

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, Septiembre-Febrero 2024

LA ERA DE LOS TRANSPORTES



Revista semestral del Departamento de Sociología / División de Estudios Políticos y Sociales
Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades

Universidad de Guadalajara

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, septiembre-febrero 2024

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA Dr. Ricardo Villanueva Lomelí, RECTOR GENERAL; Dr. Héctor Raúl Solís Gadea, VICERECTOR EJECUTIVO; Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata, SECRETARIO GENERAL. **CENTRO UNIVERSITARIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES** Dr. Juan Manuel Durán Juárez, RECTOR; Dra. Katia Magdalena Lozano Uvario, SECRETARIA ACADÉMICA; Lic. María del Rosario Ortiz Hernández, JEFA DE LA UNIDAD DE APOYO EDITORIAL. **DIVISIÓN DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES** Mtra. Sofía Limón Torres, DIRECTORA. **DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA** Dr. Jorge Ramírez Plascencia, JEFE DE DEPARTAMENTO.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión, Año 4, Núm. 8, septiembre-febrero 2024, es una publicación semestral editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. Av. José Parres Arias, 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 333819-3300, ext. 23354. Correo electrónico: revistavinculos@hotmail.com. Editor responsable: Jaime Torres Guillén. Reserva de derechos al uso exclusivo 04-2012-042610503700-102. ISSN: en trámite por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Impresa en Amateditorial, calle Prisciliano Sánchez #612, Col. Centro, Guadalajara, Jalisco. C.P. 44100 Este número se terminó de imprimir en septiembre de 2023 con un tiraje de 50 ejemplares.
<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>
<http://www.vinculosociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión está incluida en los catálogos de revistas Latindex y LatinRev.

latindex



Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, septiembre-febrero 2024

LA ERA DE LOS TRANSPORTES



Universidad de Guadalajara
Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades
División de Estudios Políticos y Sociales / Departamento de Sociología

Director y editor

Jaime Torres Guillén

Comité Editorial

Alejandra Guillén González
Héctor Raúl Solís Gadea
Celia del Palacio Montiel
Andrea Celeste Razón Gutiérrez
Paloma Villagómez Ornelas
Rafael Sandoval Álvarez
Carlos Rafael Hernández Vargas
Luis Rodolfo Morán Quiroz

**Asistente
de dirección**

Nidia Verónica Covarrubias Sánchez

**Secretario técnico
y Soporte plataforma web**

Francisco Tapia Velázquez

Consejo Editorial

Isabel Cristina Naranjo Noreña, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina; Antonio Luzón, Universidad de Granada, España; Silvia Carina Valiente, Conicet CIT Catamarca, Universidad de Catamarca, Argentina; Carlos Javier Maya Ambía, Centro de Estudios Japoneses, Universidad de Guadalajara, México; Luisa Martínez-García, Universidad Autónoma de Barcelona, España; Bruno Baronnet, Universidad Veracruzana, México; Mariana Passarello, Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina; David Gómez-Álvarez, Universidad de Guadalajara, México; María del Carmen Ventura Patiño, El Colegio de Michoacán, México; Felipe Gaytán Alcalá, Universidad La Salle, México; Liliana Cordero Marines, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, UNAM, México.

Comité Científico Internacional

María Patricia Fortuny Loret de Mola, CIESAS Peninsular, México; Göran Therborn, Universidad de Cambridge, Inglaterra; José Luis Grosso, Centro Internacional de Investigación PIRKA, Políticas, Culturas y Artes de Hacer, Colombia; Breno Bringel, Instituto de Estudios Sociales y Políticos de la Universidad del Estado de Río de Janeiro, Brasil; Jorge Alonso, CIESAS-Occidente, México.

Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del CUCSH, UdeG. Av. José Parres Arias núm. 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 3819-3300, Ext. 23354.

La revista **Vínculos. Sociología, análisis y opinión** puede leerse en internet:

<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>

<http://www.vinculossociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 14 ■ Núm. 23, julio-diciembre 2023

CONTENIDO

9 Presentación

Investigación y debate

Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español. La movilidad en un espacio privilegiado

13 **José Luis Anta Félez**

Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México (1903-1933)

41 **Diego Antonio Franco de los Reyes**

El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana. Análisis del Búho Nocturno en Jalisco, México

77 **Christian Juan Armando Flores Landeros**
Miriam Anahí Guerra Hernández

Gestión activa y reactiva del transporte público urbano: un análisis desde la Nueva sociología urbana francesa

113 **Andrés Demetrio Gutiérrez Flores**

El problema social del transporte público (ómnibus) en Montevideo: Una mirada crítica

141 **Marly Gonçalves da Silva**

Escritos de frontera

- El Ferrocarril como factor en la construcción de identidad urbano-arquitectónica. El caso de Ciudad Juárez
Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa
179 **Raúl Holguín Ávila**
-
- Entre lo tecnológico y lo político. El discurso del riesgo sobre los neoprenos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara
Carlos Miguel González Huerta
199 **Rebeca Vanesa García Corso**
-
- Manía por la destrucción. Pensar los rallies de demolición automovilística desde la frontera norte mexicana
225 **Juan Antonio del Monte Madrigal**
-
- Precariedad a domicilio: plataformas digitales y precarización del trabajo en repartidores de aplicaciones digitales en la Zona Metropolitana de Guadalajara
243 **Edgar Daniel Placencia Aguirre**
-
- La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez
273 **Carlos Octavio Núñez Miramontes**
-

Lecturas

Cohabitando con el caos: andanzas con un
cuerpo acompasado

305 **Daniela Karina Guzmán Taboada**

Reseñas

“Cappitalismo”. La uberización del trabajo

Salvador Medina Ramírez

315 **Linda Mercedes Moreno Sánchez**

323 Criterios editoriales.

PRESENTACIÓN

Con el título “La era de los transportes, contribuciones críticas al estudio de la velocidad” convocamos a la comunidad científica a escribir en el número 23 de la revista *Vínculos. Sociología, análisis y opinión*. El propósito del tema se centraba en entender las diversas maneras en que los transportes motorizados modifican no sólo el espacio de las sociedades modernas, sino también las interacciones y percepciones de la gente en el siglo XXI.

Asimismo, la convocatoria tenía otro propósito: superar las convencionales nociones de movilidad y accesibilidad a “bienes y servicios” de los planificadores urbanos. Partimos del principio de que los transportes motorizados son el brazo secular del capitalismo al considerar que estos vehículos facilitan el flujo de mercancías y gente en las metrópolis. Con la diada transportes e industrias de la circulación, queríamos cerciorarnos si la comunidad científica investigaba sobre las grandes inversiones a infraestructura de este tipo y los efectos desencadenados. Por ejemplo: la resistencia de la gente ante la destrucción de la calle, las desigualdades provocadas por el aumento de la velocidad en las ciudades o la colonización del espacio derivado de la construcción de súper carreteras, periféricos y enormes estacionamientos.

En suma, no queríamos un contenido cuyo tema fuera “la gobernanza de la movilidad” y las políticas públicas

para una “movilidad sustentable”. Antes bien nos interesa cuestionar los mitos de dicha “movilidad” con estudios científicos críticos. Por decir algo, desde los años setenta del siglo XX, Jean Robert planteó la hipótesis de que en cualquier “ciudad del mundo industrial dotada de un metro, la velocidad media del tráfico motorizado no es y no puede ser superior a 15-16 km/h y decrece regularmente con el paso de los años”. Esta hipótesis aún no refutada trae consecuencias significativas. Por ejemplo, la aparición del negocio de las “vías rápidas”, la experiencia del “congestionamiento” vehicular como una condición urbana o la pérdida de las distintas formas de hacer ciudad una vez que se destruye la calle para caminar.

En términos psicológicos hace falta conocer qué les pasa a las personas que, por lo menos, una vez a la semana pueden transportarse a una velocidad de 120 km/h; saber cuáles son los costos económicos, energéticos y ecológicos que padece la gente que se transporta todos los días en las actuales metrópolis; estudiar el fenómeno del ruido de los transportes y los efectos nocivos en los animales no humanos, así como el tiempo socialmente gastado de la gente en su “movilidad”. Pero en una sociedad que hace de la velocidad una propaganda para “el derecho a la ciudad” es obvio que sus expertos contribuyen con la retórica idónea para ocultar los diferentes costos que padecemos en la era de los transportes.

De los propósitos contenidos en la convocatoria, bastante se encontrará en el presente número de *Vínculos*. En la sección de **Investigación y Debate** José Luis Anta Félez escribe el artículo **Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español** en el que discurre sobre la repercusión social, económica y política de una estación de autobuses como “un espacio-tiempo privilegiado para entender, interpretar y describir las maneras en como las modernidades nos atraviesan”. Sobre la naturaleza conflictiva de los automóviles y su regulación, Diego Antonio Franco de los Reyes presenta **Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México (1903-1933)**. En **El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana**, Christian Juan Armando Flores Landeros y Miriam Anahí Guerra Hernández analizan una política de transporte público nocturno implementada en Jalisco, México, en el

año 2011, tomando “la noche” como una temporalidad y espacialidad particular. Andrés Demetrio Gutiérrez Flores en **Gestión activa y reactiva del transporte público urbano** realiza un recorrido teórico por los postulados de la Nueva sociología francesa, para analizar la gestión del transporte público urbano en dos dimensiones: gestión privada y pública. En “El problema social del transporte público (ómnibus) en Montevideo: una mirada crítica” **Marly Gonçalves da Silva** discute la cuestión social del transporte público en América Latina a partir del caso del ómnibus de Montevideo, sobre todo de la percepción de los usuarios.

En **Escritos de Frontera** hay más sobre el tema convocado. Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa y Raúl Holguín Ávila escriben **El Ferrocarril como factor en la construcción de identidad urbano-arquitectónica** cuyo interés son las correlaciones entre el proceso de la construcción de la identidad en Ciudad Juárez, la introducción del sistema ferroviario y la construcción de nuevos espacios urbano-arquitectónicos. Carlos Miguel González Huerta y Rebeca Vanesa García Corso en **Entre lo tecnológico y lo político** analizan el discurso de riesgo con fines políticos en el caso del desgaste de los neoprenos, durante el proceso de construcción de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara, Jalisco. **Manía por la destrucción** es el artículo de Juan Antonio del Monte Madrigal. En él revisa la literatura generada en torno a los rallies de destrucción de automóviles en ciudades fronterizas del norte de México para reflexionar cómo la idea de la destrucción emerge como un aspecto inherente de la modernidad y su desarrollo en el capitalismo industrial. Edgar Daniel Placencia Aguirre presenta **Precariedad a domicilio**, investigación centrada en las plataformas digitales y precarización del trabajo en repartidores de aplicaciones digitales en la Zona Metropolitana de Guadalajara. Y en **La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez**, Carlos Octavio Núñez Miramontes nos invita a pensar cómo las narrativas del capitalismo han contribuido a refigurar la percepción, organización y prácticas espacio-temporales en la *movilidad* de la urbe contemporánea.

En la sección de **Lecturas** el ensayo **Cohabitando con el caos: andanzas con un cuerpo acompasado** de Daniela Karina Guzmán Taboada nos muestra una mirada psicosocial del caminar y la lentitud a través de una experiencia entre las calles de la Ciudad de México. Por



Vínculos

último, la reseña sobre el libro *Capitalismo. La uberización del trabajo* que presentan Salvador Medina Ramírez y Linda Mercedes Moreno Sánchez no podía ser más oportuna en la temática del presente número de *Vínculos* que las y los lectores tienen en sus manos.

El director

AUTOBUSES Y ESTACIONES DE UNA CIUDAD DEL SUR ESPAÑOL. LA MOVILIDAD EN UN ESPACIO PRIVILEGIADO

Recibido: 21/05/2023

Aceptado: 15/08/2023

JOSÉ LUIS ANTA FÉLEZ¹

Resumen

En el trabajo se pueden encontrar narrativas descriptivas nacidas de la reflexión de la observación ética del trabajo de campo, la lectura profunda de otras monografías y el entrecruzamiento con la teoría crítica y su tradición. Uno de los jalones importantes en este camino es el estudio detallado de una estación de autobuses de una ciudad del Sur de España. En cuanto a los autobuses, se analizan dos niveles: uno pequeño correspondiente a las prácticas de los sujetos al interior de los autobuses donde ocurren muchas cosas en el interior y aunque todo parece concebido para un enorme disciplinamiento y control de los sujetos, también hay un tiempo para el ocio, el descanso y la interacción social a muchos niveles. Existe otro nivel mayor donde se hace un análisis como dispositivo donde los elementos conviven en función reglas y conexiones, pero también son fuerzas en discusión donde las agendas y arenas son puestas a prueba constantemente. En las últimas páginas, el autor reflexiona

1 Universidad de Jaén. Correo electrónico: jlanta@ujaen.es

<https://orcid.org/0000-0001-7063-5288>

sobre la importancia de entender estos objetos y espacios privilegiados para comprender la sociedad postcapitalista y cómo estos elementos influyen en nuestra vida cotidiana y en la construcción de una cierta identidad cultural.

Palabras clave: movilidad, etnografía, autobuses, postcapitalismo, estación.

Abstract

In the work you can find descriptive narratives born from the reflection of the ethical observation of fieldwork, the deep reading of other monographs and the interweaving with critical theory and its tradition. One of the important milestones on this road is the detailed study of a bus station in a city in southern Spain. As for the buses, two levels are analyzed: small one corresponding to the practices of the subjects inside the buses where many things happen inside and although everything seems conceived for enormous discipline and control of the subjects, there is also time for leisure, rest, and social interaction at many levels. There is another higher level where analysis is made as a device where the elements coexist in function of rules and connections, but they are also forces in discussion where agendas and arenas are constantly tested. In the last pages, the author reflects on the importance of understanding these privileged objects and spaces to understand post-capitalist society and how these elements influence our daily lives and the construction of certain cultural identity.

Keywords: mobility, ethnography, bus, postcapitalism, station.

*“El caso es que me afectan las cotidianas tristezas,
la de los supermercados, las del metro y las aceras,
también las que me quedan lejos,
las de los secos desiertos, las de las verdes selvas”
(Ismael Serrano. Ya quisiera yo).*



Introducción. El debate en su contexto

Durante los últimos cinco lustros he dedicado una parte significativa de mi tiempo a entender algunos de lo que podríamos llamar los objetos y espacios privilegiados de la sociedad postcapitalista, donde todo se desterritorializa, empobrece y fetichiza en función del saber/poder: los aviones, Internet, las nuevas tecnologías de género, coches, camionetas, aeropuertos, la nueva universidad, el amor, los *cyborg* o la sociedad *queer* han estado en el centro de mis curiosidades relacionándose en un triple nivel con mi trabajo anterior, por un lado como estructuras del imaginario institucional, dispositivos, que explican lo local y pequeño en relación con los constructos macro-sociales. Segundo, como correlatos de las fuerzas en los campos y relaciones de poder. Y, por último, con una metodología basada en la reflexión de aquello extraído del trabajo de campo, donde la etnografía sirve para entender, describir y categorizar los procesos simbólico culturales.

Gran parte de mis trabajos son narrativas descriptivas, nacidas de la reflexión de la observación ética del trabajo de campo, la lectura profunda de otras monografías y el entrecruzamiento con la teoría crítica y su tradición (Anta, 2007, 2013a, 2013b, 2015). El estudio de una estación de autobuses es obviamente un jalón de este camino. Un primera mirada en forma de comunicación tuve la oportunidad de discutirlo, en público, en el marco del XIV Congreso de Antropología (Anta, 2017) y, en privado, con Juanjo Pujadas que me dio buenos, intensos y complejos consejos, sobre todo a la hora de llegar a una metodología más acorde con objetos que no sólo decimos en movimiento, si no que de verdad se mueven, y donde la mirada tiene que ser otra, o al menos diferente de la establecida dentro de los criterios de la etnografía al interior de una “comunidad estructurada” (de ahí nacieron Anta, 2021 y 2023. Véase, Pujadas, 2012). En este sentido último este trabajo es parte de una gran mirada a un espacio determinado, donde lo original no está en el planteamiento del trabajo, sino en la idea, más epistémica que fenomenológica, de acercarse al mundo para interpretarlo.

Por otro lado, toda esta apelación tiene que ver, obviamente, con mi creencia en que la Antropología Social, en particular, y las ciencias

sociales, en general, tenemos que participar de alguna manera de los debates que se plantean en torno a determinadas realidades sociales. Participar de múltiples maneras y con diferentes presencias y sentidos. Este trabajo que aquí presento en forma de artículo académico tiene esas dos dimensiones, por un lado, es un trabajo clásico, signifique lo que signifique, de antropología social, que debate en la casa de los antropólogos sobre su pertinencia, consecución y discusión epistémica y metodológica, siguiendo gran parte de los presupuestos que el debate impone. Pero es también, parte de un debate en otras arenas donde seguramente no es tan normal encontrar científicos sociales al uso. En la actualidad, mientras redacto este trabajo, a la misma vez, la estación de autobuses, que aquí es objeto de investigación, se encuentra en el centro de dos grandes planteamientos que muestran, por otro lado, la importancia de este espacio: primero, el futuro de la estación como elemento funcional, donde se juega tanto la idea de reformar lo existente, en función de una mayor operatividad, siguiendo las indicaciones normativas al respecto de este tipo de intercomunicadores y modernizando un equipamiento a todas luces obsoleto, que se ha ido parcheando sin que en ningún momento haya existido una verdadera reforma integral, de hecho el hotel que está encima y que pertenece al mismo proyecto originario se prefirió cerrar antes que reformarlo, con el consiguiente perjuicio para la propia estación. Pero a este respecto también se debate si no cerrar la estación y llevarla a un espacio diferente en el extrarradio de la ciudad, con la oposición de los comerciantes de la zona centro y muchas de las organizaciones sociales, la falta de operatividad que actualmente presenta para una ciudad tan desarticulada urbanísticamente, pero con el claro beneficio de alejar a cientos de autobuses diarios del centro con su contaminación y compleja gestión espacial. Claro que el debate también tiene otros tintes (Urry, 2004, 2007. Virilio, 1996), la operación urbanística que anuncia y que apela a una ciudad para el ladrillo y sus beneficios, frente a un modelo ciudadano y solidario. Obviamente la estación también es reflejo de las muchas miserias que muestra la más atroz de las caras de la España actual.

El segundo gran debate, coetáneo a este mío, se puede ver muy bien cuando observamos las nuevas *Condiciones para el transporte de via-*

jeros, que entraron en vigor en marzo de 2018. Esta discusión se centra en la evolución de los pliegos de condiciones que tienen que cumplir las compañías de autobuses para acceder a las diferentes licitaciones de rutas, interurbanas, comarcales, nacionales e internacionales (el Estado licita 83 y las Comunidades Autónomas 1415, de las cuales 170 le corresponden a Andalucía). Un tema donde se ha pasado de un férreo control por parte del Estado a una cierta liberación, con una pugna constante tanto en la manera en cómo hay que transportar a los viajeros, en qué condiciones, con qué tratamiento, cómo han de ser las medidas de seguridad, la mecánica y la fiabilidad y con qué coste/beneficio se ha de hacer. Es inimaginable que un sector como éste, con las cifras que mueve, no sea una fuente constante de pugnas, pactos empresariales, certificaciones, maneras, debates de futuro, denuncias, demandas, presiones, *lobbys*, judicializaciones y vigilancia por todas las partes.

Hay obviamente, una guerra de precios a la baja, que se nota en la calidad de los servicios, pero también en la unificación de las flotas de autobuses en torno a las ayudas de los organismos autonómicos, y que hace que aquí en Jaén, por ejemplo, sea especialmente visible el logo de la Junta de Andalucía por todas partes. Para hacernos una idea aproximada podemos decir que el sector presenta las siguientes cifras a nivel europeo (siguiendo los datos oficiales del Ministerio de Fomento y de Ascabús): hay 50 plantas de ensamblaje de autobuses en Europa, de las cuales 11 están y son españolas (el 22%); hay 892.861 autobuses en las carreteras europeas al día de hoy, el parque de autobuses en España a finales de 2016 era de 61.838 (6,92 % de Europa). La magnitud del sector se establece en estas cifras (sólo España a enero de 2018): 3.500 empresas con 42.000 vehículos menores de 10 años (de los cuales 19.000 son sólo urbanos); la facturación anual del sector es de 3.000 millones de euros; mantiene 80.000 empleos directos; se gastan 500 millones de euros-año en la renovación de la flota; mueve el 52% del transporte colectivo de viajeros, con 39.469 millones km/año recorridos para mover a 1.750 millones de viajeros, conectando 8.000 poblaciones en 75.000 km de carreteras. ¿Qué nos dice todo esto? Lo primero, que estamos ante un tema que tiene una repercusión social, económica y política clave. Segundo, que obviamente es un tema social de primer orden, donde la

movilidad, sus modos y maneras son parte de la definición de quiénes somos y qué hacemos, cuando menos para el pequeño espacio que es este Sur de Europa. Y, por último, que la movilidad, con la dependencia de objetos y su relación con espacios institucionales y normativos, léase una estación de autobuses, es un espacio-tiempo privilegiado para entender, interpretar y describir las maneras en como las modernidades nos atraviesan.



El Delfín Dorado de Viberti, Turín, 1956, es un prototipo de autobús único en muchos aspectos. La cubierta curva no era de cristal sino de polimetilmetacrilato, desarrollado en 1928 y comercializado bajo la marca Plexiglas. También tenía un motor de combustión a gas y un chasis de aluminio. En el interior disponía de baño y vestidor. En este sentido el autobús no sólo era una metáfora de la modernidad, sino el lugar mismo de la movilidad hacia el futuro. Fuente: Mattsko (CC BY 2.0).



Una historia del autobús

El autobús en su evolución histórica puede considerarse la culminación técnica de diversos medios de transportes de masas (Barker; Gerhold, 1995. Divall, 2010, 2015. Divall; Revill, 2005. Hibbs, 1989. Mom, 2003). En este sentido, podemos decir que el primer precedente del autobús sería la *carrosse a cinc sols*, con la que comienza la historia de los transportes públicos a mitad del siglo XVII. Este primer ensayo de transporte en común se debe a una iniciativa a Blaise Pascal, en 1661, que estableció cinco líneas en el recinto de París. El sistema de carrozas circulaba en trayectos establecidos y en intervalos regulares. El material móvil consistía en carrozas, con una capacidad de seis u ocho personas, arrastrado por dos caballos. En 1662 el Consejo del Rey otorgó el financiamiento del proyecto y la autorización de establecer la circulación de carrozas públicas en la ciudad de París y sus alrededores. Aunque su precio de cinco sueldos era muy módico para aquella época y la prohibición que existía de utilizar este transporte a los obreros y soldados lo hizo impopular y, hacia 1680, después de quince años de servicio se extinguió. El siguiente intento de transporte público (no ferroviario) fue el ómnibus, a comienzos del siglo XIX, en principio tirado por caballos y movido después con motores de vapor. En 1825, un antiguo coronel del ejército imperial francés, Stanislas Baudry, tuvo la idea de poner en servicio unos vehículos, que podían transportar unos 15 pasajeros, derivados de las diligencias, que nunca fueron en realidad un servicio muy fiable, dado su alto precio, su incomodidad, su inseguridad y su falta de regularidad. El coronel puso el medio de transporte a disposición de sus clientes entre el centro de Nantes y los baños que él poseía en los suburbios, y observó que más habitantes de las afueras que bañistas utilizaban el servicio y decidió ampliarlo. La terminal del centro de la ciudad estaba situada delante de un negocio de un tal Omnes, donde había un letrero en el que se leía: *Omnes omnibus*, a Baudry le pareció muy atractivo que ómnibus significase “todos en”, por lo que decidió ponerle ese nombre a su línea. Por su parte en 1831, el inglés Walter Hancock ideó el primer autobús a motor de vapor, que podía transportar 10 pasajeros y fue puesto en servicio, de manera experimental, entre Stratford y la ciudad de Londres el mismo año de su construcción (RMM, s.f.).

El desarrollo del autobús, al igual que el del automóvil, está íntimamente relacionado con los avances de la tecnología de los motores de combustión interna, y fundamentalmente con los motores diesel de aceite pesado, que conjuntamente con los avances relacionados en otras ramas de la técnica, han permitido llegar al tipo de autobús que ahora conocemos. En 1882 Gottlieb Daimler descubrió que utilizando petróleo podía impulsar un pistón más rápido, poco a poco fueron surgiendo más inventos con la aplicación del petróleo. El autobús de motor de gasolina, construido por primera vez por la empresa alemana Benz, y puesto en servicio el 18 de marzo de 1895 en una línea de 15 kilómetros al norte de Renania, podían trasladar de seis a ocho pasajeros en tanto que los dos conductores iban afuera. En Francia, la primera línea completa de autobús fue inaugurada el día 11 de junio del año 1906 y hacia la ligación entre Montmartre y Saint-Germain-des-Prés, la distancia del trayecto era de 5,8 kilómetros. El primer autobús tal cual lo conocemos hoy en día, como vehículo dentro de un itinerario que se realiza de manera regular, unía la ciudad de Siegen con las localidades de Netphen y Deuz, su motor de gasolina de 5 CV permite alcanzar una velocidad media de 15 km/h. En verano de 1895 asumió el servicio en la misma línea un segundo autobús de Benz. Pese al éxito inicial, la línea de autobuses del Siegerland tuvo que cancelar el servicio antes de finalizar el año. Los vehículos no estaban en condiciones de soportar a largo plazo las irregularidades y la orografía. Pese al aparente fracaso, los ingenieros no se echaron atrás. En los años siguientes se abrieron nuevas líneas, en las que los autobuses de Benz compartían el servicio con nuevos vehículos de Daimler. La carrocería del primer autobús de Benz era un *Landauer*, llamado así por analogía con un popular carruaje de la época. La base técnica era el Benz Victoria, y estaba equipado con un motor monocilíndrico de cuatro tiempos en la parte posterior, que accionaba las ruedas traseras mediante una cadena. Benz fabricó su *Landauer* motorizado por encargo a partir de 1894, con capota plegable o con carrocería cerrada. El diseño exterior del primer autobús de 1895 recuerda a un carruaje sin caballos: ruedas con radios de madera, el asiento para el conductor en la parte delantera, bajo una cubierta al aire libre, mientras que los pasajeros tomaban asiento en una carrocería cerrada. A comienzo de los

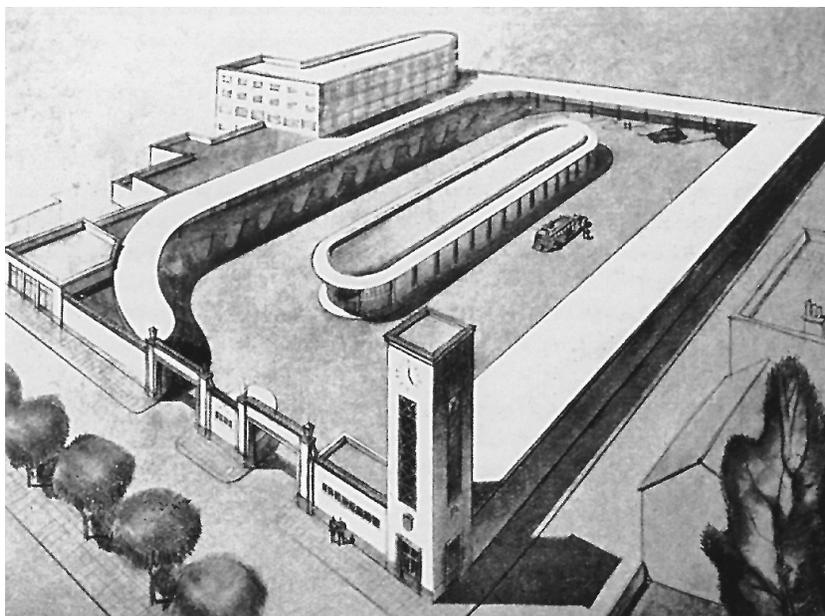
años 20, Benz mejora el aspecto externo con el modelo de la serie Lo 2000 y O 3500, pues pierden el aspecto de coche de tiro y se hacen con el característico motor delantero y que recuerda aquel otro que llega a Villar del Río, en la película *Bienvenido, Mister Marshall* (1953), de Luis García Berlanga, aunque si mal no recuerdo se trataba de un viejo Hispano Suiza T69. Después de la Segunda Guerra Mundial, se produce un cambio en la mayor parte de las ciudades de Francia, España, Gran Bretaña y Norte América, el autobús se impone al tranvía. Propiciado por las nuevas y diferentes versiones que aparecieron en el mercado: autobús urbano, interurbano, con o sin plataforma para pasajeros de pie, con o sin portaequipajes sobre el techo y con diferentes configuraciones de las puertas. En la primavera de 1951, Mercedes Benz presenta el O 6600 H, el primer representante de una concepción técnica que no ha perdido su vigencia hasta el día de hoy: se suprimió el capó largo delantero y se pudo aprovechar mejor el espacio interior, la combinación de motor trasero, que elimina una fuente de ruidos en el habitáculo, con carrocería de cabina avanzada.

Esta industria es además otras muchas cosas que representan la importancia, por un lado, de la modernidad y, por otro, de los modelos sociales de los que partimos, caso de la movilidad que conforma una parte del complejo discurso de la sociedad contemporánea, pero también la manera en cómo se hace y con qué sentido (Kaufmann; Flamm, 2003). Es el caso de la historia oficiosa que se cuenta para establecer el origen, cuando menos de la palabra autobús, como ya hemos señalado con el caso del ómnibus de Baudry, se carga de esa modernidad que representa el emprendimiento capitalista en su versión decimonónica. Una discursividad que tiene mil y una caras: el *correo*, nominación del autobús en algunas partes de la sierra de Jaén, en referencia a una función que cumplía hasta bien entrado los años 60 del siglo pasado, es un anacronismo del que ni los que lo citan llegaron prácticamente a conocerlo, pero nos recuerda la importancia del autobús para la conformación del territorio, de las políticas sociales y de sus posibilidades como meta-comunicador (Beckmann, 2001. Cascajo; y otros, 2010). O cuando a finales de febrero de 2017 el grupo ultra-ortodoxo católico Hazteoir, perteneciente a la aún más radical organización internacional

CitizenGO, planteó una campaña de publicidad en contra las leyes que concedían derechos y libertades legales al colectivo LGTBI, utilizando un autobús, en la medida que era en cierta medida el símbolo de una conquista social: la movilidad. En cierta medida el autobús se ha visto envuelto como símbolo de muchas campañas políticas a lo largo y ancho del mundo, caso de las luchas por derechos civiles en Estados Unidos (Phibbs, 2009) y de otros movimientos y revueltas con un sentido político (Divall; Hine, 2017). O como recuerda el geógrafo asturiano Javier Granda (2009) la importancia que para Tremañes tuvo en 1953 conseguir una línea de autobús que les comunicara con el centro urbano de Gijón de manera directa y la necesidad de aumentar las vías de comunicación con la zona de Pumarín, ejemplo que, con sus singularidades, sin duda, se podía decir de cada comarca española sin excepción. En el imaginario de toda una generación está el autobús del *Bombero Torero* y para las gentes de la década de 1950 la llegada del autobús supuso un soplo de aire fresco, con las coplistas, saineteras y los cómicos de la legua que aprovecharon la red de transportes para hacer sus giras por provincias. Esos mismos autobuses permitieron una emigración que reconfiguró el mapa demográfico nacional y dio alas y posibilidades a muchos jóvenes que veían su mundo cerrado y en constante ruina. En autobús corrió la caravana que pedía el Sí para el Estatuto de Andalucía en 1978. Y en autobús se hacía libre en el *Blus* del roquero granadino Miguel Ríos. El autobús, consecuentemente es muchas cosas, una gran metáfora de la democracia, pero también un elemento técnico asociado al mundo más tecnológico del espacio capitalista, consumista y discriminatorio, a la idea de una industria centrada en el consumo constante de combustibles fósiles y en la capitalización de las ideas de movilidad que funcionalizan el mundo actual (Herce, 2010. Horta; Malet, 2014). Así ocurre, y se podrían multiplicar los ejemplos hasta el infinito, con los grandes equipos de fútbol del mundo que utilizan autobuses, personalizados con sus colores, para llegar a los estadios dónde juegan, mientras que en el día a día esos mismos jugadores se desplazan, y no dudan en hacer patente sus triunfos en grandes y exclusivos coches *super-deportivos*, mostrando una vez más, una realidad que tiene que ver con esa otra idea que el movimiento se realiza sobre símbolos (Buxó, 2007). En esta sociedad

todo ello deja claro las referencias a la idea de cómo y en función de qué se mueven los sujetos. Pero también desde dónde miramos la vida pasar, transportarse y moverse.

Imagen publicitaria de la estación de autobuses de Jaén, 1945.

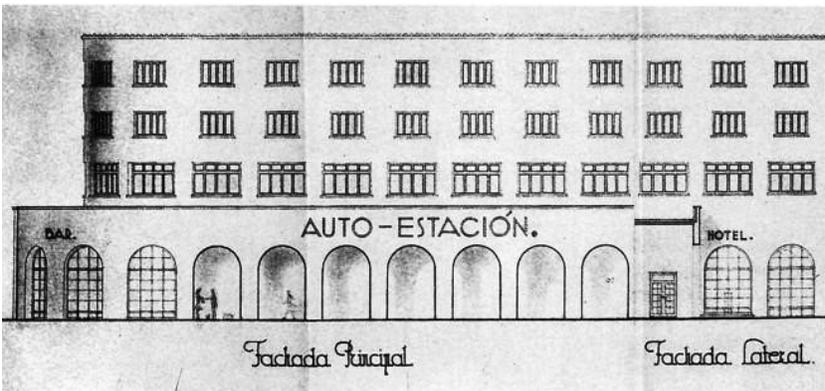
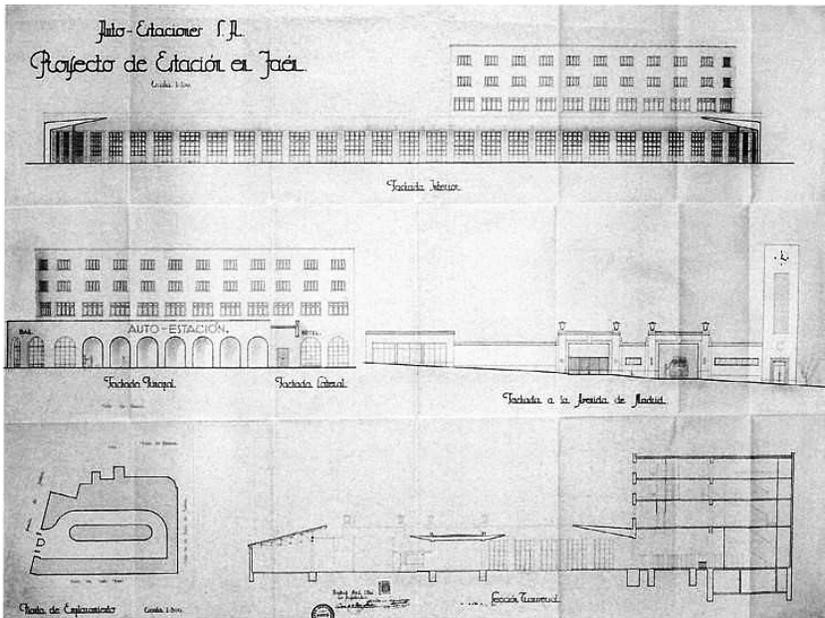


Fuente: Autoestaciones S.A.

¿Qué es una estación de autobuses?

La historia reciente de la ciudad de Jaén es, seguramente, el texto inscrito en la genealogía propia de su estación de autobuses: nacida de un proyecto desarrollista de finales de los años 50 del siglo pasado, parece dar una apariencia de centralidad a la ciudad, pero no menos al territorio provincial. Si a esto sumamos la imposición de una serie de medidas que llevaron en los años 60 a una apuesta por el transporte por carretera siendo una parte de la idea vertebradora del territorio nacional. De la misma manera, el Ministerio de Fomento en estos años llega a un cierto trato con las empresas privadas de transporte de viajeros, las cuales

Fachada, alzados, secciones y emplazamiento del proyecto básico de la estación de Jaén, de Severiano Sánchez Ballesta y Luis de la Peña Hickman, 1941.



Fuente: Flores, 1988: I, 172. Archivo Histórico Municipal de Jaén.



nacieron en general durante las tres primeras décadas del siglo XX y que habían conformado el núcleo duro de un modelo que se decidía por un sistema mixto de servicio. Las empresas de autobuses eran privadas, pero altamente subvencionadas y con un trato de favor en lo tocante al monopolio de las líneas, las rutas y los precios de carburante. Todo ello creaba un mapa de infraestructuras frente al tren, nacionalizado, y la red de carreteras, que daba directamente un trato de favor al coche privado, y que terminó de evidenciarse con la llegada de la democracia en 1977. Evidentemente, durante el franquismo se dejaron marcados los pasos para que el desarrollo del transporte fuera, cada vez más, un mapa del individualismo asociado al automóvil privado.

La estación de autobuses de Jaén comparte con la arquitectura llamada moderna, es decir, la que se realiza desde los años 20 hasta la década de los 60 del siglo pasado, una serie de características: es un edificio con una gran precisión funcional, busca y define unas formas abstractas consecuencia de sus funciones y lo hace construyéndolas con nuevas técnicas y materiales (Bohigas, 1970). Además, es un edificio que cimenta y hace ciudad, dando a Jaén una oportunidad de entrar en la contemporaneidad, utilizando para ello los recursos de la tradición, que no tiene que ver con lo pintoresco, lo anecdótico o simplemente con lo local, sino con la historia construida desde el saber disciplinar de la arquitectura. Todo este estilo, estas maneras modernas no tenías, en sus orígenes, ningún afán de trascendencia era decididamente *anti-monumental*, con una apuesta por lo que podría decirse una estética funcional. Una característica que en el caso de esta estación ha sido, paradójicamente, la causa de su olvido por parte de la crítica, inventarios o catálogos y justificación para alegar falta de valores estéticos o artísticos (Quesada, 2004). Aunque la estación de autobuses de Jaén está declarada como bien inmueble del Catálogo de Patrimonio Andaluz (BOJA, 2006), una significativa iniciativa política, social y cultural que ha permitido parar su destrucción y derribo, no significa que siga cuestionándose su uso, así como el ambicionado espacio que ocupa. Es casi seguro que todo este edificio se desplace unos kilómetros fuera de Jaén antes de dos-tres años, convirtiéndose en un intercambiador “moderno”, funcional y alejado social y políticamente de la realidad de Jaén.

Anteriormente a la estación de autobuses se usaba como apeadero la Plaza del Deán Mazas, aunque, primero con el *Proyecto de Ensanche*, del por entonces arquitecto municipal Luis Berges, que a finales de los años 20 intenta racionalizar Jaén y luego, durante la Segunda República, que ya en 1933 inicia los primeros proyectos y contactos, y en los se evidenciaba la necesidad de tener una estación en forma de edificio autónomo, que a la par modernizara Jaén y la pusiera en el mapa de las comunicaciones, sirviendo como lugar donde guardar la flota de autobuses, tener talleres, gasolinera y una gestión de los viajeros y las empresas. Consecutivamente se redacta un nuevo proyecto, encargado por la compañía Auto-Estaciones, a los arquitectos Fernando Sánchez Ballesta y Luis de la Peña Hickmann, que introducen un buen número de variaciones a la propuesta de 1941. Tras el fallecimiento de Sánchez Ballesta, la dirección de obra la lleva el arquitecto Antonio Querejeta Rueda, el cual introduce los gestos vernáculos e historicistas al edificio. Aunque no es lo que aquí tratamos es importante reconocer que el edificio tiene, en sintonía con el planteamiento de la época, un hotel añadido. Dado su mal estado, a causa principalmente de las goteras y su desfase tecnológico, estuvo al borde de la demolición en varias ocasiones, con el fin de construir una nueva estación y aparcamientos subterráneos, hasta que fue finalmente declarado Bien de Catalogación General y restaurado en parte por el Ayuntamiento de Jaén y la Junta de Andalucía, si bien dicha restauración sólo supuso arreglos en la estación, no en el hotel. A la vez que todo esto responde a una nueva mirada historicista y comprensivista de la arquitectura como parte de un patrimonio heredado, una idea de que el pasado vive apegado a lo que recibimos en forma de materiales, físicas y técnicas (González; Santofimia, 2012. Shapiro, 2011), una suerte de mecánica que hace del edificio proyectado desde el poder un asunto de que tenemos que conservar como verdadera forma de la identidad.

Arquitectónicamente la estación se trata de un proyecto con vocación claramente racionalista, como lo atestiguan las diversas propuestas que se suceden entre los años 1940 y 1945. Pretende formalizar las ideas del *Movimiento Moderno* extendidas por Europa con una arquitectura regional racionalista que facilitara la idea de funcionalidad y con

un componente propio en el caso de las arquitecturas del sur haciendo patentes las divisiones de clase y de acceso a los bienes (Loren, 2008). El edificio se compone de una gran sala de espera, que hace las veces de vestíbulo principal de la estación y donde se ordenan las diferentes taquillas, oficinas y zonas de información. Sobre este mismo espacio se levanta el hotel. Se cierra sobre sí mismo con un muro que crea el espacio para los andenes, y posee en la entrada una torre de reloj. La resolución de los remates en forma de curva, limpios de ornamento, es de una incontestable potencia formal muy característica de los planteamientos arquitectónicos del racionalismo. Destaca la estructura porticada del vestíbulo, prolongada hacia los andenes exteriores como una imponente marquesina volada. Hay en el diseño de la estación una buscada e intencionada voluntad de tener una forma sinuosa y redondeada, que le confiere un valor artístico de enorme contemporaneidad. Es obvio que la influencia del automóvil, con sus característicos radios de giro, el movimiento congelado que produce cuando pasa, produjeron formas que remiten a la arquitectura expresionista alemana de los años 20. Pero también se encuentran referencias a las lógicas arquitectónicas donde confluye el arte de vanguardia y la realidad social, como se puede ver en la disposición del largo elemento horizontal de la fachada, que se levanta verticalmente en una torre, con funciones simbólicas y representativas, indicando la presencia de una nueva y moderna puerta de ingreso a Jaén. Si embargo, la sencillez de líneas, la disposición de huecos, los arcos de medio punto en la fachada, las curvas del basamento y del hotel son recursos formales que se utilizan con una clara intención urbana. Esta preocupación por la ciudad sitúa la estación más cerca de la arquitectura racionalista italiana que de otras tendencias de la época, lo que la distingue de los primeros experimentos del movimiento moderno y la convierte en un edificio particularmente valioso, bello y positivo, ya que anticipa soluciones técnicas, sociales y de movilidad, incluso de intervención en la ciudad, que se desarrollarán más adelante en toda Europa (Casuso, 1996, 2001. Galera, 2000. López, 2000. Quesada; Casuso, 2006. Rueda, 2016).

En cualquier caso, la estación ha sido y es, un punto neurálgico de la ciudad, que permite entender que Jaén capital es el centro regional,

económico, administrativo y el polo de atracción social y cultural de un enorme territorio (de hecho, así es en un sentido histórico general, Divall; Bond, 2003). De hecho, es curioso entender como mucha gente recuerda que la estación suponía, para muchos habitantes de los pueblos y ciudades de la provincia, venir a un Jaén relativamente moderno y caer en el centro de la ciudad, donde se ubicaban los edificios administrativos, institucionales, sanitarios, de educación u ocio (teatros, cines, cafeterías, bares), así como multitud de comercios de todo tipo. Todo lo cual era un elemento clave de los planes e imaginarios con respecto a la vida en una sociedad de centros-periferias y altamente segmentada (Ventura, 2016). Puede que hoy en día la estación se encuentre habitada y usada por una corte de gente que vive en lo más vulnerable y débil económicamente de la sociedad (estudiantes y jóvenes, migrantes, mujeres trabajadoras y, sobre todo, por personas mayores) pero eso no quita, que entendamos el complejo proceso político y económico sobre el que se ha construido y hecho la genealogía de este espacio social. De hecho, todo esto es un producto en una sucesión de causas-efecto de la decidida apuesta desde los años 30 por parte de los poderes del Estado del transporte por carretera, frente a otros medios y maneras, lo que ha dado a los autobuses, altamente subvencionados, un potencial y centralidad determinante en la historia de la movilidad española (Cobos; Martínez, 2006. Cuéllar, 2001, 2003). Pero, a su vez y como ya decíamos, la estación ha sido un punto central también de las miradas locales, primero porque permite que la capital fuera el centro de una formidable comarca, donde se gestionan los servicios administrativos y comerciales de un enorme entorno. Y segundo, una manera discreta y asequible de viajar como parte de la migración interior y sobre todo, exterior.

De hecho, mucho del debate en torno a los modelos de ciudad pasan por entender las formas, nuevas y no tanto, de recrear la movilidad compartida en cuando que es parte de un enorme entramado del mercado contemporáneo, las formas de habitar las viviendas del extrarradio, las adscripciones de género o las formas de relación entre el trabajo, la vivienda y el ocio (Jirón, 2010. Larsen; Urry; Axhausen, 2016. Miller, 1990. Thiel; Stasik, 2016). Efectivamente, la idea de que la estación es el centro del consorcio interurbano de Jaén, pero también una forma de negocio para

los comerciantes y servicios varios de la zona centro de la ciudad, el taxi, e incluso como polo de atracción de viviendas de lujo que viven al amparo de la seguridad de la estación. Esta última concentra pues, muchos de los debates actuales en torno a la idea de la movilidad en la ciudad y entre y con otras poblaciones, de las relaciones entre centro y periferia, de la vida en las zonas céntricas, de los espacios comerciales y de la seguridad y control de los viajeros. Todos estos debates pueden centrarse obviamente en la doble dinámica, por un lado, en todo aquello que pone el acento en la gestión de las gentes en función de la movilidad-consumo y, por otro, en aquello que lo pone sobre el modelo de ciudad en función de la interacción social. Cuando hoy, se debate por parte de los poderes municipales de Jaén (terriblemente conservadores) sobre el futuro de la estación de autobuses, casi con toda seguridad para desubicarla del lugar que hoy en día ocupa, llevándola al extrarradio; de lo que se habla es de crear un sistema más neoliberal para gestionar las corporalidades, los espacios, las instituciones y los servicios sociales, lo que permite, aparentemente, una administración más eficiente de la idea de movilidad, pero también que cierra la idea actual de la estación como un espacio de interacción y vida social. Es por ello que los debates que genera, en cierta medida, son el mismo centro de las cosas que son “importantes” y “urgentes” para nuestra sociedad. Por ello la estación de Jaén, con sus rupturas históricas y sus continuidades sociales, no deja de ser un espacio político, por encima de cualquier otra cosa. Pero una política que no olvida que es normativa en función, primero, del mercado, y después, para la seguridad y el control. En definitiva, la estación es tanto el reflejo de una desolación, cuanto que es el lugar para estudiar la sociedad actual como ruina, y en tanto cuanto es un espacio empobrecido como forma de sacramentalidad. Pero también es una metáfora, que se establece dentro de las características del proceso institucional, así como dentro de las formas rituales de institucionalización. Por todo ello, se requiere de personas adscritas y de normas que signifiquen el cambio que se produce en los cuerpos, sus transformaciones y sus posibilidades de incorporación y reincorporación. Como veremos más abajo la estación es esto fundamentalmente, un espacio simbólico de la movilidad contemporánea, pero también la ruina de un modelo social, democrático y funcional.

Detalles de la estación de autobuses de Jaén, 2016.



Fuente: archivo José-Luis Anta.

En conclusión. La movilidad en un espacio histórico post-capitalista

La descripción de la estación tiene cuatro partes relativamente diferentes, y que requieren una explicación etnográfica diversa, por último, habría que entrar en la relación de las partes entre sí, en cuanto que estamos ante un dispositivo. Solo recordar una vez más, que las cuatro partes son a su vez campos de fuerzas y que están constantemente en discusión. Lo primero que tenemos es una serie de empresas, de las cuales desde la estación sólo sabemos que tienen una oficina y que venden sus billetes en una taquilla, aunque hay dos compañías (ALSA y Samar), las más grandes, que disponen de máquinas automáticas expendedoras de billetes, aunque mantienen la taquilla. Las empresas están presentes porque ofrecen un servicio de transporte entre la estación y diferentes puntos, siguiendo rutas que son parte de licitaciones que se ganan en concursos públicos según unos criterios preestablecidos: fundamentalmente por datos objetivos, como la antigüedad de la flota, los modelos de

autobuses, las certificaciones industriales y las emisiones; y por datos de orden subjetivo, calidad de los servicios en la estación (taquillas, guarda objetos, información, compra anticipada...) y a bordo (baño, televisión, asientos reclinables, internet, enchufes...), así como por los elementos de seguridad pasivos (cinturones, airbag, tacómetro, alcoholímetro...), activos (ABS, AESR, servo y electro-frenos, cambios secuencias...) y de control (guardias de seguridad, plataformas de detección, cámaras de vigilancia y seguimiento). Por último, la licitación mide, como uno de los principales factores el precio final que se propone por trayecto/viajero, en función de sus gastos, precio del combustible, la demanda y las ayudas y subvenciones. Las licitaciones de las diferentes rutas han sido una constante batalla. Gran parte de las empresas de transporte, las asociaciones y federaciones y las diferentes administraciones han estado lidiando al respecto de qué pedir en cada caso, cuáles han de ser los servicios mínimos y cómo hacer para establecer un precio a la baja en un mundo muy competitivo con servicios al alza. De la misma manera las empresas dependen del mercado de autobuses y de los carroceros que los “visten”, el cual es otro mundo donde la innovación y la competitiva van de la mano de grandes volúmenes de compra y facturaciones millonarias, así como de una legislación europea y nacional que tiende a ser muy exigente y determinante. Todo este entramado depende a su vez de un mundo laboral de conductores experimentados y bien “educados”, tanto en su formación específica, como en el trato con el público que atienden en sus horas laborales; así como un sistema de carreras bien trenzado, funcional y operativo, y de una vigilancia policial constante (la Guardia Civil, en su destacamento de Tráfico) y de organismos autónomos de validación de los conductores (que se realiza por parte de empresas particulares, bajo normativa y supervisión de la Dirección General de Tráfico, dependiente del Ministerio de Interior) y del peritaje y certificación de los vehículos (al día de hoy realizado por la Inspección Técnica de Vehículos, dependiente normativamente del Ministerio de Industria y gestionado por empresas particulares creadas específicamente para este cometido). Este enorme entramado de diferentes realidades, fuerzas y discursos resuelve el día a día de los viajeros, que adquieren sus billetes para viajar generalmente de manera ajena a la enorme complejidad de lo

que hay detrás. Fuera como fuese, en la estación de autobuses todo esto se hace funcional en un resultado que marca rutas, horarios, cuadrantes laborales y no pocas discursividades en forma de publicidad, discursos empresariales y formas de gestionar el “negocio”.

Por otro lado, tenemos el mundo de los viajeros, tanto de aquellos que están por tomar un autobús o aquellos que se están bajando de otro o del mismo, es un mundo de prácticas, lleno de simbolizaciones morales e imaginarios fundamentados en el *habitus*, estrategias de clase y fundamentaciones por género, clase, criterios étnicos-nacionales y edad. Se trata de un campo de batalla muy rico en interacciones, formas comunicativas y casualidades. Gran parte de lo que ocurre puede entenderse primero en función de un régimen de movilidad dado y, segundo, como un complejo sistema ritual de consumo. En la estación, los viajeros fundamentalmente compran un billete y esperan, o no, a que salga el autobús que les ha de transportar. Pero también funciona como un lugar de encuentro, como un punto de llegada y como un espacio de esparcimiento. Todos estos elementos son en muchos sentidos controlados, a su vez son fuente de tensiones, digresiones, confusiones y prácticas sociales muy variadas y significadas. Los viajeros son en cierta medida partículas en un entramado líquido. Y de muchas maneras se someten libremente, o al menos con muy poca resistencia, a la gestión de sus corporalidades y al encapsulamiento temporal en un autobús. Podríamos decir que hay una danza constante entre los que salen y los que entran, una manera de esperar, y cómo no, un constante hacer colas, tanto para comprar el billete, pero sobre todo cuando hay que abordar el autobús. Aunque muchas líneas al ser parte del Consorcio Interurbano exigen que se compre el billete, o se valide la tarjeta de prepago en el propio autobús, de lo cual se encargan los propios conductores. Sin duda que una de las cosas más obvias, pero más complejas, son las constantes colas que se producen y que forman parte de una disciplina social tan asumida como interiorizada. Todos estos elementos exigen una constante subjetividad individual, una vigilancia y disciplina siempre asumida y una gestión sin descanso de los sujetos. El gran cambio que se produce, como ya mostraremos más abajo, es el de usuario de la movilidad a *sujeto*, en cuanto que está fijo a lo que de él se espera, en la propia idea de transporte. Las colas

sirven, de esta manera de conversores de las gentes de una proporción donde sólo están en movimiento, a *transeúntes* en el sentido de Manuel Delgado (1999, 2007), es decir, a ser sujetos movidos, encapsulados junto a otros. Por otro lado, quizás la estación es un espacio altamente masculino, sobre todo en lo referente a las personas que llevan el día a día de la maquinaria del transporte, y hay un toque de testosterona en todo lo que se hace, los conductores son todos hombres, con unas pocas y significativas conductoras en las líneas de cercanías, y el discurso siempre parece en función de esos parámetros de la masculinidad tradicional, basados en la fuerza, en el lenguaje machista y homófobo y en el trato distante y despreciativo frente a todo (que a mí me recuerda el viejo tono del padre de familia que reinaba a sus anchas en los años 50, 60 y 70 del siglo pasado). Pero a su vez todo en la estación tiene un tono familiar, conocido, local, pequeño y cercano: la gente viaja en grupo hacia su pueblo y habla con su vecino, con un conocido o se encuentra con un amigo, grupos de mujeres que han bajado de compras, abuelos que han venido al médico, jóvenes con sus carpetas, escuchando música con sus auriculares y mirando sin parar el móvil, y gentes que utilizan el transporte público como sistema de ahorro y resistencia al poder del automóvil. Un mundo social pleno, cargado de novedades, soliloquios y muchos, muchos, homónimos, un reconocimiento de los demás basado en lo que tienen de igual, esperar al autobús, viajar al mismo sitio, compartiendo tiempo y espacio, no en lo que significan, sienten o padecen como sujetos.

El tercer nivel del análisis etnológico es observar el interior del autobús, en este sentido se vienen a fundir algunas de los elementos del primer nivel, el empresarial gerencial, con el de los viajeros en este momento, todo toma una dimensión nueva, los viajeros son en cierta medida unificados a sujetos gestionados, que durante un tiempo determinado tienen que convivir con otros, compartiendo destino, en su sentido espacial y temporal, donde dependen de las medidas físicas, de seguridad y no de la poca disciplina de todos los elementos en conjunto (viajeros, conductor, regulación del tráfico, maquinaria, tecnología...). En cierta medida digamos que hay dos niveles de análisis: uno pequeño, correspondiente a las prácticas de los sujetos al interior de los autobuses, que no sólo están

sentados, o simplemente no lo están, sino que ocurren muchas cosas en el interior y aunque todo parece concebido para un enorme disciplinamiento y control de los sujetos, es obvio que también hay un tiempo para el ocio, el descanso y la interacción social a muchos niveles (Janacua; García, 2013. Stradling; y otros, 2007. Symes, 2007). Existe otro nivel de análisis mayor, el que se hace como dispositivo, donde los elementos conviven en función reglas y conexiones, pero también en la medida que son fuerzas en discusión y donde las agendas y arenas son puestas a prueba constantemente. No podemos olvidar a este respecto que los accidentes y siniestros donde están implicados autobuses son, generalmente, noticia de primera plana en los noticiarios y diarios, quizás por lo aparatoso, aunque seguramente es por lo social del *proyecto* autobús, por lo que cada accidente sirve para que salten las alarmas y se discutan las medidas de seguridad, los controles y las formas de viajar, desplazarse y en función de qué. Pero quitando esto, no hay una preocupación real por los autobuses, quizás más en lo que corresponde a las empresas, en la medida que mueven mucha economía de manera directa, en los desplazamientos que hacen con el pago de los billetes y las subvenciones que reciben, y en la maquinaria que se *gastan*: los autobuses, las carrocerías, el mantenimiento, los millones de litros de gasoil, los empleos... Pero si miramos de manera realista quien viaja en el autobús, aun siendo uno de los medios de transporte privilegiados, que utilizan el 52 por ciento de todos los desplazamientos que se realizan en transporte colectivo, la realidad es que la demografía del autobús es radicalmente un sector de la población muy determinado: mujeres, jóvenes, personas mayores, emigrantes, fundamentalmente subsaharianos y magrebíes, y todos de clase media baja. No es cuestión de que viaje o no un determinado sector de la población con pocos recursos, que también, es que el autobús se ha quedado como una práctica casi de transporte marginal frente al tren, siempre más veloz, cerrado en su discurso y caro, pero también mucho más visible, el avión o el gran privilegiado de la sociedad contemporánea y postcapitalista: el automóvil (Featherstone; Thrift; Urry, 2005). Una informante me dijo una vez que lo atroz del autobús, cuando se sale de la estación de Jaén, tan bella como decadente, y se llega a ese moderno, inhumano y aséptico sitio que es la estación Sur de Madrid es que hay



que recorrer toda esa España del interior donde el autobús va parando en esos pueblos, casi deshabitados, altamente agrícolas, cerrados, con estaciones en la mitad de la nada, en torno a los polígonos industriales, espacios sin luz, sucios, abandonados y que, sin embargo, son el centro de un discurso vivo, el del autobús. En efecto, choca muchas veces comprender cómo una máquina como los actuales autobuses, auténticas obras de la ingeniería industrial, tecnológicamente avanzadas y con sistemas informáticos dignos de la misma NASA, terminen por recoger y dejar a gentes en la mitad de las estaciones que fueron proyectadas hace décadas para una modernidad que sin duda ya no existe, y donde su conservación y cuidado ha sido simplemente postergado para siempre.

La cuarta y última categoría tiene que ver con la estación como un escenario total, con una lógica que abarca desde su desarrollo como edificio, como patrimonio, y como ejercicio histórico, hasta servir al enorme entramado de mundos sociales posibles y que se relaciona con los variados servicios que oferta; así como las maneras en cómo se han ido cambiando, gestionando y olvidando, tal cual en su día ocurrió con la paquetería que se mandaba en los autobuses, que era tan importante como el volumen que movía de pasajeros, pero también en cómo se convierte en un espacio de referencia para los emigrantes que vienen a Jaén en la época de la recogida de la aceituna o de lugar del encuentro universitario o de los muchos otros estudiantes de secundaria que acuden a las escuelas e institutos, y de aquellos que vienen al médico (a los especialistas del hospital de referencia que está en la capital de Jaén) e incluso, para aquellos que vienen de compras. En este sentido la estación se convierte en un lugar clave para entender la dinámica social de al menos lo que queda en torno a unos 50 kilómetros de la capital de la provincia. También hay que tener en cuenta que la estación se convierte en un punto intermedio de muchas rutas que van hacia Málaga, Granada, Córdoba, incluso en múltiples rutas nacionales y no pocas internacionales hacia el sur de Francia y norte de Marruecos. La estación se convierte en un punto modal de una movilidad en muchos sentidos; así como, un espacio clave para el comercio, las relaciones sociales y algunos encuentros casuales. Valga de ejemplo, que gran parte de los anuncios referidos a los servicios de prostitución ponen la estación como

punto de referencia. De la misma manera que para los centros de estética, las franquicias dentales y las ópticas, así como las tiendas de trajes de novia, estar en torno a la estación se ha convertido en cierta medida en una prioridad. Podríamos decir que la estación es en muchos sentidos más que una simple referencia, es la referencia de la ciudad.

Bibliografía

- ANTA Félez, José-Luis (2007). “Automóviles en la frontera norte de México: una (primera) reflexión del y para el trabajo de campo”. En *Gazeta de antropología*, núm. 23 (2). España: Universidad de Jaén.
- ANTA Félez, José-Luis (2013a). “La hermenéutica del automóvil: utopía, (des)memoria y metáfora”. En *Nómadas: Critical Journal of Social and Juridical Sciences*, núm. 40. España: EMUI EuroMed University.
- ANTA Félez, José-Luis (2013b). “Una etnografía del avión. Cuerpos sujetos a la disciplina del consumo viajero”. En *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, núm. 8 (3). España: Asociación de Antropólogos Iberoamericanos en Red (AIBR).
- ANTA Félez, José-Luis (2015). “El automóvil: genealogía de un objeto de poder”. En *Methaodos, Revista de ciencias sociales*, núm. 3 (1). España: Asociación de Antropólogos Iberoamericanos en Red (AIBR).
- ANTA Félez, José-Luis (2017). “Moverse, esperar, escapar. Observar a través de una estación de autobuses”. En Vicente, Rabanaque; García, María y Vizcaíno, Tono, VVAA. *Antropologías en transformación: sentidos, compromisos y utopías*, núm. X. España: Universitat de València.
- ANTA Félez, José-Luis (2021). “Movilidad, sujeto y práctica social. Observaciones en una estación de autobuses”. En *Disparidades. Revista De Antropología*, núm. 76 (1). España: Universidad de Jaén.
- ANTA Félez, José-Luis (2023). “La construcción de un espacio para observar. Una estación de autobuses en el sur de Europa”. En *Gazeta de*

- Antropología*, núm. 29 (1). España: Universidad de Jaén. Disponible en <https://hdl.handle.net/10481/79502>
- BARKER, Theo; Gerhold, Dorian (1995). *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*. Inglaterra: Cambridge University Press.
- BECKMANN, Jörg (2001). “Automobility. A social problem and theoretical concept”. En *Environment and Planning D: Society and Space*, núm. 19 (5). Escocia: University of Edinburgh.
- BOJA (2006). Resolución de 21 de febrero de 2006, de la Dirección General de Bienes Culturales, por la que se resuelve inscribir colectivamente, con carácter genérico, en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, nueve bienes inmuebles del Movimiento Moderno de la provincia de Jaén. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, 51: 53-64.
- BOHIGAS, Oriol (1970). *La arquitectura de la Segunda República*. España: Tusquets.
- BUXÓ Rey, María Jesús (2007). “La ciudad de los coches”. En Calatrava, Juan; González Alcantud, José Antonio (Coords). *La ciudad: paraíso y conflicto*. España: Abada.
- CASCAJO Jiménez, Rocío; Farber, Steven; Jordá Lope, Pablo; Monzón de Cáceres, Andrés; Páez, Antonio (2010). Urban form and bus riderships in Spanish cities. Comunicación en el 12th World Conference on Transport Research. Lisboa.
- CASUSO Quesada, Rafael Antonio (1996). “La estación de Autobuses de Jaén: una importante aportación a la arquitectura española de posguerra”. En *Senda de los Huertos*, núm. 41. España: Asociación de Amigos de San Antón.
- CASUSO Quesada, Rafael Antonio (2001). “Propuestas para una revisión crítica de la arquitectura del siglo XX en Jaén”. En Fernández, José (Ed.). *Homenaje a Luis Coronas*. España: Universidad de Jaén.
- COBOS, Francisco de los; Martínez, Tomás (2006). Competencia y coordinación ferrocarril-carretera. Una visión desde la década de los treinta: Francisco Jiménez Ontiveros. Comunicación en el IV Congreso Historia Ferroviaria. España: Junta de Andalucía. 2006.
- CUÉLLAR Villar, Domingo (2001). *La Mecanización del Transporte por Carretera: Redes y Empresas en el Sureste Andaluz (1900-1950)*.

- Comunicación en el VII Congreso de la Asociación de Historia Económica. España: Universidad de Zaragoza.
- CUÉLLAR Villar, Domingo (2003). *Los Transportes en el Sureste Andaluz (1850-1950). Economía, Empresas y territorio*. España: Junta de Andalucía, Cajamar, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- DELGADO, Manuel (1999). *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. España: Anagrama.
- DELGADO, Manuel (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. España: Anagrama.
- DELGADO, Manuel (2014). *El espacio público como ideología*. España: Catarata. <https://doi.org/10.5821/qru.9541>
- DIVALL, Colin (2010). "Mobilizing the History of Technology". En *Technology and Culture*, núm. 4 (51). Estados Unidos: The Johns Hopkins University Press.
- DIVALL, Colin (2015) *Cultural Histories of Sociabilities, Spaces and Mobilities*. Nueva York. England: Routledge.
- DIVALL, Colin; Bond, Winstan (2003). *Suburbanizing the Masses: Public Transport and Urban Development in Historical Perspective*. England: Ashgate.
- DIVALL, Colin; HINE, Julian (2017). *Transport Policy: Learning Lessons from History*. EEUU/ England: Routledge.
- DIVALL, Colin; Revill, George (2005). "Cultures of transport: representation, practice and technology". En *The journal of transport history*, núm. 26 (1). Estados Unidos: Sage Publications.
- FEATHERSTONE, Mike; THRIFT, Nigel; URRY, John (Edits.) (2005). *Automobilities*. England: Sage.
- GALERA, Pedro A. (2000). "Jaén, la ciudad del siglo XX". En *Senda de los Huertos*, núm. 57-60. España: Asociación de Amigos de San Antón.
- GONZÁLEZ Martínez, Plácido; Santofimia Albiñana, Marta (Coords.) (2012). *Cien años de arquitectura en Andalucía: el Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea, 1900-2000*. España: Consejería de Cultura.

- GRANDA Álvarez, Javier (2009). *Gijón entre líneas. El transporte urbano en Gijón y la Empresa Municipal de Transportes Urbano*. España: Ayuntamiento de Gijón.
- HERCE Vallejo, Manuel (2010). “Las infraestructuras como instrumento de orden territorial y equidad social”. En *Cuestiones urbanas*, núm. 1. España: Universidad de Sevilla.
- HIBBS, John (1989). *The history of British bus services*. Estados Unidos: David & Charles.
- HORTA, Gerard; Malet, Daniel (2014). *Hiace. Antropología de las carreteras en la isla de Santiago (Cabo Verde)*. España: Pol.len.
- JANACUA, Jesús; García, Raúl (2013). “Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la combi”. En *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, núm. 1(3). España: Universidad de Almería.
- JIRÓN, Paola A. (2010). “Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile”. En *International Political Sociology*, núm. 4 (1). Oxford Academic.
- LARSEN, Jonas; Urry, John; Axhausen, Kay (2016). *Mobilities, networks, geographies*. Inglaterra/Estados Unidos: Routledge.
- LÓPEZ Arandía, María Teresa (2000). “Una mirada a la arquitectura giennense en el siglo XX”. En *Senda de los Huertos*, núm. 57-60 (II). España: Asociación Amigos de San Antón.
- LOREN Méndez, Mar (2008). “La modernidad española como relato de las periferias. Laboratorio arquitectónico y visiones urbanas en el alejado sur ibero”. En *Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural*, núm. 2(21). Colombia: Universidad Javeriana.
- MILLER, David (1990). *Market, state, and community: Theoretical foundations of market socialism*. Reino Unido: Clarendon.
- MOM, Gijs (2003). “What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field”. En *The Journal of Transport History*, núm. 2(24).
- PHIBBS, Cheryl Fisher (2009). *The Montgomery bus boycott: A history and reference guide*. Estados Unidos: ABC-CLIO.
- PUJADAS, Joan J. (2012). “Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa”. En *Biblio*

- 3w: revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales, núm. 17. España: Universitat de Barcelona.
- QUESADA García, Santiago (2004). “La estación de autobuses de Jaén”. *Diario Ideal*, 24 de mayo. España.
- QUESADA García, Santiago; Casuso Quesada, Rafael Antonio (2006). *La Estación de Autobuses de Jaén. Una topografía de su Arquitectura*. España: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- RMM (2011). Ficha presentación autobús. e[ad], Escuela de arquitectura y diseño PUCV. <https://wiki.ead.pucv.cl/Archivo:RMMfichapresentacionautobusE1.jpg>
- RUEDA Galán, Luis (2016). “Una Gran Vía para Jaén. Los proyectos de prolongación de La Carrera (1927-1973)”. En *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, núm. 47. España: Universidad de Granada.
- SHAPIRO, Kelli K. (2011). *Saving suburban sites and rescuing roadside relics: The historic preservation of the recent past through adaptive reuse*. Estados Unidos: Brown University.
- STRADLING, Stephen; CARRENO, Micheal; RYE, Tom; NOBLE, Allyson (2007). “Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience”. En *Transport Policy*, núm. 14. World Conference on Transport Research Society (WCTRS).
- SYMES, Colin (2007). “Coaching and training: an ethnography of student commuting on Sydney’s suburban trains”. En *Mobilities*, núm. 3(2). Taylor & Francis.
- THIEL Alena; STASIK, Michael (2016). “Market men and station women: changing significations of gendered space in Accra, Ghana”. En *Journal of Contemporary African Studies*, núm. 4(34).
- URRY, John (2004). “The System of Automobility”. En *Theory, Culture & Society*, núm. 4-5(21). Sage Journals.
- URRY, John (2007). *Mobilities*. Estados Unidos: Polity.
- VENTURA, Francesc X. (2016). *Espacio y movilidad. La arquitectura de los desplazamientos*. España: Catarata.
- VIRILIO, Paul (1996). *El arte del motor. Aceleración y realidad virtual*. Argentina: Manantial.

AUTOMOVILISTAS Y CONTROL DE LA MOVILIDAD. CIUDAD DE MÉXICO (1903-1933)

Recibido: 09/05/2023

Aceptado: 15/08/2023

DIEGO ANTONIO FRANCO DE LOS REYES¹

Resumen

El incremento del uso de automóviles en la Ciudad de México en las primeras dos décadas del siglo XX generó conflictos en torno al uso de las calles, la circulación urbana y la seguridad vial. Como consecuencia, el exceso de velocidad, la desobediencia de los reglamentos de tráfico, los congestionamientos y los accidentes viales se tornaron cada vez más comunes. En este artículo se estudian estas problemáticas y los alcances y límites de los reglamentos y los cuerpos de vigilancia establecidos por las autoridades.

1 Doctor y maestro en Historia Moderna y Contemporánea por el Instituto Mora. Licenciado en Geografía por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM. Forma parte del Comité Editorial de *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*. Sus temas de investigación versan sobre la historia urbana y la historia de la movilidad, la vivienda y la arquitectura en la ciudad de México durante el siglo XX. Ha publicado artículos y capítulos de libro sobre la desigualdad socioespacial, la historia de la vivienda colectiva moderna, los servicios de transporte en la ciudad de México, sobre la historia transnacional de la tecnología automotriz. Correo electrónico: onagro19@gmail.com

des locales que intentaron controlarlas. Se identifica el contenido de los reglamentos; el perfil los infractores que conducían con exceso de velocidad, provenientes de las élites políticas y económicas; y la incompatibilidad material entre los automóviles y otros sistemas de transporte. Se concluye que los automóviles intensificaron el congestionamiento del tráfico y la incidencia de accidentes viales debido a su naturaleza conflictiva.

Palabras clave: movilidad motorizada, automóviles, velocidad, tráfico, accidentes viales.

Abstract

The increase in automobile use in Mexico City in the first two decades of the twentieth century generated conflicts over the use of streets, urban circulation, and road safety. Therefore, speeding, disobedience of traffic regulations, congestion and road accidents became increasingly common. This article studies these problems and the scope and limits of the regulations and enforcement bodies established by the local authorities that tried to control them. It identifies the content of the regulations; the profile of speeding offenders from the political and economic elites; and the material incompatibility between automobiles and other transportation systems. It is concluded that automobiles intensified traffic congestion and the incidence of road accidents due to their conflictive nature.

Keywords: motorized mobility, automobiles, speed, traffic, road accidents.

Introducción

Con la introducción de sistemas tecnológicos de la comunicación y el transporte desde finales del siglo XIX, se desataron cambios en las formas de experimentar el espacio y el tiempo en gran parte del mundo. Artefactos como tranvías, automóviles, bicicletas, barcos, telégrafos, teléfonos, cinematógrafos, relojes de mano y la prensa moderna, entre otros, aceleraron los tiempos de la comunicación y comprimieron las distancias. Como consecuencia, se desarrollaron nuevas sociabilidades,

sensibilidades y prácticas cotidianas que, en no pocas ocasiones, chocaron con las ya establecidas generando conflictos urbanos e intentos de los gobiernos locales por regularlos (Kern, 1983; Harvey, 2008).

El automóvil llegó a la ciudad de México a finales del siglo XIX. Arribó a una urbe acostumbrada a un tráfico² de peatones, vehículos de tracción animal y tranvías, que tenía sus propios conflictos y contradicciones, pero que ya estaba arraigado como parte de las rutinas y ritmos de la ciudad. Por ello, el proceso mediante el cual se sentaron las bases de la motorización fue largo y complejo, y provocó cambios en la dinámica urbana, en las prácticas de los habitantes y en las formas en que se transportaban.

Mike Featherstone (2005), entre otros sociólogos que han estudiado detalladamente el uso de automóviles y sus implicaciones, resalta que han generado diversas consecuencias no esperadas. Por ejemplo, la alta demanda de espacio para circular o para estacionar a los automóviles, la recurrencia de los accidentes viales o los perjuicios al medio ambiente urbano y a la calidad de vida de sus habitantes. Si bien estas afectaciones son claras en la actualidad, en el periodo de estudio de esta investigación, cuando el uso del automóvil iniciaba su expansión en el mundo, apenas se vislumbraban.

Con el tiempo, estas situaciones comenzaron a ser percibidas en la esfera pública como un conjunto de problemas que el Estado debía regular, pues si bien los automovilistas eran una minoría, el uso de estos vehículos afectaba al conjunto de las sociedades. Con estas consideraciones

2 Seguiré la distinción entre tráfico y tránsito de Carla del Cueto y Valeria Gruschetsky, quienes afirman que la palabra “tráfico, de origen italiano y “definida por la Real Academia Española como la circulación de vehículos” y “tránsito” como la “actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, carretera, etc”. Las autoras afirman que, aunque la palabra tránsito tiene una definición más abarcadora, en las fuentes documentales históricas aparece con más frecuencia “tráfico”, “particularmente en el material de divulgación como diarios, revistas, literatura, entre otros, que reconocen al tráfico como un problema y como un símbolo del proceso de modernización de la ciudad latinoamericana”. (Del Cueto y Gruschetsky, 2023). La investigación de la que se desprende este trabajo ha confirmado esta aseveración para el caso de la Ciudad de México, al menos en las primeras dos décadas del siglo XX.

en el horizonte, el objetivo de este texto es doble. Por un lado, pretendo identificar los cambios y continuidades en los reglamentos para regular el uso de automotores y sus consecuencias inesperadas en la Ciudad de México. Por otro, me interesa señalar algunos de los principales conflictos emanados del uso de automóviles, tales como las infracciones, la congestión del tráfico y los accidentes.

Las estadísticas históricas sobre la existencia de automóviles en la Ciudad de México no son abundantes, lo que dificulta medir el volumen de su crecimiento, sin embargo, existen algunos datos que permiten observar un panorama general. En un registro de abril de 1912 el Gobierno del Distrito Federal afirmó “que hasta la fecha hay 2,427 vehículos inscritos”.³ En 1917, ya con los gobiernos de la revolución, se ordenó una reinscripción general de los vehículos que circulaban en la capital. Según estas cifras en 1918 se reinscribieron 3,200 vehículos. En la década de 1920, la expansión del parque vehicular en sus diversas modalidades continuó con una tendencia ascendente. En 1924 habían 15,781, mientras que en 1933 la cifra ascendió a 28,134 unidades (Espinoso, 2003; Gobierno del Distrito Federal, 1930).

En el caso que nos ocupa, es claro que la movilidad motorizada, como parte de la modernización urbana, requirió establecer reglamentos, procedimientos administrativos e incluso cuerpos policiales específicos. Con el aumento de vehículos se incrementaron los conflictos y las variables por considerar al momento de regular la circulación urbana. Por ello, los reglamentos fueron cada vez más complejos. Asimismo, el personal encargado de regular el uso de automóviles, como parte del conjunto de la burocracia estatal, fue adquiriendo formas organizativas cada vez más complejas y experiencia en torno a la administración de la movilidad.

Una de las principales prácticas de los automovilistas que resultaban problemáticas para los usuarios de la calle y los administradores públicos fue el exceso de velocidad, que pronto fue limitada en los reglamentos debido a que se relacionó con los accidentes viales. Para los automovilistas, la velocidad era uno de los principales atributos por explorar de

3 Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCM), Ayuntamiento/Gobierno del Distrito; Vehículos: automóviles, vol. 1834, exp. 4088, f. 2; vol. 1845, exp. 6092, ff. 1-42.

sus vehículos. Por otro lado, la incompatibilidad material de los diversos sistemas de transporte provocó la congestión de la circulación, que fue considerada como otro problema grave relativo a los automóviles.

Estos conflictos derivaron de factores diversos. Aquí destaco la desobediencia generalizada de los reglamentos, ya que automovilistas, camioneros, tranviarios, peatones y hasta la policía actuaban según lógicas particulares e intereses específicos que constantemente se contradecían. Otros factores fueron la incompatibilidad de los diversos sistemas de transporte, la inadecuación de algunas calles para el tráfico motorizado y el incremento incesante de vehículos motorizados. Así pues, lo que sucedía en las calles cotidianamente contravenía en cada momento el orden deseado.

De ahí que los encargados de hacer cumplir las reglas tuvieran capacidades limitadas y no siempre fueran eficientes para asegurar la obediencia. Con el tiempo, las autoridades fueron adquiriendo experiencia y modificaron los reglamentos con la intención de controlar lo que sucedía en las calles. Y aunque nunca fue del todo posible imponer el orden, sus estrategias fueron cada vez más eficientes pues consideraron la complejidad creciente de los vehículos en circulación. Sin embargo, la situación que se impuso no fue ni un control total ni un caos constante, sino la negociación de las normas, pues cada usuario veía por sus intereses y no siempre era lo más sencillo o mejor para para ellos seguir el reglamento.

Para mostrar estas situaciones el texto está dividido en tres apartados. El primero describe la expedición de reglamentos y señala los elementos de la circulación de vehículos que fueron objeto de control por parte de la administración. La segunda sección busca mostrar los alcances y límites de la aplicación de la ley, mostrando, por un lado, el perfil de los infractores que corrían a altas velocidades y su capacidad de negociación con las autoridades. Por último, la tercera parte se aboca a mostrar el origen del problema de la congestión del tráfico y los accidentes viales.

El periodo abordado responde a los tiempos oficiales de la publicación de reglamentos de tráfico. El primero, como se verá, se publicó en 1903, mientras que el de 1933 forma parte del cambio de modelo de gobierno del Distrito Federal y la Ciudad de México. Las fuentes con

las que se construyó la argumentación son los reglamentos, los reportes de infracciones y multas que levantaron los gendarmes, las peticiones de los infractores para reducir castigos y notas de prensa que abordaron estos temas.

Expedición de reglamentos: registros, velocidad y policía

En la capital, los efectos de la modernización intentaron ser regulados a través de la centralización de los poderes público, la expedición y actualización de reglamentos y la creación de instituciones de control. Pero estos procesos estuvieron marcados por las disputas de poder entre las autoridades locales y federales; por las reconfiguraciones políticas y administrativas resultado de estos conflictos; y por las coyunturas como la centralización política porfiriana, la revolución y la reconstrucción posrevolucionaria. Así pues, el contenido de estos reglamentos debe ser interpretado en función sus objetivos específicos, regular el uso de automóviles, pero también considerando la historia política de la capital y la modernización de la burocracia administrativa.

El primer “Reglamento para la circulación de automóviles” se publicó en agosto de 1903 por el Gobierno del Distrito Federal. Fue un código compuesto de apenas 17 artículos en el que se definían las reglas básicas para el uso de vehículos motorizados en la ciudad. Asimismo, definió las atribuciones de la autoridad federal y municipal, con una clara primacía de la primera. Al ser el primer reglamento fue algo escueto, pues consideraba sólo aspectos generales de la circulación de automóviles, sin tener en cuenta otros sistemas de transporte y otros usos de la calle. Sin embargo, vale la pena detenerse un momento en su análisis, pues sentó las bases para las posteriores regulaciones en torno al uso de automóviles.⁴

Este código se conformó a partir de tres elementos básicos que serían reproducidas en los siguientes. Primero, las actividades administrativas: el registro de vehículos y la expedición de licencias para circular y con-

4 “Reglamento para la circulación de automóviles”, AHCM, Ayuntamiento; Gobierno del Distrito, vehículos: Automóviles, vol. 1787. exp. 1, 3ff. Todos los reglamentos referidos en este trabajo se encuentran resguardados en el Archivo Histórico de la Ciudad de México.

ducir, controlado por el Gobierno del Distrito Federal (GDF. Segundo, los comportamientos y prácticas que los automovilistas debían seguir a la circular en las calles de la ciudad: velocidades, formas de cruzar la calle, comunicación entre conductores, maneras de rebasar, etc. Tercero, los castigos correspondientes a las infracciones al reglamento.

El código de 1903 funcionó durante diez años. En 1913, luego de los sucesos de la Decena Trágica, que terminaron con el derrocamiento del gobierno de Francisco I. Madero (1911-1913), el presidente de facto Victoriano Huerta (1913-1914), procuró imponer orden y disciplina militar en la ciudad (Knight, 2010). Ante este panorama, no es de extrañar que se publicara un nuevo reglamento de circulación que, a diferencia del anterior, tenía en cuenta a los diversos tipos de vehículos que marchaban por las calles. Con este código, expedido en 1913, hay un cambio en la forma de tipificar y establecer las normas para controlar la movilidad urbana. En efecto, desde este momento las normativas incluyeron artículos para los diversos medios de transporte, pero también para dirigir su interacción en las calles y con los peatones. Hay que tener en cuenta que en esta década el tráfico de vehículos, los congestionamientos y los accidentes ya se habían convertido en un problema público.⁵

En 1917, luego del fin de etapa más violenta de la revolución, se promulgó la nueva constitución y con ella una nueva Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales que produjo nuevos arreglos de poder y pugnas por el control de la ciudad de México. En este contexto, como parte de la centralización administrativa, en 1918 el Gobierno del Distrito Federal expidió el “Reglamento de Tráfico”, en el que las tareas administrativas fueron repartidas entre el poder federal y los ayuntamientos, provocando ciertas redundancias. Se ordenó al GDF la creación de una oficina especializada en la regulación del tráfico urbano y hacer un nuevo registro de los vehículos que circulaban en la ciudad de México, expedir nuevas licencias y placas. En dicho reglamento se introdujeron varios elementos nuevos. Por ejemplo, se dedicaron varios

5 “Reglamento de circulación de vehículos”, ahcm, Ayuntamiento; Gobierno del Distrito: vías públicas; vol. 1827; exp. 1, 9ff.

artículos al control del comportamiento de los peatones y la manera en que se desplazaban y cruzaban las calles.⁶

Pero la principal novedad fue la creación de la Oficina de Tráfico dependiente del GDF, que tenía como objetivo explícito dirigir y controlar la circulación en sus diversas modalidades. Para ello creo un cuerpo especializado de policía de tráfico, que contó con algunas motocicletas y medidores de velocidad. Asimismo, se introdujeron códigos de señales y sonidos para que los agentes coordinaran el flujo del transporte en los cruceros, como se verá en el siguiente capítulo. Sin embargo, cada uno de los ayuntamientos contaron con un Departamento General de Vehículos encargado de negociar las tarifas de los automóviles de alquiler, de cobrar impuestos a los propietarios de y de vigilar las calles, a través de inspectores especializados, la policía y los agentes de tráfico y a la policía.

Finalmente, con la reforma que desapareció los ayuntamientos del Distrito Federal, aprobada en diciembre de 1928, y creó el Departamento del Distrito Federal en un organismo puramente administrativo. Esta entidad se distinguió por seguir un enfoque técnico que se justificaba ante la necesidad de administrar de manera planificada y racional, sin distorsiones políticas, la complejización creciente de la dinámica urbana de la capital relacionada con el aumento de la población, la expansión urbana, la industrialización y el incremento de los transportes (Rodríguez, 2013). En este contexto se expidió el 30 de junio de 1933 el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, como un parte del ajuste general de la administración del DDF. Este último código creó nuevas instituciones especializadas encargadas de establecer y administrar el transporte motorizados privado, público, de pasajeros y al servicio del Estado. Se insertaron nuevos cambios y distinciones, en un contexto en que los transportes de tracción animal ya habían dejado de ser el sistema dominante.⁷

Su principal innovación fue la definición de zonas de tráfico intenso en las que las calles tenían un solo sentido; el establecimiento de límites

6 Gobierno del Distrito Federal, “Reglamento de tráfico”, 1918.

7 Reglamento del Tránsito en el Distrito Federal”, Diario Oficial de la Federación (DOF), núm. 51, 30 de junio de 1933.

mínimos de velocidad en calles, calzadas y carreteras, atendiendo al crecimiento de la escala de la capital y de la infraestructura carretera que conectaba a las ciudades; la protección de la infraestructura de pavimentos de las calles y la prohibición de que el transporte jalado por animales que fuese demasiado lento, pesado o careciera de llantas recubiertas de caucho circulara por las zonas centrales de la capital. En suma, este reglamento marca el fin de la transición del transporte de tracción animal al de tracción mecánica como principal medio de desplazamiento. Evidentemente, ante la inexistencia de los ayuntamientos, todas las atribuciones de este reglamento recayeron en el DDF.

A continuación, analizaré el contenido de los reglamentos y los cuerpos burocráticos encargados de hacerlos cumplir, a partir de algunos temas que los atraviesan y que dan cuenta de la evolución de los mecanismos administrativos para controlar el uso de las calles y la circulación de vehículos. Ante el crecimiento de los transportes motorizados y la densificación del tráfico, la movilidad urbana sufrió cambios en sus ritmos, velocidades, riesgos y conflictos, por lo que los reglamentos intentaron tipificarlos y establecer medidas para acotarlos, mientras que la burocracia local tuvo que ampliarse y especializarse.

Registros y permisos

En concordancia con el centralismo promovido por la ley de 1903, la autoridad encargada de registrar a los vehículos y conductores fue el GDF. El gobernador aprobaba las licencias para conducir y los permisos de circulación de los vehículos luego de que fueran examinados por un perito especializado. En el caso del examen de las máquinas se evaluaba que sus sistemas (motor, frenos, llantas) y sus piezas estuvieran en buenas condiciones. En cuanto al solicitante, se tomaba en cuenta su conocimiento del funcionamiento del vehículo y su habilidad para conducir, que también era evaluada por el perito. Éste emitía una calificación sobre el estado de los automóviles y las habilidades de los solicitantes al gobernador y era éste quien aprobaba la solicitud.⁸

⁸ Reglamento de circulación de vehículos, ahcm, Ayuntamiento; Gobierno del Distrito: vías públicas; vol. 1827; exp. 1, 9ff.

La identificación del vehículo, del propietario y de los chauffeurs era importante para poder llevar un registro de sus contribuciones, adeudos o infracciones. Por ello, se asignaba al automotor un número que se fijaba a la carrocería en un lugar visible mediante una placa, que además tenía el nombre del propietario y su domicilio. A quienes solicitaran permiso para conducir se les asignaba un número de licencia y se le requerían dos fotografías; una se incorporaba al documento y otra a los registros del GDF. Finalmente, se establecía que quienes dieran de alta un vehículo debían pagar contribuciones bimestrales a la Subdirección de Ramos Municipales. El monto del pago se calculaba según el número de asientos, pues se cobraban cuatro pesos por cada uno a excepción del sitio del conductor.⁹

Límites de velocidad y zonas de circulación

La revisión de los reglamentos deja ver que los vehículos motorizados y su velocidad van adquiriendo un papel cada vez más importante en la organización de la circulación y en la reglamentación. Si en el primer reglamento los carruajes tirados por caballos dictaban los límites, en los siguientes son definidos por las capacidades de los automóviles y por el tráfico automotriz. Esto provocó que las autoridades realizaran clasificaciones de viejos y nuevos vehículos en función de criterios cambiantes. Asimismo, surgieron tipificaciones de polígonos urbanos con límites de velocidad específicos por los que cierto tipo de vehículos podían circular.

En el reglamento de 1903 se estableció una jerarquía entre las vialidades adecuadas y las inadecuadas para circular a la velocidad que podía alcanzar el automóvil. El límite máximo fue de “cuarenta kilómetros por hora en las calzadas o caminos poco transitados, y de diez kilómetros por hora en las calles o lugares de mayor tráfico”. Mientras que “en los sitios en que fuere grande la circulación de transeúntes, carruajes, o tranvías, la velocidad de los automóviles será igual a la de los demás vehículos

9 AHCM, Ayuntamiento; Gobierno del Distrito, vehículos: Automóviles, vol. 1803. exp. 1604, f. 1.

de que se trata”.¹⁰ Es decir, en dichas zonas, la velocidad media de los transportes de tracción animal era el límite para los automovilistas. Esto muestra la voluntad de la autoridad de adaptar al vehículo a las prácticas de movilidad vigentes. Desde este reglamento se estableció que cuando los vehículos se acercaran a un cruceo debían hacer sonar su claxon para alertar a otros vehículos y peatones.

En el código de 1903 ya se regulan las interacciones entre los transportes de tracción animal y los motorizados, pero sigue siendo la velocidad de los caballos la que impone los límites. En efecto, el límite máximo para todo vehículo en las calzadas fueron los 40 kilómetros por hora, mientras que en las calles más congestionadas el límite fue la velocidad del trote de los caballos, es decir, diez kilómetros por hora.¹¹

El reglamento de 1918 tenía como supuesto un tráfico más congestionado, por lo que los límites se redujeron en comparación con el código anterior. Como resultado, se estableció el límite en función del tipo de tracción: para los vehículos de tiro, la velocidad propia del trote de los animales; para los automóviles, treinta kilómetros por hora. Además, se estableció una zona considerada de tráfico intenso, en el centro de la ciudad, en la que el límite fue de veinte kilómetros por hora. En este caso, ya no era el paso de los animales el que dictaba los límites, sino las capacidades técnicas propias de cada tipo de transporte en las calzadas, y el tráfico en el centro de la ciudad.¹²

Esta tendencia de clasificar los vehículos y establecer límites de velocidad según los ritmos del tráfico se mantuvo en el reglamento de 1933. Sin embargo, lo que cambió fue que se tenía como supuesto que la mayoría de los vehículos circulantes eran automóviles. Los vehículos de tracción animal que no contaran con ciertas condiciones materiales o que por su velocidad entorpecieran el tráfico fueron relegados de las

10 AHCM, Ayuntamiento; Gobierno del Distrito, vehículos: Automóviles, vol. 1787. exp. 1, f. 2.

11 AHCM, Ayuntamiento; Gobierno del Distrito: vías públicas; vol. 1827; ff. 1-9.

12 La zona estaba delimitada de “Norte a Sur, entre las calles de Medinas a Uruguay y de Este a Oeste, entre las calles de Correo Mayor hasta las de Bucareli, Rosales y Guerrero”. Gobierno del Distrito Federal, “Reglamento de tráfico”, 1918, p. 31.

zonas más transitadas. En efecto, se prohibió su circulación en las zonas de intenso tráfico, es decir, en el casco histórico de la capital y su zona comercial, aquellos vehículos tirados por animales “que carezcan de muelles, de llantas de hule, o que por el peso de sus bultos o mercancías que transporten, constituyan un obstáculo o un peligro para el tránsito o para la conservación de los pavimentos”.¹³

Las velocidades límite fueron un elemento que se diversificó en este reglamento, seguramente por la complejización de la circulación debido al aumento de vehículos. En primer lugar, se acotaron sectores de “intenso tráfico” en el “Primer cuadro” de la Ciudad de México y, dentro de éste se definió un “Sector Comercial”. En las calles de estos perímetros el límite máximo de velocidad fue de 30 kilómetros por hora, pero se añadió un límite mínimo de 15, lo que expresa el afán de las autoridades de hacer fluida la circulación. En segundo lugar, se establecieron límites para calzadas en despoblado de 40 kilómetros por hora. En carreteras el máximo fue de 60 y el mínimo de 20.¹⁴

Estas medidas señalan dos cambios importantes con respecto a los reglamentos anteriores. El primero es que ya no se definen los límites de la velocidad en función del trote de los caballos; era el ritmo del tráfico fluido que deseaban las autoridades y la rapidez propia de los automóviles la que marcaron los topes. Por otro lado, el establecimiento de límites mínimos indica que la circulación de transportes tenía que ser constante y mantener un cierto ritmo para evitar los congestionamientos, resultado de la masificación del tráfico.

Policía

Los cambios en torno a las corporaciones encargadas de controlar a los automovilistas en las calles es el último punto por tratar. Para el cumplimiento de los reglamentos y sus disposiciones se utilizaron varios recursos. Cuando empezaron a circular los automóviles, quienes queda-

13 Reglamento del Tránsito en el Distrito Federal”, DOF, núm. 51, 30 de junio de 1933., p. 842.

14 Reglamento del Tránsito en el Distrito Federal”, DOF, núm. 51, 30 de junio de 1933, p. 850.

ron como responsables de vigilarlos en las calles fueron la policía y los inspectores del ramo de transportes tirados por animales. La imposición de multas de entre cinco y cien pesos, a quienes cometieran infracciones al reglamento y la vigilancia policial fueron las estrategias utilizadas. Sin embargo, sus acciones fueron poco eficientes para mantener el orden debido a la inexperiencia de los gendarmes, a la constante desobediencia de los conductores, y a la falta de herramientas técnicas de la policía para detener a los conductores.

Paulatinamente, esta ineficiencia intentó ser reducida con la inclusión de estrategias de carácter administrativo y técnico. En el reglamento de 1918 se creó una Oficina de Tránsito dependiente del GDF, con personal propio, con autonomía de la policía y encargada exclusivamente de controlar la circulación. Se designaron 35 vigilantes, junto con cuatro jefes de grupo, dos jefes de tráfico y un director general, además de tres peritos especializados para la inspección de vehículos y *chauffeurs*. De los 35 vigilantes serían seleccionados algunos para dotarlos de motocicletas provistas de medidores de velocidad; tenían la obligación de “perseguir a los automóviles que corran a una velocidad mayor que la permitida por este reglamento”.¹⁵ Además, otros agentes se encontrarían en los cruces más transitados para dirigir el tráfico mediante un conjunto de señales corporales y sonidos producidos por un silbato. Aunque la capacidad de los agentes mejoró, el constante aumento de los vehículos en circulación minó su capacidad de imponer la fluidez en el tráfico.

En 1933, luego de la consumación de la centralización, las instituciones encargadas de aplicar el reglamento se incrementaron y tuvieron funciones aún más especializadas, aunque todas respondían a un mando único. En efecto, ahora eran tres instituciones, todas dependientes del DDF. Primero, la Oficina de Tránsito del Distrito Federal encargada de las tareas administrativas. En segundo lugar, el Cuerpo de Policía de Tránsito, dedicado al control y ordenamiento de la circulación en las calles y a hacer cumplir el reglamento. Y, por último, la Oficina Central

15 Gobierno del Distrito Federal, “Reglamento de tráfico”, 1918, pp. 25.

Calificadora de Infracciones, que tenía el objetivo de valorar las faltas levantadas por la policía e imponer multas.¹⁶

Como se aprecia, la modernización de la movilidad urbana demandó la creación de cuerpos administrativos cada vez más especializadas para controlar y regular una circulación que era cada vez más densa y compleja. Pero, la puesta en práctica de los reglamentos siempre fue parciales, pues las disposiciones no se cumplieron a cabalidad. Por el contrario, lo común fue la negociación de la norma, la comisión de infracciones por parte de los automovilistas y la ineficiencia de los policías. Más que buscar efectivamente la prohibición de comportamientos inadecuados, como decía la letra de los reglamentos, las autoridades se encargaron de administrar conflictos que difícilmente podrían eliminarse.¹⁷

Exceso de velocidad: infracciones e infractores

Con lo descrito con anterioridad se pueden observar paralelismos con las observaciones que Michael Bess (2016) ha apuntado que para el caso de las leyes de tráfico en la ciudad de Monterrey en los años 1920

16 Departamento del Distrito Federal, “Reglamento del Tránsito en el Distrito Federal”, DOF, núm. 51, 30 de junio de 1933, p. 838.

17 Lutz Raphael ha profundizado en la modernización de la burocracia para controlar a las sociedades europeas que cada vez eran más complejas en el paso del siglo XIX al XX. destacó, en primer lugar, que la comunicación escrita entre los diversos sectores de las burocracias fue incentivada por la intensificación de los flujos de información a través del telégrafo y la telefonía. La escritura se convirtió en el lenguaje estandarizado que permitió dialogar hacia el interior y el exterior de los cuerpos burocráticos. Segundo, la recopilación de datos estadísticos sobre la población a la que gobernaban los Estados fue otro de los elementos claves de la modernización de las burocracias, pues les permitía conocer los matices de los grupos sociales y tomar decisiones mejor informadas. Tercero, la creación de inspecciones e inspectores especializados en diversos temas —fábricas, alimentos, mercados, ferrocarriles, transportes urbanos, saneamiento, etc.— que contaban con cierta autonomía para tomar decisiones. Estos cuerpos, conformados por expertos con preparación académica, realizaban peritajes especializados a actividades privadas que requerían licencias públicas debido a su importancia en la vida urbana. Finalmente, la modernización de las burocracias se caracterizó por seguir un esquema organizativo parecido al militar, con estructuras jerárquicas en donde la obediencia de abajo hacia arriba era fundamental (Raphael, 2008).

y 1930. A saber, las autoridades locales buscaron controlar el uso de automóviles para que no afectaran a las prácticas de movilidad existentes. Sin embargo, cuando el automóvil comenzó a usarse como transporte público y luego, al convertirse en el principal medio de desplazamiento hacia finales de los años 1920, los subsecuentes reglamentos procuraron adaptar a los otros vehículos a la presencia de los automóviles. Bess apunta que los automotores, por sus velocidades, potencia y peligro estuvieron sujetos a varias disposiciones que limitaban y delineaban sus usos y el comportamiento de los automovilistas, pero también de los peatones y otros transportes, con el objetivo de evitar accidentes o congestionamientos.

Para los gobernantes y reformadores tanto del porfiriato tardío como de la posrevolución, la modernización de la ciudad radicó, en parte, en el control de las calles y los espacios públicos. Pero lo que sucedía en ellas cotidianamente no correspondía con el ordenamiento contenido en los reglamentos. En efecto, conductores, propietarios, peatones y a veces hasta la policía no siempre siguieron las reglas, pues cada sujeto respondía a lógicas particulares que constantemente se contradecían y dificultaban seguir las disposiciones.

Además, hay que sumar otros factores. Por ejemplo, los reglamentos no siempre eran del todo conocidos por el público y su alcance era relativo pues había una gran cantidad de habitantes de la ciudad que no sabía leer. De ahí que tuvieran capacidades limitadas y no siempre fueran eficientes para asegurar la obediencia de los reglamentos. Los abundantes llamados del GDF tanto al público usuario de automóviles a cumplir con la normatividad, como a los cuerpos de policía a hacer cumplir las reglas, sobre todo en cuanto a los límites de velocidad, son un indicador en este sentido. Tercero, la regulación de los transportes fue confusa y redundante pues en algunos casos, como el de los automóviles de alquiler, se aplicaban dos reglamentos diferentes, lo que provocó confusiones, vacíos y redundancias.¹⁸

18 En cuanto a los llamados al público y a la policía a seguir el reglamento hay muchos registros. Por ejemplo, AHCM, Ayuntamiento, Gobierno del Distrito; Vehículos: automóviles, vol. 1788, exp. 103. “Se comunica a la Inspección General de Policía ordene

La policía y los inspectores se encargaron de vigilar a los automóviles y de registrar las infracciones al reglamento. Los gendarmes fueron dispuestos en puntos fijos, mientras que los inspectores hacían recorridos en las calles observando posibles faltas. Pero el incremento constante de vehículos que circulaban por las calles rebasó los recursos materiales de la policía y el gobierno para imponer la autoridad. Muchas veces los infractores solían huir en sus vehículos para evitar ser multados; la policía y los inspectores, que andaban a pie, no podían alcanzarlos y no siempre alcanzaban a registrar el número de placa.¹⁹

Para comprender dar cuenta del exceso de velocidad y de cómo operaban los policías en torno a estas infracciones y la negociación de la norma, sin útiles los reportes y multas realizados por los gendarmes e inspectores. Dichos registros, junto con los reclamos de los infractores son bastante cuantiosos. Se trata de fuentes documentales que proveen bastante información para conocer la manera en que conducían los automovilistas, las faltas que cometían y los conflictos que tenían con otros transportes, así como los argumentos que esgrimían para rechazar las multas. Asimismo, permiten observar cómo funcionaba el ejercicio de la autoridad al momento de regular a los automovilistas y las disputas enclavadas con los usuarios de las calles. El patrón de infracciones identificado fue resultado de la revisión de una muestra aleatoria del 5% de los expedientes, para los años 1903 a 1918, que es el periodo para el cual se cuenta con registros más precisos.

el cumplimiento del Reglamento de Automóviles” del 27 de febrero de 1904; vol. 1806, exp. 1813, “Se recuerda al público los Art. 5° y 11° del Reglamento de automóviles” del 14 de octubre de 1908; vol. 1832, exp. 4024, “Se previene a los dueños de automóviles cumplan lo dispuesto en el artículo 6° del reglamento” del 6 de octubre de 1912; y vol. 1859, exp. 7467, “Reglamento relativo a la velocidad con que deberán circular los autos y coches” de abril de 1916.

¹⁹ Diego Pulido ha analizado varios factores que explican los límites del control policial. Destacan, la nula capacitación que ofrecían las instituciones policiales a los gendarmes; la baja calificación requerida para acceder al puesto; los bajos salarios, que les hacían más propensos a la corrupción; y a que en algunos casos su procedencia social era la misma de aquellos a los que tenían que vigilar, lo que volvía proclive la complicidad entre agentes e infractores (Pulido, 2017).

Las principales faltas fueron conducir sin documentos, el uso indebido de placas, marchar sin las luces reglamentarias y el exceso de velocidad. Las infracciones variaban en cuanto a su recurrencia y gravedad. Era mayor el riesgo ligado al exceso de velocidad que al relativo a no traer la placa correspondiente. Por ello, me centraré en la falta que fue más polémica y peligrosa: conducir a exceso de velocidad. Esta falta representaba un riesgo para los peatones y otros vehículos, ya que las altas velocidades reducían las posibilidades de evitar choques.

El uso de automóviles a gran velocidad fue una práctica recurrente de los automovilistas pues justamente era uno de sus principales atractivos, mientras que los coches tirados por caballos no excedían los 15 kilómetros por hora, el Modelo T, de la Ford Motor Company, el más barato y simple, podía llegar hasta los 70 kilómetros por hora (Booth, 2011). La constancia en el exceso de velocidad se debió, en parte, a la rapidez propia de los automóviles y a la falta de pericia de algunos conductores. Pero también a la incapacidad de las instituciones de controlar una tecnología para la que no estaban preparados. Aunque con el tiempo se crearon policías especializadas mejor equipadas y ganaron experiencia, su labor regularmente estuvo a la zaga de los infractores.

En los reportes de los gendarmes queda claro que entre 1903 y 1918, la mayoría de las infracciones de este tipo ocurrieron en las demarcaciones cuatro, seis, siete y ocho, es decir, en los que se ubicaban al poniente y sur poniente de la capital. Sobre todo, en las calzadas y paseos que contaban con pavimentación y espacios amplios como en la segunda sección del Paseo de la Reforma, la colonia Roma o Santa María la Ribera, pero también en las calles más transitadas como la avenida San Juan de Letrán, San Francisco, 5 de Mayo o 16 de Septiembre. Esto indica que los automovilistas solían andar con exceso de velocidad en las calles que contaban con la infraestructura adecuada para ello y en las colonias habitadas por las élites locales.

De hecho, los conductores, provenientes en gran medida de las élites políticas y económicas, cuestionaron constantemente a las autoridades, negando que marcharan a exceso de velocidad. Para ellos, no estaba claro que los policías tuvieran la capacidad para determinar la falta a simple vista, sin algún recurso técnico. De hecho, el equipamiento de

los policías era limitado, y los que estaban en los cruceros no contaban más que con un silbato y una base sobre la que se posaban para tener mayor visibilidad. Por ello, muchos automovilistas dirigieron misivas al Gobernador del Distrito Federal en las que solicitaban que se levantaran las multas. Sus argumentos fueron variados, pero se pueden destacar tres: la ya mencionada incapacidad de los gendarmes para determinar la velocidad de un vehículo en movimiento; el error de los agentes al momento de tomar el número de placa; y la imposibilidad técnica del vehículo en cuestión para rebasar los límites de velocidad debido a su conformación técnica.

El caso de Roberto G. Carlisle sirve para ilustrar varios de estos puntos. Después de pagar la multa por exceso de velocidad, escribió en septiembre de 1907 al gobernador del Distrito Federal aduciendo varios problemas en torno a la determinación de la infracción cometida. En primer lugar, argumentó que “hace aproximadamente dos años que tengo en uso mi automóvil, y tanto por este motivo, cuanto porque la máquina no es poderosa [...] mi automóvil no puede caminar infringiendo el artículo citado”. La segunda razón fue que se imponían infracciones de manera arbitraria al basarse en “informes no del todo exactos”, lo que resultaba en un abuso de los gendarmes y los inspectores de vehículos.

Por ello “con el objeto de coadyuvar hasta donde me sea posible a evitar que la práctica de levantar infracciones, la mayor parte de las veces arbitraria se convierta en un abuso, a ciencia y paciencia de los particulares, vengo a solicitar se practiquen las diligencias que sean del caso, y se me muestren las practicadas”. No sin algo de ironía, el remitente cuestionó los métodos de la policía e inspectores para determinar los casos en que se excedía la velocidad reglamentaria haciendo énfasis en la falta de rigurosidad y en la carencia de métodos precisos. Carlisle continuó argumentando:

No creo que los inspectores o los Agentes de Policía puedan tener base segura para rendir sus informes, si no es científicamente, y por lo tanto, estoy seguro de que habrán usado alguno de los métodos que en todas partes se usan para demostrar esta clase de infracciones; por consiguiente, y entre las cuales, seguramente ha de estar la prueba de reproducción

fotográfica y si de todo esto no apareciere, como indudablemente no aparecerá, infringido el artículo antes mencionado, pido se me devuelva el importe de la multa, pues de otra manera, sería tanto como atenerse al informe que un individuo pudiera dar, por decirlo así, a ojo de buen cubero, como que el ojo humano es incapaz de apreciar una diferencia de velocidades, entre nueve kilómetros nueve décimos, y diez kilómetros.²⁰

El remate de la carta reforzó el cuestionamiento a las autoridades pues el autor estaba seguro de la dificultad para reconocer la velocidad de los vehículos a simple vista. Finalmente, el Gobernador decidió levantar la multa. Para los automovilistas estos sucesos representaban un abuso de poder de la autoridad. Pero la incapacidad de las autoridades para implementar métodos más precisos para identificar esta infracción fue una constante y no se modificó en varios años a pesar de las quejas recurrentes.

El exceso de velocidad fue también un problema para los servicios de taxis. Esta falta fue reportada tantas veces por la policía con la correspondiente imposición de multas que los empresarios llegaron a considerarla como una amenaza para su negocio. Como consecuencia, las tensiones entre propietarios, trabajadores y funcionarios se intensificaron. Los dueños consideraban a sus empleados como responsables de las faltas y, por lo tanto, reclamaron que ellos pagaran los castigos.

Por ejemplo, en octubre de 1906, Arturo Portillo, propietario de los vehículos del primer sitio de automóviles de alquiler de la capital, solicitó que las multas impuestas por exceso de velocidad de sus vehículos de alquiler fueran cubiertas por sus empleados y no por él. Argumentó que “soy yo quien está reportando las multas de ese delito, con el doble perjuicio de quedarme sin el conductor, el cual abandona el trabajo al saber que su automóvil fue multado”. Para Portillo, los conductores eran los responsables directos de las infracciones y él, por el contrario, el principal interesado en que sus autos “marchen a paso regular” por lo que se comprometió “a presentar a la autoridad al ‘Chauffeur’ que

20 AHCM, Ayuntamiento, Gobierno del Distrito; Vehículos: automóviles, vol. 1800, exp. 1343, f. 26.

resulte responsable de la referida infracción”. No obstante, el gobernador rechazó su petición, ya que, según el reglamento, los propietarios debían pagar las multas.²¹

Los representantes de las compañías también cuestionaron la capacidad de los gendarmes para detectar correctamente la velocidad de los vehículos. Fue el caso del reclamo de la Compañía de Autotaxímetros Mexicanos, que, defendiendo sus intereses e ingresos, envió una carta fechada el 14 de abril de 1910 al GDF, rechazando la imposición de multas que, a juicio de la compañía, eran injustificadas. El gerente de argumentó que

Las infracciones de referencia se contraen a la velocidad de los autotaxímetros calificada potestativamente por los agentes de policía, que carecen de idoneidad para apreciar si la rapidez del vehículo es mayor que la preceptuada; y más se acentúa esta deficiencia, en el momento mismo de tomar el número; acto que demanda una vista singular y que, en el frecuente caso de no serla, aclara derechos bien definidos y claramente violados sin fundamento legal alguno. En efecto, si el agente es tan apto para medir con la sola percepción de sus sentidos, una velocidad que extralimite en uno o diez metros las disposiciones reglamentarias, más hábil debe ser para distinguir en la violencia inicial y exagerada del vehículo, el número de ésta generalmente de cuatro cifras, poco distintas a distancia y particularmente en las noches. Y con base semejante, se gravan intereses vinculados en la labor honrada y en el esfuerzo personal, y se producen gravámenes y entorpecimientos al capital invertido en negocios lícitos que concurren directamente al progreso de la ciudad, el cual deben favorecer las autoridades, por lo menos, con su equidad y justificación.²²

21 AHCM, Ayuntamiento/Gobierno del Distrito, Vehículos: automóviles, vol. 1791, exp. 548, ff. 1-3.

22 AHCM, Ayuntamiento, Gobierno del Distrito, Vehículos: automóviles, vol. 1812, exp. 2419, f. 190.

El 29 de julio de 1910, el gerente de la Compañía de Autotaxímetros, objetó de nuevo al GDF la legítima detección de las infracciones. Argumentó que éstas se basaban en “la apreciación individual de un Agente de Policía, que desgraciadamente por su escasa cultura y en muchas ocasiones por su espíritu de autoridad y de mando, hace apreciaciones erróneas”. El gerente, férreo creyente de la tecnología, recomendó “la comprobación numérica experimentada con relojes, aparatos u otros sistemas de orden mecánico que dejen comprobada la infracción; medios únicos que acreditarían honrada y legalmente las violaciones al Reglamento”.²³

No obstante, la aplicación de penas no cesó, por lo que la Compañía decidió cobrarlas a sus empleados. Para ello, solicitó a la Inspección General de Policía que los gendarmes indicaran en las hojas de multas la fecha en que los chauffeurs infringieron el reglamento, con el objetivo de demostrar las faltas y castigarlos. La medida provocó malestar y deserciones de los trabajadores. El gerente comunicó al gobernador las afectaciones: “una desorganización onerosa, que traducida en metálico no solamente la pone en el caso de suplir y perder por ende las cantidades de multas, sino que se ve privada del trabajo de los conductores, cuyo número en los momentos actuales no es el suficiente para las necesidades del movimiento ciudadano”. Las autoridades no cambiaron de método para controlar la velocidad, por lo que la Compañía tuvo que asumir las multas como una parte constitutiva de su negocio.²⁴

Constantemente se ponía en duda las acciones de los agentes e inspectores al infraccionar, remarcando su arbitrariedad. Sin embargo, los reclamos se hacían desde los intereses de los automovilistas, pertenecientes a las élites, que sentían que la autoridad, representada en las calles por los gendarmes, que en varios casos provenían de los sectores populares, coartaba su libertad de circular por las calles de la ciudad. Mientras que la autoridad justificaba sus acciones en nombre del orden,

23 AHCM, Ayuntamiento/Gobierno del Distrito, Vehículos: automóviles, vol. 1815, exp. 2378, ff. 8-9.

24 AHCM, Ayuntamiento/Gobierno del Distrito, Vehículos: automóviles, vol. 1823, exp. 3460, ff. 6-7.

los automovilistas defendían con varios argumentos sus nuevas posibilidades de desplazamiento y sus negocios. Pero también había un cruce de cierto clasismo, pues si bien los propietarios argumentaban la incapacidad de los gendarmes para determinar las faltas por carecer de las herramientas técnicas adecuadas, también los señalaron por su supuesta “escasa cultura”, con ello marcaban las diferencias de clase entre ellos y los policías e intentaban reducir su credibilidad y capacidad.²⁵

Si bien los conductores defendían su derecho a la libre circulación y consideraban a las autoridades como abusivas, gran parte del conflicto provenía de la incapacidad y desorganización de las autoridades. Hay que considerar que el impacto de la revolución en la ciudad mino considerablemente la capacidad para administrar y controlar los problemas urbanos como el abasto, los servicios públicos o el tráfico. Aunado a ello, las redundancias en los reglamentos y la invasión de atribuciones fue otra constante que provocó problemas y enfrentamientos entre las mismas autoridades.

Problemas del tráfico: congestión y accidentes

La desobediencia generalizada de los reglamentos contribuyó a la generación de problemas como la congestión del tráfico y los accidentes. A pesar de que los reglamentos fueron relegando paulatinamente al transporte tirado por caballos, no significa que dejaran de existir. Mientras tanto, los automóviles y camiones que circulaban en la Ciudad de México aumentaron constantemente, provocando la densificación del tráfico. Esta coexistencia de diversos sistemas de transporte fue compleja y estuvo plagada de problemas y conflictos.

25 La historiografía sobre la policía ya ha destacado que muchos de los que buscaban oportunidades laborales en estos cuerpos provenían de sectores populares o habían formado parte de cuerpos militares que también eran recurridos por estos grupos. Con su participación en la policía no solo buscaban seguridad económica, que no siempre encontraron, sino también respetabilidad social. Ello hacía que en algunos casos la imposición de su autoridad al público formado por las élites tornara ambiguas las divisiones sociales de clase, lo que minaba su capacidad para garantizar el orden (Raphael, 2008; Pulido, 2017).

Los congestionamientos significaban marchas lentas o la detención de la circulación. Algunas de sus causas fueron la competencia entre diversos sistemas de transporte público por pasaje o por los lugares más concurridos para establecer sus estaciones. Pero también se debían a las incompatibilidades materiales entre los diversos transportes. Por ejemplo, los automóviles que describían recorridos flexibles regularmente invadían las vías de los tranvías; el descenso de pasajeros del transporte colectivo ya fuese de tranvías o de camiones, en paradas ubicadas en medio de las calles generaba accidentes y retrasos en los otros vehículos. En algunos puntos, como las calles estrechas, el congestionamiento se debía a la densidad del tráfico, a la inadecuación física de las calles y a la circulación en ambos sentidos. Además, los peatones y paso también fueron considerados como causa de congestiones.

A continuación, citaré algunos episodios cotidianos del tráfico en la Ciudad de México que ilustran estas situaciones causadas por la incompatibilidad de los diversos sistemas de transporte. Esta inadecuación se dio sobre todo por la interacción de los vehículos motorizados con los carruajes tirados por tracción animal y los tranvías eléctricos. El origen del desencuentro entre carruajes y automóviles se derivó de la diferencia de velocidades. La baja velocidad de los carruajes, fuesen de pasajeros o de carga, en comparación con la de los automóviles, provocaba la reducción del ritmo del tráfico en su conjunto, sobre todo en las calles estrechas, en donde rebasar se volvía más difícil. Por otro lado, en los cruceros, al detenerse y luego avanzar, su arranque era más lento, por lo que disminuían la velocidad general de la circulación (Errázuriz, 2010).

Ante el incremento de automóviles, y el descenso constante de los carruajes, éstos se vieron cada vez más asediados en las calles. Esto aumentaba las posibilidades de que el cochero perdiera el control sobre sus animales si estos se asustaban y desbocaban ante la presencia de un automóvil o tranvía. Los caballos eran sensibles al ruido, velocidad y contacto con otros vehículos. La incompatibilidad de las velocidades de coches tirados por caballos y automóviles quedó registrada en la prensa moderna, que registraba con detalle los conflictos, sucesos y pormenores de la vida urbana (Fritzsche, 2008). Por ejemplo, en una nota publicada

en el diario *El Imparcial* el 3 de junio de 1906, al describir uno de los típicos paseos dominicales en Plateros, observó que

El automóvil está hecho para las grandes velocidades. Para usarlo con toda velocidad se construyen caminos especiales, libres de obstáculos. Se supone, y con razón, que quien tripula un automóvil lo hace por sport, o bien para abreviar considerablemente el tiempo. Por ello evita siempre las calles más transitadas y más exiguas, y se lanza por las amplias avenidas y por las calzadas en las que puede maniobrar con entera libertad. Pero es verdaderamente ridículo lo que se observa entre nosotros. En el Paseo vespertino de Plateros, no es raro ver en la estrecha calle, entre los carruajes que marchan al paso deteniéndose a cada momento, automóviles que resoplan como si estuvieran inquietos, que caminan lentamente aún a riesgo de deteriorarse, y que emplean muchísimo tiempo en pasar de una esquina a otra.²⁶

Las diferencias de potencia y velocidad entre los tranvías y los automóviles también eran considerables. En la circulación cotidiana la principal incompatibilidad entre estos vehículos residía sobre todo entre su infraestructura fija —que determinaba sus recorridos y el lugar de sus paradas— y la flexibilidad de los automóviles para trazar sus rutas u ocupar diversos carriles en una misma calle. Cuando los trolleys hacían paradas para recoger y bajar pasaje, a veces en el centro de la calle debido al trazado de los rieles, los automóviles que circulaban muy cerca ponían en peligro a los pasajeros, que no contaban con alguna banqueta o superficie de protección para abordar o descender.

El trazado de las vías no siguió criterios uniformes, pues en algunas calles corrían por el centro, mientras que en otras iban a los lados. En la Imagen 1 se puede apreciar la cercanía con la que marchaban los vehículos y las paradas que hacían los tranvías en medio de las calles, rodeados de automovilistas que ponían en peligro a los peatones en la avenida Chapultepec, que justamente al ser una avenida amplia favorecía

26 S/A (1906). “Los accidentes en automóvil”. *El Imparcial*, 3 de junio, núm. 353, México.

que los conductores marcharan con velocidades más altas lo que reducía su capacidad de maniobra ante los obstáculos. Este hecho redundaba en la ralentización del tráfico y en congestionamientos intermitentes (Berra, 1982).

Imagen 1

“Automóviles transitan por la avenida Chapultepec”, 1925



Fuente: Hermanos Casasola, 1925, Fototeca Nacional, INAH, Colección Archivo Casasola, en línea.

En la Imagen 2 se observa la invasión de las vías férreas por parte de los automovilistas debido al trazo de las calles y las líneas metálicas. Este hecho aumentaba las posibilidades de que los tranvías y los automotores se estorbaran mutuamente y fue motivo de constantes quejas de la compañía. Sin embargo, esto en parte se debía a la estrechez de las calles, que tornaba difícil que cada vehículo circulara por un carril definido. Se aprecia cómo se aproximan al mismo tiempo a la bocacalle —en donde se encontraba el foco de la cámara—, un *trolley*, un automóvil que pasa

por encima de los rieles, en este caso de manera inevitable, ya que su trazo describía una curva, y un carruaje a su derecha. Además, se observa una gran cantidad de peatones, marchando por unas banquetas de baja altura. Al fondo se alcanzan a ver otros vehículos en marcha o estacionados, y peatones que no andaban por la banqueta. Se advierte también que las vueltas de los tranvías estaban trazadas desde antes de la bocacalle, lo que se convertía en otro factor de riesgo que propiciaba las colisiones con otros vehículos que circulaban muy cerca (Errázuriz, 2010).

Imagen 2

El tráfico en la calle República de Brasil, 1922



Fuente: (Zubieta, 1965: 6).

Además, hay que agregar la presencia de los peatones, que tardarían algunos años en acostumbrarse a la presencia de vehículos motorizados en las calles. Las constantes migraciones del campo a la ciudad volvieron esta adaptación un proceso constante y nunca resuelto, por lo que los peatones fueron señalados como víctimas de los automóviles. Sin

embargo, con la generalización del uso de estas máquinas, pronto los peatones y sus actividades comenzaron a ser vistas como el origen de los accidentes. Estas posiciones diversas pueden hallarse en las opiniones y la polémica que se desató en la prensa de aquellos años.²⁷

Por otro lado, existía una incompatibilidad entre lo que los peatones y los automovilistas consideraban eficiente en sus desplazamientos. Para los primeros, el recorrido más corto entre un punto y otro, por lo que en múltiples ocasiones preferían no cruzar por las esquinas, sino hacer diagonales entre las aceras, lo que obstruía la fluidez del tráfico. Por su parte, para los automovilistas su desplazamiento era más eficiente si los cruces de los peatones se restringían a los cruceros. El comportamiento de ambos tendió a ser regulado por los reglamentos buscando la mayor eficiencia para los automóviles, pero, como ya se ha visto, las normas eran constantemente desobedecidas. Esta situación provocó constantes accidentes viales (Errázuriz, 2011).

Esto abonó a crear una sensación de peligro en las calles, sobre todo para los peatones. Como ha señalado Tomás Errázuriz, para el caso de Santiago, los accidentes tenían un efecto traumático en quienes los presenciaban. Por otro lado, los reportes de la prensa amplificaban este efecto y lo distribuían por el público de la ciudad. En la capital de México sucedió algo similar, pues los siniestros produjeron miedo y traumas en los testigos directos, pero también a través de los reportajes de los percances en la prensa. En suma, se produjo una sensación de peligro e inseguridad al marchar por las calles que incidió en los esfuerzos del gobierno por garantizar la seguridad vial (Errázuriz, 2010).

Si bien ya había accidentes entre peatones y carruajes, los percances provocados por los automóviles solían ser más graves debido a su peso y potencia. Así como sucedió primero con los tranvías, que causaron una

27 Mario Barbosa ha descrito con detenimiento las actividades laborales que se llevaban a cabo en las calles de la capital: desde la venta de productos alimenticios, hasta pequeños espectáculos callejeros, pasando por ciertos servicios como el de cargadores, boleros, afiladores y anunciantes. Los niños también tenían trabajos callejeros como repartidores de diarios y avisos; asimismo, había niños que jugaban y retozaban en el arroyo de las calles (Barbosa, 2008).

gran cantidad de accidentes y muertes, debido a sus condiciones materiales y a que los peatones no estaban acostumbrados a su presencia, los automotores también produjeron una importante cantidad de siniestros. Sin embargo, el disciplinamiento de los peatones no fue un proceso sencillo y tampoco acabado.

Como ha mostrado Diana J. Montaña (2021) para el caso de los tranvías, los peatones, los conductores y las compañías seguían lógicas particulares sobre cómo se concebía y usaba el espacio de la ciudad que solían contradecirse. Quizás el impacto de los accidentes entre peatones con tranvías, que produjeron escenas terribles de desmembramientos y muertes, hayan preparado, en cierta manera, a los caminantes y a la prensa diaria para incorporar a la cotidianidad los percances provocados por los automóviles y para mostrar al público la urgencia de utilizar las calles considerando el lugar privilegiado de los automóviles.

El registro de los accidentes se dio sobre todo en las calles más transitadas, en donde la circulación era más densa y en donde el tráfico era cada vez más complicado debido al aumento constante de vehículos. Colonias como Santa María la Ribera, Guerrero, Roma y el casco antiguo concentraron los choques y atropellamientos. Asimismo, en los sitios en los que interactuaban diversos medios de desplazamiento la incidencia fue mayor, como en los cruces de tranvías, en las avenidas más transitadas en donde los carruajes y bicicletas circulaban o en algunas calles de la ciudad viejas, que eran estrechas, pero bastante concurridas.

Estos percances tenían consecuencias diversas de acuerdo con su gravedad y a los sujetos implicados. Hubo desde choques de automóviles con mobiliario urbano, impactos entre estos vehículos o entre varios sistemas de transporte y, además, atropellamientos. Los daños también fueron de diversos grados: desde desperfectos materiales de vehículos hasta lesiones leves y otras fatales. La velocidad, los sujetos u objetos involucrados, y la fuerza de los impactos determinaron la gravedad de las consecuencias. Citaré algunos ejemplos para destacar las causas de los accidentes y mostrar la implicación de la interacción conflictiva de los diversos sistemas de transporte.

Según los reportes de policía, las víctimas fatales más recurrentes eran los peatones, pero los conductores y pasajeros también podían re-

sultar gravemente heridos y fallecer. Así pues, hay un patrón similar en los accidentes registrados por la policía en la ciudad de México en el periodo de estudio: conductores de clases medias y de las élites que atropellaron a peatones, ciclistas o usuarios de otros transportes pertenecientes a los sectores populares o a las clases trabajadoras. Los primeros solían resultar menos lastimados debido a que el vehículo los protegía, mientras que los peatones y ciclistas no contaban con protecciones, por lo que la colisión era más resentida por ellos.²⁸

Es factible observar que los automovilistas y pasajeros involucrados solían ser miembros de la élite: propietarios y sus familias con sus *chauffeurs*. Mientras que aquellos que resultaban atropellados solían ser niños que jugaban en las calles, ancianos que marchaban a paso lento, mujeres u hombres de sectores populares, algunos migrantes provenientes del campo que no estaban familiarizados con los reglamentos de circulación, o ciclistas que andaban sobre la acera a una velocidad inferior a la de los automóviles. Regularmente, los accidentes solían ser en los cruceros, en donde la interacción entre peatones y los sistemas de transporte era más intensa.

Al revisar los sucesos de los accidentes y su procesamiento destaca como fueron cruzados por la clase. Pronto se reveló un patrón en el que las víctimas provenían de los sectores populares, mientras que los automovilistas involucrados eran *chauffeurs*, es decir, trabajadores y propietarios pertenecientes a la élite o a los sectores medios, ya fuese como conductores o como pasajeros. Sobre los *chauffeurs* se construyó una imagen, como antes con los maquinistas de tranvías, ligada al peligro para los usuarios de la calle.

Así pues, a la imagen de las víctimas de los accidentes construida en la prensa y por las opiniones de algunos observadores, le acompañó un patrón de clase. Las víctimas, provenientes de los sectores populares

28 Los reportes de accidentes hechos por la policía se encuentran en los expedientes sobre infracciones y no en expedientes dedicados específicamente a estos percances, por lo que es difícil rastrearlos. Sin embargo, el análisis de al menos cincuenta casos arroja este patrón. AHCM, Ayuntamiento/Gobierno del Distrito; Secretaría General: tráfico, vehículos, vol. 4001, exp. 300, 2ff.

que no terminaban por adecuarse a la circulación de automóviles y que aún no interiorizaban la disciplina necesaria, mientras que quienes solían conducir los automóviles eran trabajadores calificados contratados por algún propietario o por las compañías de taxis o camiones. En algunos casos, también estaban involucrados los dueños que decidían conducir sus vehículos.²⁹

Los accidentes entre los diversos tipos de transporte dejan ver otra dimensión del problema. Comenzaré citando ejemplos en los que se vieron involucrando varios transportes con el fin de mostrar la coexistencia conflictiva entre éstos y el límite delgado del orden en su interacción. El 4 de abril de 1910, el Comisario de la Octava Demarcación de Policía reportó un choque múltiple en el que el *chauffeur* Pedro G. Bautista, a bordo de un automóvil Pope Hartford

[...] rozó con el ala de aquel [el automóvil], el anca de uno de los caballos que tiraban de la carretela del Sr. Dr. Fernando Zárraga [...] la cual pasaba ayer por una de las calzadas del bosque de Chapultepec, y al debocarse los caballos, la carretela fue a chocar contra otra carretela de sitio número 497, del Sr. Eduardo Peira y esta última carretela chocó también con el autotaxímetro número 1038, resultando además uno de los caballos del Sr. Zárraga lesionado del encuentro. Los tres vehículos resultaron con varios desperfectos en el concepto de que el repetido Sr. Zárraga, estima en \$350.00 trescientos cincuenta pesos el daño causado.³⁰

El percance deja ver la facilidad con que se podían desatar los accidentes y la interacción conflictiva. En efecto, los caballos, al ser animales vivos y sensibles no estaban exentos de las molestias que podían causar los automóviles. Cuando se asustaban solían desbocarse lo que signifi-

29 Esta situación hace eco para el caso de los accidentes en los que los tranvías se vieron involucrados en lo que las víctimas solían ser individuos de las clases trabajadoras, de origen migrante e indígena, que no estaban familiarizados con los nuevos transportes (Montaño, 2021).

30 AHCM, Ayuntamiento, Gobierno del Distrito; Vehículos: automóviles, vol. 1812, exp. 2467, f. 19.

caba un peligro para peatones y otros vehículos. El suceso citado se dio por un “roce”, pero las consecuencias materiales y monetarias fueron de consideración. En los registros de accidentes también consta que era común que los caballos se asustaran debido al ruido de los automóviles o a su proximidad.

Un caso extremo fue la colisión entre un automóvil, un camión y un tranvía, que sucedió el 12 de septiembre de 1920 cerca del Zócalo, con varios heridos y un muerto. En esta plaza se encontraban varias terminales de tranvías y de líneas de camiones, y la circulación de automóviles era constante. Según el reporte del diario *Excelsior*, primero se impactaron un automóvil Ford y un camión en la calle República de Honduras. Un camión 5529 de la línea de San Rafael, con ocho pasajeros, iba a “toda velocidad”; cuando llegó al cruce de la calle República de Honduras con Gabino Barreda “salió en sentido contrario el auto Ford número 1271, que, caminando también a gran velocidad, vino a chocar con el camión, quedando ambos muebles atravesados en medio de la vía”.

Pocos momentos después “chocó contra ellos el motor [tranvía] número 518 de Azcapotzalco [...] el pesado convoy arrastró largo trecho a los ligeros muebles, hasta que los arrojó a uno y otro lado de la vía, y todo el trayecto quedó regado con los cuerpos de las personas que componían el pasaje”. Varios heridos yacían sobre la calle y un ciudadano francés, Francisco Delville, falleció en el acto. Una auto ambulancia se llevó a dos señoritas heridas de gravedad al hospital. La policía detuvo al conductor del tranvía, pero los *chauffeurs* del automóvil y el camión lograron escapar.³¹

Este suceso muestra la compleja interacción de los diversos medios de transporte motorizados en los accidentes. El hecho de que las calles

31 S/A (1920), “Anoche hubo un choque formidable”, *Excelsior*, 21 de septiembre de 1920, núm. 1284. Para otros ejemplos véanse “Los accidentes en automóvil”, *El Imparcial*, núm. 353, 3 de junio de 1906, p. 5.; “Un hecho monstruoso”, *ABC. Periódico ilustrado de política y novedades*, 23 de enero de 1918, p. 4; “Los autos deberán caminar fuera de las líneas férreas”, *El Pueblo*, 24 de febrero de 1918, p. 7; “Las víctimas que causa el tráfico”, *Excelsior*, núm. 1039, 20 de enero de 1920, p. 4.

fueron de doble sentido, que no hubiera una divisoria tajante entre los rieles y el paso de los automóviles, y la desobediencia del reglamento aumentaban considerablemente la posibilidad de que acontecimientos como este ocurrieran. Por más que los agentes de tráfico se colocaran en los cruceros e intentaran controlar el tráfico, era evidente que la densidad de este superaba sus capacidades.

En suma, las principales causas de los accidentes residían en la desigualdad de condiciones materiales propias de los diversos medios de transporte. La velocidad y potencia de los automóviles y camiones no dejaría de ser uno de sus principales factores de riesgo al competir en las calles con los peatones, las bicicletas o los tranvías. Si bien cada sistema de movilidad tenía riesgos propios, la interacción de los transportes más antiguos, como los carruajes y las bicicletas, con los nuevos, como el automóvil y el tranvía, bajo reglamentos que se desobedecían constantemente, intensificó los niveles de riesgo. Los accidentes y conflictos propios de la circulación motorizada tuvieron consecuencias más intensas que cuando primaban los transportes de tracción animal.

Conclusiones

La evolución de los reglamentos muestra que paulatinamente el uso de automóviles se convirtió en el principal objeto de los controles de la circulación, pero al mismo tiempo su presencia modificó la forma en que otros sistemas de transporte y sus usuarios se comportaban en las calles de la capital mexicana. Una muestra que deja claro este proceso es que en los primeros reglamentos el trote de los caballos marcaba los límites de velocidad, mientras que en los que se publicaron después de la revolución fue la velocidad del tráfico automotor sobre la que se definieron los límites.

A la irrupción del uso de automóviles le correspondió una marcada dificultad de las autoridades para hacer que los usuarios de estos vehículos cumplieran las disposiciones de los reglamentos. No se trató de un proceso lineal, en el que el control fuera cada vez más eficiente, por el contrario, estuvo plagado de contradicciones y conflictos. En efecto, los esfuerzos de las autoridades por mantener el control tuvieron varios



límites y la aplicación misma de la ley fue una actividad cargada de intereses, interpretaciones diversas y manejos parciales.

El ideal de ciudad ordenada que incorporaba fácilmente a los nuevos transportes, en la que cada tipo de vehículo y usuario se desplazaba de manera adecuada y obedeciendo a la policía, contenido en los reglamentos estuvo lejos de hacerse efectivo. No sólo los automovilistas desobedecían o ignoraban el reglamento, pues como se ha visto usuarios de otros transportes y peatones también lo hicieron pues interpretaron la ley desde lugares específicos para sacar provecho o manejarla a su favor.

El principal interés de los automovilistas consistió en desplazarse por las calles de manera eficiente. Por ello, para ellos muchas veces los límites impuestos por los reglamentos fueron considerados como obstáculos que minaban su libertad de desplazamiento, por lo tanto, fue una constante que las acciones de los gendarmes les parecían injustificadas. Por el contrario, para los servicios de transporte público, como los taxis y los camiones, su objetivo era competir por el pasaje con tranvías y carruajes, y no necesariamente la circulación eficiente. Además, como se explicó, la conformación material de los diversos sistemas de transporte aumentaba las posibilidades de estorbo mutuos y el riesgo de producir accidentes.

Ante este panorama, resulta claro que la estrategia de las autoridades para controlar el tráfico consistente en la vigilancia por parte de policías e inspectores y la imposición de sanciones a los infractores no tuvo el alcance esperado. La cantidad de infracciones, accidentes viales y congestionamientos registrados aumentaron constantemente. Las multas monetarias y de cárcel también se incrementaron, sin que se transformaran en una solución efectiva. Los reportes sobre el exceso de velocidad fueron un tema recurrente en la prensa diaria, que llegó a calificar a los automovilistas como una amenaza para la seguridad de los habitantes, mientras que las autoridades fueron criticadas por su escasa capacidad de control.

El uso de automóviles irrumpió la vida cotidiana de las calles de la Ciudad de México y demandó la incorporación de ciertos efectos que producían desorden y afectaban los intereses de otros transportes, de los peatones y del orden buscado por las autoridades. Aquí me limité a refe-

rir brevemente cómo los automóviles ocuparon poco a poco el núcleo de las regulaciones al ser asociados con la modernización, la racionalidad y la eficiencia, aunque, contradictoriamente al orden esperado, acentuaron problemas como el tráfico, los accidentes y el exceso de velocidad. Sin embargo, pronto fue clara la necesidad de reconocer y normalizar que los automóviles también eran problemáticos y asumir su naturaleza conflictiva. Mientras tanto, los transportes tirados por animales y los peatones fueron relegados, pues fueron asociados con lo pasado, con la lentitud y le ineficiencia.

Bibliografía

- BARBOSA CRUZ, Mario (2008). *El trabajo en las calles. Subsistencia y negociación política en la ciudad de México a comienzos del siglo XX*. México: El Colegio de México.
- BERRA STOPPA, Erica (1982). La expansión de la ciudad de México y los conflictos urbanos, 1900-1930, tesis de doctorado en historia. México: El Colegio de México.
- BESS, Michael, K. (2016). “Neither motorists nor pedestrians obey the rules’: Transit law, public safety, and the policing of Northern Mexico’s roads, 1920s-1950s”. En *The Journal of Transport History*, vol. 37, núm. 2. Oxford: Sage Journals.
- BOOTH, Rodrigo (2011). “El automóvil: un objeto técnico superior. Debates y experiencias en torno a la irrupción de la motorización privada en Chile (1902-1914)”. En Isabelle Tauzin-Castellanos, *A pied, à cheval, en voiture: l’Amérique indépendante et les moyens de transport*. Burdeos: Publications de la Maison des Sciences de l’Homme d’Aquitaine.
- DEL CUETO, Carla y Valeria GRAUSCHETSKY (2023). “Tráfico urbano”. En Dhan Zunino Singh, Paola Jirón y Guillermo Giucci (Eds.), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Teseo Press.

- ERRÁZURIZ, Tomás (2011). “When Walking become serious. Reshaping the role of pedestrians in Santiago, 1900-1931”. En *The Journal of Transport History*, vol. 32, núm 1. Oxford: Sage Journals.
- ERRÁZURIZ, Tomás (2010). La experiencia del tráfico. Motorización y vida cotidiana en el Santiago metropolitano, 1900-1931. Tesis de doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos. Santiago: Pontificia universidad católica de Chile.
- FEATHERSTONE, Mike (2005). “Automobilities. An Introduction”. En Mike Featherstone, Nigel Thrift y John Urry (edits.), *Automobilities*. Oxford: Sage Publications.
- FRITZSCHE, Peter (2008). *Berlín 1900. Prensa, lectores y vida moderna*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL (1930). *Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos*. México: Gobierno del Distrito Federal.
- HARVEY, David (2008). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu.
- KERN, Stephen (2003). *The Culture of Time and Space, 1880-1918*. Cambridge: Harvard University Press.
- KNIGHT, Alan (2010). *La Revolución mexicana. Del Porfiriato al nuevo régimen constitucional*. México: Fondo de Cultura Económica.
- MONTAÑO, Diana J. (2021). *Electrifying Mexico. Technology and the Transformation of a Modern City*. Austin: University of Texas Press.
- PULIDO, Diego (2017). “Los gendarmes: perfil social de la policía capitalina, 1900-1930”. En Marcela Dávalos, Regina Hernández Franyuti y Diego Pulido (Coords.), *Orden, policía y seguridad. Historia de las ciudades*. México: INAH.
- RAPHAEL, Lutz (2008). *Ley y orden. Dominación mediante la Administración en el siglo XIX*. Madrid: Siglo XXI de España Editores.
- RODRÍGUEZ KURI, Ariel (2013), “Ciudad oficial, 1930-1970”. En Ariel Rodríguez Kuri, (Coord.), *Historia política de la Ciudad de México. (Desde su fundación hasta el año 2000)*. México: El Colegio de México.

- S/A (1906). “Los accidentes en automóvil”. *El Imparcial*, 3 de junio, núm. 353, México.
- S/A (1920), “Anoche hubo un choque formidable”, *Excélsior*, 21 de septiembre, núm. 1284.
- S/A, (1918). “Un hecho monstruoso”. *ABC. Periódico ilustrado de política y novedades*, 23 de enero, p. 4.
- S/A, “Los autos deberán caminar fuera de las líneas férreas”. *El Pueblo*, 24 de febrero, p. 7.
- S/A, (1920). “Las víctimas que causa el tráfico”. *Excélsior*, 20 de enero, núm. 1039, p. 4.
- ZUBIETA Y ARAMBURU, Fernando (1965). El tránsito en la ciudad de México. Álbum con 29 hojas conteniendo 86 fotografías y 3 representaciones de planos donado al Museo de la Ciudad de México por el Sr. Ing. Fernando Zubieta y Aramburu. México: s/e.

EL TRANSPORTE PÚBLICO NOCTURNO ENTRE EL DISCURSO Y LA APROPIACIÓN CIUDADANA. ANÁLISIS DEL BÚHO NOCTURNO EN JALISCO, MÉXICO

Recibido: 10/05/2023

Aceptado: 06/08/2023

CHRISTIAN JUAN ARMANDO FLORES LANDEROS¹
MIRIAM ANAHÍ GUERRA HERNÁNDEZ²

Resumen

Las ciudades del siglo XXI se caracterizan por ser sujetas de constantes intentos de organización bajo normas establecidas por disciplinas como el urbanismo, la arquitectura o la ingeniería, mismas que se legitiman mediante el discurso

1 Centro Universitario de Tonalá-Universidad de Guadalajara. Ingeniero civil y maestro en movilidad urbana, transporte y territorio por la Universidad de Guadalajara. Integrante del Colegio de profesionistas de la Movilidad Urbana del estado de Jalisco. Ha participado en diversos congresos nacionales e internacionales, es investigador independiente y profesor universitario. Correo electrónico: hristian.mx@gmail.com <https://orcid.org/0009-0008-4722-4489>

2 Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño-Universidad de Guadalajara. Doctorante en ciudad, territorio y sustentabilidad y maestra en movilidad urbana, transporte y territorio en la Universidad de Guadalajara. Ha participado en diversos proyectos de investigación, entre los que figuran: La accesibilidad y los sistemas de transporte en los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara; Infraestructuras de transporte masivo y su afectación a la sustentabilidad urbana. La línea 3 del Tren Ligero en Guadalajara. Correo electrónico: anahi.guerra@academicos.udg.mx <https://orcid.org/0000-0002-1244-0244>

político sobre las maneras de habitar y transitar los espacios urbanos. La noche también es una temporalidad y una espacialidad que se ha empleado para proyectar en determinados momentos, políticas de transporte que posicionan a las ciudades en el camino del desarrollo y la innovación; sin embargo, lo nocturno continúa siendo asumido como algo insondable prohibido e inseguro para las políticas integrales de transporte y movilidad. Este artículo presenta una aproximación empírica a una política de transporte público nocturno implementada en Jalisco México, en el año 2011 mediante la metodología cualitativa empleando entrevistas en profundidad a usuarios del transporte nocturno y actores políticos implicados en ese momento. Entre los principales resultados se observa una baja apropiación ciudadana derivado de la falta de consolidación de la política de transporte público nocturno.

Palabras clave: transporte público, movilidad nocturna, discurso político, apropiación ciudadana.

Abstract

The cities of the 21st century are characterized by constant attempts at organization under norms established by disciplines such as urban planning, architecture or engineering, which are legitimized through political discourse regarding the ways of inhabiting and transiting the urban spaces. The night is also a temporality and spatiality that has been used to project, at certain times, transportation policies that position cities on the path of development and innovation; however, nighttime is still assumed as something unfathomable, forbidden and unsafe for comprehensive transport and mobility policies. This paper presents an empirical approach to a night public transportation policy that was implemented in 2011 through a qualitative methodology and in-depth interviews with night-time public transportation users and political actors implied at the time. Among the main results a low citizen appropriation was observed, which derives from the lack of consolidation of night-time public transportation policies.

Keywords: public transport, night-time mobility, political discourse, citizen appropriation.

Introducción

Para hablar de la movilidad y el transporte se hace necesario referir la concentración de habitantes en contextos urbanos, a nivel global; esto derivado de la concentración económica, de actividades y servicios en las ciudades. Según el reporte mundial de las ciudades 2022, publicado por la ONUHABITAT, las zonas urbanas actualmente reciben cerca del 55% de la población mundial y para el año 2050 se proyecta que sea el 68% de los habitantes del planeta (ONU-HABITAT, 2022). México por su parte sigue esta tendencia de comportamiento global, pues con base en los datos obtenidos del censo de población y vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2021) el 79% de las personas habitan en urbes y solo el 21% en zonas rurales.

Sin embargo, incluso en aquellos lugares donde se cuenta con un servicio de transporte público no es garantía de que las personas puedan hacer uso del mismo, pues como lo indica Calonge Reillo (2019:28), ya sea porque, el conductor por motivos de seguridad, evite algún paradero, bien los paraderos no cuentan con iluminación, en ocasiones algunos se recurre a otras estrategias de regreso por la noche o bien, buscar un lugar donde dormir, ya sea con familiares o amistades.

En este artículo se analiza tanto el impacto de una política de transporte público nocturno, llamada Búho Nocturno en el Área Metropolitana de Guadalajara, en la vida cotidiana de las personas, así como su cancelación. Paralelo a ello se reflexiona sobre los motivos y el discurso operante para su implementación y su eliminación. Lo anterior partiendo desde una metodología cualitativa, mediante entrevistas en profundidad a quienes fueron usuarios y mediante el análisis de discursos de actores políticos y públicos implicados en la puesta en marcha del transporte nocturno antes mencionado, con la intención de articular las condiciones que permitieron e impidieron la apropiación por parte de la ciudadanía.

Para este propósito, la presente comunicación se organiza de la siguiente manera, posterior a esta introducción se encuentra el soporte teórico conceptual empleado para la aproximación empírica, enseguida

una contextualización del problema y caso de estudio, finalmente el marco metodológico y los resultados de la investigación. Cabe señalar que este artículo se desprende de una investigación más amplia, elaborada en el marco de la tesis del posgrado que tuvo por título: *Implicaciones sociales del “Búho Nocturno”. Análisis del uso y apropiación del transporte público nocturno en el Área Metropolitana de Guadalajara, México.*

Movilidad urbana y transporte público. Una relación obligada

Partiendo desde el concepto de movilidad urbana debemos aclarar que es difícil encasillarlo en una sola definición, pues al ser un término polisémico, tiene diferentes acepciones dependiendo de aquella disciplina que la estudia. Es posible partir de la definición en la cual, la movilidad se interpreta como el conjunto de actividades requeridas para trasladarse entre cierta distancia dentro de un determinado territorio, mientras que el transporte se define como el medio utilizado para satisfacer tal desplazamiento (Gutiérrez, 2012: 65). De este modo, es posible inferir que el transporte surge de las diferentes necesidades de movilidad del hombre y por ende todas las formas de transporte generan movilidad.

Para una mirada más amplia es importante describir la forma en que paulatinamente las ciudades fueron adoptando de manera tendenciosa un modelo en el cual el uso del automóvil fue estimulado de diversos modos. Este paradigma de movilidad basado en el uso del automóvil particular, que actualmente sigue prevaleciendo, fue desarrollado al finalizar la segunda guerra mundial en el año de 1945, cuando se dio la reconstrucción y urbanización acelerada de grandes ciudades europeas, que siguiendo el modelo norteamericano construyeron inmensas aglomeraciones habitacionales en los límites de la ciudad para albergar a la clase obrera, y que además servían para demarcar un límite físico entre clases sociales (Bachmann y Le Guennec, 1995: 159).

Estos polígonos fueron construidos paralelamente a gigantescas autopistas y vialidades que servían para trasladar día con día, mediante el automóvil, a la población, generando así un abandono paulatino de los centros urbanos (Monkkonen, 1988: 90) (Soja, 1989: 31). Con lo cual, en años posteriores las mayores inversiones destinadas a la planifica-

ción, gestión e infraestructura relacionada con el transporte siguieron manteniendo como prioridad al automóvil particular y abandonando los medios de transporte colectivos o masivos, incentivando con ello el uso y apropiación del vehículo particular como transporte predilecto de las personas y posicionando a este como pieza principal del paradigma de la modernidad, olvidando al principal objeto de la planeación en una ciudad: las personas (McShane, 1994: 52) lo cual terminó empeorando la problemática con el paso del tiempo.

En este mismo orden de ideas, Dávila (2012) señala que la “movilidad se refiere tanto al acto de desplazarse de un lugar a otro usando algún modo de transporte, como al significado social y cultural de ese desplazamiento”. Esta definición de movilidad expresa que cualquier desplazamiento es tan singular como la misma persona que lo realiza y está compuesto de particularidades que influyen de manera general en la movilidad de una ciudad. No debemos olvidar que, al hablar de movilidad siempre debe relacionarse con la sociedad que la práctica y por lo tanto con sus características culturales, políticas, económicas, demográficas, así como su territorio, recursos públicos y naturales.

De lo anterior podemos reflexionar lo trascendente que puede significar un viaje para una o varias personas, pues además de hablar de un desplazamiento, nuevamente se menciona los factores subjetivos que alteran la experiencia del viaje, como puede ser el motivo de viaje, el volumen o número de objetos que se carga, el origen y destino, el medio de transporte, el método de pago, entre un sinfín de implicaciones que rodean un solo traslado. Por lo tanto, conocer estas particularidades ayudan a conocer los comportamientos frecuentes de los grupos sociales que conforman una sociedad y posteriormente partir de ellos para intentar mejorar las condiciones básicas de movilidad.

Cuando intentamos reflexionar sobre las externalidades del modelo de ciudad estadounidense que se sigue reproduciendo en distintas zonas urbanas del planeta, debemos evocar a una de las mayores críticas de la ciudad consumista: Jane Jacobs (1961:26). En su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades* generó cuestionamientos acerca de las tendencias urbanísticas que propiciaban el crecimiento expansivo de las ciudades de forma fragmentada y que tenían como bandera la construcción de

gigantescas autopistas y el uso del automóvil en los años cincuenta, afirmando que “las vías rápidas destripan a las grandes ciudades” (p. 30).

¿Qué hay de la movilidad nocturna? Las ciudades 24 horas

Aunque comúnmente los acercamientos a las problemáticas de movilidad urbana son desde una perspectiva social, pocos trabajos han integrado el factor de la noche en la ecuación al abordar la investigación. Esta pequeña pero significativa variable de la ecuación altera sustancialmente el juicio que podemos tener sobre la movilidad o inmovilidad de una sociedad. No es de extrañar la falta de trabajos que aborden temas relacionados con el periodo nocturno, pues es un proceso relativamente nuevo en la humanidad que se da solamente en las metrópolis.

Como se mencionó anteriormente la mayor parte de la población habita en las zonas urbanas y es ahí donde la noche tiene un significado diferente al rural. Como lo describe Bilbao (2020) “las horas nocturnas en el entorno rural son horas de calma, de retirarse al interior, literalmente y tal vez incluso metafóricamente. La noche urbana, por el contrario, es un período lleno de actividad exterior, de diversión, de movilidad, de trabajo” (p. 3). Por lo tanto, la noche tiene características particulares que alteran todas las actividades realizadas en este periodo.

Si nos remontamos al siglo XX, la llegada de la luz eléctrica vino a revolucionar la forma de vivir del hombre, pues se alteró por completo la forma y los horarios en que se realizaban actividades básicas como dormir, trabajar, comer, o hasta convivir e inclusive algunas fuera de la legalidad como delinquir; pero no fue hasta la década de los sesentas en que el crecimiento territorial de las ciudades y la frecuencia de los viajes nocturnos convirtieron la movilidad nocturna en una necesidad social, como resultado del innegable aumento de actividades económicas y sociales. Desde entonces la noche se ha convertido, especialmente para los jóvenes, en el espacio de socialización por excelencia, el espacio donde la identidad propia y la colectiva toman forma, donde se consolidan las culturas y emergen las subculturas. Sin embargo, no olvidemos que, en muchos lugares, especialmente América Latina, la noche sigue representando un sinónimo de violencia y de miedo (Seijas, 2015: 3).

Durante el periodo nocturno la cantidad de espacios con actividades sociales o productivas donde existen conglomeraciones de personas suele quedar reducido a solo unas cuantas zonas por ciudad. Todo esto conforme transcurren las horas, vuelve más notoria la diferencia entre centro y periferia en términos de seguridad, economía, iluminación y servicios. Visibilizar estas diferencias ayuda a promover la equidad urbana relacionada con la calidad y cantidad de bienes y servicios provistos en diferentes etapas del día (Bolaños y Ariza, 2017: 21).

Como lo ha manifestado Andreina Seijas (Seijas, 2016: 1), la noche debe entenderse como un espacio temporal más que puede ser utilizado en beneficio de la sociedad en lugar de asociarlo como espacio de violencia, inseguridad, promiscuidad. En algunos países, principalmente europeos, han encontrado una gran gama de actividades con valor económico y social en la noche. Como ejemplo de ello, la ciudad de Londres tiene en su economía nocturna (bares, restaurantes, antros, conciertos) la quinta industria más importante de Inglaterra con un ingreso anual de 66 mil millones de libras esterlinas (78 mil millones usd) y generando 1.3 millones de empleos (Seijas, 2016: 1).

También se ha visto reflejado una baja en los índices de inseguridad y delincuencia en aquellas zonas donde se han otorgado licencias para ampliar sus horarios de servicio o ser de 24 horas como gimnasios, supermercados, farmacias que incrementaron la actividad en las calles y con ello con la percepción de calles y espacios se han vuelto más seguros. Por lo tanto, se puede inferir que el aumento de la vida urbana en periodos de noche puede promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y productivo de manera directa e indirecta para los habitantes de las zonas urbanas.

Algunas características en los servicios de transporte nocturno prestado en ciudades vanguardistas son las frecuencias de paso entre 15 y 25 minutos, costo subsidiado por el gobierno, unidades claramente identificadas e iluminadas, recorridos por avenidas principales y conectividad con otros medios de transporte, así como sistemas de prepago (en algunos el pago con teléfono inteligente). Algunas ciudades con servicio son las siguientes:

París, Francia. “Noctilien”

La cobertura de la ciudad por parte del Noctilien abarca con sus 48 rutas gran parte del área metropolitana de París y conecta con algunos departamentos de la “pequeña corona” en las afueras de la zona conurbada. Cuenta con servicio en casi 2000 paraderos que se encuentran distribuidos en la ciudad y sus autobuses cuentan con accesibilidad y personal calificado para su manejo. Todas las unidades tienen equipo de video vigilancia conectada con un centro de seguridad (Transilien, 2021). Además, tienen conectividad con distintas estaciones del metro (que tiene horario regular de 5:30 – 2:00 horas) y con un sistema de bicicletas compartidas con horario de 24 horas y estaciones en gran parte de la capital francesa.

El costo por viajes es de €1.90 (\$2.27 usd) dentro de la primera zona (1) de París, y aumenta un pasaje por zona (1-4) llegando a pagar hasta €9.50 (\$11.33 usd) también existen planes de transporte por día €12, semana €22.8, mes €75.2 o año €827.2. El horario de servicio todos los días de la semana es de 00:30 a 5:30 hrs. La transferencia entre unidades tiene costo de un pasaje (Transilien, 2021). Y existen rutas de 3 tipos: 1) Rutas circulares (1 en cada sentido) que distribuyen a los pasajeros en las 5 estaciones de transferencia (Châtelet, Gare de l’Est, Gare St-Lazare, Gare Montparnasse y Gare de Lyon) y cuentan con accesibilidad para personas en silla de ruedas; 2) Rutas radiales desde las estaciones de transferencia a las zonas suburbanas y 3) Rutas diametrales que conectan las zonas periféricas de manera diagonal o tangencial.

Ámsterdam, Países Bajos. “Nachtbus”

Actualmente a causa de la pandemia del coronavirus (COVID-19) el número de actividades nocturnas ha disminuido y con ello se ha realizado un ajuste en el horario y frecuencia de los autobuses nocturnos. La red nocturna, por tanto, ha sufrido modificaciones hasta que las condiciones actuales de confinamiento recomendadas por el gobierno sean modificadas (GVB Veren BV, 2021).

Con anterioridad a la pandemia, en Ámsterdam el sistema Nachtbus o autobús nocturno, en idioma neerlandés, prestaba servicio con horario de 00:30 a 07:00 horas mediante doce rutas en la capital, las cuales tenían frecuencia de paso entre 30 y 60 minutos dependiendo de la ruta. El

costo por viaje es de €4.50 (\$5.37 usd) llegando a ser €1.30 más costoso que el diurno con un valor de €3.20, aunque también existen como en el transporte nocturno francés, planes de transporte por día o semana que disminuyen el costo por viaje. No existe descuento por transbordo por lo que cada viaje es necesario realizar un nuevo pago. El servicio tiene alcance hasta las zonas periféricas y algunos barrios suburbanos (GVB Veren BV, 2021). La mayoría de las rutas tienen como punto neurálgico la estación central de Ámsterdam donde se puede acceder a otros medios de transporte como la bicicleta, pues cuenta con uno de los ciclopuertos más grande del mundo, el metro, trenes regionales o de cercanías, taxis.

Barcelona, España. “Nitbús”

La ciudad de Barcelona cuenta con el servicio que data del año de 1991 cuando se agruparon líneas que daban servicio durante la noche y se le asignó el nombre de “Nitbús” en catalán. Actualmente cuenta con horario de servicio de las 22:00 a 06:00 horas y teniendo una frecuencia promedio de 20 minutos entre cada unidad. Tiene una ruta circular (N0) que realiza un circuito periférico y 17 rutas radiales (N1-N17, N28) abarcando gran parte del área metropolitana en zonas características de la ciudad y barrios urbanos y suburbanos. Todas las rutas (a excepción de la N0) tienen como punto central la plaza Cataluña en la cual se puede realizar transbordo para cumplimentar el viaje. La tarifa por viaje es de €2.40 (\$2.87 usd) (Área Metropolitana de Barcelona, 2021). Algunas rutas tienen el servicio adicional conocido como “bajada a demanda” en la que personas en vulnerabilidad y/o riesgo inminente pueden pedir bajar fuera de las paradas delimitadas en los recorridos habituales. Mediante el uso de tarjeta prepago personalizada la población puede hacer uso del transbordo en el que, durante un periodo de tiempo determinado, los transbordos no son penalizados económicamente por lo que no generan el consumo de un nuevo viaje de la tarjeta (Área Metropolitana de Barcelona, 2021).

Londres, Inglaterra. “Night Bus”

Quizá sea el sistema con mayor servicio en Europa y el mundo sea el Night Bus que da servicio al área metropolitana de Londres. La capital

inglesa cuenta con aproximadamente 24 rutas en todo el territorio conurbado. Las rutas nocturnas tienen derroteros similares a las diurnas, pero cuando cambia a servicio nocturno llevan una letra “N” para identificarlas pues existen algunas estaciones donde no se detiene. Algunas rutas durante viernes y sábados tienen servicio 24 horas, incluido el metro o “tube” en algunas líneas además del tren de cercanías “Overground”, de tal manera que la mayor parte de la ciudad y sus alrededores se encuentra cubierta por el transporte público (London Bus Routes, 2021).

Al igual que en las ciudades anteriores la mayoría de los autobuses llegan a una plaza en el centro, Trafalgar Square en Londres. Existen dos tipos de tarifa: viaje sencillo con un costo de £1.5 (\$2.10 usd) por trayecto/zona o £5.0 (\$6.99 usd) por bonobús que incluye viajes ilimitados por un día, la segunda tarifa es mediante tarjeta prepagada que tiene coste tope de £4.5 (\$6.29 usd) por viajes ilimitados en un día en la zona de 1-324 (incluye el trasbordo al metro en zonas de 1-3 por £6.80 (\$9.51 usd) por día²⁵). La mayoría de las rutas operan con frecuencias promedio de 15 y 30 minutos (Transport for London, 2021). Como referencia el costo por viaje en metro es de £4.90 en las zonas 1-3 y £7.50 coste tope cuando se realizan 2 o más viajes.

Ciudad de México, México. “Nochebús”

La capital mexicana cuenta desde el año 2013 con un transporte nocturno que lleva por nombre Nochebús, consiste en 11 rutas que recorren cerca de 300 kilómetros diarios y que dan servicio a los puntos laborales y de diversión más concurridos de la ciudad más grande del mundo, con un 72 horario de operación de 00:00 a las 5:00 horas durante los 7 días de la semana y los 365 días del año. En este transporte viajan gratuitamente personas con discapacidad, adultos mayores, niños y niñas menores de 5 años. El costo del servicio es de \$7.00 (\$0.35 usd) mediante pago con tarjeta o en efectivo en alcancías a bordo de la unidad (Gobierno de la Ciudad de México, 2021).

El Nochebús es la columna vertebral de ciudadanos que realizan su vida de noche. En la Ciudad de México y municipios aledaños, se realizan aproximadamente 248 mil viajes de lunes a jueves, y 152 mil viajes nocturnos en fin de semana. Los mayores desafíos de usanza son

la incertidumbre de paso de las unidades y su bajo uso en comparación con el servicio diurno (Archivo LabCDMX 2013-2018, 2018).

En junio de 2017 se realizó un estudio en conjunto por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y la consultora británica Steer Davies Gleave (SDG) en la ruta Insurgentes del Nochebús (Ballesteros, 2018: 1; Arellano, 2018:3), tomando en cuenta rubros como infraestructura, operación, satisfacción y percepción de usuarios, hasta preferencias declaradas de usuarios potenciales. Con base en lo anterior, en julio de 2018, se implementó un proyecto piloto con algunas adecuaciones como reubicación de parabuses, instauración de horarios fijos por parada, rediseño de mapas y además una mayor difusión del proyecto. Estos ajustes se dieron luego de que los usuarios del Nochebús (Insurgentes) expresaran: que la mayor percepción de inseguridad se da en los paraderos, ya que no se cuenta con la coordinación entre operadores, no existen instalaciones apropiadas para el transbordo de los pasajeros entre una ruta y otra, y que caminar es el modo más utilizado para llegar a los paraderos. Estas medidas se realizaron para ofrecer a la ciudadanía un transporte público digno seguro, cómodo, y económico (Arellano, 2018:3).

Panorama general de la movilidad urbana en el Área Metropolitana de Guadalajara

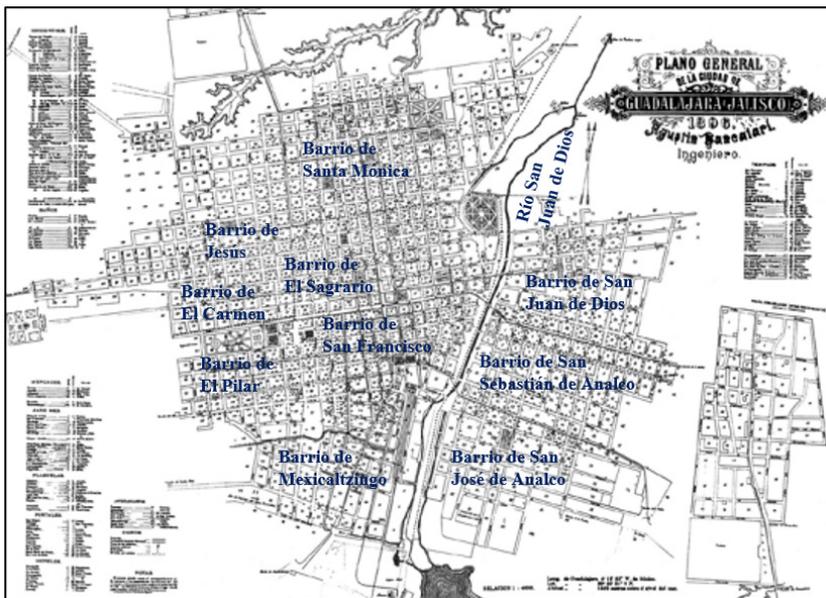
Al igual que en las ciudades norteamericanas y europeas que marcaban tendencia, en Guadalajara se vivieron los mismos fenómenos de movilidad descritos previamente, pero con ciertas peculiaridades como resultado del desfase temporal y el contexto en el que llegaron a la ciudad. La oferta de transporte ha estado conformada por los medios de transporte mencionados anteriormente, y han tenido similitud con relación a los usos y apropiaciones de la población; por ejemplo, las clases sociales de mayor jerarquía al tener mayor asequibilidad económica se vieron favorecidos al tener mayor accesibilidad al territorio en comparación con las de menores ingresos.

Replicando el patrón de crecimiento de varias ciudades europeas del siglo XIX, en Guadalajara se fueron estableciendo de manera muy delimitada, al poniente del Río San Juan de Dios, la ubicación de los

barrios burgueses (San Francisco, El Pilar, El Carmen) con envidiable cercanía a la plaza mayor, a los edificios públicos importantes y a las zonas comerciales (Guerrero y Ponce, 2019), por lo que su movilidad se realizaba en condiciones favorables, pues todos los transportes de aquellos tiempos tenían como destino dichas zonas. Por otra parte, los barrios de la gente trabajadora (San José de Analco, San Sebastián de Analco, San Juan de Dios) estaban ubicados del lado oriente del Río (Figura 4) (Guerrero y Ponce, 2019) y se encontraban a mayor distancia y con menor oferta de transporte hacia los puntos relevantes de la ciudad, por lo que la movilidad desde esa zona tenía un mayor grado de complejidad.

Figura 1.

Ubicación de los principales barrios en Guadalajara a finales del siglo XIX



Fuente: Plano general de la Ciudad de Guadalajara, Jalisco elaborado por Agustín Bacalarí en 1896, con anotaciones propias. Archivo histórico de la PRODEUR (Procuraduría de Desarrollo Urbano) de Jalisco 2009.

Los tranvías jalados por caballos o mulitas fueron el primer transporte colectivo constituido en Guadalajara y comenzaron a utilizarse de manera regular en el año de 1874 con recorridos desde la zona centro a lugares de concentración popular como garitas o mercados. En 1907 (7 años después que en Europa) el tranvía eléctrico haría su aparición en la ciudad, añadiendo un toque de modernidad a la ciudad; pues además de ser más veloces y cómodos, tenían el doble de capacidad con respecto a los de mulitas (Díaz, Botello y Amaya, 2009). También fueron el primer transporte en abarcar en su totalidad las colonias existentes, lo cual facilitó la vinculación e integración de la ciudad y consecuentemente provocó un aumento en la edificación de nuevos barrios.

Este progreso técnico del transporte fue relevante para que la estructura urbana se fuera modificando y creciera el flujo migratorio de personas que provenían de poblaciones vecinas atraídas por la posibilidad de encontrar trabajo y de mejorar su condición social y económica (Castells, 1985, como se citó en Díaz, Botello y Amaya, 2009: 37).

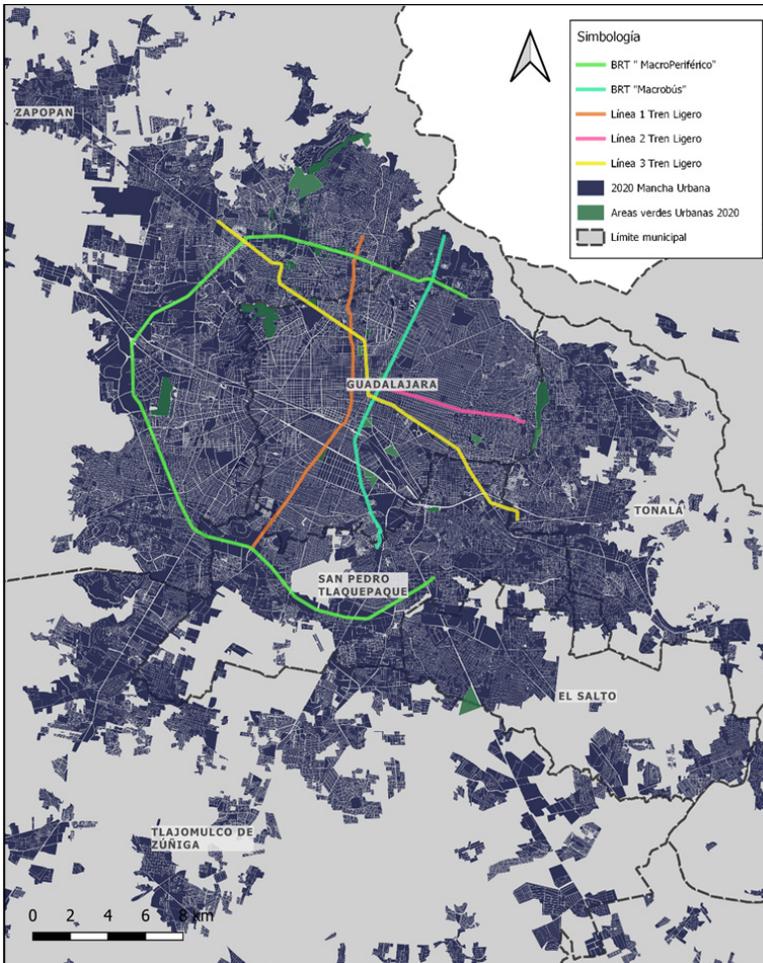
El trolebús tuvo buena aceptación y fue implementado para cubrir distintas rutas que circulaban por las avenidas principales de la ciudad. A partir del año 1995, a causa de la gran crisis económica que atravesaba el país, fue disminuyendo la renovación y mantenimiento de las unidades lo cual trajo consigo una continua disminución del parque vehicular y posterior cancelación de las rutas que a las que daban servicio. En la actualidad sólo la ruta 400 es cubierta por unidades del trolebús, las cuales son de reciente modelo y que son operados por parte de SITEUR (Sistema de Tren Eléctrico Urbano).

En 1989 se apostó por una nueva modalidad de transporte que era más amigable con el medio ambiente, económico y veloz en comparación con el auto, fue así como surgió la línea uno del tren ligero (Díaz, Botello y Amaya, 2009). El tren ligero comenzó operaciones atravesando la ciudad y conectando los extremos norte y sur del anillo periférico de la ciudad. Posteriormente en 1994 se añadió una segunda línea de tren ligero que integraba la zona oriente de Guadalajara y algunas zonas del municipio de Tonalá a la zona centro. En 2021 se integró la tercera

línea, que circula desde el periférico poniente de Zapopan, atravesando diagonalmente la ciudad, hasta la nueva central de autobuses ubicada en San Pedro Tlaquepaque (Figura 2).

Figura 2.

Cobertura actual del transporte público masivo de pasajeros en el AMG



Fuente: Elaboración propia.

El sistema BRT, catalogado como medio de transporte masivo, inaugurado en 2009 a cargo del SITEUR para brindar un servicio de calidad y eficiencia a los habitantes de la ciudad intentando acercarlos a medios sustentables de transporte. Fue el primer servicio con accesibilidad universal en la ciudad, transbordo con otros medios de transporte (cobro de medio pasaje en tren ligero o rutas alimentadoras mediante tarjeta electrónica) y servicio exprés (SITEUR, 2022). Además, cuenta con rutas alimentadoras que extienden el servicio a colonias periféricas cercanas a las estaciones. La mayoría de las estaciones cuentan con ciclo puertos, pero no son utilizados cotidianamente debido a la ubicación tan insegura en la que se encuentran.

Actualmente cuenta con dos líneas de servicio en el AMG llamadas Macrobus y Macro Periférico. La primera línea implementada fue el Macrobus (en 2009), circulando por el corredor Calzada Independencia-Gobernador Curiel desde Huentitán el bajo hasta Miravalle, ambas colonias populares del AMG en las cuales fueron ubicadas las estaciones iniciales para cada sentido. La segunda línea fue el Macro Periférico que entró en operaciones en 2021, circula por gran parte del Anillo Periférico desde Huentitán el Alto hasta el entronque con Carretera a Chapala.

Desde la implementación del Macrobus surgieron iniciativas en pro de facilitar la intermodalidad de viajes por parte de los ciudadanos del AMG. Por ejemplo, se implementaron ciclo puertos al interior de varias estaciones de Macrobus, Macro Periférico y Tren Ligero, se permite viajar con bicicleta a bordo de las líneas 1 y 2 del tren ligero en horarios especiales, se adecuaron portabicicletas en las unidades de trolebus que permiten el viaje simultáneo de la bicicleta y el dueño, y se instalaron elevadores y pisos podotáctiles en todas las estaciones del tren ligero para ofrecer accesibilidad universal.

A pesar de los recientes esfuerzos por parte de los gobernantes por añadir líneas de transporte público masivo para cubrir las demandas de movilidad urbana en el AMG, los tiempos prolongados de los traslados, los niveles de contaminación, los puntos de congestión y los problemas del servicio de transporte público siguen creciendo a la par del parque vehicular.

El *Búho Nocturno*: contexto y antecedentes

En 2006, la Organización Deportiva Panamericana (ODEPA) dio a conocer el día 28 de mayo a la capital del estado de Jalisco como futura sede de los Juegos Panamericanos a celebrarse del 13 al 30 de octubre del 2011 (Comité Olímpico Mexicano [COM], 2011). El intento de Guadalajara por convertirse en la sede de los juegos panamericanos tenía como antecedente los años 2003 y 2007 cuando fue contendiente pero no logro vencer a las ciudades de Santo Domingo (República Dominicana) y Río de Janeiro (Brasil) respectivamente, las cuales fueron ganadoras de las sedes (COM, 2011).

Los juegos panamericanos es el evento que alberga las competencias deportivas, en el que participan atletas del continente americano, buscando clasificar a los juegos olímpicos a celebrarse a nivel mundial un año después. La ciudad elegida para los panamericanos es la encargada de organizar aproximadamente 400 eventos deportivos en los que participan más de 8,500 personas, entre atletas, entrenadores, oficiales y miembros de las distintas delegaciones. Además de las competencias deportivas, la ciudad debe garantizar las condiciones adecuadas para recibir cerca de medio millón de visitantes durante el periodo comprendido del evento (Expansión, 2011).

La celebración de los juegos panamericanos en Guadalajara se utilizó por parte del gobierno municipal, estatal y federal, como plataforma para mejorar la imagen que se tenía del país y de la ciudad para impulsar el turismo nacional e internacional. Por tal motivo, se integraron en los objetivos específicos dentro del “Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030”, la construcción de nueva infraestructura urbana, la rehabilitación de la infraestructura vial, centros históricos, principales atractivos turísticos, y el mejoramiento de los servicios públicos para incrementar la futura atracción turística (Secretaría de Planeación del Gobierno de Jalisco [SEPLAN], 2012, pág. 40).

Una de estas mejoras en la movilidad urbana fue la novedosa idea, por parte del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Transporte (OCOIT), de implementar un servicio nocturno de transporte público, con lo cual no solo mejoraría la movilidad de los ciudadanos, sino que también beneficiaría la imagen de la ciudad durante los juegos panamericanos. Fue

así, que el Gobernador del estado de Jalisco Emilio González Márquez, el 29 de agosto de 2011 presentó la primera etapa del sistema de transporte público llamado “Búho Nocturno” el cual operaría en los principales corredores viales del ÁMG (Gobierno de Jalisco, 2011).

El novedoso transporte público nocturno fue inaugurado el día 23 de septiembre de 2011 en el ÁMG, por parte del titular de la Secretaría de Vialidad y Transporte (SVT), Diego Monraz Villaseñor. El servicio de transporte público trabajaría en un horario de las 23:00 a las 5:00 hrs., con rutas circulando sólo por las principales avenidas de la ciudad, independientemente del origen o destino del usuario (Gobierno de Jalisco, 2011).

En palabras del secretario de vialidad y transporte, Diego Monraz:

[...] el objetivo del Búho Nocturno es generar un ahorro económico en los traslados de los trabajadores que en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) laboran en horario nocturno; disminuir los accidentes de tránsito por la ingesta de alcohol, en las actividades nocturnas de diversión, turismo u ocio, así como apoyar la reactivación económica de los Centros Históricos de la ZMG (Gobierno de Jalisco, 2011).

El OCOIT en conjunto con el Centro Estatal de la Investigación del Transporte (CEIT), determinaron mediante estudios de viabilidad la necesidad de 46 unidades en servicio, distribuidas en 10 rutas con 277 paraderos, mismas que daban una cobertura de 309.3 kilómetros y beneficiarían a poco más de un millón de ciudadanos en la ZMG según los estudios antes mencionados. El horario de servicio iniciaba a las 23:00, con una frecuencia de paso de 25 a 30 minutos en promedio, terminaba a las 05:00 horas del día siguiente y el costo por pasaje era de solo \$10 pesos (\$0.50 usd) (Gobierno de Jalisco, 2011).

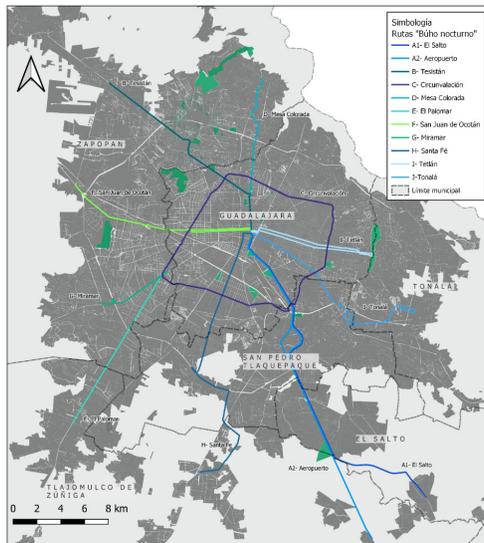
Con relación a la seguridad, los autobuses estaban dotados de tres cámaras de vigilancia y torretas de identificación, el cobro del pasaje por su parte se realizaba mediante alcancías de pago automático las cuales cobraban el importe exacto y evitaban que los conductores manipularan dinero en efectivo. Con el tema de los paraderos se realizó un trabajo de ubicación y adecuación en zonas concurridas, iluminación adecuada

para facilitar los ascensos y descensos de los usuarios de manera segura, así como la instalación de tableros con los horarios aproximados de paso con la finalidad de evitar la espera del usuario por tiempo prolongado durante la madrugada (Gobierno de Jalisco, 2011).

El Búho Nocturno no funcionó con nuevos permisos para los transportistas, solamente se dio una autorización especial para que aquellos que durante el día daban servicio ampliaran su horario y se ajustaran a los derroteros nocturnos (Gobierno de Jalisco, 2011). Como terminal base se eligió la zona conocida como “los dos templos”, ubicada en el corazón de la ciudad, en el cruce de las Avenidas Revolución y 16 de septiembre, pues se consideró como un espacio concurrido entre los habitantes y cercano a diversas avenidas que podrían facilitar la conexión con las distintas zonas de la ciudad.

La conformación inicial de las rutas quedó de la siguiente manera (Figura 3):

Figura 3.
Rutas del “Búho Nocturno”



Fuente: Elaboración propia con información de OCOIT.

Poco más de tres meses después de iniciar el servicio del Búho Nocturno, el día 3 de enero del 2012, el secretario Diego Monraz anunció que lejos de eliminar alguna de las 10 rutas, se realizaría una ampliación en la cobertura de la Ruta G (Miramar-Mariano Otero-Plaza del Sol), aumentando 15.68 km desde plaza del sol para llegar hasta el centro de Guadalajara por Avenida Mariano Otero-Niños Héroes-16 de septiembre cubriendo así un total de 25.4 km. Por su parte la Ruta E (Plaza Palomar-López Mateos-Plaza del Sol), aumentaría su cobertura 8.66 km por Prolongación López Mateos Sur hasta San Agustín para tener un total de 26.2 km de longitud. Estos cambios entrarían en vigor a partir del 16 de enero del 2012 con la finalidad de lograr consolidar las rutas con menos usuarios hasta ese momento en el servicio nocturno (Gobierno de Jalisco, 2012).

El día 4 de abril de 2012 el costo del pasaje aumentó en un 50%, pasando de \$10 a \$15 pesos (\$0.75 usd) por viaje. Después de que a mediados del mes de marzo 15 unidades dejaron de prestar el servicio en algunas rutas debido a que los camioneros manifestaban que no habían obtenido ganancias en los poco más de seis meses de operación que tenía el Búho Nocturno. Además del aumento en la tarifa se modificaron los días de operación y se redujeron las horas de servicio, pues en el horario de 3:00 a 5:00 los camiones viajaban con un mínimo de pasajeros, según comentaba Fernando Soto, director de la Mutualidad de Transporte Urbano (MUTUJAL) (El Informador, 2012A).

Con la reducción del número de unidades, los días de servicio y el aumento en la tarifa para disminuir los gastos de operación, se tomó la decisión por parte de SVT de eliminar las rutas E y G con el argumento de que no existía la suficiente demanda por parte de la ciudadanía (El Informador, 2012A). Esta disminución del número de rutas y un aumento en la frecuencia de paso de 30 a 45 minutos desencadenó una incertidumbre entre los usuarios, pues las rutas sobrevivientes no circulaban todos los días o incluso cuando el número de pasajeros era mínimo los conductores optaban por no completar el derrotero establecido (Escamilla, 2013).

Poco a poco fueron disminuyendo las unidades que prestaban el servicio y, por consiguiente, las rutas fueron desapareciendo. Para di-

ciembre del 2012, el organismo paraestatal Sistema de Transporte de la Zona Metropolitana (SISTECOZOME) retiró sus 21 unidades, y en enero del 2013 la Alianza de Camioneros sacó las 15 unidades que había prestado para el servicio nocturno (Escamilla, 2013).

Con el retiro de la mayoría de las unidades que prestaban el servicio nocturno, Servicios y Transportes (SYT) que en ese momento era propiedad del estado de Jalisco, con sus 10 unidades había quedado a cargo de seguir realizando los viajes del “búho nocturno” después de las 11 de la noche, por lo que se repartieron las unidades entre las rutas con mayor demanda hasta ese momento (Figura 3) (Ruta B, C, H, I, J) (Escamilla, 2013).

En marzo del 2013 con la salida del Partido Acción Nacional (PAN) del poder ejecutivo del estado y la entrada del Partido Revolucionario Institucional (PRI) se vieron cambios en distintos organismos incluidos el OCOIT y el CEIT, los cuales fueron fusionados para crear el IMTJ a quien le fueron adjudicadas las facultades y funciones de los anteriores con respecto a la movilidad y transporte (Gobierno del Estado de Jalisco, 2013). Con la nueva administración la prioridad del transporte público fue concentrada en el reordenamiento de rutas diurnas y el transporte nocturno fue marginado, por lo que se tomó la medida de dejar de prestar el servicio, extinguiendo de esta manera al Búho Nocturno.

Metodología

La investigación se realizó bajo la metodología cualitativa. Para la recopilación de la información se han utilizado las siguientes técnicas cualitativas: la entrevista semiestructurada y la investigación documental. Se trató de un muestreo teórico. En este caso de estudio, se previó una muestra heterogénea considerando el género, más no fue así con características como estrato social, etnia, religión, escolaridad, edad; solamente se consideraron dos características género y que fueran usuarios por lo menos en una ocasión durante el tiempo que estuvo vigente el servicio.

Tabla 1.
 Usuarios del *Búho Nocturno* entrevistados

| Nombre y edad | Género | Usuario | Entrevista mediante | Origen (colonia y municipio) | Destino (colonia y municipio) | Ruta | Motivo de viaje |
|-------------------|--------|-----------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------------|------|--------------------|
| Karina, 28 años | Fem. | Aislado | Video llamada | Centro, Guadalajara | La Loma, Guadalajara | J | Recreativo |
| Gabriela, 61 años | Fem. | Frecuente | Llamada telefónica | Centro, Guadalajara | Loma Dorada, Tonalá | J | Trabajo |
| Susana, 44 años | Fem. | Frecuente | Video llamada | Centro, Guadalajara | Polanquito, Guadalajara | H | Trabajo Recreativo |
| Lorena, 33 años | Fem. | Frecuente | Video llamada | Centro, Guadalajara | Blanco y Cuéllar, Guadalajara | I | Recreativo Trabajo |
| Steven, 24 años | Mas. | Aislado | Llamada telefónica | San Juan de Ocotán, Zapopan | López Cotilla, San Pedro Tlaquepaque | F | Recreativo |
| Marco, 31 años | Mas. | Aislado | Video llamada | Ciudad del Sol, Zapopan | El palomar, Tlajomulco de Zúñiga | E | Trabajo |
| Giovanni 27 años | Mas. | Frecuente | Llamada telefónica | La Aurora, Guadalajara | El Refugio, Tlajomulco de Zúñiga | A2 | Recreativo |
| Jhosimar, 35 años | Mas. | Aislado | Video llamada | Ladrón de Guevara, Guadalajara | Oblatos Guadalajara | C | Recreativo |
| David, 28 años | Mas. | Frecuente | Video llamada | Santuario, Guadalajara | Auditorio, Zapopan | D | Recreativo |
| Adrián, 25 años | Mas. | Aislado | Video llamada | Cuauhtémoc | Centro, San Pedro Tlaquepaque | C | Cuidado |

Fuente: Elaboración propia.

Asimismo, la sistematización de la información fue realizada mediante la categorización axial y el análisis se realizó con apoyo del *software* de análisis cualitativo Atlas.Ti.

Hallazgos. El vuelo del *Búho Nocturno*

Para una adecuada organización, los principales hallazgos se han dividido en tres secciones para abordar las etapas cronológicas en las que el búho nocturno se fue desarrollando en el AMG: Implementación, Consolidación y Cancelación. La primera etapa, la implementación, se asoció con la categoría de “Condiciones de uso del búho nocturno” pues es ahí cuando surge la efervescencia de la población por conocer en qué condiciones se da la prestación de un servicio. Al mismo tiempo es en esta etapa cuando deben realizarse los ajustes necesarios para afrontar las deficiencias que pudieron surgir y prevenir futuras para, con ello, consolidar el proyecto.

La segunda etapa, la consolidación, incluye el análisis de la categoría “Apropiación del Búho Nocturno”, pues es aquí cuando se pueden percibir ciertos comportamientos asociados con el fenómeno de la apropiación, por ejemplo, la identidad social con el medio de transporte en cuestión, el apego simbólico, la complacencia a las necesidades de movilidad de la sociedad o inclusive crear, promover y fortalecer la interacción social. Por último, llegamos a la etapa de cancelación donde se analiza a partir de la categoría nombrada como “Cancelación del Búho Nocturno”, donde se rescatan cuáles aspectos fueron ignorados durante la gestión, y que desencadenaron en la extinción del servicio, mientras paralelamente se desarrollaban cambios políticos en el gobierno estatal. Finalmente, se busca indagar cuáles fueron las implicaciones sociales que derivaron de dicha etapa, de las cuales algunas fueron expresadas por los usuarios durante las entrevistas.

La implementación

El principal objetivo del búho nocturno fue “generar un ahorro económico en los traslados de los trabajadores que en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) laboran en horario nocturno” (Gobierno de Jalisco, 2011) así lo declaró el secretario de Vialidad y Transporte, Diego Mon-

raz Villaseñor, durante la presentación del sistema de transporte público nocturno. Esta premisa fundamental en el discurso de las autoridades, de alguna manera se cristalizó en las experiencias de las personas que fueron usuarios de este transporte, por citar a uno de ellos:

Llegué a ahorrarme mucho dinero porque sí lo usaba varios días mientras existió, en lugar de usar un taxi pagaba los \$10 pesos (\$0.5 usd) y el camión [autobús] me dejaba muy cerca de mi casa. Entonces pues en lo económico si llegué a ver beneficio principalmente... porque de gastarme \$100 pesos en un taxi, que era lo que cobraba más o menos de mi trabajo o de la casa de mi novia a mi casa, pues sólo me gastaba \$10 o \$15 y mejor utilizaba el Búho Nocturno (David, 28 años).

Esta asequibilidad en el costo de la tarifa del transporte nocturno, al parecer trajo consigo ciertos beneficios para quienes utilizaban el Búho Nocturno. El beneficio económico fue compartido por la mayoría de las personas participantes en la investigación, aquí otra experiencia:

Pues beneficio para mí, poderme transportar a un precio más barato, porque en ese tiempo no había Ubers³ ni nada, pero los taxis igual te cobraban tarifas más caras, entonces del lado de lo económico pues me servía mucho, y pues yo creo que en general a todos [como sociedad] el lado económico te salía mucho más barato estarte moviendo en ese camión que estar tomando taxi (Adrián, 25 años).

Los usuarios consideraron que el costo del servicio era justo y en comparación específicamente con el taxi, que en la mayoría de los casos era la **otra opción para resolver su necesidad de transporte**, había bastante diferencia; aunque es necesario aclarar que algunas de las entrevistadas mencionaron haber sufrido algún tipo de acoso a bordo de un taxi o que utilizarlos les provocaba miedo:

3 Servicio de taxi mediante aplicación celular.

De plano mi última opción era el taxi, yo prefería usar el camión, el taxi me daba mucho miedo (Susana, 44 años).

Yo por ejemplo casi no utilizo taxis de noche cuando ando sola porque me han acosado y sientes un miedo de que en cualquier momento te hagan algo, entonces solo los uso cuando voy acompañada (Karina, 28 años).

Con lo cual podemos inferir que además del costo, uno de los aspectos más importantes es **la percepción de seguridad abordo** del medio de transporte, particularmente para el género femenino. Concerniente a esta medida para el Búho Nocturno, en el momento de la presentación de éste, “Monraz Villaseñor detalló que cada unidad contará con tres cámaras de vigilancia y torretas de identificación, así como alcancías de pago automático, que impiden tener acceso al efectivo” (Gobierno de Jalisco, 2011, parr. 9). Estas medidas en opinión de los usuarios fueron un tanto endebles, a pesar de que se enfatizó por parte de Flavio Tavera Muñoz, director del OCOIT, “que era un tema importante y que la ciudadanía lo tenía presente” (El Informador, 2011a, parr.3) tres días después de inaugurado el servicio. Respecto al tema, en su momento el diputado del Partido Verde, Enrique Aubry, señaló que era prioritario “garantizar la seguridad a los usuarios [del Búho Nocturno] dentro y fuera de las unidades” (El Informador, 2011b). A pesar de ello, nunca se sumaron otras medidas que fortalecieran la seguridad en ningún ámbito.

Siempre había como cierto aire de inseguridad a bordo del camión, todos nos veíamos con cierta desconfianza y pues no tenías la seguridad de que no te fuera a pasar algo, todos íbamos algo tensos por lo mismo, lo único que recuerdo como medida de seguridad era la camarita arriba del camión y que pues el pasaje lo echabas en una cajita [alcancía] (...) pero las unidades no estaban bien iluminadas, la mayoría tenían luces muy tenues o sólo encendían la mitad, entonces íbamos siempre a media luz (David, 28 años).

Relataban algunos usuarios que la sensación de temor era constante, sobre todo por la falta de iluminación a bordo de las unidades.

Los autobuses generalmente iban casi sin luz adentro, se sentía que casi todos íbamos pues asustados, no sabíamos que esperar hasta de los mismos pasajeros (Gabriela, 61 años).

De esta primera categoría es posible aseverar que desde la planificación y el diseño de una política como es la implementación del transporte público nocturno, es crucial comprender las realidades contextuales donde se enmarcará el proyecto, para el caso del ahorro económico y de la atención a la seguridad, no es suficiente con medidas aisladas; en este caso, colocar luces al interior de las unidades. Es crucial comprender el transporte como un elemento de la movilidad cotidiana, en este caso, la nocturna, sin embargo, asumir a la movilidad como un proceso integral que involucra aspectos del entorno, no solo de los transportes.

La consolidación

Justo al inicio del segundo semestre del Búho Nocturno, que se considera el periodo de consolidación, se realizaron algunos cambios y adecuaciones en la manera en la prestación el servicio. Todos los cambios fueron muy relevantes con respecto a la manera en que el usuario venía utilizando el transporte y por lo tanto generó un nuevo ciclo de adaptación entre usuario y servicio. El primero de ellos se realizó, según la información del periódico (El Informador, 2012A), el día 31 de marzo del año 2012, donde se anunciaba un aumento del 50% en el costo de la tarifa, pasando de \$10 (\$0.50 usd) a \$15 pesos (\$0.74 usd).

En los poco más de seis meses de operación del Búho Nocturno (arrancó el 23 de septiembre de 2011) los camioneros no han obtenido ganancias, incluso hay pérdidas, muestra de ello es que hace dos semanas 15 unidades del Frente Unido de Subrogatarios y Concesionarios del Transporte Público, dejaron de prestar el servicio al no resultar redituable (Fernando Soto Casillas, director de la Mutualidad de Transporte Urbano de Jalisco (MUTUJAL)(*idem*)).

Este aumento a la tarifa fue la primera adecuación que implementó la SVT, lo cual trajo consigo **inconformidades** entre algunos usuarios según las manifestaciones de los entrevistados, si bien estaban conscientes que este ajuste se hacía para seguir prestando el servicio y mantener el sueldo de los choferes, también consideraban que el servicio seguía con ciertas carencias sin resolver.

Me parece que es justo porque también hay que pensar, por ejemplo, en el sueldo del chofer. No es fácil trabajar de madrugada, y yo creo que se tenía que remunerar mejor que trabajar en el día (Steven, 24 años).

Consideraban que, si bien el costo de la tarifa seguía siendo aceptable, en la mayoría de los casos, era necesario utilizar taxi para llegar a su destino, pues el Búho Nocturno ciertas ocasiones estaba ausente. Con lo cual, el servicio poco a poco comenzó a perder **credibilidad** ante los usuarios.

El búho cuando pasaba servía sólo para acercarte a la zona donde vivías, pero muchas veces no era seguro que pasara, y además de la bajada tenías que caminar o usar taxi. Esas ocasiones en que no pasaba era pagar taxi o juntarte con otros para cooperarse y pagar el taxi hacia el rumbo, pero no te quedaba de otra (Susana 44 años).

Estos cambios, representan la débil planeación y gestión de esta política de transporte, causando incertidumbre en quienes comenzaban a apropiárselo. Las inconsistencias y debilidad de la operación correspondían a un transporte nocturno diseñado para prestar el servicio durante una temporada atípica, pero no para ser parte de la cotidianidad de los habitantes del Área Metropolitana de Guadalajara. Un transporte que en su momento benefició a quienes estaban de visita y no a quienes habitan y transitan a diario la nocturnidad. Lo anterior, se puede cristalizar en el concepto de *marketing* urbano, cuando las ciudades son potenciadas hacia el exterior y no al interior de ellas (Guerra, 2017).



La cancelación del *Búho Nocturno*

La tercera etapa venía decayendo con el transcurso del tiempo. Esto fue resultado de las pocas atenciones a las problemáticas de fondo como la puntualidad, la seguridad y la desinformación de las rutas, la certeza en la frecuencia de paso y el seguimiento de los derroteros marcados.

Si realizamos un análisis sobre cómo percibieron los habitantes del AMG la cancelación del Búho Nocturno basándonos en los aspectos negativos y positivos de éste, pudimos rescatar algunos comentarios que resultaron interesantes. En algunos casos se percibió cierto desinterés respecto al tema, pues como se vio algunos de los usuarios fueron desvinculándose poco a poco del servicio y en el momento en que fue cancelado no existía interés alguno, por lo cual al hablar del periodo posterior a la cancelación se percibió cierta indiferencia.

Cuando me enteré de que desapareció el Búho puedo decir que a mí no me afectó, porque ya no era usuaria (Susana 44 años).

Pues no me cambió mucho [mis actividades] porque ya cuando se canceló prácticamente ya no lo utilizaba, entonces para mí no me afectó ya en nada (Adrián, 25 años).

Otros usuarios comentaron que sería interesante la existencia de un nuevo servicio nocturno pero que, a diferencia del búho nocturno, si atendiera ciertos puntos específicos como la puntualidad, la seguridad o la accesibilidad.

Que mejoren las paradas para que uno se sienta seguro, me refiero a darles mantenimiento, que tengan iluminación, que la policía haga recorridos por las calles donde circulen las rutas y también que se tenga la seguridad de que los camiones pasen, porque no puedes estar a medianoche esperando un camión sin saber si va a pasar en 10 minutos, 20 minutos o nunca, y como mujer pues menos (Gabriela, 61 años).

Esta reflexión nos deja ver algunos aspectos por los que quizá los usuarios fueron disminuyendo la cotidianidad de uso del Búho Nocturno. Pues es entendible, que no se puede estar durante la madrugada en condiciones de oscuridad, esperando un transporte el cual no se tiene la certeza de paso. Con lo cual se vuelve una práctica de riesgo y es preferible modificarla para evitar ser víctima de cualquier delito.

Conclusiones

Al adentrarnos en las investigaciones para conocer cuáles son los factores que inciden en el uso de los distintos medios de transporte, sobresalen en cantidad aquellas que tienen como eje al automóvil particular (Tzanetatos, 2018; Capron y López, 2016). Por otra parte, aquellas investigaciones relacionadas con los transportes públicos de pasajeros están centradas en aquellos factores que determinan un mayor o menor uso del transporte colectivo; destacando hábitos de uso, categorías de usuarios, frecuencias de uso, porcentaje de sus ingresos destinados solventar sus viajes, la oferta de medios de transporte alternos, motivaciones personales y sociales, etc. (García, 2005; Calonge y Aceves, 2019). Kaufmann *et al.* (2004) introducen el concepto de motilidad, el cual, con base en tres dimensiones, puede determinar cómo un individuo o varios hacen uso y apropiación de cierta movilidad espacial, para el caso de la presente investigación partiremos en búsqueda de aquellos determinantes con respecto al transporte público nocturno. La primera dimensión es el “acceso”, el cual se refiere desde el punto de vista del usuario, a la facilidad o dificultad que tiene utilizar el medio de transporte que estamos analizando, por ejemplo, la posición socioeconómica para cubrir el valor de la tarifa, el género, el sexo, la edad, la gama de alternativas en similares condiciones que tiene el usuario para realizar esa misma movilidad, la dificultad contextual que puede presentarse, los horarios en los que se presta el servicio, la frecuencia de uso o de paso de las unidades.

La segunda dimensión es la “competencia”, misma que se entiende como las habilidades y capacidades del usuario, y que se encuentran relacionadas de manera directa con las otras dimensiones (el acceso y la apropiación). A su vez la competencia comprende tres aspectos

fundamentales: capacidad física, habilidad adquirida y habilidad organizacional. La capacidad física habla de las cualidades necesarias de un sujeto para realizar una actividad con ciertas características como la velocidad, resistencia o fuerza. La habilidad adquirida comprende aquellos conocimientos que el usuario va construyendo con elementos como reglas, comportamientos conductuales, espacios o tecnología, por ejemplo, el uso de tarjetas para realizar el pago, conocer los derroteros de las diferentes rutas, la clasificación de asientos a bordo o el transbordo entre los diferentes transportes. La tercera y última dimensión de la motilidad, es la “apropiación”, quizá es la más sencilla de describir de las tres, pero es la que requiere un mayor grado de complejidad al momento de analizar por todos aquellos elementos que se deben cumplir para definir su existencia. Para Kauffman *et al.* (2004:750) la apropiación se puede entender como la integración de experiencias, hábitos, estrategias, aspiraciones, motivos, valores e influencia, entre el individuo (o grupo de ellos) y el transporte público; además, ya sea por su existencia o inexistencia puede tener repercusiones positivas o negativas en el territorio o sociedad que pretendemos analizar.

Gran parte de lo anterior, se puede ver cristalizado en la falta de apropiación del Búho Nocturno. La cancelación de varias rutas determinó el rumbo del búho nocturno pues a pesar de nunca se generaron estrategias para fomentar transbordos entre líneas de servicio, la amplia cobertura permitía llegar a gran parte de la mancha urbana. La fiabilidad del proyecto no volvió a reivindicarse a pesar de los esfuerzos políticos por mantener algunas rutas trabajando. Tantos cambios incitaron a los usuarios a buscar otras alternativas para solventar sus traslados. Con ello, en un periodo muy corto la afluencia de pasajeros del búho nocturno descendió considerablemente y fue muy notable la falta de interés por parte de la población, por lo que los transportistas se vieron afectados inmediatamente al ver reducidos sus ingresos, desencadenando en el retiro de las unidades que prestaban el servicio nocturno. Ante la reducción tan numerosa de unidades que prestaban el servicio, éste comenzó a agonizar y se volvió insostenible. Al momento de realizarse el cambio político al frente del estado y de las decisiones con respecto a la movilidad, evidentemente el servicio fue cancelado de manera inmediata.

A escala social, pasó desapercibido por la gran mayoría ante la poca difusión que tuvo, con lo que su ausencia no provocó mayores alteraciones en las actividades de la población en general. Y es que no es posible experimentar como una pérdida, un servicio de transporte que no fue accesible y que sólo se utilizaba aisladamente, pues en la mayoría de los casos nunca se pudo integrar a las dinámicas diarias de cada habitante, pues no se tenía la certeza de poder utilizarlo. Por lo tanto, es difícil para los usuarios emitir opiniones con profundidad al respecto de algo que no generaba un sentido de apropiación lo cual es el fondo de la problemática. Este medio de transporte no llegó a satisfacer las necesidades básicas de movilidad a partir de un transporte público, mencionadas (en el Cap II, apartado 3.2) por Miralles Guasch (2002) pues las rutas cambiaban constantemente, no se tenía certidumbre de cuándo pasaría y por consiguiente cuándo se podría llegar al destino requerido. Es así que determinamos que nunca existió una interconexión real de la ciudad a través del Búho Nocturno, y se concluye que no existió una apropiación del éste

Se podría pensar que parte del lanzamiento de dicho sistema de transporte nocturno respondió una vez a un discurso formulado en el marco de los eventos deportivos de aquellos años, con la finalidad de posicionar la ciudad como a la vanguardia en temas de transporte público y movilidad, perdiendo de vista la funcionalidad para quienes habitan y transitan la ciudad cotidianamente.

Bibliografía

- ARCHIVO LABCDMX 2013-2018. (25 de julio de 2018). Vimeo. Obtenido de NOCHEBÚS CDMX: <https://vimeo.com/281661952>
- ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA. “NitBus”. En *ambmobilitat.cat*, s/núm. España: AMB. (consultado el 01 de septiembre de 2021). Disponible en <https://www.ambmobilitat.cat/Principales/BusquedaNitBus.aspx>
- ARELLANO, Mónica (2018). “La Ciudad de México implementa sistema de transporte nocturno: Nochebús Insurgentes”. En *ArchDaily*,

- s/núm. México: ArchDaily de México. (consultado el 01 de septiembre de 2021). Disponible en <https://www.archdaily.mx/mx/898923/la-ciudad-de-mexico-implementa-sistema-de-transporte-nocturno-nochebus-insurgentes>.
- BACHMANN, Ch., LE GUENNEC, N. (1995). *Violences urbaines: ascension et chute des classes moyennes à travers cinquante ans de politique de la ville*. Francia: Albin Michel.
- BILBAO VILLA, Ainara. (2020). “La noche efímera: creación y evolución de la imagen urbana nocturna de Barcelona en el contexto del festival de iluminación LLum BCN”. España: Universidad Politécnica de Cataluña.
- BOLAÑOS BRICEÑO, Jorge y ARIZA MARÍN, Leidy (2017). “Nocturnidad, ciudades 24 horas y sus efectos socioambientales”. En *Revista Bitácora Urbano Territorial*, núm. 143. Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- CALONGE REILLO, Fernando (2019). *Hacia la periferia: las movi- lidades de las clases populares*. México: Universidad de Guadalajara.
- CALONGE REILLO, Fernando, y ACEVES ARCE, Rodolfo. (2019). “Viajando por sectores no centrales del Área Metropolitana de Guada- lajara, México. La escasez de recursos y de alternativas de transporte como condicionantes de la exclusión social”. En *Sociológica*, núm. 96. México: UAM.
- CAPRON, Guénola y PÉREZ LÓPEZ, Ruth (2016). “La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metro- politana del Valle de México”. En *Alteridades*, núm. 52. México: UAM. Disponible en https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_art- text&pid=S0188-70172016000200011
- DÁVILA, Julio y BRAND, Peter (coord.) (2012). *Movilidad urbana y pobreza: Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia*. Colombia: The Development Planning Unit y Universidad Nacional de Colom- bia. Disponible en https://www.ucl.ac.uk/bartlett/development/sites/ bartlett/files/migrated-files/Davila_2012_Movilidad_urbana_y_po- breza_UCL_UNAL_0.pdf
- DÍAZ, J., BOTELLO, B., y AMAYA, F. (2009). *Otear el registro de la movilidad local*. México: Amaya Ediciones.

- EL INFORMADOR, (2013). “Pese a pérdidas, el Búho Nocturno seguirá operando” En *El Informador*, sin núm. México. Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Pese-a-perdidas-el-Buho-Nocturno-seguira-operando-20130212-0240.html>
- EL INFORMADOR, (2011a). “Saldo blanco en los tres primeros días del transporte nocturno”. En *El Informador*, sin núm. México. (Consultado el 20 de agosto de 2022). Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Saldo-blanco-en-los-tres-primeros-dias-del-transporte-nocturno-20110926-0071.html>.
- EL INFORMADOR, (2011b). “Estiman tres meses para consolidación del Búho Nocturno”. En *El Informador*, sin núm. México. Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Estiman-tres-meses-para-consolidacion-del-Buho-Nocturno-20110925-0203.html>.
- EL INFORMADOR, (2012a). “Transportistas justifican aumento a la tarifa del Búho Nocturno”. En *El Informador*, sin núm. México. Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Transportistas-justifican-aumento-a-la-tarifa-del-Buho-Nocturno-20120331-0113.html>.
- EL INFORMADOR, (2012b). “Esta noche aumenta la tarifa del Búho Nocturno”. En *El Informador*, sin núm. México. Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Esta-noche-aumenta-la-tarifa-del-Buho-Nocturno-20120404-0191.html>.
- EL INFORMADOR, (2012c). “Estudian cómo ampliar el Búho Nocturno”. En *El Informador*, sin núm. México. Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Estudian-como-ampliar-el-Buho-Nocturno-20120924-0246.html>.
- ESCAMILLA, Héctor, (2013). “Búho Nocturno, especie en peligro de extinción en Guadalajara”. En *Publimetro*, sin núm. México: Metro World News. Disponible en <https://www.publimetro.com.mx/mx/guadalajara-noticias/2013/08/15/buho-nocturno-especie-peligro-extincion-guadalajara.html>.
- EXPANSIÓN, (2011). “Panamericanos 2011”. En *Expansión*, sin núm. México: Grupo Expansión. Disponible en <https://expansion.mx/expansion/2011/09/14/panamericanos-2011>.

- GARCÍA, Pablo. (2005). “Una aproximación microeconómica a los determinantes de la elección del modo de transporte”. En *Revista Latinoamericana de Desarrollo Económico*, núm. 4. Bolivia: Universidad Católica Boliviana “San Pablo”. Disponible en http://www.scielo.org.bo/scielo.php?pid=S2074-47062005000100002&script=s-ci_abstract&tlng=pt.
- GOBIERNO DE JALISCO (2013). “Artículo 8 Fracción VI - Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco - IMTJ”. En *Transparencia.info.jalisco*, sin núm. xx. México. Disponible en <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/articulo-8-fraccion-vi/367>.
- GOBIERNO DE JALISCO (2011). “Sistema de Transporte Nocturno “Búho Nocturno” Zona Metropolitana de Guadalajara”. En *noticiasdelgobiernodejalisco.blogspot*, sin núm. xx. México. Disponible en <http://noticiasdelgobiernodejalisco.blogspot.com/2011/08/sistema-de-transporte-nocturno-buho.html>.
- GOBIERNO DE JALISCO (2012). “Anuncia SVT reforzamiento de “Búho Nocturno” y resultados de operativos por temporada de cembrina”. En *noticiasdelgobiernodejalisco.blogspot*, sin núm., México. Disponible en <http://noticiasdelgobiernodejalisco.blogspot.com/2012/01/anuncia-svt-reforzamiento-de-buho.html>.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (sin fecha). “Título”. En *Ste.cdmx.gob.mx*, sin núm. México. Disponible en <https://www.ste.cdmx.gob.mx/servicios/servicio/nochebus>.
- GUTIÉRREZ, Andrea (2012). “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte”. En *Bitácora Urbano Territorial*, núm. 21 (2). Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- INEGI (2021). “Censo de Población y Vivienda 2020”. En *Inegi.org.mx*, sin núm., México. Disponible en <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020>.
- INSTITUTO DE INFORMACION, ESTADISTICA Y GEOGRÁFICA DE JALISCO (IIEG), (2021). “Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) Principales resultados para Jalisco marzo 2021”. En INSTITUTO DE INFORMACIÓN, ESTADÍSTICA Y GEOGRÁFICA DE JALISCO (IIEG), sin núm. México. Disponible

en https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2021/04/Ensu_Ficha_informativa_mar2021.pdf.

JACOBS, Jane (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. México: Random House Inc.

KAUFFMAN, Vicent., BERGMAN, Manfred, JOYE, Dominique (2004). “Motility: Mobility as Capital”. En *International Journal of Urban and Regional Research*, núm. 28 (4). Estados Unidos: John Wiley & Sons, Inc.

Murray, Adam (s/f). “TFL Night Bus Routes”. En *London Bus Routes*, sin núm. Inglaterra. Disponible en <https://londonbusesbyadam.zenfolio.com/london-night-bus-routes>.

MCSHANE, Clay (1994). *Down the asphalt path. The Automobile and the american city*. Estados Unidos: Columbia University Press.

MIRALLES GUASCH, Carme (2002). *Ciudad y Transporte, el binomio imperfecto*. España: Editorial Ariel.

MONKKONEN, Eric (1988). *America Becomes Urban: the Development of U. S. Cities and Towns, 1780-1980*. Estados Unidos: University California Press.

United Nations Settlements Programme (2022). “Reporte Mundial de las Ciudades 2022: Visualizando el futuro de las ciudades”. En ONU HABITAT Por un mejor futuro urbano, sin núm. Kenya: United Nations Settlements Programme (UN-Habitat). (consultado el 16 de agosto de 2022). Disponible en <https://onuhabitat.org.mx/WCR/#Introduction-section>.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN DEL GOBIERNO DE JALISCO [SEPLAN]. (2012). Programa especial 22. Juegos Panamericanos. Jalisco, México.

SEIJAS, Andreina. (11 de 08 de 2016). La noche como oportunidad de revitalización urbana en América Latina. Asunción, Paraguay. Recuperado el 19 de agosto de 2022, de <https://www.youtube.com/watch?v=a05hCUliQ9k>

SEIJAS, Andreina (2015). “El despertar de las Ciudades Nocturnas latinoamericanas”. En *IQLatino*, sin núm. Disponible en <https://iqlatino.org/ciudades-nocturnas/>.

- Sistema de Tren Eléctrico Urbano (s/f). “Mi Macro”. En Siteur.gob.mx, sin núm. México. Disponible en <http://www.siteur.gob.mx/index.php/sistemas-de-transporte/mi-macro>.
- SOJA, Edward (1989). *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Estados Unidos: Verso.
- Transilien (s/f). “Líneas de autobús nocturno Noctilien”. En *Transilien*, sin núm. Francia: Transilien SNCF. Disponible en <https://www.transilien.com/es/page-deplacements/lineas-de-autobus-nocturno-noctilien>.
- FERNÁNDEZ SILVA, Perla, SUÁREZ LASTA, Manuel, QUIROZ ROTHÉ, Héctor (coord.) (2018). *La movilidad en la Ciudad de México. Impactos, conflictos y oportunidades*. México: UNAM. Disponible en https://www.academia.edu/download/60292325/La_Movilidad_en_la_Ciudad_de_Mexico20190814-3658-1h8rww2.pdf#page=69.

GESTIÓN ACTIVA Y REACTIVA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: UN ANÁLISIS DESDE LA NUEVA SOCIOLOGÍA URBANA FRANCESA

Recibido: 10/05/2023

Aceptado: 06/08/2023

ANDRÉS DEMETRIO GUTIÉRRES FLORES¹

Resumen

El artículo realiza un recorrido teórico por los postulados de la Nueva sociología francesa, a partir de los cuales analiza la gestión del transporte público urbano, específicamente en relación con su existencia bajo condiciones de gestión privada o pública. Se argumenta que la gestión privada del transporte implica un tipo de gestión “reactiva” en contraposición a una gestión “activa” cuando el Estado a través de los gobiernos locales cumple este papel. Se examinan casos históricos relacionados con la gestión del transporte público urbano, tanto de gestión privada como pública, y

1 Estudiante de la licenciatura en Planeación Territorial en la UAM-Xochimilco. Ha participado en distintos coloquios y congresos nacionales a internacionales en relación al espacio verde urbano y su impacto en el desarrollo infantil, desarrollo urbano en ciudades medias e implicaciones del cambio en la dinámica territorial a consecuencia de la adopción del modelo neoliberal. Ha publicado artículos académicos y capítulos de libros especializados. Es articulista del diario *La Crónica de Hoy*. Correo electrónico: demetriogflores@gmail.com ORCID: 0000-0003-1641-2029

se reflexiona sobre las fortalezas y las áreas de oportunidad de distintos modos de gestión.

Palabras clave: transporte público, gestión pública, gestión privada, sociología urbana crítica, movilidad urbana.

Abstract

The article provides a theoretical overview of the principles of the New French Sociology, from which it analyzes the management of urban public transportation, specifically in relation to its existence under private or public management conditions. It argues that private management of transportation implies a “reactive” type of management as opposed to an “active” management when the State, through local governments, fulfills this role. Historical cases related to the management of urban public transportation, both private and public, are examined, and reflections are made on the strengths and areas of opportunity of different management approaches.

Keywords: public transportation, public management, private management, critical urban sociology, urban mobility.

Introducción

La experiencia en la ciudad no es estática, por el contrario, la define un dinamismo que le otorga a la vez novedad y riesgo. Por debajo de la experiencia del individuo a la ciudad la sostiene un conjunto de soportes materiales, puntuales y específicos, que condicionan y definen sus distintas cualidades. El desarrollo de esta perspectiva materialista de la ciudad, desarrollada extensamente por los sociólogos urbanos franceses en los años sesenta y setenta continúa a día de hoy ofreciendo amplios caminos para la investigación.

La importancia de los soportes materiales —término adaptado del marxismo y retomado por Pradilla² (1984)— recae en que estos con-

2 Si bien Pradilla no ofrece una definición precisa sobre qué son los “soportes materiales”, el mismo escribe: “en función de las determinaciones de la producción de

forman el elemento fundamental de todo asentamiento humano y de los procesos a que dan lugar. Entre estos soportes el transporte urbano se revela como una parte fundamental de la vida urbana al cumplir una función doble como condición general tanto del proceso productivo como de la reproducción de la fuerza de trabajo.

Hoy en día los municipios de México son incapaces de gestionar por sí mismos su sistema de transporte público. En consecuencia, no disponen plenamente de la capacidad de producción de los soportes materiales mínimos para impulsar su desarrollo productivo y, más importante aún, el acceso de su población a los servicios y equipamiento que requieren.

En la mayoría de los casos, con la salvedad de unas ciertas ciudades grandes y capitales estatales, la gestión del transporte público se delega en mayor o menor medida a agentes privados (OCDE, 2013: 7-11). Como se verá, la gestión que estos realizan persigue objetivos distintos a los de la administración pública y pueden ir en contra del bienestar común, contraponiéndose a los planes y estrategias que desarrolla el municipio en materia urbana. Asimismo, constituyen un poder real, capaz de intervenir en la toma de decisiones gubernamentales que, el menos en apariencia, revisten un carácter técnico (Arellano Ríos, 2018: 25).

En ese sentido, el presente trabajo pretende contrastar la gestión pública y la gestión privada del transporte público urbano. Primero, se revisarán las aproximaciones que realizaron los sociólogos urbanos críticos franceses con particular énfasis en los trabajos de Christian Topalov y Emilio Pradilla Cobos.³ Se desarrollará extensamente en torno

subsistencia material, el hombre inicia otro proceso de transformación-apropiación de la naturaleza: le arranca sus materiales y los reconstruye para producir objetos que lo defiendan de sus elementos -empalizadas, chozas, cuevas artificiales, etcétera-, que se insertan más o menos durablemente sobre ella, como “naturaleza producida” [...] Estos objetos pasan a formar parte de las condiciones de subsistencia como soportes materiales” (Pradilla, 1984: 88). En ese sentido, es posible equiparlo a la noción topaloviana de “soportes físicos”, definidos por él mismo como “objetos materiales incorporados al suelo (los inmobiliarios)” (Topalov, 1974: 9).

³ No obstante que Emilio Pradilla Cobos suele incluirse dentro del grupo de los sociólogos urbanos latinoamericanos (Calderón, 1986: 481), su educación superior en la academia francesa y el tema específico de su obra *Contribución a la crítica de la “teoría*

al papel que cumple el transporte como medio para la reproducción del sistema capitalista y de su expresión territorial en la forma de la ciudad contemporánea. Asimismo se explorarán sus limitaciones en el ámbito de la gestión.

Se plantea la tesis central del trabajo, a saber, que la gestión privada del transporte implica un tipo de gestión “reactiva” contra una gestión “activa” cuando este papel lo cumple el Estado a través de los gobiernos locales. En un segundo momento se analizarán diversos casos de estudio relacionados con la gestión del transporte público urbano, tanto de gestión privada como pública. Finalmente, se medita en torno a las fortalezas y las áreas de oportunidad de distintos modos de gestión desde los principios teóricos de la Nueva Sociología Urbana Francesa, incluyendo aquellos modos de gestión que pasan la cooperación público-privado como la solución a las contradicciones del capitalismo.

Nueva sociología urbana francesa: un enfoque crítico a la ciudad capitalista

La Nueva sociología urbana francesa (NSUF) nace a mediados de los años sesenta como una respuesta a la incapacidad de las corrientes funcionalistas para teorizar de forma eficiente los procesos de urbanización del campo, que por esos años empezaron a afectar a los países industrializados de Europa (Ullán de la Rosa, 2014: 198). En términos generales, ésta realiza:

una revisión de los marcos teóricos de Marx y Engels que depuran el marxismo de sus contaminaciones políticas, especialmente de la lectura grosera y dogmática realizada por el leninismo y el estalinismo, y recuperan y refinan su materialismo histórico como herramienta teórico-metodológica. Una revisión que se realizaba en paralelo y retroalimentación a la liberación, en Europa Occidental, de los movimientos de izquierda, socialistas y comunistas, de la tutela soviética en aras de

urbana” (1984), donde rebate los principios teóricos de Castells, Topalov y Lojkin y otros, nos obliga a incluirlo preliminarmente dentro del grupo de la Nueva Sociología Urbana Francesa. Al menos para fines del presente trabajo.



la construcción de un marxismo político más humanista y compatible con la democracia (Ullán de la Rosa, 2014: 199).

En ese sentido, la investigación de los nuevos sociólogos urbanos gira en torno a entender de qué manera y bajo qué mecanismos el actual sistema de dominación capitalista se expresa a través de “la ciudad” y “lo urbano” (ambas, categorías que problematizarán profundamente), cómo ésta contribuye a su reproducción y sus contradicciones. Asimismo, meditarán en torno al papel que juega el Estado capitalista en general, y el Estado del capitalismo monopolista en particular, en el proceso de reproducción social expresado puntualmente en “lo urbano”.

Si bien las investigaciones primitivas de Lefebvre revisten un carácter más “humanista” y menos “científico”, por lo que no se explorarán a profundidad para el caso del presente trabajo, es importante señalar su papel como fundador de esta escuela de pensamiento y como “maestro” (literal y metafórico) de sus exponentes más reconocidos: Manuel Castells y Christian Topalov (Ullán de la Rosa: 220).

Una de las preocupaciones fundamentales de la NSUF gira en torno a entender la ciudad en tanto que es el resultado de un proceso de producción bajo un régimen social específico: el del capitalismo monopolista. Lo anterior pues, si bien la ciencia económica había estudiado a profundidad “la ciudad” en su proceso de distribución del producto social, según los principios de la escuela marginalista; ésta había olvidado su dimensión productiva (Topalov, 1974: 8).

En efecto, “la ciudad” o “lo urbano” se constituye “realmente” de elementos materiales puntuales, particulares, que requieren de un proceso de producción y distribución socializado mediante una expresión territorial específica: el asentamiento humano bajo el capitalismo monopolista de Estado o ciudad capitalista.

Sin embargo, el Estado no responde como un ente unitario hacia el “bien común”, como pregonaban ciertas corrientes anteriores a la NSUF; por el contrario, este responde a los intereses de una clase social en particular: los capitalistas financieros: “el Estado no es un sujeto dotado de voluntad, es un conjunto de aparatos que realizan, por un

proceso [*ciego*], por un proceso sin sujeto, el interés general de la clase dominante” (Topalov, 1979: 8).

Por otro lado, la investigación en torno a las condiciones de producción de los soportes materiales de la ciudad lleva a considerar la relación que guardan estos entre sí y en relación con “la ciudad en su conjunto”. Ahora resulta claro que, bajo un régimen de propiedad privada de los medios de producción, estos compiten entre sí, entorpeciendo sino imposibilitando sus propias condiciones de reproducción en el largo plazo; sin embargo, tal descubrimiento representó para la NSUF la pieza angular de su universo teórico:

la urbanización capitalista es, ante todo, una multitud de procesos privados de apropiación de espacio. Y cada uno de éstos está determinado por las propias reglas de valorización de cada capital particular, de cada fracción de capital. En consecuencia, la reproducción misma de esas condiciones generales, urbanas, de la producción capitalista se transforma en un problema. No se la puede garantizar (Topalov, 1979: 9).

No obstante, muy pronto, estos autores cayeron en cuenta de que los agentes y procesos privados de apropiación del espacio requerían a su vez de soportes específicos, que por sus propias características sólo podían ser proporcionadas por el Estado. Si bien ésta es apenas una preocupación lateral del primer Castells (Castells y Godard, 1974), otros teóricos la desarrollarían con profundidad.

En su obra capital, *La urbanización capitalista* (1979), Christian Topalov describe y tipifica los elementos necesarios para la reproducción social, que nombra “condiciones generales de la producción capitalista”. Topalov distingue entre dos categorías fundamentales: la mano de obra más los “medios de consumo socializados” que permiten su propia reproducción (también llamadas Condiciones de Reproducción de la Fuerza de Trabajo o CRFT) y la infraestructura productiva, que toma la forma de los servicios públicos en su dimensión de soportes para el proceso productivo (o Condiciones Generales de la Producción y Circulación del Capital; CGPCC): “Sobre esta doble base de la reserva de mano de obra y de las infraestructuras industriales, la fuerza productiva



de la ciudad es el resultado, en fin, de la conexión espacial de las propias empresas industriales” (Topalov, 1979:13).

Sin embargo, a causa de su alto nivel de composición orgánica y su largo periodo de rotación los medios de consumo colectivo no suelen circular como mercancías, pues su “uso por un consumidor no excluye el uso por otros” (Topalov, 1979: 16), lo que desincentiva la inversión privada en estos sectores. Por otro lado, el capital no está dispuesto a invertir allí donde no tiene asegurada una tasa de retorno *suficiente*, por lo que amplias zonas quedarían desabastecidas de equipamiento y servicios públicos básicos si su dotación fuera potestad exclusiva de la iniciativa privada. Asimismo, la infraestructura consume grandes cantidades de suelo y requieren locaciones específicas que generalmente serían imposibles de obtener sin la intervención del Estado.

En este contexto el Estado capitalista debe proveer los medios para que esta serie de equipamientos funcione, sea que otorgue beneficios a la iniciativa privada a través de la política fiscal o directamente permitiendo la conformación de un monopolio privado o público:

Cada capital privado busca la ganancia, pero al hacerlo, obstaculiza la formación de los efectos útiles de aglomeración [pues] no es él quien crea esas condiciones, es el proceso ciego de la concentración espacial de las actividades. [...] La lógica de la concentración espacial conduce al desarrollo desigual del espacio [...] Así, el llamado “sub-desarrollo” no es sino una de las caras de la acumulación desigual (sic.) (Topalov, 1979:19).

De tal forma, se imponen costos y obligaciones para las autoridades locales, que deben corregir estas contradicciones. La falta de este equipamiento y demás componentes de las condiciones generales se convierte en un obstáculo para la valorización de los capitales particulares. Viceversa, el gasto público en las CRFT es condición necesaria para la apertura nuevos territorios a la lógica de reproducción del capital a través de su adecuación para la entrada de agentes privados. En ese sentido “la planificación urbana constituye una forma de regulación social de la formación de efectos útiles de aglomeración” (Topalov, 1979: 21).

Bajo este orden de cosas, el transporte juega un papel trascendental en la reproducción de la formación social capitalista expresada en la ciudad. Para el caso del presente artículo, sus aportaciones se condensarán en dos aspectos:

Primero, porque el transporte permite la circulación del capital-mercancía a través de la articulación espacial de los distintos soportes materiales. Este aporte abreva directamente del trabajo de Castells, quien, si bien se posiciona en *La cuestión urbana* (Castells, 1974) contra la “ideologización” de lo urbano llevada a cabo por las escuelas sociológicas anteriores a través de la noción de “espacio”; plantea que se debe adoptar una postura adecuada al estructuralismo marxista de Althusser.

Segundo, porque forma parte tanto de los medios de consumo socializados (o medios de consumo colectivos) como de los soportes materiales del proceso productivo en sus tres fases: de producción, distribución y consumo. Antes de profundizar en este segundo aspecto de la relación entre el transporte y “la ciudad”, es necesario explorar una aproximación teórica más que, de cierta forma, complementa las anteriores.

Pradilla, en su libro *Contribución a la crítica de la “teoría urbana”* (1984), critica profundamente los postulados teóricos de Castells, Topalov, el Lefebvre tardío y demás teóricos clásicos de la NSUF. Si bien el fondo de su propuesta se diluye en discusiones específicas en torno a conceptos puntuales, Pradilla desarrolla una serie de categorías que en cierto sentido los excede complementándolos.

En un primer nivel Pradilla agrega los soportes materiales en tres categorías: el sistema de soportes materiales (SSM) de la Estructura Económica, el SSM de la Estructura Jurídico-política y el SSM de la Estructura Ideológica; conformando el Sistema de soportes materiales de las formaciones sociales capitalistas. Dado que bajo el régimen capitalista el SSM de la Estructura Económica (SSMEE) predomina sobre los otros dos sistemas, este es el que se estudiará para el presente trabajo.

El SSMEE se subdivide a su vez en: el proceso inmediato de producción, el proceso de intercambio, las condiciones generales de reproducción de la formación social, el proceso de consumo y las organizaciones económicas de clase. Antes de pasar al estudio específico de cada una de estas subcategorías, nótese la importancia particular del SSMEE, toda vez que:



Las relaciones de distribución social que rigen la apropiación de la naturaleza, el suelo-soporte, los soportes materiales y toda la producción por las diferentes clases sociales constitutivas de la sociedad burguesa y sus componentes individuales, se manifiestan en cada uno de los soportes materiales de esta estructura y en los de la jurídico-política e ideológica, objeto ellos mismos de una apropiación de clase, lo que hace que no existan soportes particulares de ella, reconocibles individual y aisladamente sobre el territorio (Pradilla, 1984:132).

El Sistema de soportes materiales de las Condiciones Generales de la Reproducción del Formación Social (SSMCG) se divide en cuatro grandes grupos: de la producción, del intercambio, de la reproducción de la dominación ideológica y de la reproducción de la población. Las condiciones generales de la producción son las “encargadas del suministro de materias primas o auxiliares”, las condiciones generales del intercambio proveen los “medios de consumo improductivo [...] en los instantes del intercambio mercantil y monetario”, las condiciones generales de la reproducción de la dominación político-ideológica los “medios de consumo necesarios al funcionamiento de los aparatos jurídico-políticos e ideológicos de la sociedad”, finalmente las condiciones generales de reproducción de la población (CGRP) se encargan “del suministro de medios de consumo individual, o la producción de otros valores de uso necesarios a la reproducción individual del conjunto de agentes sociales” (Pradilla, 1984:154).

La importancia particular de las CGRP recae en que afectan específicamente a la fuerza de trabajo. A estas corresponde una parte específica —equiparable a los Medios de Consumo Colectivo planteados por Topalov— de la distribución social y territorial de los soportes materiales y sus efectos útiles, entre estos: los servicios de agua, electricidad, gas, recolección de desechos y comunicaciones. Más otras que son específicas y particulares de las CGRP: transporte de personas, sistema educativo, sistema de salud, sistema de recreación y cementerios (Pradilla, 1984:159). Resulta necesario insistir en la cualidad de los soportes materiales para servir a distintos grupos de condiciones generales a través

de una misma matriz, diferenciándose tanto por elementos materiales específicos y naturales al sistema como por el agente a quien sirve.

Volviendo al tema específico del transporte, los puntos de encuentro entre Pradilla y Topalov son múltiples. En primer lugar, ambos reconocen tanto su naturaleza como elementos fundamentales para la reproducción de la formación social capitalista como su carácter doble: fundamento del proceso productivo y de la reproducción de la fuerza de trabajo. En segundo lugar, coinciden en que la gestión de las Condiciones Generales puede llevarse a cabo a través de agentes públicos y privados, siempre que existan las condiciones necesarias para asegurar su operación en el tiempo.

A continuación, se explorarán a detalle estas cualidades y su relación con los problemas de gestión del transporte público.

El papel del transporte en la reproducción social y el proceso productivo

Las contradicciones inherentes al capitalismo, claramente expresadas en la obra de Topalov, más el papel fundamental que las condiciones generales tienen en el proceso productivo y la reproducción social, son compartidas en el ámbito del transporte. Sin embargo, hasta ahora éste se ha tratado de forma general y como un conjunto homogéneo de elementos. Si bien esta perspectiva permite tratarlo de manera unitaria en relación con un contexto más amplio, ahora es necesario diferenciarlo al menos en dos grandes subgrupos operativos.

De lo expuesto en el apartado anterior queda claro que la inversión en transporte, en tanto que Condición General, implica destinar la mayor parte de dicho capital a capital fijo constante en la forma de puertos, aeropuertos, carreteras, autopistas, toda clase de soportes similares, asociados y a su mantenimiento. Igualmente, parte de la inversión en capital fijo constante se destina a la adquisición de vehículos (aviones, camiones, trenes, autobuses, etc.). Sin embargo, existe una diferencia fundamental entre ambos tipos de inversión, tanto en sus cualidades puramente económicas como en su relación con la reproducción social. Respecto a esto, Gustavo Garza escribe:

Independientemente de que sea construido por un capitalista o por el gobierno, lo central es que el camino, o cualquier otra CGP [condición general de la producción], adopta una forma diferente de la de las mercancías que se orientan al consumidor individual: 1) en la medida en que el camino facilita el intercambio es una fuerza productiva; 2) como obra necesaria para el individuo (2013: 58).

Marx argumentó que cuando se tiene el riesgo de que la inversión en una obra de transporte sea “pura pérdida”, entonces “el capital echa la carga sobre los hombros del estado”. En este sentido, el estado puede “compeler la colectividad [a invertir] una parte de su rédito, no de su capital, en tales trabajos de utilidad pública... que se presentan como condiciones generales de la producción”. Mientras el capital no generaliza la sociedad por acciones, las obras colectivas “las transfiere al país entero en calidad de necesidades nacionales”. Marx concluye que la producción de medios de comunicación, de las condiciones físicas de la circulación, entra en la categoría de capital fijo y no constituye un caso particular (Marx, 1972: 21; citado en Garza, 2013: 59).

Sin embargo, se cometería un error si se consideraran de forma unitaria todos los elementos que conforma a la Condición General “Transporte” (CGT). Lo anterior, pues existe una diferencia íntima entre el capital fijo invertido en infraestructura de transporte y el capital fijo invertido en “medios de transporte”.⁴ Prueba de ello es que ambas dimensiones de la Condición General “Transporte” sean gestionadas

4 Nótese que en la distinción que se realiza entre la condición general “transporte”, la infraestructura en transporte (IT) y los “medios de transporte” (MT) no se incluye el transporte productivo público (aunque sí se menciona de forma tangencial al hablar sobre la contribución del transporte al proceso productivo en su fase de producción y distribución). Lo anterior debido a su escasa participación en términos relativos dentro del total de la inversión en capital fijo. Explorar a profundidad esta clasificación implicaría realizar un examen pormenorizado de la formación social actual, detallando los distintos medios de transporte productivo y no productivo, y el tipo de régimen de propiedad en que se encuentran, lo que definitivamente excede los alcances del presente trabajo. Si se desea profundizar en este tema revítese la bibliografía empleada en el apartado teórico, especialmente Pradilla, 1984.

por organismos públicos distintos —o, en su defecto, por subsecretarías claramente diferenciadas, como de hecho sucede en la gran mayoría de los casos—, toda vez que sus periodos de rotación, el nivel de inversión y la relación de cada uno respecto del proceso de reproducción de la formación social es diferente.

Profundicemos en esta idea. Por un lado, la infraestructura de transporte (calles, avenidas, vías férreas, puertos, aeropuertos, etc.) sirve en todas las fases del proceso de producción: A través del transporte se mueven los materiales que necesitan las fábricas para funcionar, se distribuyen los productos industriales a diferentes mercados y se llevan al consumidor final. Asimismo, la infraestructura de transporte no sólo se utiliza como medio de desplazamiento, sino también como lugar de venta y consumo —piénsese en las estaciones de tren, aeropuertos, etc. De esta manera queda claro de forma general el papel que juega la CGT como medio fundamental de reproducción del proceso productivo, específicamente. De tal forma se conforma una categoría que para el caso nombraremos Infraestructura de Transporte (IT). Sin embargo, esta descripción no agota las aportaciones que la inversión en dicho capital fijo realiza a la reproducción de la formación social.

Partiendo de lo anterior, es decir, dando por sentada la existencia material específica de la IT, debemos mover el foco del proceso productivo “en sí” hacia otro de los elementos fundamentales para su operación: la fuerza de trabajo.

En efecto, el universo de usuarios de la IT no se reduce a los componentes del proceso productivo expuesto, sino que comprenden un conjunto de servicios dirigidos a la fuerza de trabajo. Ésta requiere de infraestructura especializada, que se distingue de forma radical de la que emplea el capital para llevar a cabo su reproducción: el transporte público; al que en conjunto se le denominará Medios de Transporte (MT).

De la misma forma en que las contradicciones y limitaciones descritas por los sociólogos de la NSUF aplican de forma específica para el transporte de forma general, es posible limitarlas para el caso del transporte público en particular.

En primer lugar, el transporte público no puede ser tratado como mercancía convencional, toda vez que éste, al ser un servicio, no puede

ser fraccionado y vendido en partes sin que el Estado intervenga para asegurar de forma extraordinaria la tasa de retorno (impidiendo la libre competencia, otorgando facilidades fiscales o encargándose de cierta parte de la inversión en capital fijo, por ejemplo)⁵. Es por ello, más otra serie de fenómenos expuestos en el apartado teórico relacionadas con la tasa de retorno y el extenso periodo de rotación del capital, que el capitalista privado evita invertir donde no haya garantías del Estado para recuperar su inversión.

A lo anterior debe añadirse un problema muy particular del transporte público: la gestión de la demanda. A diferencia de la operación de una fábrica o de la gestión del transporte productivo privado, la demanda de transporte público no se distribuye de forma homogénea en el tiempo ni en el espacio. Si bien es posible que a través del diseño de rutas se logre obtener mayor o menor rédito, la localización específica de las concentraciones humanas dentro de la ciudad son una realidad invariable —al menos en el corto y mediano plazo— de cada ciudad en específico. La manipulación de la demanda, si es que cabe llamarla así para el caso, tiene límites claros e invariables.

Por otro lado, es claro que existen periodos puntuales de mayor demanda, donde la capacidad de la infraestructura real suele emplearse al máximo de su capacidad sino sobre esta. Este es un problema grave para una gestión del transporte orientada en la ganancia, pues la decisión de invertir en ampliar la infraestructura para atender de forma *adecuada* a los usuarios durante los periodos de alta demanda sólo sería eficiente durante un momento de la jornada, siendo subutilizada el resto del día (CAF, 2018a: 5).

De tal forma, la demanda se encuentra focalizada en lugares específicos de la ciudad, y ésta no puede generarse en otro lado en el corto plazo ni por medio de incentivos activos del propio transporte. En ese sentido,

5 Lo fundamental en este caso es entender que la participación de la iniciativa privada en la gestión del transporte puede presentarse de distintas formas tras las cuales, de forma invariable, se manifiesta el Estado como garante del rédito. Sea, quizá, que distintas partes del mismo proceso se asignen a actores diversos, estos operan bajo condiciones de mercado extraordinarias.

el acceso al suelo se convierte en un problema grave para los inversores, pues éste suele representar uno de los mayores costos que enfrenta el capital privado al momento de desarrollar proyectos de transporte público; el suelo intraurbano donde se gesta la alta demanda necesaria para la capitalización de un proyecto de esta naturaleza tiende a tener valores extraordinariamente altos (CAF, 2018b: 14-18). Por ello, el Estado suele asumir la responsabilidad de proporcionar el suelo para el desarrollo de la infraestructura de transporte a través de expropiaciones, aun cuando esta sea desarrollada y aprovechada por capital privado. Finalmente, quizá el mayor inconveniente para el desarrollo de proyectos de transporte público es uno que afecta a la colectividad social, y no al propio capitalista. Más aún, es este último el agente principal que ocasiona este conflicto.

En el transporte en general, y en el transporte público en particular, el exceso de inversión de capital en áreas que prometen altas tasas de retorno económico resulta en congestionamiento vial, lo que provoca tiempos de viaje más largos y una caída en la eficiencia del transporte que acarrea pérdidas en la productividad de la formación social en su conjunto.

Esta situación se manifiesta también como una falta de inversión en infraestructura de transporte en otras áreas donde las tasas de retorno son menores y el tiempo de rotación del capital es mayor. Esto impide a la población local el acceso a medios de transporte eficientes, lo que no solamente impide su integración al proceso productivo general y el aumento en su calidad de vida sino incluso su desarrollo como individuos.

La existencia y el correcto funcionamiento del transporte público son esenciales para la reproducción social y para el proceso productivo, pero su gestión privada presenta graves problemas que imposibilitan la inversión en éste con un sentido puramente económico. Por lo tanto, el Estado debe intervenir para garantizar su existencia y operación, ya sea haciéndose cargo de todas sus fases (planificación, construcción, adquisición y operación de vehículos, gestión, mantenimiento, financiamiento, etc.) o asegurando la rentabilidad de las empresas privadas que deseen operar mediante subsidios, concesiones u otros mecanismos fiscales.



Gestión activa y reactiva del transporte público urbano

Como se ha mencionado, según el marco teórico propuesto, las empresas privadas sólo invertirán en proyectos de transporte que les garanticen una tasa de ganancia alta y un periodo de retorno bajo. El Estado puede asegurar esta rentabilidad permitiendo la operación privada —específicamente, la gestión y operación— de ciertos componentes del transporte, en particular de los MT. Sin embargo, esto implica un gasto constante en sus finanzas pues, además de garantizar esta ganancia, también debe proporcionar la infraestructura necesaria para su funcionamiento: la IT. Además, hay un gasto administrativo que no se ha considerado, que es el costo de planificación y gestión de las rutas de transporte. Para llevar a cabo estas labores, la administración local debe contar con personal capacitado y herramientas específicas para su trabajo, entre otros requerimientos burocráticos que implican un costo relativamente alto para muchas administraciones locales de ciudades pequeñas y medias.

Una oficina municipal que tenga entre sus atribuciones la planificación de transporte puede definir las rutas y horarios, imponiéndolos a los operadores privados de los vehículos (generalmente empresas que han ganado una licitación, aunque, como se verá este no es siempre el caso). En este escenario, dichas empresas no se preocupan por el sentido económico de expandir la infraestructura de transporte, pues su rédito está asegurado.

Para el Estado, el transporte es un medio para expandirse a sí mismo, promover el desarrollo de la capacidad productiva y la reproducción de la población, lo que la beneficia con una mayor accesibilidad a servicios, equipamientos urbanos y otros soportes materiales de la ciudad. Sin embargo, cuando los gobiernos locales son incapaces de planificar y gestionar estas rutas debido a la falta de recursos u otras razones, estas tareas pasan a ser administradas por las mismas empresas privadas, que las comprenden dentro de una lógica económica: sólo operarán donde haya suficiente demanda para asegurar una tasa de retorno adecuada en un período razonable para su reproducción y crecimiento.

En razón de lo anterior, se pueden identificar dos grandes categorías de gestión del transporte: la activa, liderada en general por el Estado

a través de los gobiernos locales, que responde a un “sentido social”⁶ y opera en áreas donde no hay demanda que admita una lógica puramente económica, con los beneficios descritos, pero que también implica grandes costos para los gobiernos locales, lo que dificulta su implementación total; y una gestión reactiva, liderada por la iniciativa privada cuando ésta tiene la capacidad de planificar y administrar horarios y rutas, poco o nada regulados por las autoridades locales, impidiendo el acceso de cierto sector de la población a los beneficios descritos en la gestión activa.

Como se verá, las nociones de gestión activa y gestión reactiva, que se plantean en este artículo como instrumentos de análisis, las cuales abrevan de los planteamientos teóricos de la NSUF, son eficientes para aproximarse en un primer momento al problema del transporte público urbano. Antes de iniciar el análisis de casos particulares conviene aclarar de forma breve la distinción entre ambos conceptos.

Por un lado, la gestión activa se refiere a la planificación y ejecución de acciones anticipadas y proactivas por parte del Estado y los gobiernos locales para asegurar su propia reproducción y la de la clase dominante. En el contexto del transporte, la gestión activa implica establecer rutas de transporte y servicios que cubran de manera eficiente las necesidades de la población, incluso considerando áreas que podrían ser descuidadas por la lógica puramente económica.

En contraste, la gestión reactiva se refiere a las acciones tomadas por el capital privado en respuesta a una demanda existente. En lugar de planificar y anticipar las necesidades, la gestión reactiva responde a las circunstancias y oportunidades del mercado. En el contexto del transporte, esto significa que el capital privado establece rutas de transporte y servicios en función de la demanda actual percibida, sin necesariamente considerar aspectos sociales, territoriales o de desarrollo a largo plazo.

6 El entrecomillado es fundamental pues recuérdese que para los teóricos de la NSUF el Estado no es un actor filantrópico y monolítico sino un conjunto de procesos que, a través de un aparato burocrático, buscan de forma independiente consumir sus intereses de clase. En todo caso, el “sentido social” es poco más que un recurso discursivo que sirve para legitimar la expansión del capital.



El establecimiento de rutas de transporte por parte del capital privado en la periferia de la capital no puede considerarse como gestión activa, ya que sólo puede haber gestión activa cuando hay un plan de desarrollo o expansión territorial *ex ante*, en el cual se tenga contemplado tanto abastecer a la demanda esperada como a sectores de la población y del territorio que una lógica puramente económica dejaría de lado. Si el capital privado actúa en respuesta a una demanda existente, entonces está realizando una gestión reactiva. La gestión activa es una tarea natural del Estado y los gobiernos locales, pero no se condiciona a que haya un plan de planificación y gestión territorial; toda acción gubernamental en materia de transporte es activa. Es decir, si un gobierno no atiende una zona con demanda, su comportamiento sería similar al de la gestión reactiva del capital privado, pero con una diferencia fundamental: como quedó claro a través del recorrido teórico anterior, el Estado busca de forma activa establecer condiciones para su expansión y reproducción. En contraste, el capital privado actúa de forma reactiva, consumiendo las condiciones de su propia reproducción, incapaz de proveerse de sus propios medios de subsistencia, reactivo ante las acciones del Estado.

En los siguientes apartados se explorará con mayor detalle cada una de estas “contradicciones” a través de ejemplos concretos de gestión pública y privada del transporte público. Se realizará especial énfasis en el desarrollo específico de los conceptos de gestión activa y reactiva descritos en los párrafos anteriores.

Experiencias en la gestión del transporte público

Si bien existen casos de sistemas de transporte completamente gestionados por el Estado —piénsese en el caso soviético—, lo cierto es que estos son poco comunes y que tratarlos extensamente sólo resultaría en la tergiversación de los argumentos expuestos en la presente investigación. En el mismo sentido, son sumamente escasos los casos donde las empresas de transporte compiten libremente, sin regulación alguna, por hacerse de un nicho de mercado. Más aún, estos casos responden a contextos tan locales y específicos que ameritarían una investigación más bien etnográfica. Por lo anterior, el presente apartado rescata algunas experiencias específicas en donde son patentes las limitaciones tanto de

un modelo como de otro. Estas son analizadas desde los principios de la NSUF y en relación con las categorías de acción y reacción.

El caso mejor documentado de decaimiento del transporte público gestionado por el Estado es el de los Estados Unidos entre las décadas de 1960 y 1980, sobre el cual se escribe:

Public provision of urban transportation is, in theory, socially desirable. Rail and bus operations exhibit economies of traffic density that could lead to destructive competition in an unregulated market. Highways are traditionally perceived as public goods that require enormous capital and maintenance investments that the private sector is unlikely to finance. Improving the urban mobility of elderly and low-income citizens is an important social goal that should be addressed by government. But in their official capacity as regulators, service providers and investors, public officials have generally instituted policies that have led to inefficient and inequitable urban transportation. A case for privatising urban transport is developing because these actual government failures most likely outweigh potential market failure⁷ (Winston, 2000: 404).

A pesar de que el gobierno central estadounidense inició un programa de subsidios estatales para el transporte público —específicamente en autobuses y tranvías—, el cual llegó incluso a que el Congreso aprobara en la década de 1960 legislación que facilitara la compra por parte de

7 Traducción: La provisión pública del transporte urbano es, en teoría, socialmente deseable. Las operaciones de ferrocarril y autobuses muestran economías de densidad de tráfico que podrían llevar a una competencia destructiva en un mercado no regulado. Las autopistas se perciben tradicionalmente como bienes públicos que requieren enormes inversiones de capital y mantenimiento que es poco probable que financie el sector privado. Mejorar la movilidad urbana de ciudadanos de bajos ingresos y de edad avanzada es un objetivo social importante que debe ser abordado por el gobierno. Sin embargo, en su capacidad oficial como reguladores, proveedores de servicios e inversores, los funcionarios públicos han instituido políticas que han llevado a un transporte urbano ineficiente e inequitativo. Se está desarrollando un argumento para la privatización del transporte urbano debido a que estos fracasos gubernamentales reales probablemente superan a los posibles fallos de mercado.

los gobiernos de las ciudades para adquirir las empresas de MT, hacia mediados de 1980 muchas de estas mismas ciudades habían reducido la frecuencia de autobuses y trenes, y aumentado el precio real del pasaje en más de un 54% (Winston, 2000: 405-408).

Asimismo, el autor arguye que una de las causas que llevó al decaimiento del transporte público estadounidense fue su uso político, pues la red se expandió más allá de los límites que imponía la capacidad fiscal de las administraciones locales y, al mismo tiempo, se usó como moneda de cambio para establecer arreglos políticos con las organizaciones sindicales de base ligadas al transporte:

Thus, the subsidies that have become a fixture in urban transit largely accrue to powerful interests - higher wages to labour, including managers, operators and station agents, and higher profits to suppliers of transit capital. But a portion does go to keeping fares below cost and expanding service beyond what could be supported without subsidies⁸ (Winston, 2000: 413).

De ese modo, los grupos vecinales de medio y medio-alto ingreso, residentes de la ciudad central —una fuerza política históricamente fuerte en los Estados Unidos—, fueron los principales impulsores de los proyectos de transporte público, siendo ellos y no los grupos de menor ingreso quienes más se beneficiaron de su construcción. (Winston y Shirley, 1998; Evans, 1994).

Por otro lado, el desarrollo del transporte público en México durante el mismo periodo que transcurre entre la década de 1960 y de 1980 es, en muchos sentidos, contrario al caso estadounidense. Un momento de cambio sustantivo en la política de MT en la capital sucedió a inicios

8 Traducción: Así, los subsidios que se han convertido en una parte integral del transporte urbano en gran medida benefician a intereses poderosos, como salarios más altos para el trabajo, incluyendo gerentes, operadores y agentes de estaciones, y mayores ganancias para los proveedores de capital de transporte. Pero una porción se destina a mantener las tarifas por debajo del costo y expandir el servicio más allá de lo que podría ser sostenido sin subsidios.

del gobierno del presidente José López Portillo. Dicha política se caracterizó por su carácter ambivalente: mientras que el gobierno federal gestaba planes de ampliación y modernización de la red del Metro de la capital —completamente gestionado por el entonces Departamento del Distrito Federal (DDF)—, otro medio de transporte fundamental para la vida en la Ciudad de México se entregaba al libre mercado: los camiones urbanos (Navarro y Rodríguez, 1999).

Mientras que en los Estados Unidos los procesos de privatización de los años ochenta mejoraron en términos generales la calidad del servicio sin excluir de forma extraordinaria a la población de menor ingreso y manteniendo el sistema de subsidios estatales, en México la desregulación —o más bien, la incapacidad de mantener dentro del orden de las instituciones de transporte echeverristas— a los sectores de MT tipo camión urbano, fue un factor trascendental en la caída en la calidad de su servicio.

El mismo caso se recoge de la experiencia en Guadalajara, Jalisco. Las tasas de crecimiento de su zona metropolitana durante la década de 1980, tanto en extensión territorial como en cantidad de población a servir, más la inoperancia de una burocracia incapacitada para hacer frente a las contingencias naturales de la ciudad, provocaron que ningún plan ampliación de la red pública de MD se llevara a cabo de forma eficiente (Arellano Ríos, 2018: 15-17).

De lo anterior se deduce que la operación privada de los MT, aun cuando se lleva a cabo a través de concursos y regulaciones públicas, presenta problemas relacionados a la sobreposición de atribuciones; al carecer de un plan general de transporte, en no pocas ocasiones la coexistencia de dos rutas del este mismo o, incluso, de MD distintos resulta en la inviabilidad de determinados proyectos. En ese mismo sentido, una de las mayores deficiencias de la participación del sector privado en las tareas de gestión del transporte recae en su incapacidad de alinearlos a objetivos de política pública, aun cuando existan planes generales de transporte, o equivalente, su reforma implica renegociar con los operadores privados (Suárez Falcón *et al.*, 2015: 216-218).

Una de las medidas más empleadas por parte de las autoridades de movilidad y transporte locales es la implementación de subsidios, sean



sectorizados o generales. Si bien en primera instancia estos generan “beneficios sociales” al promover el uso de los MT para sectores de bajo ingreso, también conllevan riesgos importantes cuando los operadores son privados:

Las subvenciones tienen efectos en general progresivos, dado que benefician fundamentalmente a los estratos de renta más bajos. No obstante, todo este análisis presupone que el beneficiario último de la subvención es el consumidor final y que las mismas no se utilizan para financiar posibles ineficiencias. En este sentido, indican que mayores subvenciones pueden traducirse en mayores costes y en menor eficiencia productiva, con lo cual la subvención no sería un mecanismo redistributivo eficiente y podría tener incluso efectos contrarios a los deseados (Suárez Falcón *et al.*, 2015: 219).

Si bien no es el tema central de la presente sección, bien cabe señalar las principales deficiencias del sistema de subsidios a la operación de los MT.

Al no existir competencia —recuérdese que la operación de los MT es un monopolio natural— y generar parte de su rédito a través de subvenciones gubernamentales, las empresas privadas de transporte público carecen de incentivos para mejorar su operación; afectando directamente los procesos en que la CGT interviene. En ese mismo sentido, la distorsión del mercado generada por estas dos cualidades de la operación privada del transporte, el monopolio y los subsidios, puede conducir a la ineficiencia presupuestaria por parte de estas empresas; mala organización, gestión y pérdida de eficiencia administrativa.

Los subsidios al transporte público bien pueden entenderse en términos de acción- reacción, pues existe una voluntad política y presupuestaria por parte de la autoridad local para ampliar *de facto* el universo de usuarios (acción); sin embargo, materializado en un sistema de transporte concesionado en su fase operativa, y sin los mecanismos correctivos adecuados, genera efectos adversos para el conjunto de la formación social.

Por otro lado, a partir de la década de 1990, en respuesta al predominio liberal estadounidense, los países de Europa occidental empezaron a implementar un modelo mixto, conocido como partenariado público-privado. No obstante, la participación tanto de agentes públicos como privados no implica que estos actúen en igualdad de condiciones, pues como bien expresa Namblard (2001:15): “La primera utopía sería pensar que un partenariado público-privado es el equilibrio perfecto de la armonía lograda de los socios”. Cabe señalar que, si bien se les comprende bajo dicho término, las distintas relaciones que establecen gobiernos locales o nacionales con la iniciativa privada toma formas específicas, definidas por el marco legal y político, así como por las capacidades técnicas de los actores involucrados y las necesidades de transporte específicas de cada caso. En ese sentido, es inviable generalizar en torno al partenariado público-privado a través del estudio de casos concretos. Sin embargo, es posible aproximarnos al tema.

Toda vez que las asociaciones público-privadas son un arreglo entre ambos tipos de actores, serán las condiciones de su acuerdo lo que determine las cualidades de su gestión. Como se exploró en párrafos precedentes, el resultado de este arreglo se determina en parte por la capacidad de negociación de los gobiernos locales y la presión que puedan ejercer los actores privados, sea por su preponderancia económica, su carácter monopólico o por encontrarse legitimados mediante acuerdos o asociaciones con otros actores sociales.

Es una práctica común en México que las autoridades locales de municipios de tamaño medio sean incapaces de imponerse sobre los concesionarios de las rutas de transporte colectivo, que determinan en última instancia el trazo de las rutas y las empresas operarias. En ese sentido, si bien existe legitimación por parte del Estado, legalizada a través de la concesión y permisos de operación, lo cierto es que *de facto* se ha delegado la gestión de transporte a los agentes privados; lo que configura *grosso modo* una gestión de tipo reactivo.

En contraste, gobiernos locales fuertes y con capacidad de negociación pueden construir acuerdos benéficos con los actores privados, tal es el caso del modelo de gestión inaugurado en la Ciudad de México con la implementación del sistema BRT “Mexibús” se ha popularizado en



el resto del país, replicándose en distintas capitales estatales a través de vehículos y esquemas de gestión similares.

Aunque los casos que se retomaron durante el presente apartado quedan lejos de agotar el tema de las contradicciones entre la gestión pública y privada en MT —el cual es, por demás, inagotable—, bastan para establecer de forma clara las distintas maneras en que operan los principios de acción y reacción en la gestión del transporte público.

El caso de los grupos vecinales de medio y alto ingreso que constituyen una fuerza política capaz de interceder y modificar en los planes de desarrollo urbano y, específicamente, en los programas de ampliación de la red de MT constituyen un caso extraordinario para estudiar los principios de acción y reacción en la gestión del transporte público urbano. Según lo que se ha planteado, la gestión activa del transporte público puede ampliar el área de cobertura para beneficiar a los residentes de áreas desfavorecidas de las ciudades. Sin embargo, este tipo de gestión, al menos en principio, no queda exenta de ser afectada por alguna situación política coyuntural o extraordinaria; lo mismo con los planes de desarrollo urbano y regulaciones que influyen en el transporte en las ciudades. En el futuro, se deberían explorar casos en los que un organismo independiente del poder ejecutivo local se encargue de la gestión del transporte como una posible solución a la interferencia política en este ámbito; quizá esta exploración resulte en un ejemplo más claro de una gestión activa del transporte público.

Cuando se analiza el transporte público en términos de gestión activa o reactiva, es importante considerar la expansión de las ciudades y su organización interna. Esto se evidencia en las diferencias entre la organización de las ciudades estadounidenses y mexicanas en términos de ingreso. Durante las décadas de 1970 y 1980, las ciudades estadounidenses generaron una periferia tipo suburbio habitada por residentes de medio y medio alto ingreso, que podían adquirir vehículos propios y, a través de éste, obtener un estatus social elevado. Por otro lado, la periferia mexicana de esas mismas décadas fue autogestionada y autoconstruida, habitada por inmigrantes con ingresos bajos o muy bajos, que no podían adquirir vehículos y dependían completamente del transporte público. El crecimiento de las ciudades mexicanas no fue planificado ni

controlado, lo que dificultó la reacción de las burocracias hegemónicas del PRI ante del capital privado, el cual intervino y se consolidó tanto como el principal operador de las rutas de transporte en el norte y oriente de la capital como en un actor político preponderante.

De lo anterior queda claro que las nociones de acción y reacción en la gestión del transporte público no pueden definirse a través simplemente de identificar el nivel de participación del Estado, sino que requieren de entender las condiciones reales de operación del sistema. De esta manera, el estudio del transporte en tanto que componente para la reproducción social excede sus simples límites técnicos y se integra al análisis de las relaciones sociales en tanto que conjunto de agentes con intereses específicos.

Conclusiones

La escuela de sociología urbana iniciada por Lefebvre y Castells en la década de 1960, y continuada con un carácter estructuralista por Topalov y Pradilla en los años setenta y ochenta ofrece herramientas teóricas y conceptuales vigentes, que nos permiten entender los fenómenos urbanos de presente, así como problematizarlos de forma que nos indiquen nuevos caminos para la investigación. En este trabajo se utilizaron sus aportes teóricos al análisis de la gestión del transporte público. Para ello se desarrollaron las categorías de gestión activa y gestión reactiva con el objetivo de analizar, desde una perspectiva de la sociología marxista, su impacto en el territorio.

En la actualidad, cuando ciertos sectores promueven soluciones basadas en la adquisición de vehículos propios bajo el argumento de la sustentabilidad, es fundamental recordar los efectos que cada forma de gestión del transporte conlleva para la sociedad en su conjunto. Aunque el transporte público no está exento de problemas y limitaciones, en comparación con el modelo de transporte privatizado éste se consolida como la mejor y única opción viable a largo plazo, dado el contexto de la formación social actual del capitalismo. Por ello es necesario comprender los límites que tienen tanto la acción privada como la pública en el ámbito de la gestión.



Lo anterior cobra importancia al reconocer que la relación entre el Estado y los agentes privados ocurre en un espectro que en una serie de categorías cerradas. Como quedó claro al retomar el caso estadounidense, ciertos agentes dentro de la ciudad tienden a acumular poder suficiente para imponerse sobre decisiones técnicas tomadas por las autoridades locales, lo que *de facto* condiciona la eficacia de su propia reproducción. Sin embargo, la perenne incapacidad en el neoliberalismo de los gobiernos locales para financiar sus propios proyectos lleva, invariablemente, a la intervención de la iniciativa privada. El tipo de arreglo al que lleguen más la existencia de un marco institucional y regulatorio adecuado marca en ciertos casos la diferencia entre una gestión activa y reactiva.

Finalmente, queda pendiente por estudiar el papel que juega el servicio de transporte público irregular en las ciudades de México y Latinoamérica, la posición que toma el Estado al permitirles operar dentro de la ilegalidad y la oportunidad de negocio que encuentran en este nicho los agentes privados, aun cuando operen también en el sector formal.

El examinar los casos anteriores permite afirmar que la relación entre el sector público y el sector privado en la gestión de los medios de transporte es más compleja que lo que las nociones de “acción” y “reacción” proponían en un inicio. Se ha encontrado también que dichos conceptos son útiles para examinar la relación territorial que cada modo de gestión establece para el transporte público. Sin embargo, estos por sí solos, descontextualizados y sin una investigación pormenorizada no son suficientes para entender a cabalidad la complejidad que los problemas específicos presentan a los urbanistas o planificadores territoriales. Aunque se reconoce que tanto la gestión pública como la privada tienen ventajas e inconvenientes, se necesita el análisis de problemas específicos para hacer un uso efectivo de estos conceptos.

Bibliografía

- ARELLANO RÍOS, A. (2018). “El transporte público en Área Metropolitana de Guadalajara: Agenda, proyectos y “gatopardismo””. En *Revista Mexicana de Análisis Político y Administración Pública*, núm. 1 (2)., México: Universidad de Guanajuato.
- HIDALGO, Darío; LAURENS, Natalia; ORTIZ, Joaquín; SERRANO, Joan; JOLY, Marc; RENWICH Arnaud y BENBOW, Nick (2018). *Medidas de gestión de la demanda de transporte en ciudades de América Latina*. Corporación Andina de Fomento (CAF).
- PARDO CARLOS, Felipe Pardo; PINILLA PINEDA, Juan Felipe; VILLEGAS, Catalina; HURTADO, Adriana; WESSELS, Gregor; MORENO, Carlos A.; CALDERÓN, Patricia; DUARTE, Duarte (2018). *Creación y captura de valor para el desarrollo de proyectos de transporte*. Corporación Andina de Fomento (CAF).
- CALDERÓN, J. (1986). “Emilio Pradilla. Contribución a la crítica de la teoría urbana. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1984.”. En *Estudios Demográficos y Urbanos*, núm. 1 (3). Disponible en <https://doi.org/https://doi.org/10.24201/edu.v1i3.605>.
- CASTELLS, M. (1974). *La cuestión urbana*. España: Siglo XXI Editores.
- CASTELLS, M., y Godard, F. (1974). *Monopolville: l’enterprise, l’état, l’urbain*. Francia: Mouton.
- EVANS, D. (1994). “Policy and pork: the use of pork barrel projects to build policy coalitions in the House of Representatives”. En *American Journal of Political Science*, núm. 38. Estados Unidos: Midwest Political Science Association.
- GARZA, G. (2013). “Las condiciones generales de la producción en la teoría del capital”. En G. Garza, *Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción*. México: El Colegio de México.
- MARX, K. (1971). *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política (Grundrisse) 1857-1858, Vol. II*. México-España: Siglo XXI Editores.
- NAMBLARD, C. (2001). En favor de un enfoque pragmático del partenariado público-privado. En JY. Perrot y G. Chatelus, *Financiamiento*

- de infraestructuras y servicios colectivos. Francia: Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées.
- NAVARRO, B.; RODRÍGUEZ, J. (1999). El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX. México: UNAM.
- OCDE (2013). Better Regulation of Public-Private Partnerships for Transport Infrastructure. OCDE.
- PRADILLA, E. (1984). Contribución a la crítica de la “teoría urbana”. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- SUÁREZ FALCÓN, H., VERANO TACORONTE, D., y SOSA CABRERA, S. (2015). “El transporte público urbano y las políticas municipales y de gestión: Una reflexión a la luz de la situación en España”. En *Criterio Libre*, núm. 13 (22). Colombia: Universidad Libre de Colombia. Disponible en <https://doi.org/ISSN 1900-0642>.
- TOPALOV, C. (1979). La urbanización capitalista. Algunos elementos para su análisis. México: Edicol.
- ULLÁN DE LA ROSA, F. J. (2014). Sociología urbana: de Marx y Engels a las escuelas posmodernas. España: Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS).
- WINSTON, C. (2000). “Government Failure in Urban Transportation”. En *Fiscal Studies*, núm. 21(4), Inglaterra: Wiley-Blackwell.
- WINSTON, C., y SHIRLEY, C. (1998). *Alternate Route: Toward Efficient Urban Transportation*. Estados Unidos: Brookings Institution.

EL PROBLEMA SOCIAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO (ÓMNIBUS) EN MONTEVIDEO: UNA MIRADA CRÍTICA

Recibido: 10/05/2023

Aceptado: 15/08/2023

MARLY GONÇALVES DA SILVA¹

Resumen

El artículo discute la cuestión social del transporte público en América Latina a partir del caso del ómnibus de Montevideo, cuyo sistema pasó por un proceso de privatización el cual ha sido criticado por expertos y sus resultados han sido cuestionados por los usuarios. La finalidad es comprender la percepción de los usuarios con respecto a los problemas cotidianos del uso de este tipo de transporte público en comparación con el caso de Brasil. El artículo presenta resultados parciales del estudio comparativo entre ambos países.

1 Doctora en Ciencias Sociales por la Pontificia Universidad Católica de São Paulo (PUC-SP). Máster en Sociología por la Université Jules Verne-France. Especialista en Teoría Sociológica y Sociología de Brasil, graduada en Ciencias Sociales por la misma UFPA. Es profesora-investigadora de la Universidad Federal de Pará. Ha realizado prácticas pos-doctorales en el Instituto de Ciencias Antropológicas – Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (2021-2022) en el ámbito cual ha desarrollado la investigación sobre el transporte público en ómnibus en Montevideo, bajo una perspectiva comparativa a Brasil. Correo electrónico: marlysilva2020@uol.com.br ORCID: 0000-0002-5171-6055

Palabras clave: transporte público, derecho social, tarifa, privatización, ómnibus.

Abstract

The article discusses the social issue of public transport in Latin America based on the case of the Montevideo bus system, whose privatisation process has been criticised by experts and whose results have been questioned by users. The aim is to understand the perception of users with respect to the daily problems of using this type of public transport in comparison with the case of Brazil. The article presents partial results of the comparative study between the two countries.

Keywords: public transportation, social right, fare, privatisation, bus.

Introducción

En las metrópolis modernas florecen y se consolidan las experiencias de movilidad colectiva, conducidas por artefactos técnicos motorizados, que serán la forma dominante del sistema de transporte de pasajeros desde el paso del siglo XIX al XX. Históricamente, la modernización tecnológica de los medios de transporte de personas de larga distancia, como trenes, automóviles y autobuses, jugó un papel decisivo en los procesos de urbanización y expansión periférica de las ciudades antiguas más allá de sus fronteras tradicionales, constituyendo un fenómeno mundial completamente nuevo, definido por Lefebvre como sociedad urbanizada (Lefebvre, 1999).

La expansión urbana del antiguo núcleo metropolitano fue una tendencia a la que pocas ciudades se resistieron. Las metrópolis de Europa Occidental y Central —ciudades con más de 1 millón de habitantes— a finales del siglo XIX ya habían alcanzado las dimensiones que habrían tenido en el siglo XX, y por tanto requerían de las instituciones de servicios como el transporte público masivo y con ella la figura del “usuario del transporte público” y más tarde del “urbanismo”, término que entró en vigor a principios de 1900 (Hobsbawm, 2013). Para Hobsbawm, los sistemas de transporte masivo también fueron concebidos como agentes

de suburbanización “que es, como medio de redistribución de la población en el área de expansión de la metrópoli” (p. 146).

Este efecto expansionista del transporte público sobre el tejido urbano también se observa en metrópolis latinoamericanas como Río de Janeiro, entonces capital federal de Brasil, donde el transporte público por tranvías y trenes, introducido a fines del siglo XIX, “rompe la barrera que impedía la expansión urbana y mantenía la ciudad densa, con clases sociales y empresas, conviviendo en un mismo espacio urbano. Tranvías y trenes abrirán una red que conectará el centro con las zonas sur y norte donde crecen los suburbios de la ciudad” (De Paoli, 2013). Así, la modernización tecnológica del sistema de transporte urbano contribuirá al establecimiento de un cierto patrón de desarrollo urbano a partir del centro histórico, lo que presiona el servicio de transporte público dadas las grandes distancias establecidas entre el centro metropolitano y los distritos periféricos.

En Montevideo, capital de Uruguay, ciudad colonial y portuaria, el servicio de transporte público de pasajeros por ómnibus, al igual que las demás metrópolis de la región, ha atravesado diferentes momentos de modernización bajo la égida del Estado, lo que implica experiencias de cooperativismo, municipalización y privatización. El propósito de este trabajo es analizar los avances y límites de la prestación de este servicio a la población, desde el punto de vista de los usuarios.

Son múltiples las líneas de investigación que se abren en este complejo campo de la movilidad en la vida cotidiana y los sistemas de transporte de pasajeros. Entre estos, un tema que parece fundamental y llama a la reflexión y al debate, se refiere a la problemática social del transporte público en las ciudades y metrópolis latinoamericanas. Expresado de manera recurrente en la manifestación del descontento de los usuarios y trabajadores del sector, en los medios de comunicación, en las redes sociales, en las huelgas de conductores, en las protestas y revueltas contra los aumentos de tarifas, el hacinamiento de vehículos y los tiempos de espera y de viaje cada vez más largos para los itinerarios intraurbanos y metropolitanos. Al mismo tiempo, asistimos a la extraordinaria expansión del mercado de transporte individual en automóvil y

motocicleta, apalancado por el régimen tecnológico de las aplicaciones de entrega por *smartphones* y *Uber*.

Esta expansión trajo como una de sus consecuencias sociales el recrudecimiento de la violencia vial traducida en choque por latidos, heridos por caídas, mutilaciones corporales y muertes de conductores, pasajeros, peatones y animales por atropello, según el registro diario de la ocurrencia de estos accidentes por parte de los medios.² A un nivel más global, los efectos sociales aterradores del cambio climático afectarán el debate sobre el transporte público de pasajeros, ya que mejorar la prestación de este servicio, así como cambiar la matriz energética de los vehículos, se ve como una de las principales formas de reducir movilidad individual motorizada y consecuentemente embotellamientos y emisiones contaminantes. Siendo el transporte público por bus el modal dominante en las ciudades latinoamericanas, el llamado de estos cambios abre también un campo de disputas sobre las inversiones públicas que tales mejoras requieren, ya que en la región el servicio es prestado al Estado por empresas concesionarias. Existe una gran ola de privatizaciones de empresas de transporte público consideradas deficitarias, así como procesos de desregulación, consumados desde las décadas de los 80 y 90 en las metrópolis de la región, con excepción de Montevideo que tuvo lugar en 1973.³

En Brasil, desde hace diez años hay una confrontación política en el campo del transporte público. Por un lado, la presión de las concesionarias por subsidios y avances en la privatización del servicio de transporte ferroviario de pasajeros, y por otro, la lucha popular por la universalización del derecho al transporte público gratuito, como extensión del derecho a la movilidad urbana. Esta lucha denominada **Tarifa Cero** es

2 Según publicación de la Associação Paulista de Medicina-APM, en Brasil, el tercer país con más muertes en accidentes de tránsito en el mundo, solo detrás de India y China, en 2020, el 36% de los fallecidos en accidentes de tránsito eran motociclistas, otro 21% autos ocupantes y 16% peatones. Puede consultarse en: <https://www.apm.org.br/ultimas-noticias/brasil-e-o-terceiro-pais-com-mais-mortes-de-transito>

3 Para detalles sobre el proceso de privatización de las empresas de transporte público de pasajeros en América Latina, ver Figuera (2005).



liderada históricamente por el Movimento Passe Livre que impugna la concesión de más subvenciones públicas a las empresas concesionarias, ya que, con éstas, la tarifa sólo aumenta sin observarse beneficios para los usuarios.⁴

El choque entre estas dos fuerzas se intensificó por la revuelta popular de junio de 2013, desencadenada por el aumento de 20 céntimos en las tarifas de los autobuses en la ciudad de São Paulo. La lucha por el pase gratis desmiente el mito del transporte público. En octubre de 2019 estalló otra revuelta popular de gran envergadura, motivada por el anuncio de un aumento en la tarifa del metro, esta vez en Santiago de Chile. Ambas revueltas sacaron a la calle a miles de personas insatisfechas con el costo y la mala calidad del transporte público, lo que provocó una reorganización de las estructuras de poder del Estado.⁵

Debido a la relevancia del tema, este trabajo busca contribuir al debate a partir de una reflexión sobre los avances y límites de la prestación de este servicio en Montevideo, desde el punto de vista de los usuarios. Para ello recurrimos a estudios y publicaciones sobre la temática e incurrimos en el universo empírico de los viajes a través de la observación *flottante* en las terminales, entrevistas en profundidad y aplicación de cuestionarios a pasajeros que experimentan la rutina de los viajes urbanos en el servicio de transporte público de su ciudad. En total, se realizaron quince entrevistas con residentes uruguayos y brasileños. La investigación se llevó a cabo en Montevideo de septiembre a diciembre de 2021. Buscamos comprender la percepción que tienen los usuarios sobre los problemas vividos en el transporte diario, utilizando elementos de comparación entre Brasil y Uruguay.

4 Para una comprensión de este concepto de Tarifa Cero, ver (Gregori *et al.*, 2020, y Gonçalves da Silva, 2022).

5 Aguiar (2015, 2018) analiza estos enfrentamientos en la ciudad democrática como expresión del choque entre demofilia y demofobia.

Transporte urbano versus movilidad urbana: más allá de una inflexión semántica

Uruguay se ha destacado por la modernización del servicio de transporte de pasajeros por ómnibus, tanto en la gestión, regulación y fiscalización del servicio como en la política de otorgamiento de subsidios y gratificaciones. Además, fue uno de los primeros países de la región en instituir el subsidio para la adquisición de buses eléctricos “con miras a apoyar la transición a tecnología más eficiente y sustentable en el transporte público terrestre de pasajeros a nivel nacional” (Presidencia de Uruguay, Decreto 165/19). ¿Qué significa este cambio de lenguaje institucional, ya que su principal instrumento de planificación municipal ha pasado a denominarse Plan de Movilidad y ya no Plan de Transportes?⁶ Lo que hoy se denomina movilidad urbana, o el paradigma de la movilidad urbana sustentable, en contraposición al paradigma vial y su gramática propia, hasta hace poco era tratado bajo la rúbrica de transporte urbano, tanto en el campo técnico-científico como en el campo político-institucional y periodístico. En el conjunto diferenciado y complementario de artefactos técnicos y modales que operan en el campo del transporte urbano, el sistema de transporte colectivo en ómnibus se impone como el más universal de todos en las ciudades latinoamericanas. El mismo, en algunas metrópolis, aún se presenta como el único modal de transporte colectivo, como es el caso de Montevideo.

Este paso de una categoría a la otra, del transporte para la movilidad, resulta de un proceso que se inició hace dos décadas en Europa, más precisamente al final de los años ochenta, determinado por un movimiento conflictivo de fuerzas políticas que aun operan en el campo urbanístico. La crítica ecológica y la lucha anticontaminación de diferentes matices son herederas del movimiento de la contracultura de los años sesenta que tuvo como centro el ataque a las construcciones de centrales nucleares, a la polución industrial y al consumo exagerado de automóviles en las grandes ciudades y metrópolis, sobre todo en los Estados Unidos donde se produce el espectáculo del urbanismo viario, asentado en el sistema de

6 Ver: Intendencia municipal de Montevideo, 2010.



autopistas, destructor de paisajes, vistas, parques, comunidades, barrios, locales históricos y modos tradicionales de movilidad no-motorizadas o centradas en el transporte colectivo.

En verdad la triada temática automóvil-autopista-combustible fósil, que tiene en Los Ángeles su paradigma continental, se ha expandido por el mundo bajo la fórmula de “Los-angelizar a las ciudades”, instaurándose en un régimen global de reproducción ampliada de muerte de las ciudades, tal como fue definido por Jane Jacobs (1961) en su célebre libro *The death and life of great American cities*, y por Wolf von Eckardt (1975), quien acuñó el término *urbicidio* en el libro *A place to live: the crisis of the cities*, justamente para definir el modelo de urbanización rodoviario y automotivo norteamericano. En esta obra, Eckardt ya advertía acerca del problema de la contaminación vehicular y sus efectos para la salud colectiva de los ciudadanos. Afirmaba que el “peligro es que no sólo matamos a la ciudad, sino también asesinamos a las personas envenenando cada vez más el aire urbano con el letal monóxido de carbono” (p. 371).

La crítica a la quema de combustible fósil, que es la matriz energética del consumo automotor y de los transportes terrestres en general, se profundiza con el debate acerca del calentamiento global y los cambios climáticos, tema que ha ganado visibilidad en el ecologismo mundial de las últimas décadas. La dimensión planetaria del problema, que la ciencia atribuye a las acciones antrópicas, más específicamente económicas, y no a los procesos naturales, ha provocado una reacción por parte de científicos-negacionistas de institutos de investigación patrocinados por las grandes corporaciones, pues éstas percibieron amenaza a sus intereses por la presión de los movimientos ecológicos legitimados por el discurso científico y los resultados impresionantes que fueron alcanzados por la ciencia en este campo, por ejemplo la proyección de futuros escenarios de riesgo.

Este embate ha llevado a un segundo movimiento político: la captura de la crítica ecológica por las instituciones supranacionales y por los gobiernos neoliberales en el sentido de vaciarla de su contenido anticapitalista para, en su lugar, legitimar unas propuestas reformistas, consentidas y de alcance global, que conciliarán los intereses de clase del

capitalismo predatorio con las exigencias por cambios estructurales en el modo de producción y, de esta manera, aplacará a las amenazas al sistema económico y financiero traídas por la llamada crisis ambiental planetaria. En este campo de disputas, la estrategia de gobernabilidad neoliberal va a materializarse a través de algunos dispositivos técnico-conceptuales como es el caso del concepto de *sostenibilidad*, originalmente definido como *Ecodesarrollo*. Un concepto centrado en la idea de que los sistemas económicos, sociales y culturales deben moverse siguiendo el principio de la adaptación de la vida social a los cambios climáticos, de modo que se pueda evitar que se rompa el equilibrio termodinámico que asegura a la vida en el planeta.

Según esta lógica, lo sostenible debe ser, no sólo la economía, la agricultura y el desarrollo, sino también la ciudad y la movilidad urbana. Es decir, ya no se puede más pensar el sistema de transporte únicamente desde la óptica de su funcionalidad sectorial o de sus finalidades sociales y económicas por sí mismo. Ya no es suficiente transportar mercancías y gente de un lugar hacia el otro, es necesario que esta operación sea hecha de modo “limpio”, sin causar las externalidades negativas al medio ambiente que compiten de alguna manera para potencializar la amenaza del rompimiento con el equilibrio termodinámico que asegura la vida de todos en el planeta.

Pero resulta que el término “transporte público” está simbólicamente cargado de negatividades que se han acumulado a lo largo de su historia secular y que continúan teniendo una amplia propagación mediática (donde la violencia en el tráfico se convirtió en un espectáculo). De manera que se ha construido en el inconsciente colectivo una imagen del transporte urbano asociado, no solamente a su función utilitaria en el cotidiano de las ciudad, sino también a la violencia que trae sufrimiento social a las personas: accidentes fatales, muertes trágicas individuales y colectivas, pérdidas pesarasas, mutilaciones de los cuerpos, peleas, traumas, molestia y cansancio en la vida diaria; además de la presión y del alto costo de esta violencia sobre el sistema público de salud y del seguro social, como es el caso de Brasil. Además de eso, es una expresión que se remite directamente al artefacto técnico consumidor del combustible



fósil que es objeto de las críticas por sus nefastos efectos a los humanos y a la naturaleza.

En este sentido, siguiendo la gramática del paradigma de la sostenibilidad, lo que se llama de transporte urbano pasa a ser designado de “movilidad urbana”. Una expresión que evoca al mundo de los sujetos humanos, la movilidad como un atributo humano, o sea, se introduce la presencia de quien simplemente anda, marcha, camina a pie, pasea al aire libre, y no solamente el hombre plegado al mundo objetivado de las máquinas, de los artefactos, de la técnica moderna, de la circulación capitalista de mercancías y fuerzas de trabajo. Así que, si puedo ir caminando o en bici a determinado lugar, ¿Por qué ir en automóvil? Si yo puedo desplazarme en transporte colectivo, ¿por qué moverme en coche individual?

El uso del término movilidad sostenible asociado a otra noción construida en este siglo, *caminabilidad y ciudad caminable* (Speck, 2016), posee esta intención de valorar otras formas pretéritas y otros modos de circulación viaria en la ciudad que fueron rechazados por el triunfo del artefacto técnico-automotor, símbolo de la modernidad, superando la dependencia crónica que se ha establecido entre el ciudadano y el maquinismo móvil. Así que lo que se está proponiendo en la nueva retórica de los gobiernos con la transición al tranvía no es nada que vaya a solucionar los problemas más denunciados por los usuarios: el elevado precio del billete, el largo tiempo de viaje, la masificación en las horas pico, la reducción flota, falta de confort térmico, como veremos más adelante.

En el idioma francés, la idea de *movilidad urbana* que ha conducido a la política de movilidad europea, construida desde 1996 (Machado y Piccinini, 2018), supone la *mobilité* (movilidad) en contraste al *transport* (transporte) y evoca una capacidad propiamente humana de sujetos libres. Lo que reafirma la consagrada concepción liberal de la libertad. Lo que significa decir que hay en este desplazamiento semántico-conceptual una sutil preservación del ideal de libertad que desde siempre ha sido explotado en las seductoras piezas publicitaria de la industria automotriz. Piezas cada vez más sofisticadas y espectaculares gracias a la exploración de recursos artísticas-digitales y a la contratación millonaria de celebridades como niños/niñas símbolo de campañas de estrenos de

nuevos modelos de automóviles con sus marcas identitarias (de clase, generación, estatus, genero, etc.) renovando así la fijación en los automóviles consagrados en el cine norteamericano.

De este modo, la constatación hecha por Machado y Piccinini, de que “a partir de los años 90 (...) la movilidad se ha tornado un elemento clave para la reducción de las emisiones y las demás externalidades derivadas del transporte. Se cambia el paradigma de la movilidad: el automóvil es combatido y el transporte público se convierte en protagonista, una solución para los problemas urbanos” (2018: 77), expresa mucho más acerca de un campo de intenciones políticas definidas por países signatarios de tratados que decretan la obediencia al paradigma de la sostenibilidad para preservar una buena imagen frente a un mundo cada vez más asustado con las periódicas catástrofes ambientales, que una ruptura con la lógica del mercado del automóvil que promueve la reproducción incesante del consumo individualista a gran escala en la ciudad capitalista.

Por lo tanto, es una cuestión de orden ecológica —la destrucción de las condiciones de habitabilidad humana del planeta por fuerza de las acciones antrópicas de una economía devastadora— que lleva a un cuestionamiento de la matriz viaria dominante en las grandes ciudades y, por consiguiente, a un embate político entre el poder neoliberal, que promueve una renovación del modelo capitalista de transporte urbano, y las voces anticapitalistas, que rechazan tal modelo haciendo la crítica a la estrategia neoliberal de sostenibilidad, tenidas como somero reciclaje del mismo y un maquillaje verde⁷

7 Este debate sobre los efectos destructivos de la energía nuclear y otras matrices energéticas de las sociedades modernas se remonta a mayo de 1968 en la Francia insurgente, que luchaba con el problema de la energía nuclear, de la que dependía el país. Una obra que bien traduce esta discusión y que ha sido ampliamente traducida y difundida es el libro-entrevista “De la ecología a la autonomía” de Cornelius Castoriadis y Daniel Cohn-Bendit (1981), que reproduce su diálogo con los estudiantes. Una discusión actualizada de la catástrofe ambiental analizada desde la perspectiva de la racionalidad neoliberal puede encontrarse en la colección “Ecopolítica” (Passetti *et al.*, 2019).

Ese proceso de renovación capitalista involucra básicamente tres cambios en el sistema de transporte urbano: 1) la sustitución de la fuente energética del transporte motorizado (del combustible fósil a las dichas fuentes limpias y renovables) y la introducción del llamado coche/ómnibus eléctrico. El problema es que el coche eléctrico no resulta un problema ecológico, visto que hay el descarte de baterías al fin de su vida útil lo que implica en la generación de una nueva forma de contaminación por metales pesados más allá de presionar a los territorios de pueblos ancestrales que se mantienen preservados a pesar del devastador extractivismo de la minería a la caza del litio;⁸ 2) la diversificación de las modalidades de transporte colectivo, con énfasis en modelos tecnológicos más ecológicos, como el VLT (vehículos ferroviarios ligeros), que evita el consumo y el descarte de neumáticos y tiene una base constante de sustentabilidad (los ferrocarriles), lo que hace el sistema más económico en su manutención, y, por supuesto, trae mayor economía de los recursos de los gobiernos locales, como la manutención de vías públicas; 3) el incentivo al incremento intensivo del caminar y del uso de bici como medio de circulación social para ciudades y zonas urbanas de topografía plana, lo que exige una infraestructura de tríada menos pesada (senderos para bici-ciclovías-soporte o bastidores para bici) de lo que aquella exigida por el costoso sistema automóvil-aparcamientos-garaje, lo que requiere la apropiación de extensos terrenos de superficie que podrían ser destinados a viviendas sociales y extensas áreas subterráneas construidas con su efecto negativo para el drenaje de las aguas pluviales debido a la súper impermeabilización de los suelos y subsuelo, provocando las rutineras inundaciones, desastres y muertes.⁹

8 Hay revistas que han abordado este tema de los tranvías y el litio desde una perspectiva crítica. Por ejemplo, *La Diaria*, 2021; y artículos científicos que abordan la explotación del litio desde una perspectiva económica, de mercado. Por ejemplo, Escobar (2014) para el caso boliviano.

9 Para un análisis más profundo de estos modos alternativos, ver Gonçalves da Silva (2016) En esta tesis doctoral definiendo el *caminar* como estrategia de investigación etnográfica.

Específicamente, más en el campo de los derechos sociales, el “paradigma de la movilidad urbana sustentable” aún no deja claro su introducción en América Latina, en la medida en que no ha traído cambios estructurales efectivos que cumplan con los intereses más inmediatos de los pasajeros, como la universalización de los sistemas de integración de ómnibus y la gratuidad universal. Aunque el mayor problema enfrentado por las clases populares en el transporte público sea el problema de la tarifa, considerada por la mayoría como una tarifa de costo elevado en virtud del poder adquisitivo de las clases populares, lo que impone limitaciones a la libertad de moverse de estas clases y, por supuesto, en el disfrute universal del derecho a la ciudad, como lo veremos en los siguientes tópicos.

La centralidad del sistema de transporte por ómnibus bajo el régimen de concesión

Tanto en Uruguay como en Brasil, el transporte público en ómnibus es el principal medio de transporte colectivo en las capitales y en la mayoría de las ciudades, sea para el trabajo u otros destinos urbanos. La diferencia entre los dos países se encuentra en la manera de gestión de los sistemas de transporte colectivo, en el subsidio y en la tarifa. Mientras en Brasil, desde la constitución de 1988, el transporte público es responsabilidad del ayuntamiento, que debe prestar el servicio directamente o a través de empresas concesionarias, en Uruguay el servicio recién ha sido desmunicipalizado, pasando a ser prestado por empresas y cooperativas de conductores propietarios de flotas, sometidas a la gestión municipal que organiza la política de prestación del servicio de transporte urbano. Por lo tanto, la prestación del servicio de transporte en ómnibus pasa por un proceso de privatización a través de las cooperativas propietarias de la flota, convirtiéndose en régimen similar a lo que ocurre en Brasil, en el cual la flota de ómnibus es de propiedad de las empresas privadas.

Según el estudio realizado por Martí (2019) fue en el año de 1947 que se dio la creación de la Administración de Transportes Colectivos de Montevideo (AMDET), partiendo de la compra, por parte del gobierno municipal, de la Sociedad Comercial de Montevideo, empresa británica que hasta el entonces explotaba al sistema de transporte en tranvías. El



objetivo de la AMDET era sustituir a los tranvías por ómnibus.¹⁰ Este proceso de sustitución se dio a lo largo de los años 50, pero la AMDET fue acumulando problemas, como la hipertrofia burocrática, *la mala calidad de los servicios y una gestión deficitaria, que resultaron en una crisis, al fin de los años 60* (p. 96).

El golpe de Estado de 1973 aceleró el proceso de desmunicipalización y subcontratación/privatización de los servicios prestados por la AMDET, por medio de la cooperativización. En una resolución de 1974, el Ayuntamiento Municipal de Montevideo declara:

seu propósito de encorajar a exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros atualmente a cargo da AMDET, em **regime de concessão** de *serviços públicos*, sob a forma cooperativa (Cooperativa Laboral de Transporte Coletivo) e com a utilização do pessoal e dos bens atualmente à disposição da Administração Municipal, dando preferência aos próprios funcionários (Martí, 2019: 99).

Al comparar los resultados del proceso con relación a los objetivos declarados por las autoridades al lanzar el programa, el autor concluye que

Sin embargo, y a pesar de lo que se sostuvo en la época, la privatización no implicó una mejora del servicio ni de los precios del mismo. Por el contrario, el costo del boleto del transporte público montevideano no paró de aumentar en términos reales, pasó de \$ 11,80 en 1975 a \$12,88 en 1977. Y ya no se podía hacer a AMDET responsable de dicha alza (p. 102, las cursivas son mías).

10 Varios estudios muestran que este proceso de sustitución del transporte ferroviario por el transporte carretero en las ciudades latinoamericanas fue generalizado. Proviene del poder económico de la industria automotriz estadounidense ejercido desde fines de la década de 1950, asociado a los intereses de las élites y los gobiernos nacionales. En Brasil, este proceso duró hasta hace poco tiempo, como consta en el caso del municipio de Araraquara en el interior de São Paulo, en 1999. Ver a Borchers y Figueroa-Ferreira, (2022).

Para el autor el proceso de desmunicipalización de los servicios prestados por la AMDET se dio en el contexto de reforma del aparato estatal y de políticas neoliberales, o “reformas de mercado”, implementadas por el régimen militar a partir del golpe de Estado de junio de 1973. Sin embargo, como señala, aún con la redemocratización del país, el proceso no se revirtió:

con el retorno de la democracia no se escucharon voces reclamando revertir esta medida. Probablemente la evaluación que se hacía de la mala gestión y el déficit generado por el ente a lo largo de su historia determinó que nadie reclamara su reapertura y que, a partir de la desmunicipalización de AMDET, el Estado ya no brindara el servicio de transporte. Aunque la participación del Estado sea a nivel departamental o nacional, continuó bajo la forma de otorgamiento de subsidios (p. 105).

Otra conclusión es que contrario a los principios del cooperativismo, experiencia en la que Uruguay tiene una amplia tradición y reconocimiento entre los países vecinos y en otros continentes, la participación de los trabajadores fue marginal en el proceso, lo que sugiere que hubo una instrumentalización política de la forma cooperativa por parte del gobierno militar.

[...] la participación de los trabajadores en la desmunicipalización fue bastante marginal. El análisis muestra que la cooperativización responde más a una utilización política por parte las autoridades municipales para reformar el Estado que a una política de fomento del cooperativismo. Más que formar parte de una política pública interesada en el fomento del cooperativismo, se trata de acciones aisladas que impulsan la formación de cooperativas con el objetivo de solucionar un problema tercerizando en cooperativas actividades antes desarrolladas por el Estado. Fruto de este origen tan peculiar, los propios trabajadores de las cooperativas rara vez asumieron verdaderamente la gestión de la empresa y siempre se sintieron que eran organismos para estatales (p. 105).

El meticuloso estudio de Martí ha demostrado que la experiencia de municipalización de los servicios de transporte colectivo en Montevideo a través de la AMDET no tuvo continuidad tras la extinción de ella en 1975, y que la participación del Estado en este sector, hoy, se da en forma de concesión de subsidios.¹¹

En los últimos años se han introducido en el sistema una serie de innovaciones tecnológicas con vistas a una mayor eficiencia en el servicio: adopción del abono digital, diversificación de los puntos de compra y recarga de billetes, creación de aplicaciones para *smartphones*, dinero en el autobús y la figura del conductor ha quedado obsoleta. Más recientemente, se adoptó la compra de boletos con tarjeta de crédito. Se aprobó en 2019 una Resolución para adopción de un nuevo padrón de ómnibus para los nuevos vehículos a ingresar en el sistema, que debería presentar mejoras en materia de accesibilidad, confort y rendimiento energético, incluso el piso bajo sin escalones, aire acondicionado, motores híbrido o eléctricos;¹² en aquel año, la flota empezó a ser renovada gradualmente, conforme estos nuevos requisitos.

De hecho, en el trabajo de campo realizado en 2021 (viajes y visitas a las terminales de integración), se pudo comprobar estas mejoras. Sin embargo, sus resultados son cuestionados por los usuarios que realizan viajes diarios a diferentes destinos de la ciudad. Según el *Sistema de Transporte Metropolitano (STM)*, implementado en 2010 para mejorar la política de gestión y regulación del servicio, existen cuatro cooperativas

11 Es esta movilidad que revela en detalles el documento de la Intendencia de Montevideo/Departamento de movilidad/División Transporte intitulado “Informe sobre tarifas y subsidios a usuarios del sistema de transporte público de pasajeros de Montevideo” (Márquez, 2020). A continuación, reproducimos algunos datos presentados en este documento: el transporte público de pasajeros en Montevideo se sumó el 2019 en 1 millón de pasajeros, así distribuido: 650 mil usuarios corrientes, 250 mil estudiantes, 71 mil jubilados y 62 mil otros. El sistema es beneficiado por diferentes tipos de subsidios: subsidios a los jubilados y pensionistas: reducción en la tarifa, para mujeres a partir de los 55 años y hombre a partir de los 60 años—beneficia 70 mil personas.

12 La introducción de los vehículos eléctricos, la gran noticia del momento en el sistema de transporte urbano ha provocado un debate público donde los intereses económicos y las agendas ecologistas chocan debido a la llamada crisis climática.

de transporte de pasajeros y están en operación 1528 buses, 145 líneas y 4718 paradas. Se realizaron varias innovaciones tecnológicas, como el pago a través del pase digital, que hoy representa el 97% de los boletos vendidos, reduciendo significativamente los pagos en efectivo, lo que agiliza el proceso de movimiento de pasajeros. Hay varios puntos de compra y recarga de la tarjeta repartidos por la ciudad.

El propio lenguaje se renueva ya que las instituciones gestoras de los servicios introducen en los documentos y comunicaciones oficiales el concepto operativo de “movilidad urbana”, o “movilidad urbana sostenible”, para referirse al conjunto de operaciones y modos a través de los cuales operan los viajes y desplazamientos en general para los habitantes de la ciudad y para los usuarios del sistema, además de transmitir una idea de eficacia en la prestación del servicio asociada a preocupaciones morales como la limpieza de la ciudad eliminando la suciedad que produce el sistema (como el aire y contaminación acústica) destinados a preservar la vida en la ciudad y en el planeta, como ya se ha visto. Tales operaciones que persiguen una eficacia simbólica son reproducidas mundialmente por empresas y gobiernos como estrategias para enfrentar las presiones ejercidas por expertos, movimientos ecologistas, anticapitalistas, anarquistas.

Entrada viaria en la ciudad de Montevideo: una observación participante

La “entrada” en el cotidiano de la movilidad de una ciudad, para investigadores urbanos no se hace desde el viaje del aeropuerto hacia el Centro, sino desde una cierta vivencia en los lugares de estadía, generalmente en el Centro o el Centro expandido. Un simple viaje de taxi aeropuerto-centro, sin el registro de episodios a menudo descritos en los medios como los embotellamientos y accidentes, no es relevante. Todavía, el hecho de que el viajero tenga la posibilidad de elegir para adentrarse a la ciudad por la autopista que la bordea o por el circuito interno de avenidas, intersecciones y tráfico más intensos, o aún tener a su disposición el acceso rápido a líneas de ómnibus con vehículos cómodos para llegar al Centro, es una singularidad que deja el extranjero en buen estado de ánimo. Al fin y al cabo, poder elegir entre adentrarse a la ciudad por el



interior o por el borde, de automóvil o transporte público, sin duda, da a quien llega una buena impresión del sistema de movilidad en la ciudad y, por consiguiente, crea una expectativa positiva sobre circulación. Eso favorece aún más el interés en conocer la ciudad, sobre todo si consideramos que el cotidiano es tomado de sobresalto por narrativas mediáticas sensacionalistas, difundidas por diferentes redes sociales bajo la rúbrica de “caos urbano”, permeadas por el embotellamiento, por agresiones entre los conductores, por accidentes y muertes violentas en el tráfico, y seguramente por cargar en el cuerpo la memoria del cansancio provocado por la rutina del tráfico pesado. Si se vive en unas de las grandes metrópolis de la región se hace el tradicional recorrido barrio-centro-barrio todos los días.

La posibilidad de elección, por lo tanto, se presenta como una marca distintiva de la movilidad montevideana para quienes acceden a la ciudad por su principal aeropuerto. El transporte público proporciona la elección de ruta, tal como el beneficio de los costos, para aquel viajero con bajos recursos y poco equipaje. Y para aquel pasajero que desea aprovechar el paisaje que se presenta en el recorrido, el viaje en ómnibus le proporciona una experiencia mejor que en coche, pues, en este, a lo largo del recorrido se tiene la visibilidad a menudo borrosa por la circulación constante de vehículos grandes y de mayor velocidad.

En este sentido, podríamos decir que el fenómeno de la movilidad en Montevideo, que marca esta distintiva de acceso al Centro por parte de quienes llega a la ciudad, nos conlleva a pensar en los desdoblamientos de la experiencia en el uso del transporte público, desde una mirada comparativa, pensando en su movilidad diaria y relacionándola a otras ciudades latinoamericanas.

Al adentrarse en el universo de la movilidad en Montevideo, yendo por la “entrada” que va por el Centro, se permite descubrir cosas que la ciudad proporciona únicamente para aquellos que viven, frecuentan o trabaja en el Centro de la ciudad. La señalización del tráfico para el peatón, el ritmo de *caminabilidad* del peatón, la velocidad de los vehículos, los puntos de ómnibus, la circulación de ciclistas, el estado de preservación de las aceras, los pisos y rampas para los usuarios de sillas de ruedas, la demarcación de las entradas y salidas de las gasolineras, la

arborización y el cableado eléctrico subterráneo, son equipamientos y situaciones que integran el campo de la movilidad viaria en la ciudad o que en ella intervienen y que nos habla mucho a cerca de las diferencias que marcan el cotidiano urbano de ciudades de Brasil y Uruguay, como Montevideo, Belém, Niterói, Curitiba, São Paulo, Brasilia, entre otras.

Tratándose de Belém, donde vivo, existe por lo menos dos puntos de acercamiento posibles con fines de estudios comparativos entre ciudades latinoamericanas. Uno de orden histórico y el otro de orden demográfico. Ambos con ciudades coloniales que cargan una historia de construcción, demolición y renovaciones de las estructuras urbanas, arquitectónicas, paisajistas, a partir de sus edificaciones fundadoras, según el modelo español y el modelo portugués. Montevideo con su patrimonio y sus memorias bien preservadas, en comparación a una Belém marcada por un paisaje en ruinas, producidas por un incesante y violento proceso de demolición a partir de los gobiernos de la dictadura civil-militar de los años 1964-1985. Ambas comparten en sus sitios y territorios un contingente poblacional inferior a 2 millones de habitantes. Es decir, son ciudades en las que, según algunos urbanistas, el tradicional sistema de transporte en ómnibus logra atender satisfactoriamente a la demanda de los residentes.

Por otro lado, las cosas empiezan a complicarse, exigiendo la implementación de otras modalidades de transporte en masa como metro, BRT (ómnibus con vías exclusivas), VLT e infraestructuras viarias ajustadas a las nuevas modalidades. Tanto en Montevideo como en la mayoría de las capitales brasileñas, el transporte en ómnibus es la principal modalidad de transporte urbano de pasajeros. La diferencia reside en el sistema de gestión, en la operatividad, en la calidad de la prestación del servicio y en las sociabilidades establecidas entre la gente, lo que nítidamente es informado por la cultura y por los valores que están vigentes en cada lugar.

Una primera situación que nos llamó la atención fue la condición de movilidad del peatón en el tráfico, una condición que antecede a la del pasajero, y que responde por el desplazamiento entre la vivienda y el punto de ómnibus. En este recorrido se constata que la condición del peatón es mucho mejor en términos de infraestructura viaria (aceras y rampas de acceso mantenidas en buenas condiciones de preservación)

y señalización vial de pasillos peatonales, que por lo tanto da mayor seguridad y estimula a la *caminabilidad*.

La diferencia también se percibe en cuanto a la visibilidad social y con respeto a los peatones por parte de los conductores. Lo que en Brasil constituye un factor de frecuentes reclamaciones y denuncias por parte de los peatones, sea por los aparcamientos abusivos de vehículos en las aceras, impidiendo la libre circulación peatonal, sea por la impaciencia de los conductores que no esperan que se complete el tiempo que el peatón necesita para cruzar la vía, el que está determinado por los semáforos, lo que ha sobrellevado a atropellos y muertes.

En algunas ciudades de Brasil, esta situación demandante produce una relación de desconfianza del peatón con relación al conductor, de modo que el primero evita cruzar la calle mismo cuando el semáforo indica que se puede hacerlo. Así que es muy común en Brasil el registro de peatones que esperan el semáforo verde para el paso del vehículo y solamente cruzan cuando la señal esta nuevamente abierta al peatón. Y así siendo, el peatón tiene seguridad de que habrá tiempo suficiente para que cruce la calle en la expectativa de que los vehículos no van a avanzar su respectivo semáforo antes que cambie. Esta situación de inseguridad es incrementada en caso de los semáforos que no poseen el registro del tiempo, porque en este caso el peatón no sabe si el tiempo de traslado está o no cerca del fin. Así que, en caso de duda, el peatón renuncia al derecho de cruzar la vía, lo que le garantiza la ley, y espera que el tiempo se complete y la señal libere el cruce para el vehículo.

Se impone acá lo que Werneck (2020) define como la *ley de tráfico* en conflicto con la *ley del tráfico*, es decir, las practicas situadas y efectivas de los actores sociales en el tráfico en contra partida a las normas oficiales que le ordenan. Para Da Matta (2010), en Brasil el espacio público de la calle reproduce el poder de los dominantes sobre los dominados, donde se establece una nítida distinción social entre superiores y subalternos, estando el peatón permanentemente en esta condición de inferioridad, luego, sometido a los caprichos de los conductores. En este sentido, podríamos decir que, en algunas partes la cultura brasileña de movilidad viaria o la cultura del tráfico, se aplica una especie de ley del más fuerte, y la posición del conductor se reviste por el “certo fetiche

que estar no volante produz, mostrando-se ligado à sensação de ter o controle, de ser dono de seu próprio destino”¹³ (p. 155).

En la relación establecida entre conductores, peatones y ciclistas, estos últimos son invisibilizados y menospreciados, porque las normas de tráfico que les protege formalmente, no ofrecen las condiciones objetivas que materialicen esta protección. Por ejemplo, a diferencia de Montevideo, son raras las grandes ciudades en Brasil, excepto las capitales, donde existe un semáforo direccionado al peatón. El sistema de señalización es estructurado para servir exclusivamente al tráfico de vehículos y no al tráfico de peatones, por lo que estos están mucho más expuestos a la violencia de los accidentes, atropellos y muertes. Lo mismo podemos decir con relación a los ciclistas.

Los barrios montevideanos por donde circulan los ómnibus según sus usuarios

Siendo el transporte por ómnibus un servicio de utilidad pública, usado por pasajeros de diferentes clases sociales, habitantes del centro y la periferia, uno de los desafíos metodológicos para abordar la cuestión social del transporte público en las grandes ciudades consiste exactamente en como demarcar e identificar a los espacios que deben ser observados, desde la perspectiva de los territorios de circulación cotidiana, según criterios que no sea someramente formales.

Filardo *et al.* (2019) al definir una metodología para investigar la cuestión de la segregación socioespacial en Montevideo, llegó a una estrategia denominada de *cartografías topológicas*, que permiten identificar una ordenación y una jerarquización simbólica de los espacios en función de los barrios para diferentes posiciones en la estructura social, en la cual los propios residentes distinguen límites y fronteras en el espacio físico, así como las formas que trasciende y abarcan el plan simbólico.

Existen barrios referidos en literatura como servicio de transporte precarizado, como *Piedras Blancas* y *Nuevo Paris*, son barrios concebi-

13 “determinado fetiche que estar detrás del volante produce, mostrándose relacionado a la sensación de tener el control, de ser dueño de su propio destino”.

dos por los residentes como “lejanos” y que se encuentran a “trasmano”, difíciles de llegar. Según Filardo *et al.* (2019) es en los barrios que integran el llamado “conglomerado periférico, ubicados sobre la periferia de la ciudad que se identifica la problemática de la movilidad, generada por el transporte y que refuerza la distancia para transformarse en distancia social”. Integran el conglomerado periférico de Montevideo los siguientes barrios: *Sayago, Peñarol, Nuevo París, Piedras Blancas y Melilla*.

En esa investigación, la cuestión del transporte de pasajeros aparece desde la percepción de diferentes grupos sociales acerca de los servicios públicos. Para los autores, los “grupos medios describen una ciudad dividida en términos de servicios, transporte, espacios públicos, recursos y gestión municipal”:

Hay barrios caracterizados por la frecuencia y diversidad de líneas de ómnibus; posibilidades de acceso y uso de bienes públicos, lo que genera cercanía, movilidad, seguridad y ejercicio de derechos. Por el contrario, otros barrios son caracterizados por la carencia de estos recursos y generan circuitos restringidos, movilidad reducida y escaso margen para el uso de la ciudad. Hay barrios caros en los que la gente se mueve en autos y en los cuales residen habitantes que incorporan actitudes estigmatizantes hacia quienes no son de allí (Filardo *et al.*, 2019).

Otros estudios también señalan situaciones de precariedad en la movilidad y acceso al transporte público que se viven en el día a día de los vecinos de barrios populares, desde la mayor distancia que hay que recorrer entre el domicilio y la parada del autobús hasta la ausencia prevista de líneas de autobús en un entorno alejado. Antes bien existen vías para garantizar el acceso privado exclusivo en coche (Rossal *et al.*, 2020), fenómeno que describe claramente una de las formas abusivas en que se produce la subsunción de la movilidad urbana de los pobres a los intereses de las clases dominantes en el ámbito local, es decir, no se trata sólo de determinaciones externas de la lógica de la acumulación capitalista en el espacio urbano, sino de la complicidad entre estos poderes.

Estas estrategias de segregación y la desigualdad socioespacial que se impone en la prestación de los servicios de transporte público mon-

tevideano, presentada en la escena por la cartografía topológica trazada desde la narrativa de los propios residentes de la ciudad, no es novedad o excepción. Al revés, ella confirma un padrón dominante en las ciudades latinoamericanas ya antes observado en innumerables investigaciones en el campo de las ciencias sociales; los barrios populares y las ocupaciones y los asentamientos dichos irregulares disponen de una infraestructura viaria y de servicios de movilidad urbana muy precarizados, esto cuando no son inexistentes, siguiendo la misma lógica de las viviendas y de los otros equipamientos urbanos de uso colectivo.

Hay una relación directa entre vivienda y transporte público en lo que se refiere a su precarización. Y en donde estos servicios existen, carecen de manutención, llegando al límite del abandono e incluso de su extinción. Siguiendo una lógica de retroceso de los accesos, en contra de lo que ocurre en el centro de la ciudad, uno de los casos emblemáticos en Brasil es el teleférico de la favela *Morro do Alemão*. Construido en el contexto de las obras viarias del Mundial de fútbol (2014), luego fue abandonado y hoy ha tenido sus instalaciones apropiadas por la UPP.¹⁴

Como he señalado en este y en diversos otros estudios, la movilidad reducida, precarizada constituye una de las mayores barreras sociales de clase con respecto al acceso y uso de la ciudad. Una barrera segregacionista que determina quienes pueden acceder al centro y a los lugares lejanos de sus residencias, y quienes no pueden. Pero esta no es la única consecuencia de esta movilidad reducida y precarizada: sino que ella conlleva el cotidiano de los residentes, y sobre todo para el contingente de la clase trabajadora que lleva a cabo el recorrido barrio-centro/centro-barrio, una sobrecarga de cansancio y estrés, un robo diario del tiempo de cada uno y del conjunto de residentes, el tiempo gasto, y el tiempo de circulación de un local hacia el otro para el cual se destinan.

14 Unidad de la Policía Pacificadora, institución creada por la Política de Seguridad Pública del estado de Rio de Janeiro para implementar la ocupación territorial y el control militarizado de las “Favelas” cariocas (gentilicio de Rio de Janeiro). La concepción equivocada de la “seguridad pública” y los efectos desastrosos de esta política son objeto de análisis por la socióloga Marielle Franco, brutalmente asesinada en marzo de 2018, en la misma ciudad (Franco, 2018).

El punto de vista de los usuarios del servicio de autobuses: brasileños y uruguayos residentes en Montevideo

Durante nuestra estadía en Montevideo, hablamos con decenas de pasajeros de buses en las paradas, en las terminales, en los vehículos. Desde hace varios años vengo investigando sobre los torniquetes de los autobuses brasileños, recopilando información y testimonios en varias ciudades para preparar un libro que explique a la sociedad el significado de este dispositivo. Fueron conversaciones rápidas, debido a que los informantes estaban en movimiento, se programaron entrevistas más largas y se realizaron durante el descanso de la jornada laboral de los trabajadores o al final de la jornada. Otras se realizaron en espacios públicos como plazas, parques, quioscos, cafeterías, librerías.

Fernanda es brasileña, negra, tiene 45 años, vive hace 21 años en Montevideo y tiene una hija de 25 años nacida en la ciudad. Actualmente reside en el Centro y trabaja como asistente en diferentes barrios de clase media y alta; su rutina de viajes es ir y volver desde casa hacia el trabajo en ómnibus. La hija, estudiante, también es usuaria del transporte público. A lo largo de la entrevista, Fernanda va hablando acerca de las diferencias que considera singulares en el sistema de transporte en ómnibus de Brasil y de Montevideo. Los torniquetes en ómnibus, la velocidad, el respeto a la parada obligatoria en el punto de embarque, sobre tener dos opciones para bajar del vehículo, la cordialidad de los conductores para con los pasajeros y las pasajeras. Ella señala que la ausencia de torniquetes en los ómnibus ha sido una diferencia sentida de pronto cuando llegó a Montevideo, pues la *catraca* siempre le incomodó mucho en Brasil, no sólo por el incómodo del obstáculo físico, sino por crear situaciones de vergüenza para los usuarios.

Me acuerdo del torniquete en mi adolescencia, de pasar por debajo de él, de saltarlo o a veces de subir por la puerta de atrás... porque a veces la persona no tenía el dinero o porque pasaba cualquier cosa, yo qué sé el motivo, y el billettero decía algo como: 'si quieres tú que pases por debajo del torniquete' (traducción propia).

Fernanda, destaca aún el trato respetoso de los conductores cooperativos para con los pasajeros y entre los propios pasajeros; el respeto a la velocidad permitida en la vía que uno está y el cumplir con las reglas generales que organizan el funcionamiento del servicio, en comparación con su experiencia en Brasil. Sobre Brasil, Fernanda relata que los conductores, a menudo, infringen a las normas cuando no paran en el punto obligatorio, abusan de la velocidad y no tratan a los usuarios con la debida educación. Pero al mismo paso, ella reconoce que este “infringir las normas” tiene su lado positivo cuando, por ejemplo, el conductor acata a un pedido de un pasajero que pide para bajar más cerca de su destino, cosa muy difícil de suceder en Montevideo.

Acá también es permitido bajar por la puerta delantera, obviamente que en horario pico nos piden que bajemos por la trasera. Así que es todo eso, esta confianza y este respeto, de un pasajero que toca el otro y le pide “perdona”, si pasa a sentarse pide permiso, en Brasil no. (traducción propia)

Fernanda relata que no todo es color rosa en Montevideo. Hace unos 10 años ella vivó una situación muy vergonzosa de prejuicio racial en el interior del ómnibus de la línea 128, *Paso de la Arena*, que iba en el sentido centro-barrio. Sorprendida y en choque con el acto racista, ella tuvo una “reacción dura”, como ella misma define, llegando a golpear a la agresora. Según su relato, la agresión se desdobló en una discusión intensa entre las dos. El conductor paró el vehículo y se le pidió a ella que bajara, amenazando incluso llamar a la policía para ponerla fuera del vehículo en caso de que no acatará su orden. Indignada, ella reaccionó con firmeza a la actitud del conductor y lo confrontó. Todo más tranquilo, y con los ánimos calmados, el conductor siguió el viaje, como relata ella en la reconstrucción del suceso:

‘¿Qué lo vamos ahora mismo —dijo ella al conductor— pues yo haré una denuncia [a la policía] en contra de la señora por discriminación, yo estoy acá sufriendo prejuicio!’. Se hizo un silencio absoluto, todos se quedaron callados, el ómnibus se quedó ahí, parado como 5 o 10 mi-

nutos; después, se tranquilizó la cosa y seguimos el viaje como si nada hubiera pasado. De este ómnibus tuve que bajar, pues bajé por delante y pasé justo enfrente de la señora, esta que me hizo la agresión, ella me amenazó, hizo como [gesto] de que iba a darme un bofetón... (Fernanda, Montevideo, 03 de nov. 2021).

Fernanda recuerda que en este día había salido a buscar trabajo y ya regresaba a casa cuando todo eso pasó. En el ómnibus, ella recuerda que estaba sentada al lado de una amiga; ellas hablaban, cuando de la nada escucharon la voz de una señora sentada en el banco frente al suyo, diciendo: “*Ay porque los negros suben en el ómnibus y están sucios, negros de mierda...*” (Fernanda, 2021). Impactada por la expresión, miró en dirección a la mujer y percibió que ella le demostraba una nítida molestia por su presencia. Fue entonces que reaccionó, como ya mencioné, y luego fue advertida por el conductor. Mientras los hechos se desarrollaban entre ella, la mujer y el conductor, los otros pasajeros permanecían callados, comportamiento que le llamó la atención y que ella lo define como indiferencia a la agresión verbal que ha sufrido.

Fernanda añade que esa no fue la primera vez que percibió una acción racista en su contra en los espacios público de Montevideo. Otro episodio ya había pasado en un punto de ómnibus. Mientras ella esperaba el vehículo, junto a otras personas, un niño pasó por ella y señalaba en su dirección diciendo en voz alta a su madre: “¡mamá, una mujer negra!” Y Fernanda percibió que la madre del niño le miró un poco avergonzada pero no llegó a pedirle perdón.¹⁵ Estos relatos acerca del racismo en el transporte público pone a Uruguay y Brasil en el mismo nivel, respecto a la sociabilidad conflictiva en los espacios públicos. Hay inúmeras denuncias de conducta racista en el transporte público registradas en la prensa brasileña, en las redes sociales y más recién en la literatura

15 El problema del racismo es antiguo. En Brasil, recién se ha dado título a una colección titulada “Mobilidade antirracista” en donde son abordadas diversas situaciones desde una perspectiva interseccional (Albergaria *et al.* São Paulo: Autonomia Literária, 2021).

que trata de cuestiones del transporte público desde la perspectiva de la discriminación racial.¹⁶

El relato de Fernanda se expande para nosotros como un abanico de situaciones desgastantes vivenciadas en los vehículos que integran las líneas de ómnibus que los llevan a los barrios en donde trabajan, desnudando las limitaciones que marcan el sistema de integración intraurbano de esa movilidad de transporte. Fernanda destaca dos problemas universales vivenciados en el cotidiano de la movilidad: la escasez de las líneas y el hacinamiento de los vehículos en la zona oeste de la ciudad, involucrando a los principales ejes de integración y transbordo. Veamos lo que nos narra en su relato de viaje:

Lunes trabajo en Buceo, esta línea es un poco demorada, entre 15 y 20 minutos. Los martes estoy en Punta Carreta, así que el ómnibus es más fluido, no hay tanto tráfico. Después de tantas quejas y protestas, en el horario pico, sentido barrio, ellos han mejorado el flujo de ómnibus para estos barrios de la zona roja, que son más rápidos, van por los accesos, por las carreteras. Así que este ómnibus en horario pico se llena, la gente se queja. A veces los uruguayos hablan ‘vamos como ganado’.

—¿Ya has vivido en uno de estos barrios?

Sí, viví en Capurro y La Teja. En Capurro era ruin. Eran sólo tres líneas, hasta hoy son tres líneas. Y no hay línea directa para el centro. Para el centro debes de hacer el transbordo. Pero en horario pico era difícil tomar ómnibus porque ellos vienen llenos desde los barrios (...) hay que esperar unos tres o cuatro ómnibus para poder subir y muchas veces bajas a la mitad del camino para tomar otro. Así que es más difícil para la gente que vive en las periferias o en barrios que unen este centro a la periferia. La Teja no tanto, porque no llega a ser periferia. Después hay otro barrio que se llama Cerro que sí es zona roja, después está Santa Catalina (...). Nunca he vivido ahí porque siempre tuve miedo. Santa Catalina también,

16 Os negros uruguaiois que representam.

Casabó y son ómnibus que pasan por La Teja, por Paso Molino para llevar toda esa gente hasta este punto. Así que muchas veces, desde allá para el sentido barrio-centro se viene abarrotados ya desde los barrios.

—¿Y cómo era ese viaje hasta el centro?

A la mitad de la semana, como yo estudiaba en Ciudad vieja, me tomaba a las 7, 7:15. Este horario ya era un poco complicado. Era el único directo, había la posibilidad de tomar uno hasta Paso Molino, bajar a la mitad del camino y tomar otro. Pero también era complicado porque tomaba el ómnibus lleno después bajaba a la mitad y tomaba otro que también venía lleno de otro barrio, ¿me entiendes? El Paso Molino es un barrio-centro, conecta a todas estas zonas rojas, Cerro, La Teja, Capurro, Belvedere, Colón, conecta todos estos barrios al centro comercial que está en Paso Molino, que también es el centro de conexión de los ómnibus” (Fernanda, 03 de nov. 2021).

Pada, uruguaya, 40 años, mucama, que vive en *Carrasco* y trabaja en un hotel en el *Centro*, también habla de la superpoblación y del tiempo de espera en el punto, lo que le hace preferir el automóvil.

Me molesta mucho que los ómnibus siempre están llenos. Los interdepartamentales bien. Los urbanos siempre llenos. Habría que provenir más frecuencia y cantidad. Prefiero mil veces un auto, por comodidad, más rápida y segura. Uso bici, me gusta y siempre camino mucho. A los 18 años sufrí un accidente en auto, no muy grave (Pada, Montevideo, 05 de nov. 2021).

En esta misma línea de reflexión crítica, tenemos el relato de Bárbara, 39 años, brasileña, natural de São José do Rio Preto, São Paulo, residente de Montevideo y con ciudadanía uruguaya. Es profesora de la enseñanza media, estudiante universitaria y usuaria regular del transporte en ómnibus. Ella relata que lo más estresante son los horarios pico. Con ella ya le ha pasado varias veces lo de los ómnibus llenos que no paran en el punto. En el año 2021 con las clases impartidas en régimen *home-office*, por lo de la pandemia, ella no tuvo que enfrentar este problema. Bárbara

destaca que la calidad del servicio de líneas cambia de una línea a otra, y de empresa a empresa, en Montevideo.

La línea CA1 que va para Tres Cruces de CUTSA es la mejor. Son ómnibus nuevos, tienen la plataforma para el usuario de sillas de ruedas, sensibilidad auditiva y audios de anuncio de los puntos como en Europa. La higiene es impecable. Es lo que más me gusta. Pero el sistema de transporte aún está bastante retrasado. Si entras en la aplicación de CUTSA, son muy pocos los que están identificados con el logo del usuario de sillas de ruedas. En algunos puntos de ómnibus hay un mapa en otras no, fueron vandalizados (Barbara, Montevideo, 09 de nov, 2021).

En comparación con *São José do Rio Preto*, lo que Bárbara más percibió de forma rara cuando llegó a Montevideo fue la ausencia de ómnibus después de medianoche y durante la madrugada. “Acá determinada línea si has perdido, dile adiós. Eso fue una de las cosas que me chocó mucho, de hecho, estamos en una metrópolis, en la capital del país y el ómnibus para así de la nada”.

Se observa que las críticas hechas por las usuaria van al encuentro de las justificaciones presentadas por Martí (2019), para quien la privatización del servicio, derivada del proceso de desmunicipalización, no ha traído las mejorías prometidas por el poder público municipal, responsables por la gestión del sistema, particularmente en lo que se refiere al coste de la tarifa, número limitado de líneas y vehículos para los barrios periféricos, tiempo de espera en el punto y sobrepoblación en los horarios pico.

Germán, uruguayo, 70 años, hotelero, residente en el barrio de la *Ciudad Vieja* en Montevideo, conoce el sistema de transporte de los dos países por haber vivido y trabajado en Río de Janeiro por muchos años y haberse jubilado allá. Usuario del transporte público en Montevideo, Germán utiliza principalmente las líneas E14, 12, 16, 60, 104 y 117 que le llevan, respectivamente, al *Centro*, *Cordon*, *Parque Rodó*, *Pocitos*, *Punta Carretas* y *Marvin* en la zona leste de la ciudad. En su caso, mismo que no se trate de viajes rutinarias (casa-trabajo), él hace un promedio de 40 viajes al mes, se define muy satisfecho por el sistema y considera el

valor de la tarifa “razoável” (razonable); “Montevideo está más o menos igual que São Paulo”, dice Germán.

Acerca de Brasil, elogia la política de concesión de la gratuidad para los ancianos a partir de 60 y 65 años (conforme cada estado), cosa que no existe en Uruguay, pero apoya a la crítica sobre el abuso de la velocidad por parte de los conductores, como ya había mencionado Fernanda en su relato. German, habla: “En Río [de Janeiro] los ómnibus van muy rápidos. Y a veces van como a ‘mil por hora’, así que piensas, el conductor se va a desplomar a cualquier momento. Esto deja a uno muy aprensivo, acá es más tranquilo”. Germán ha dejado de conducir cuando volvió a vivir en Montevideo y hoy ve al coche como un “dolor de cabeza”, incompatible con su deseo de libertad y desprendimiento, además de los gastos exigidos por la manutención de un automóvil. Se percibe claramente en el relato de Germán, que la sensación de seguridad que el sistema de transporte en ómnibus le proporciona en Montevideo, fue decisiva para que él eligiera por el transporte público y por retirar su coche después de “toda una vida conduciendo”. Elección esta que, seguramente, él no la haría si hubiera permanecido en Río de Janeiro. El caso de Germán nos permite pensar que el factor seguridad en el transporte público constituye una de las razones por las cuales las personas en esta edad y con el poder adquisitivo, prefirieron el automóvil al ómnibus en Brasil.

Como usuaria del transporte público, confieso que de hecho nos da miedo andar en ómnibus, no solamente en Río de Janeiro o en São Paulo, sino también en Belén, donde vivo, porque siempre estamos sujetos al libre albedrío del conductor de abusar de la velocidad poniendo a todos en riesgo a la seguridad e incluso la vida de los pasajeros, pasajeras, peatones y ciclistas.

De todos los problemas vividos por los usuarios del transporte público expresos en sus relatos, sin duda que la cuestión de la tarifa es la que más genera controversia, insatisfacción, críticas y distintos puntos de vista entre los usuarios de distintas clases sociales. De hecho, el valor de la tarifa no es un problema esencial para la clase media, pero lo es para las clases populares, y esto podemos percibir en el contraste entre los relatos de Germán y Fernanda. Germán nos dice:

La tarifa, lógico que todo el mundo quiere un billete más barato, esto es obvio. Yo no sé, me parece razonable, para mí es más o menos. Montevideo está más o menos igual que São Paulo, quizás un poquitico más. Pero no lo sé exactamente, porque hace casi 2 años que no estoy en Río, pero en aquella época, en la que vivía yo ahí era similar. Además, en Brasil existe una gran ventaja para los ancianos, que no existe en Uruguay, que es lo de la gratuidad a partir de los 60, 65 años. Acá, no lo sé, como somos muchos los ancianos, si se lo aplica esto de que 60 años nadie paga se rompe las empresas de ómnibus. Acá las tarifas son referentes. Hay descuentos para los jubilados y me parece que hay dos niveles de jubilados. Yo no lo sé cuánto es porque yo acá no tengo los billetes de jubilado, pues acá no me he jubilado... (German, Montevideo, 15 de nov. 2021).

Pero exactamente el gasto elevado con el pago de las tarifas de ómnibus fue lo que llevó Fernanda a cambiar el trabajo de operadora en empresas de callcenter por el trabajo autónomo de sirvienta en Montevideo, un trabajo que exige desplazamiento diario hacia diferentes destinos. Veamos su relato:

Antes yo trabajaba en empresas y con las empresas no tenían beneficio. Mi sueldo era el base, acá era como 11 mil pesos, 12 mil, quizás ahora hasta 15 mil pesos, no estoy segura, lo que sé es que equivale a como 1.400 reales, pero el coste de vida acá es carísimo. Si trabajas en una empresa privada, y lo que ganas son dos sueldos base, dos y medio, a veces hasta tres, 20% va para el transporte... así que, dejé de trabajar en empresas de callcenter, ¿por qué? Porque no tengo los beneficios, así que hablé, bueno, me voy a trabajar en casa de familias, porque trabajando como sirvienta al diario yo recibo mi sueldo y ellos pagan el transporte, cosa que en una empresa privada no hay, ¿me entiende? Por eso hice este cambio, porque gastaba mucho con el transporte, además del alquiler y las cuentas, que el coste de vida acá es caro, mi dinero iba todo para las cuentas, entonces, yo recibiendo el coste del transporte para mí me desahoga un montón. Gasto casi 3 mil pesos en el transporte. (Fernanda, 03 nov. 2021)

La tarifa puede salir más cara aún para aquellos usuarios que buscan disminuir el tiempo de espera y de viaje y evitar la sobrepoblación en el recorrido casa-trabajo, unos optan por una línea llamada “Inter” (interdepartamental), con menos números de puntos y que ofrecen mayor comodidad pues transporta un número limitado de pasajeros de pie. Ese es el caso de Valeria, uruguaya, 50 años, casada, madre de un niño. Ella vive en *Malvin-Norte* (zona leste) y hace tres meses abrió un quiosco en *Ciudad Vieja*, distante como unos 15 km de su casa. Antes de seguir el viaje para abrir el quiosco ella deja su hijo en la escuela, de ahí viene la necesidad de un transporte más rápido: “Esto es una cosa que me molesta, la lentitud me molesta (risa), pero de repente porque yo tengo que llegar, como todo el mundo, ¿no? Como tiene que cumplir un horario, entonces en esta línea pago un poco más, pero puedo venir ya con asiento y viene más rápido”. Valeria paga 58 pesos por el viaje que va al trabajo, este, dura cerca de 20 minutos (contra los 50 o 60 minutos que acostumbra a tardar la línea más barata) y regresa en coche con su marido. Ella gasta al mes 1.160 pesos con boletos de ómnibus. Pero como ella dijo: “yo lo puedo pagar. Pero de repente, en otro, en estos sueldos, es un presupuesto pesado pagar el boleto”.

Otras pasajeras usuarias de las líneas urbanas comunes también cuestionan el diseño poco cómodo y la inseguridad de dichas líneas. Es el caso de Cristina que, al rellenar el cuestionario de investigación, en el tópico acerca de “nivel de satisfacción/insatisfacción” para con el servicio de transporte público, escribió: “única observación es que circulan ómnibus que son muy incómodos porque son muy estrechos. Además, hay ómnibus muy altos que dificultan el subir y bajar de los mismos con comodidades. Y es alto el precio del boleto”.

En la respuesta para la pregunta “¿En su opinión que debería hacerse para mejorar el transporte en ómnibus?”, ella escribió: “traer ómnibus cómodos para todos porque se debe considerar a los adultos mayores”. Ella también manifiesta su insatisfacción con la desigualdad de la prestación de los servicios entre los barrios: “porque hay zonas que tienen mucha disposición de ómnibus y otras hay muy poca”, lo que se une al registro hecho por otras personas entrevistada y por la cartografía diseñada por Filardo (2019).

A la pregunta acerca de “¿si el gobierno debería invertir más en mejoras del transporte público” ella contestó: “estaría muy bien que [el gobierno] invistieran en la mejora del transporte público que es el transporte utilizado por los trabajadores y las personas de menos ingresos” (uruguaya, 59 años, mora en *Brazo Oriental*, “donde vivó toda vida” y trabaja en el centro, a una distancia de 6 km. Ella gasta aproximadamente 80 pesos/día y 2.000/mes con el transporte).

Carina, uruguaya, 42 años también reclama de otros incomodos, como de la mala educación de los conductores, cuando apresuran a los pasajeros para subir: “vamos, vamos subiendo. ¡parece ganado!” y los embotellamientos cuando llueve. Ella sintetiza sus aspiraciones de mejoras en el sistema de transporte en tres puntos: más líneas, más ómnibus y más barato para todos. Carina vive en *Cerro*, zona oeste de Montevideo, y trabaja en *Cordón*/centro como ama de llaves en un hotel, gasta 80 pesos/día y 2.000/mes con boletos y lleva cerca de una hora en el recorrido casa-trabajo.

Daiane y Victor trabajan en el mismo hotel que Carina, ella tiene 35 años, es brasileña de Avaré, São Paulo, y reside desde hace 17 años en Montevideo, es cafetera, vive en *Puerta de Rieles* (zona leste-centro de Montevideo) distante como 12 km del trabajo y gasta entre 45 y 60 minutos en el viaje. Daiane es casada y es madre de una niña de 9 años. Su gasto con el transporte es de 76 pesos/día y 1.800 pesos/mes. Ella considera el transporte público un servicio esencial e indispensable para la clase trabajadora, pero siempre es estresante, principalmente para quienes tienen hijos y la tarifa es alta, incluso para las condiciones que son ofrecidas:

Voy todos los días en ómnibus al trabajo y la línea que me tomo (103-D8) está siempre llena, siempre adentrando más y más gente, todos apretados, lo que crea un estrés sobre todo en verano por el calor. Ya he viajado incluso en la puerta de tan lleno que estaba. La gente sale ya cansada, después de 8 horas de trabajo, y a veces toma tres ómnibus, uno tras otro, y lleva media hora para pasar el siguiente. Así que esa desorganización molesta un poco (Daiane, 05 nov. 2021).



Pregunté si su hija iba al colegio en ómnibus, ella me contestó que no, ella va en moto con su padre. Pero ya pasó que en un viaje de ómnibus la hija, con 5 años en aquel entonces, sufrió una caída y se hirió debido a un paro brusco de ómnibus. Ella narra lo ocurrido:

[...] estábamos las dos sentadas, ella dormida en mi pecho. Eran más o menos las 4 de la tarde y estábamos en la (avenida) 19 de julio. De la nada el conductor frenó, muy rápido, y en cuestión de segundos mi hija fue proyectada hacia a frente y se batió la cabeza. Me quedé asustada y lo que más me chocó fue la reacción del conductor, que sólo me preguntó: “¿Quieres que te lleve al hospital?”, cuando lo correcto era que llamará una ambulancia. Felizmente no ha sido una herida grave.” (Daiane, 05 nov. 2021)

Daiane también ha dicho que ya había sido testigo de la caída de un señor de 80 años, aproximadamente, que se batió fuerte la cabeza, por el mismo motivo: el conductor freno abruptamente. El anciano fue socorrido por ambulancia y llevado al hospital. Y eso pasó temprano, por la mañana cuando ella iba al trabajo. También ha sido testigo de un fiscal de ómnibus siendo apuñalado por un ladrón y sabe de otras historias de agresión y atracos contadas por otras personas o por el noticiero en la prensa. Desde su perspectiva el más grande problema diario es la sobrepoblación en los ómnibus. Daiane entiende que debería ser exigido del gobierno que las empresas respetasen a la capacidad de cada ómnibus: 45 sentados y no más que 25 pasajeros de pie, que se aumentará la flota y las líneas. El ómnibus que ella toma sale del km 23 y cuando llega al 12 ya está lleno y no para. Todos los otros viajes que ella hace para el trabajo son en moto.

La pandemia de la COVID-19 también ha traído cambios en la rutina del transporte por ómnibus de los trabajadores, como es el caso de Víctor que pasó a adoptar la bici como su medio de transporte alternativo y de bajo costo. Elección esta, que también lo llevó a descubrir los problemas que enfrentan los ciclistas en el tráfico, lo que genera recelo, miedo, impone dudas a la adopción de esta modalidad como medio de transporte preferencial, mismo para quienes puedan hacerlo a cortas

distancias. Víctor es uruguayo del interior, 40 años, curso superior de ingeniería sanitaria incompleto, vive hace 14 años en Montevideo. Él trabaja como encargado de hotelería en el centro y vive hacia 5 km de distancia, en *Três Cruzes*. El viaje es rápido, sólo 15 minutos en bici y 25 minutos en ómnibus. El mayor problema para el viaje ciclística es la falta de aparcamientos de bicicletas, bicicarriles y ciclovías (infraestructura) y la falta de respeto de los motoristas: “muchos te encierran, abren a la puerta bruscamente sin poner atención [al ciclista]”, condiciones que le deja inseguro para moverse por las calles con mucho tráfico, automóviles y vehículos pesados. Para Víctor “la ciudad no está preparada” para este tipo de transporte que él considera una opción interesante, en virtud del coste bajísimo para el ciclista, no contamina y no provoca ruidos. Él espera que el gobierno haga más inversiones en esta modalidad de transporte y así incentive a las personas a abandonar el automóvil.

El caso de Fernanda es emblemático para pensar acerca de los restos coloniales que atraviesan a Brasil y a Uruguay. En la memoria de sus viajes en ómnibus en Brasil es el dispositivo *catraca-tarifa* el que se proyecta en su conciencia para confrontar a las dos culturas. Una que se asienta en el reconocimiento de la ciudadanía como condición universal de todos que comparten el espacio público, como el ómnibus, y la otra en la cual este reconocimiento nunca ha llegado a ser universal, dando espacio para la llamada subciudadanía. Al depararse con una *catraca-tarifa* (torniquetes en ómnibus) físicamente ausente, Fernanda se ha dado cuenta de que la cultura a la cual estaba siendo insertada, el respeto y la confianza eran los valores que orientaban la relación entre los usuarios y prestadores del servicio público.

Son esas calidades que Fernanda va a resaltar en su percepción de las diferencias en las sociabilidades vivenciadas en el cotidiano del servicio de transporte público en ómnibus, en Montevideo (sin el dispositivo mecánico de control) y el brasileño. Imbuida de este ethos cívico y cultural montevideano, Fernanda fue dolorosamente sorprendida, después de algunos años de estadía en la capital uruguaya, al ser objeto de injuria racial, expresión de un pasado colonialista encarnado en una mujer blanca. En suma, estos son las paradojas de la modernidad vivenciada en el cotidiano de nuestras metrópolis.

Si por un lado Fernanda se ha liberado de la humillación social impuesta por el dispositivo de la *catraca*, un dispositivo de control del cuerpo (Gonçalves da Silva, 2018) símbolo de los “domínios e privações de uma sociedade que ainda não se desvencilhou de seu passado colonial”¹⁷, como dijo Tiaraju D’Andrea (2018), por otro, no consiguió escapar a la saña y malevolencia de los fantasmas racistas en una sociedad que valora la regulación cívica de orden social. Eso muestra que el sistema de transporte en América Latina, transporta una marca de la colonialidad. Es claro que el hecho del dispositivo *catraca-tarifa* no sea constitutivo del sistema de transporte en ómnibus en Montevideo es un avance relativo al caso del escenario brasileño (que incluso, es el único país latinoamericano que somete la sociedad a este dispositivo maquinaria).

Pero eso no libera la persona negra de ser, ahí mismo, a la vista de todos y todas, simbólicamente azotado, pues en nuestra comprensión, el *dispositivo-catraca*, en su efecto disciplinario y vigilante de los cuerpos de los pasajeros y pasajeras y excluyentes de quienes carecen de una renta, se remite al *pelourinho*, instrumento de control y punición de la maniobra negra en espacios públicos en el orden esclavista. Del mismo modo que la clase trabajadora, principalmente la usuaria del servicio de transporte en ómnibus de Montevideo vive las contradicciones resultantes del proceso de privatización de un servicio público esencial a la sociedad, antes municipalizado, les expone a las leyes de un mercado competitivo en el contexto neoliberal de financiarización, lo que se traduce en altas tarifas y todas las otras cuestiones aquí relatadas.

17 “dominios y privaciones de una sociedad que aún no se ha deshecho de su pasado colonial”.

Bibliografía

- AGUIAR, Thais F. de (2015). *Demofobia e demofilia: dilemas da democratização*. Rio de Janeiro: Azougue (Prêmio IESP).
- _____ (2018). “Cidade democrática: o embate entre demofobia e demofilia”. Aula-pública de abertura do 1º Simpósio Nacional de Sociologia Crítica da Cidade e do Poder. Belém, Universidade Federal do Pará, setembro. Impreso.
- ALBERGARIA, Rafaela, Daniel Santini y Paíque Santarém (coord.) (2021). *Mobilidade antirracista*. São Paulo: Autonomia Literária.
- BORCHERS, Tatiane y Victor G. Figueirôa-Ferreira (2022). “Neoliberalismo e o esvaziamento do Estado no transporte público de Araraquara-SP”. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 24, núm. 54, pp. 549-576, maio/ago. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2022-5405>
- CASTORIADIS, Cornelius y Daniel Cohn-Bendit (1981). *Da ecologia à autonomia*. Trad. Luiz Roberto S. Fortes. São Paulo: Brasiliense.
- DA MATTA, Roberto (2010). *Fé em Deus e pé na tábua –ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco.
- D’ANDREA, Tiaraju (2018). “A catraca como símbolo de uma sociedade escravocrata”. Blog Boitempo, 20 de junho. <https://blogdaboitempo.com.br/category/colaboracoes-especiais/tiaraju-dandrea/>
- DE PAOLI, Paula Silveira (2013). *Entre relíquias e casas velhas: a arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no centro do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Rio Books.
- ECKARDT, Wolf von (1975). *A crise das cidades –um lugar para viver*. Trad. Edmond Jorge. Rio de Janeiro: Zahar.
- ESCOBAR, Javier F. (2014). “Automóveis elétricos na América Latina: o lítio boliviano”. En Ricardo Lagos (coord.), *A América Latina no mundo: desenvolvimento regional e governança internacional*. São Paulo: Edusp, pp. 279-299.
- FIGUEIRA, Oscar (2005). “Transporte urbano e globalização: políticas e efeitos na América Latina”. En Eure (Santiago), vol. 31, núm. 94, pp. 41-53. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003>.
- FILARDO, Verônica *et al.* (2019). “Segregación socioespacial en Montevideo. “Dar lugar a lugares”: cartografías topológicas de la ciudad”.

- En Cultura y representaciones sociales, vol.14, núm. 27, Ciudad de México, septiembre. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-81102019000200007
- FRANCO, Marielle (2018). UPP: a redução da favela a três letras – uma análise da política de segurança pública do estado do Rio de Janeiro. São Paulo: n-1 edições.
- GAIGER, Luiz Inácio (2013). “A economía solidária e a revitalização do paradigma cooperativo”. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 28, núm. 82, junho, pp. 211-226.
- GONÇALVES DA SILVA, Marly (2022). “Abaixo as catracas”. Blog Lúcio Flávio Pinto - A agenda amazônica de um jornalismo de combate, 3 de abril. <https://lucioflaviopinto.wordpress.com/2022/04/03/abaixo-as-catracas/>
- _____ (2018) Mobilidade urbana sob controles: estudo dos dispositivos de vigilancia no transporte público de passageiros por ônibus em Belém e RMB.42°.da ANPOCS, Caxambú, .
- _____ (2016). “Marco da Légua: a topografia da (in)diferença e as metamorfoses urbanísticas em um bairro interclassista em Belém”. Tese de Doutorado em Ciências Sociais. São Paulo, PUC/SP, 309 p.
- GREGORI, Lucio *et al.* (2020). *Tarifa Zero: a cidade sem catracas*. São Paulo: Autonomia Literária.
- HOBBSAWM, Eric (2013). *Tempos fraturados—cultura e sociedade no século XX*. Trad. Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras.
- INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO (2010). Plan de Movilidad (PDF). https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/plan_de_movilidad.pdf
- JACOBS, Jane (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Random House.
- LA DIARIA economía (2021). “La contribución de la movilidad urbana a los objetivos climáticos: más allá de los autos eléctricos”. Publicado el 29 de noviembre. <https://ladiaria.com.uy/economia/articulo/2021/11/la-contribucion-de-la-movilidad-urbana-a-los-objetivos-climaticos-mas-alla-de-los-autos-electricos/>

- LEFEBVRE, Henri (1999). *A revolução urbana*. Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG.
- MACHADO, Laura y Lívia Salomão Piccinini (2018). “Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática”. En *Urbe – Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 10 (1), pp. 72-94.
- MARQUEZ, Gonzalo (coord.) (2020). Informe sobre tarifas y subsidios a usuarios del sistema de transporte público de pasajeros de Montevideo. Intendencia de Montevideo/Departamento de Movilidad/División Transporte.
- MARTÍ, Juan Pablo (2019). “Cooperativas, Estado y Mercado. Privatisación del transporte público de Montevideo a través de cooperativas (1947-2017)”. En *Areas – Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 39/2019, Economía Social y Cooperativismo en América Latina, una revisión interdisciplinar, pp. 93-106.
- PASSETTI, Edson (coord.) (2019). *Ecopolítica*. São Paulo: Hedra.
- ROSSAL, Marcelo (coord.) (2020). *La pobreza urbana en Montevideo: apuntes etnográficos sobre dos barrios populares*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Gorla; Montevideo: Pomaire.
- SPECK, Jeff (2016). *Cidade caminhável. Trad. Anita Dimarco y Anita Natividade*. São Paulo: Perspectiva.
- URUGUAY PRESIDENCIA (2019). Decreto 165/019 Reglamentación del artículo 349 de la ley 19.670, relativo a la implementación del subsidio para el apoyo de las tecnologías más eficientes y sostenibles en el transporte público colectivo de pasajeros. <https://www.gub.uy/presidencia/institucional/normativa/decreto-165019-reglamentacion-del-articulo-349-ley-19670-relativo>
- WERNECK, Alexandre (2020). “Obstáculos na “pista livre”: algumas considerações sobre a pragmática dos dispositivos da “lei do trânsito” no Rio de Janeiro”. En *Revista Antropolítica*, núm. 50.

EL FERROCARRIL COMO FACTOR EN LA CONSTRUCCIÓN DE IDENTIDAD URBANO-ARQUITECTÓNICA. EL CASO DE CIUDAD JUÁREZ

Recibido: 22/05/2023
Aceptado: 06/08/2023

PEDRO TLATOANI MOLOTLA XOLALPA¹
RAÚL HOLGUÍN ÁVILA²

Resumen

El presente ensayo establece la, o las correlaciones entre el proceso de la construcción de la identidad en Ciudad Juárez a partir de la introducción del sistema ferroviario con las condiciones sociales generadas para la construcción

1 Cuenta con estudios de Doctorado en Arquitectura, Maestría en Arquitectura (Restauración de Monumentos) y licenciatura en arquitectura por la Facultad de Arquitectura de la UNAM. Es profesor-investigador de tiempo completo en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Es miembro número de la Sociedad Mexicana de Arquitectos Restauradores A.C., así como del Colegio de Doctores y Maestros en Diseño Interior y Arquitectura. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores Nivel I. Correo electrónico: pedro.molotla@uacj.mx ORCID: 0000-0002-6010-8481

2 Profesor de tiempo completo en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Áreas de investigación: espacios públicos, planificación y desarrollo urbano, vivienda, normatividad urbana, imaginarios urbanos. Doctor en planeación y desarrollo sustentable. Experiencia profesional en la gestión y la administración pública de los tres niveles de gobierno, realización de investigaciones e instrumentos urbanos como miembro del laboratorio nacional de vivienda y comunidades sustentables, evaluador de diversos programas presupuestales de gasto federalizado. Correo electrónico: raul.holguin@uacj.mx ORCID: 0000-0003-1336-8704

de nuevos espacios urbano-arquitectónicos. Sin pretender ser un trabajo histórico no sociológico desde el punto de vista metodológico, sí busca reconocer y poner en valor los espacios urbano arquitectónico como factor primordial en la identidad de los habitantes de Ciudad Juárez.

Palabras clave: ferrocarril, identidad, arquitectura, ciudad, Ciudad Juárez.

Abstract

This paper establishes the correlation(s) between the process of identity construction in Ciudad Juárez since the introduction of the railway system and the social conditions generated for the construction of new urban-architectural spaces. Without claiming to be a historical, not a sociological work from a methodological point of view, it does seek to recognise and value the urban-architectural spaces as a primordial factor in the identity of the inhabitants of Ciudad Juárez.

Keywords: railroad, identity, architecture, city, Ciudad Juárez.

Introducción

El presente documento aborda como eje principal, la relación de la llegada del ferrocarril a la entonces Villa de Juárez (1884) y su posterior nombramiento como ciudad en 1888, situación que comenzaría como un reconocimiento institucional, pero que sería parte fundamental de un proceso de construcción identitaria de la ciudad fronteriza más importante del territorio nacional. La identidad generada y desarrollada, a partir de la introducción del sistema ferroviario será fortalecida con la generación y apropiación de nuevas necesidades que conformaron y modificaron los espacios urbano-arquitectónicos para dar pie a identidad o identidades colectivas, compuestas y superpuestas por la llegada de diversas personas, pensamientos, noticias, imágenes, tradiciones, objetos, conceptos, valores y una infinidad de elementos propios para el establecimiento identitario de lo que sería Ciudad Juárez que precisamente viajaron a través del tren.



Luego de ser firmado el Tratado de Guadalupe Hidalgo el 2 de febrero de 1848, se genera una nueva frontera en el norte del territorio mexicano y, por ende, una nueva percepción espacial en los asentamientos que quedaron como parte de la franja colindante y que los convirtió en zona limítrofe coartándoles de tajo la relación regional y apartándolos del centro de país. En el caso de Paso del Norte la llegada del ferrocarril generó una nueva dimensión por su ubicación estratégica gracias a la conexión con El Paso, Texas que se convertiría en el punto de conexión fronteriza más importante del país. Incluso, con la declaratoria de “zona libre” otorgada en 1885 por Porfirio Díaz, Paso del Norte superó comercialmente a El Paso convirtiéndose en un importante centro de distribución de mercancías.

El crecimiento económico promovió el mejoramiento urbano y el incremento de la población, fomentado por con la integración del servicio ferroviario. Las actividades comerciales promovieron también el intercambio cultural, no sólo por el flujo de productos, materiales, manufactura, y demás enseres, también llegaron ideas, costumbres, experiencias y conocimientos, a través del tránsito de personas que venían de lugares y distancias antes casi imposibles.

El ferrocarril además de trastocar la percepción del lugar y espacio también reconfiguró la noción del tiempo en la vida de las personas. Anteriormente el tiempo no estaba vinculado como un factor social en la vida cotidiana, pero las necesidades del nuevo transporte sumado a las distancias recorridas obligaron a la integración de los husos horarios, primero en las empresas de transporte y casi de manera automática por los gobiernos y la sociedad civil. Esta situación provocó también que la ya distante relación con el centro del país aumentara, ya que las relaciones cronológicas estarían más vinculadas con los asentamientos de Estados Unidos que los de México.

Consumado el proceso de independencia, Lucas Alamán hizo el intento de insertar el sistema ferroviario territorio nacional prácticamente recién instaurado en Inglaterra y Europa, sin embargo, le pérdida de más de la mitad del territorio y el posterior proceso de la Reforma coartaron el ambicioso proyecto. Fue hasta 1869 cuando se inaugura el primer tramo del Ferrocarril Mexicano entre las ciudades de México y Puebla y

es hasta 1873 cuando se abre la línea troncal entre el puerto de Veracruz y la Ciudad de México.

Fue en el periodo porfiriano que el sistema de consolidación y los caminos de hierro empiezan a ser emplazados al norte hacia la nueva frontera. A diferencia de Europa, en América las líneas ferroviarias fueron concebidas para la generación e impulso de asentamientos, con el sistema “collar de perlas” que hilvanaba lugares idóneos para fundación de ciudades con minas, zonas agrícolas, áreas forestales, pero también con villas y pueblos que fueron transformados con la llegada de los trenes. Esta circunstancia fue la que provocó intensos cambios en fundaciones como Paso del Norte (Chihuahua), Torreón (Coahuila), Aguascalientes (Aguascalientes), Apizaco (Tlaxcala), Tampico (Tamaulipas), Perote (Veracruz), Cuautla (Morelos), Chapala (Jalisco), Acámbaro (Guanajuato), entre muchas otras con características y cronologías diversas, pero que igualmente fueron influenciadas por el efecto “modernizador” del sistema ferroviario de finales del siglo XIX, que habría de provocar un intenso y fuerte componente para la construcción de su identidad actual.

Ciudad Juárez (Paso del Norte), como las citadas ciudades y otras más en las que fue instaurado el sistema ferroviario, tuvieron un fuerte impulso que provocó un crecimiento urbano diferente al que tradicionalmente había sucedido. Nuevas tecnologías, materiales, sistemas constructivos, novedosos planteamientos urbanos, sujetos a concepciones como la higiene, el confort, el horario, turismo, viajes, noticias, tecnología se permearon en la sociedad original a través de las actividades, pero también con la llegada de nuevos personajes que buscaban oportunidad en estas nuevas comunidades emergentes.

De esta manera, la introducción de los ferrocarriles en territorio nacional generó la configuración de nuevos asentamientos y el crecimiento y consolidación de algunos preexistentes. Esto provocó que, en villas y pueblos, a diferencia de ciudades ya consolidadas el proceso de integración sociocultural tuviera una particular disposición hacia un proceso de identidad diverso, pero sin una solidez previa, y que se refleja en sus configuraciones urbano arquitectónicas que desde el punto de vista “tradicional” son carentes pero que “emergen” en un contexto de multiculturalidad propia de las circunstancias provocadas por el nuevo sistema de transporte.



Por lo anterior el documento hace un breve repaso por el proceso de introducción del sistema ferroviario en México y posteriormente en Paso del Norte (Ciudad Juárez). Posterior a ello, las primeras transformaciones físicas y de las costumbres que ocurrieron en la ciudad, que darían pie a cambios de fondo en la interacción de las personas con su entorno que llevaría a modificaciones formales y constructivas de su arquitectura e imagen urbana. Todos estos fueron factores fundamentales para una incipiente base de identidad para los “juarenses”, que a través de formas y espacios se levantaron lugares para actividades que actualmente son parte del imaginario de la ciudad y que son disertados en los comentarios finales.

Proyección de los ferrocarriles en el septentrión mexicano

Terminada la legislatura de Sebastián Lerdo de Tejada, e iniciado el primer periodo porfiriano de 1876 a 1880, el general Díaz dio inicio a una política de dar facilidades al capital nacional para la promoción entre otras cosas, de la comunicación del territorio, dando prioridad a los estados alentando contratos con gobernadores que promovieran la construcción de caminos de hierro apoyados con capitalistas mexicanos, sin embargo, esta fórmula no tuvo el efecto esperado, lo que generó una impaciencia y un mayor interés por la contratación de compañías norteamericanas para la construcción del sistema ferroviario.

Fue entonces que se configuró mejor escenario para la introducción del mercado ferroviario estadounidense en México, como Pablo Macedo (asesor del grupo de “Científicos” de Porfirio Díaz) declaró:

En el año de 1880 tomó forma definida y seria la pretensión del capital norteamericano de desbordar sobre nuestro territorio su actividad ferrocarrilera y construir dos líneas de la frontera norte a nuestra capital, con acceso al Pacífico por medio de ramales. Estas pretensiones, según los hechos, demostraron bien pronto, no manaban, como muchas de las que en anteriores épocas llegaban a nuestros gobiernos, de meros especuladores, sino de grupos financieros capaces de realizar la empresa en corto plazo (Macedo, 1905: 203).

Delegado el poder de manera momentánea al General Manuel González, la construcción de ferrocarriles en México con capital extranjero,

mayoritariamente proveniente de los Estados Unidos estuvo en su apogeo. Fueron concedidas durante ese periodo los más grandes convenios para construir diferentes rutas, que, por relevancia, fueron con dirección a la frontera norte, aquellos años, entre 1880 y 1884, le llamaron como el periodo de la fiebre de los contratos.

Finalmente, el primer objetivo que se tenía sobre el sistema ferroviario no fue la comunicación interna, sino la proyección del territorio a nivel internacional, así, las principales rutas no conectaron los más importantes centros productores y potenciales áreas de desarrollo urbano nacionales, sino que fueron tendidas buscando la facilidad y rapidez para el transporte de materias primas fuera del territorio.



Imagen 1. Siguiendo a la empresa de los Ferrocarriles Nacionales, el Central también se encarriló hacia la frontera norte persiguiendo el mercado norteamericano que indudablemente había llamado la atención del mundo. Aprovechando las demandas europeas y estadounidenses se aplicaron a cubrir ambas exigencias logrando mantener la comunicación con el norte y la costa del Golfo de México.

La llegada del ferrocarril a Paso del Norte

Las vías del Ferrocarril Central tienen su origen en la Ciudad de México, hasta llegar a la frontera con los Estados Unidos en el punto conocido por “Paso del Norte” sobre el río Bravo. El trayecto es de 1970 Km, y fueron construidas según contrato celebrado el 8 de septiembre de 1880 entre el gobierno de la República Mexicana y la Compañía denominada del Ferrocarril Central, establecida con arreglo a las leyes del Estado de Massachussets EE.UU. En cuatro años quedó establecida la vía principal hasta “El Paso”, inaugurándose el tráfico entre este punto y la capital, en el mes de abril de 1884 (Secretaría de Obras Públicas, 1895: 22-30).

Hacia el año de 1892 fue terminada la totalidad de la estación del ferrocarril, lo que implicaba la consolidación del sistema en la ciudad. El edificio principal contenía las oficinas de la Compañía y Sección aduanal, salas de espera, etc. Su construcción era de muros de adobe revocado con cimiento hidráulico y su cubierta de pequeñas duelas de madera superpuestas unas a las otras en forma de tejas planas.

El conjunto arquitectónico tenía un espacioso almacén de mercancías construido con muros de tepetate, y cadenas, cerramientos, jambas

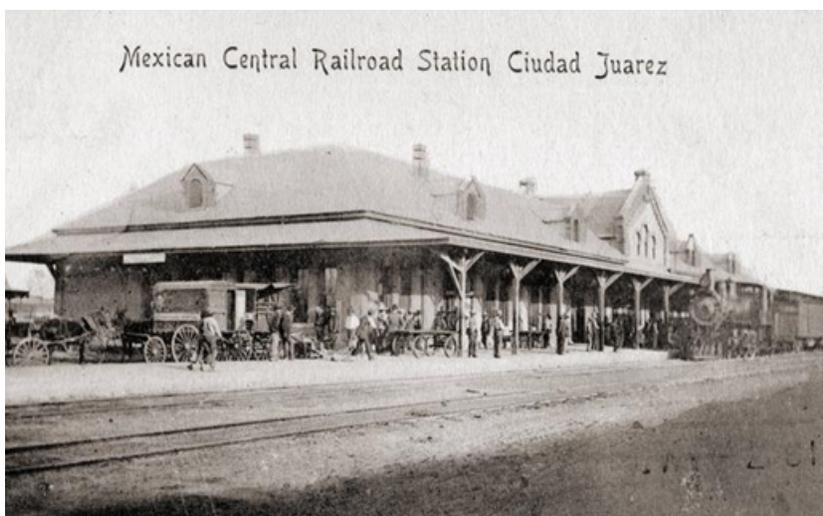


Imagen 2. Estación de Ciudad Juárez, terminada en 1892 era la cristalización formal del México moderno. Tomada de www.mexicoenfotos.com

de puertas y ventanas de piedra labrada. Contenía, además, una rotonda para las locomotoras de servicio y algunas otras oficinas de menor importancia. (Secretaría de Obras Públicas, 1895: 35-37) Esto implica la importancia que habría de tomar la región (El Paso, EEUU y Paso del Norte, México) desde el punto de vista comercial y económico que llevaría a una transformación en su fisonomía urbano-arquitectónica.

Inicio de la transformación

A un año de la llegada del ferrocarril a Paso del Norte en 1885, la fisonomía urbana seguía siendo la misma, “su principal avenida estaba cruzada por nueve calles pequeñas en las que había adobe, viñedos, huertos y lotes sin habitar. Había tres tiendas de comercio dedicadas a la venta de alimentos y carne. En esa época contaba con un hotel y las usuales tiendas de artesanías” (Irigoyen, 1942 en Santiago, 1998: 31). Sin embargo, en ese año Porfirio Díaz hace la declaratoria de zona libre a todas las poblaciones ubicadas a una distancia de 20 km, de la línea fronteriza, ocasionando un cambio radical ya que se comienza a levantar una gran cantidad de comercios que alentaron la llegada de inversionistas extranjeros, quienes de inmediato se instalaron junto con sus negocios. En el Periódico *The Lone Star* del 24 de mayo de 1884 se podía leer: “Esta es la época más grande que ha tenido el viejo pueblo desde que se construyó el primer edificio hace 300 años. La calle principal de norte a sur fue la más beneficiada por el mejoramiento, y en unos cuantos días más contará con una media docena de nuevos establecimientos comerciales” (Santiago, 1998: 32).

La nueva dinámica iniciada por el establecimiento de los ferrocarriles e impulsada por el establecimiento de la zona libre en la toda la franja fronteriza provocó una dinámica de intercambio en dicha zona, sobre todo el comercial y económico pero que se permeó rápidamente a lo social. Incluso, la liberación económica de la región provocó que en el lado mexicano se consumieran casi en su mayoría productos elaborados en los Estados Unidos, situación que se mantendría hasta 1891 cuando fue eliminada. (Santiago, 1998: 33-34) En este lapso, cuando se había generado una ilusión de crecimiento económico, se cambia el nombramiento de Villa de Paso del Norte a Ciudad Juárez.

Para 1905, la federación cerraría de manera definitiva la zona libre, no sin antes poner candados para tal fin, entre ellos, la prohibición a extranjeros para adquirir tierras dentro de una franja de 20 leguas a lo largo de la frontera; impedir el envío de mercancías estadounidenses libres de impuestos a la frontera mexicana; y la paralización en el traslado de artículos elaborados en Juárez hacia el interior sin pagar las altas tarifas como los estipulaba la ley.



Imagen 3. Plano de la zona cercana a la estación terminal del Ferrocarril Central Mexicano y de la Aduana. Los cambios en la configuración urbano-arquitectónica se hacen evidentes con la llegada de las nuevas costumbres y formas de vida llegadas por el tren.

Fue entonces que la población de la recién nombrada ciudad tuvo que echan a andar nuevos tipos de actividades. Así, Juárez se convirtió en un punto de atracción para la diversión recién comenzado el siglo XX, con la apertura de negocios relacionados al juego y la venta de alcohol, rápidamente la cantidad de visitantes aumentó. Inversionistas del vecino país comenzaron a hacer inversiones precisamente en giros relacionados con el esparcimiento como restaurantes, casinos, bares, cantinas y en un hipódromo, sumado además por las constantes campañas moralistas en algunas ciudades de los Estados Unidos. Entonces, crecimiento urbano dependió cada vez más, de la llegada de capital y población estadounidenses (Santiago, 1998: 35).

Las nuevas costumbres

“Si antes de la llegada del ferrocarril la iglesia y el zócalo eran los principales centros de reunión de la comunidad, con el ferrocarril se agregaría la estación de tren, con un encanto especial: su conexión con lo ajeno. A los templos se va a reafirmar la religión que se profesa, a los parques se acude en busca del matrimonio de conveniencia o para el paseo de rigor. La estación en cambio es el lugar de la incertidumbre: puede llegar cualquiera, se puede ir el más ilustre y ser un desconocido en otra parte. A ésta se va en busca de lo distinto, de lo diverso. Es un espacio para la relación con los otros, la confirmación para muchos pueblos y ciudades de que existe. Conviven en la estación la posibilidad de cambio o de permanencia, de movimiento o de quietud. Un espacio de refugio, de incertidumbre, de espera, de huida, de angustia y regocijo. Ahí están los ojos que buscan al ser querido, el pistolero, que espera a su víctima, el solitario que se encuentra acompañado entre la multitud” (Yanez, 1994: 24).

La introducción del sistema ferroviario fue más allá del uso de nuevos materiales, sistemas constructivos y sus consecuencias espaciales que se reflejaron en el crecimiento urbano. Los ferrocarriles no sólo aceleraron la intercomunicación mundial y local, también abrieron y facilitaron el esparcimiento de las tendencias culturales y arquitectónicas, lo que dio como resultado el inicio de la homogenización de las actividades humanas. La practicidad de la actividad ferroviaria, aunada a su imagen de modernidad liberada de cualquier figura representativa religiosa o

política, facilitó su introducción en diversas regiones del globo. Hans Ibelings, analiza el fenómeno global al escribir que “...todo parece suceder en todas partes, incluso simultáneamente. Durante largo tiempo, este fenómeno, por el cual nada está vinculado a ningún lugar en concreto ha sido un axioma económico que ahora empieza a manifestarse en la arquitectura. El mismo edificio, con unos pocos ajustes relativos al emplazamiento, puede erigirse en cualquier parte” (Ibelings, 1998: 69).

En Juárez se reflejó con la actividad turística y sus repercusiones arquitectónicas. La ciudad necesitaba espacios para acoger la creciente demanda de turistas, más la llegada de migrantes nacionales e internacionales que buscaban nuevas experiencias en una urbe en pleno crecimiento y en claro proceso de homogenización de actividades, pero también formal y constructiva. Bajo estas circunstancias se fueron levantando hoteles, cantinas, cines, cafés, hipódromos, galgódromos, salones de eventos y demás lugares propios para acoger actividades antes desconocidas, o poco pero que habrían de consolidarse para ser elementos de identificación de los habitantes y visitantes.





Imágenes 4-9. Novedosos espacios arquitectónicos fueron construidos en la ciudad debido a las nuevas necesidades generadas por las condiciones socioeconómicas que se habían conformado con la llegada de los ferrocarriles y la condición de puerto fronterizo. La idea de modernidad que se estaba construyendo sería fundamental para la identificación de los habitantes con su arquitectura y su ciudad.

Las salidas y llegadas, con sus arribos y destinos fueron convirtiendo a la ciudad en lugares de todos y de nadie al mismo tiempo adoptando rasgos y formas que podrán ser reconocibles en cualquier parte del mundo, siendo parte de un proceso de globalización. Ciudad Juárez fue trastornada del ideal de los espacios hasta entonces concebidos de los cuales la sociedad se identificaba. “En cada una [de las ciudades] se concretó como posible uno de los sueños de los pensadores del siglo XIX, el intercambio nacional de bienes y productos del país: trigo, frijol, cebada, arroz, verduras, pescado, frutas, guajolotes, marranos, zapatos, botones, manta, etc.” (Yanez, 1994: 25), enriquecido por extranjeros quienes también aportaron usos y costumbres.

También los trenes de principio del siglo XX llevaron a que caravanas de turistas extranjeros (principalmente estadounidenses) llegaran a poblaciones y ciudades importantes dentro del territorio, promoviendo la actividad turística. Esto también ocasionó la internacionalización de la élite mexicana y permitió que grupos de inversionistas extranjeros, entraran a sus propiedades como turistas, pero con fines mercantiles. También se fomentó la inmigración, técnicos (chinos en el pacífico y norte del país) y empresarios (franceses, ingleses y alemanes en su mayoría) que a deferencia de los provenientes de los Estados Unidos buscaban residencia para integrarse a



la economía local o nacional, y que no se presentaban como excursionistas aventureros que aprovechaban sus vacaciones para internarse en el país.

Los cambios

Tal vez uno de los primeros cambios que resulta contradictorio respecto a la pluralidad que se estaba generando haya sido la socialización del tiempo y sus implicaciones en la vida cotidiana. Este fenómeno ya había ocurrido en Inglaterra en 1840 debido a las distancias recorridas por el tren sobre todo de oriente a poniente y sería más apremiante en las grandes distancias en Canadá y los Estados Unidos y Canadá donde precisamente el ingeniero Sanford Fleming encargado del ferrocarril del Pacífico Canadiense propuso contar con un patrón temporal único ya que había experimentado serias dificultades con sus comunicaciones telegráficas y ferroviarias con las poblaciones de la costa atlántica, ya que cada línea y región tenían un huso horario local que implicaba un retraso en la operaciones ferroviarias. Tal circunstancia llevó a que en octubre de 1884 se celebrara la Conferencia Internacional del Meridiano en Washington D.C., con México como uno de los participantes y donde se acordó dividir el planeta en 24 partes iguales de polo a polo cada 15 grados de longitud (equivalente a una hora) con respecto al meridiano de Greenwich (meridiano 0o o GMT) con lo que el cambio de hora entre puntos cercanos desapareció (Moreno, 2001: 20-25).

En México, fueron instaurados de manera definitiva los husos horarios internacionales hasta el primero de enero de 1922 derivado por el rápido crecimiento de las redes ferroviarias y telegráficas basados en la puntualidad y en el manejo del tiempo para optimizar recursos por lo que fueron razones sociales más no naturales las que determinaron su adopción, pero que desde la última década del siglo XIX había iniciado su influencia en la vida de la ciudad.

La ciudad experimentó la metamorfosis inherente a la introducción del sistema y en menor o mayor grado sus repercusiones fueron evidentes. Además, había comenzado a discutirse formalmente la posibilidad de implantar el llamado “sistema métrico francés”, o Sistema Métrico Decimal (SMD) para legalizar su utilización. La integración se vio consolidada con la Conferencia Internacional Americana, reunida en

Washington enero de 1890, donde se hizo la recomendación de que se adoptara el SMD en los países participantes en tal evento, entre ellos México. Con el país en mejores condiciones sociales y económicas, se pudo cristalizar la unificación de pesas y medidas. El pujante comercio mundial y la mayor integración económica nacional obligaron la homogenización de las medidas para la valoración de los diversos productos comerciales. A que partir de 1896 sería el único legal en nuestro territorio, y fue también fundamental la participación del ferrocarril fue fundamental para la integración de los mercados regionales, que podía llevar más carga y a mayor velocidad productos y pasajeros que incentivaron la unificación de medidas para evitar las disputas y controversias suscitadas por el uso heterogéneo de las anteriores. Sin embargo, Estados Unidos (junto a Myanmar y Liberia) no adoptaron dicho sistema, ocasionando una situación muy particular en la franja fronteriza a diferencia de lo ocurrido en el resto del territorio. En este nuevo contexto, se fueron generando los cambios en la ciudad. Primero con edificios y en consecuencia el crecimiento de la ciudad, con visiones y versiones diversas, pero al mismo tiempo con procesos homogeneizadores.



Imagen 10. Vista panorámica de El Paso, Texas 1885. Las nuevas costumbres, ideas conceptos llegaron del exterior ya fueran nacionales o internacionales.



La influencia del ferrocarril en la imagen urbano-arquitectónica

Con el sistema ferroviario consolidado en territorio nacional, y diversos y variados ejemplos de la arquitectura ferroviaria, muchos de sus elementos característicos comenzaron a aparecer en géneros arquitectónicos de todo tipo. Y en Ciudad Juárez se sumaba que la ciudad de El Paso se había convertido en un centro ferroviario muy importante, de hecho, líneas como la Atchinson-Topeka-Santa Fe y Galveston-Harrisburg-San Antonio entroncaban con las líneas de Paso del Norte y era punto obligado para llegar a urbes tan importantes como Chicago y Nueva York. Desde la realización de grandes espacios modulados, hasta pequeños detalles ornamentales, labrados de diversos materiales fueron integrándose como decorados inspirados en la arquitectura industrial, además de manifestarse novedosas formas, cada vez más sintéticas.

La gran actividad constructiva durante el gobierno de Díaz había suscitado el empleo de los novedosos materiales y procedimientos constructivos. “Esta intensidad constructiva, que en gran medida se debe a la diversificación de las actividades económicas, dio como resultado la aparición de nuevos géneros de edificios que requerían de espacios más dinámicos, menos rígidos, con mayor amplitud” (Vargas, 1998: 283-284). Aún con las nuevas circunstancias, la ciudad, la nueva ciudad, fue tomando una imagen diversa al igual que la misma actividad ferroviaria: “los caminos son una vía de comunicación mucho más intensiva de recursos naturales y trabajo que de tecnología (y) permite una ponderación de las disparidades económicas” (Riguzzi, 1996: 45).

Los ferrocarriles fueron el medio para el comienzo de la globalización como lo comenta Vargas: “Las ideas, las teorías arquitectónicas y las tendencias estilísticas o las modas viajaban más cómodamente y con más celeridad cuando lo hacían por tren (Vargas, 1998: 253). Y con ello, nuevas formas de vida, nuevas percepciones sobre el mundo en un lugar (Ciudad Juárez) que comenzaba una etapa de desarrollo socioeconómico basado en la apertura comercial, lo que implicaba la llegada de capital y humano del exterior (nacional e internacional), y de esta manera, se hilvanaba un proceso de configuración de identificación de la ciudad con sus habitantes con formas e imágenes producto de los nuevos materiales



Imagen 11. Vista panorámica de Ciudad Juárez finales del siglo XIX. La imagen de la ciudad había cambiado y la arquitectura reflejaba las nuevas concepciones.

y sistemas constructivos, además de las costumbres cargadas desde sus regiones de origen.

El proceso identitario

Como varios autores que hablan sobre la complejidad del fenómeno de la identidad, Charles Taylor hace una división sobre la unidad y la colectividad, comenta que “la identidad de grupo tiene necesidad de ser asumida, al igual que la identidad del individuo. Pero esto implica a los individuos que la forman. El grupo no podría vivir con esta identidad más que en la medida en que buena parte de sus miembros se definiera en esos términos. De otro modo, la identidad colectiva se convierte en una especie de ficción” (Taylor, 1996: 14). Y es precisamente como empieza a conformarse una “identidad” a partir de individualidades multiculturales llegadas por el tren y que se volcaron la arquitectura y la ciudad generando imágenes y formas que se convertirían en elementos de identificación. Ciudad Juárez fue conformando su identidad urbana como lo descrito por Francesco Indovina:

[...] la urbanización (...) aparece, así, dispersa, privada de una imagen dibujada y no sostenida por una adecuada red de infraestructuras y de servicios. Se difunde a partir de los centros habitados preexistentes, más o menos antiguos, más o menos grandes, interesando al conjunto del territorio, sin directrices predominantes, ni siquiera en mancha de aceite, porque muy a menudo está caracterizada por soluciones de continuidad. Se está por tanto frente al fenómeno del campo “construido”, denominado urbanización difusa, típica de algunas regiones (Indovina, 2004: 50).

Entonces fueron generadas nuevas tipologías que tendrían que generar sus propias definiciones, sus propios análisis y conceptos que para el exterior fueron imágenes desproporcionadas o sin ninguna relación. La recepción de los edificios acontece de una doble manera: por el uso y por la percepción de los mismos. O, mejor dicho: de manera táctil y de manera visual y así fue en Juárez, pero con ojos del turista, del viajero, del migrante, de recién llegados y los que ya estaban con sus propias identidades, pero con la firme idea de conformar una colectiva llena de sus experiencias, de su vida, su pasado, de la interpretación de sus lugares de origen y la reinterpretación en su nuevo hogar. “Las líneas del ferrocarril harían que la orografía adquiriera una nueva dimensión”, (Semo, 2019: 103), el paisaje nacional se va diseminado a través de los usuarios, y el desierto antes estéril se enriquece y se transforma.



Imagen 12. Una calle de Ciudad Juárez en los años 30s-40s del siglo XX. La vista como sentido principal se hizo evidente con los resultados urbano-arquitectónicos.

Comentarios finales

El proceso comenzado en la última década del siglo XIX ha sido continuo y es vigente. La interpretación de la ciudad y la arquitectura como elementos de identificación ha sido y sigue siendo compleja ya que “la separación entre la arquitectura del pasado y la actual es mucho más profunda que la que existe en el campo de la música, de la pintura o de la poesía” (Sánchez, 1978: 425). La lectura de la ciudad primera y original (de origen) es cada vez más alejada de una “realidad objetiva” como cuando “el objetivo de leer la ciudad no es lograr una representación exacta, sino comenzar el proceso de forjar una ciudad nueva, (...) acerca de su localización histórica, acerca de la necesidad de construir un nuevo lugar (Gandelsonas, 2004: 168). La arquitectura no es cosa mental, la arquitectura y la ciudad son experiencias, no simulaciones, lo que nos ha llevado a interpretaciones no necesariamente adecuadas.

El hecho de no haber sabido establecer la distinción conceptual, bastante simple, entre la ciudad definida espacialmente o área metropolitana y los sistemas sociales allí establecidos empaña los actuales debates en torno a la “crisis de nuestras ciudades” (...) Seguimos careciendo de términos adecuados para describir el orden social emergente, de modo que usamos, forzosamente, viejas etiquetas que ya no son adecuadas (Webber, 2004: 14). Seguimos buscando identificarnos a partir de análisis formales y materiales sobre la arquitectura y la ciudad, una tradición que ha tenido resultados positivos sin lugar a duda, sin embargo, tal discurso puede o debe ser ampliado.

[...] la arquitectura no será nunca una expresión directa del acto constructivo, sino su representación. (...) En cualquier caso la tectonicidad parece ser, por definición, la cualidad identitaria esencial de la arquitectura. Aquella que la diferencia del resto de los fenómenos y realidades. Su lugar es el lugar natural de la fricción entre la estructura física y la visual [...] (Parodi, 2011: 250).

Hemos aprendido y multiplicado la percepción y el estudio de la arquitectura y las ciudades a través de la vista principalmente dejando los otros sentidos en un plano secundario, lo que ha llevado a conclusiones

y análisis restringidos, sin demeritar lo realizado bajo las metodologías “tradicionales”. Estamos en un momento de sobre estimulación visual reforzada por las nuevas tecnologías desde la aparición de la fotografía y sus posteriores derivados como el video y ahora la era digital “la visión sola no alcanza a abarcar el conjunto de la estética, si bien puede Identificarse con una de sus dimensiones en cuanto que la figura del semejante se dibuja a través de las percepciones sensoriales” (Posada, 2017: 9-10).

Reconocer a las ciudades como Juárez podrá significar un mejor análisis de ellas a partir de su reconocimiento. Poner en valor sus cualidades a través otros enfoques como factor de conocimiento será generar concepciones “a la medida” sin dejar a un lado los avances sobre el tema de los centros históricos y el patrimonio. El sabor como saber tienen que estar como principio.

Bibliografía

- GANDELSONAS, Mario (2004). “La ciudad como objeto de la arquitectura” en Martín Ramos, Ángel (coord.), *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*. España: ETSAB.
- IBELINGS, Hans, (1998). *Supermodernismo. Arquitectura en la era de la globalización*. España: Ed. Gustavo Gili, S.A.
- IRIGOYEN, Ulises, (1942). “El problema económico de las fronteras mexicanas”. En *Boletín de la sociedad chihuahuense de estudios históricos*, núm. 4. México.
- MACEDO, Pablo (1905). “La Evolución Mercantil”. En Macedo, Pablo, *Comunicaciones y Obras públicas-La Hacienda Pública*. México: UNAM.
- MORENO CORAL, Marco Arturo, (2001). “Los husos horarios en México”. En *Ciencias*, núm. 062. México: UNAM.
- PARODI REBELLA, Aníbal (2011). *Escalas Alteradas. La manipulación de la escala como detonante del proceso de diseño*. Uruguay: Universidad de la República.
- POSADA MAJLUF, Alonso (2017). *El Kitsch Ensayo Psicoanalítico*, México: Editorial Matadero.

- RIGUZZI, Paolo, (1996). “Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”. En Kuntz Ficker, Sandra; Riguzzi, Paolo, *Ferrocarriles y vida económica en México 1850-1950*. México: UAM, FNM, El colegio Mexiquense.
- SÁNCHEZ VÁZQUEZ, Adolfo (1978) *Antología. Textos de estética y teoría del Arte*. México: UNAM.
- SANTIAGO QUIJADA, Guadalupe (1998) Cambios y permanencias en la estructura de la propiedad de la tierra y conformación urbana de Ciudad Juárez, 1888-1935. Tesis para optar por el grado de maestra en Historia Moderna y Contemporánea. México: Instituto Mora.
- SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, (1895). “Obras Públicas en México. Documentos para su Historia Vol. 2 Ferrocarriles de México”. En *Reseña Histórica-Reglamento*. México: Secretaría de Obras Públicas.
- SEMO, Alejandro (2019). *El Ferrocarril en México 1880-1900. Tiempo, Espacio y Percepción*. México: Horizonte Ferroviario.
- TAYLOR, Charles (1996). “Identidad y Reconocimiento”. En *Revista internacional de filosofía política*, núm. 7, España: Universidad Autónoma Metropolitana.
- VARGAS SALGUERO, Ramón, (1998). “Afirmación del Nacionalismo y la Modernidad”. En Vargas Salgero, Ramón, *Historia de la Arquitectura y el urbanismo mexicanos Vol. III: El México Independiente, Tomo II: Afirmación del Nacionalismo y la Modernidad*. México: Fondo de Cultura Económica.
- WEBBER, Melvin M. (2004). “La era postciudad”. En Martín Ramos, Ángel (coord.), *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*. España: ETSAB.

ENTRE LO TECNOLÓGICO Y LO POLÍTICO. EL DISCURSO DEL RIESGO SOBRE LOS NEOPRENOS DE LA LÍNEA 3 DEL TREN LIGERO DE GUADALAJARA

Recibido: 10/05/2023

Aceptado: 06/08/2023

CARLOS MIGUEL GONZÁLEZ HUERTA¹
REBECA VANESA GARCÍA CORSO²

Resumen

La construcción de obras de transporte masivo no son únicamente construcciones tecnológicas ingenieriles, sino que también, son construcciones sociopolíticas. Los trenes y las líneas de metro son un adelanto tecnológico en materia de movilidad y de transporte, pero en ocasiones, cuando se construyen se convierten en obras que se instrumentalizan desde la estrategia política. En este artículo nos proponemos analizar el discurso de riesgo con fines políticos en las obras de transporte, a partir de un estudio de caso, la

1 Licenciado y maestro en Historia por la Universidad de Guadalajara. Actualmente estudia el Doctorado Ciudad, Territorio y Sustentabilidad (DCTS), en el Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño de la misma universidad. Correo electrónico: camgoh@hotmail.com <https://orcid.org/0009-0004-1824-0085>.

2 Doctora en Historia por la Universidad de Oviedo. Participa como profesora en el Doctorado en Historia y el Doctorado en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad de la Universidad de Guadalajara. <https://orcid.org/0000-0002-4338-3246>.

instrumentalización política que se le dio al tema del desgaste de los neoprenos, una irregularidad que sucedió durante el proceso de construcción de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara, megaproyecto de transporte construido del año 2014 al 2020. Una falla que trascendió de lo político a lo social, y que desde la perspectiva tecnológica no era tan grave, pero sirvió para la construcción social del discurso del riesgo.

Palabras clave: Transporte masivo, megaproyectos, discurso social del riesgo, proceso tecnológico y político, neoprenos.

Abstract

The construction of mass transit works are not only engineering technological constructions, but are also sociopolitical constructions. Trains and subway lines are a technological advance in terms of mobility and transport, but sometimes, they become works that are instrumentalized from the political strategy. In this article we intend to analyze the risk discourse for political purposes in transportation works, based on a case study, the political instrumentalization that was given to the issue of neoprene wear, an irregularity that occurred during the process of construction of Line 3 of Light Train from Guadalajara, a transport megaproject built from 2014 to 2020. A failure that transcended from the political to the social, and from a technological perspective it was not so serious, but it served for the social construction of the risk discourse.

Keywords: Mass transit, megaprojects, social risk discourse, technological and political process, neoprene.

Introducción

La construcción de obras de transporte masivo no son únicamente construcciones tecnológicas ingenieriles o procesos constructivos tecnológicos y económicos, sino que también, son construcciones sociopolíticas. Los trenes ligeros o metros, en teoría, son un adelanto



tecnológico en materia de movilidad y de transporte, un agente de orden que pretende modificar y transformar la forma de transportarse y de moverse en una ciudad de manera racional, como mencionaba Ulrich Beck al referirse a los impulsos tecnológicos de racionalización de una sociedad (1998), pero lo que en realidad ocurre, es que en ocasiones, se convierten en obras que se instrumentalizan desde la estrategia política y electoral, lo que provoca que en los habitantes de los lugares en que se van a implementar, no exista la suficiente confianza en estos sistemas de transporte, aunado a las características negativas que ya conllevan estas obras, como lo son el alto costo económico, el tiempo que se emplea en construirlos, el cambio en los espacios público y privado, los impactos sociales que causan y la alteración de la vida cotidiana de las personas que viven cerca del trazo o de manera inmediata.³

El discurso de riesgo y de miedo con fines políticos sobre las obras de transporte masivo son los que aquí se proponen analizar. Como ya la decía Zigmunt Bauman “de la inseguridad y del temor puede extraerse un gran capital comercial como de hecho se hace” (2007), pero también se puede rentabilizar un capital político muy alto. Una de las hipótesis es que el aspecto político y electoral en que se ven envueltas las obras de movilidad y transporte durante el tiempo en que se construyen, se prioriza y está por encima de su rasgo fundamental, el posible beneficio en la optimización del tiempo en la movilidad de las personas, es decir, lo político trasciende o va más allá del aspecto tecnológico, y como resultado se genera una desconfianza e incertidumbre en estos sistemas de transporte, por lo que el hilo conductor de este artículo gira en torno a las interrogantes de cómo el discurso político trasciende a lo tecnológico y cuál es el impacto de ese discurso en la percepción social.

Para ejemplificar lo anterior, lo que puntualmente se pretende con este artículo, es mostrar a partir de un estudio de caso, el uso y la instrumentalización mediática y política que se le dio al tema del desgaste de

3 Este trabajo que aquí se presenta es parte de un trabajo de tesis doctoral que al momento se titula “Los tiempos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara, vistos desde el lugar de la construcción social del riesgo”, en la Línea de Investigación Territorio, Movilidad y Espacio Público, de DCTS.

los neoprenos, un error o irregularidad que sucedió durante el proceso de construcción de la Línea 3 del Tren Ligero de la ciudad de Guadalajara, megaproyecto de transporte masivo construido del año 2014 al 2020. Una supuesta falla, que trascendió desde lo político a lo social, y que desde la perspectiva tecnológica no era tan grave, pero que, desde lo político y mediático, sirvió para la construcción social del riesgo, aspecto característico en la teoría de la sociedad del riesgo (Beck, 1998).

Los “neoprenos” son un material parecido al hule o al caucho que compone un elemento de dilatación que sirve para evitar el desgaste o el despostillamiento del concreto, y se utiliza en la unión entre la columna y las traveses en los viaductos elevados por donde circula el material rodante (Entrevista, León, 2023). Durante la construcción de la Línea 3 (L3) estos materiales presentaron un desgaste prematuro, o incluso, se señaló que era un defecto de fábrica, pero fue un aspecto que salió a la luz pública de una manera peculiar. El gobernador electo en ese momento, aprovechó una coyuntura política para hacer del dominio público el error, como lo fue el cierre de una gira presidencial por la ciudad de Guadalajara, en la inauguración de unas “pruebas pre-operativas” del mismo tren, y realizó un pronunciamiento a través de redes sociales, un reclamo de una supuesta preocupación e incertidumbre, sobre una falla en el proceso de construcción en la obra civil (los neoprenos), lo que provocó una alarma social y una incertidumbre inmediata.

Esto anterior nos remite a lo que apunta Niklas Luhmann sobre la selección del riesgo, “sobre cálculo, percepción, evaluación y aceptación de riesgos aparece ahora el problema de la selección de riesgos para ser o no considerados (1991: 27)”, por lo que esto nos ayuda a preguntarnos sobre cuáles fueron los factores sociales por lo que este caso se magnificó desde la perspectiva política, ocasionando una alta sensación de alarma y, por consiguiente, desacreditó y lesionó la ya de por sí poca credibilidad que tenía hasta ese momento, una de las obras de transporte masivo más importante de la ciudad de Guadalajara en las últimas décadas y de los últimos años en el país. Una aseveración es que el desconocimiento de la población, la ignorancia y el no estar adecuado a un sistema de transporte de esta magnitud, crea las condiciones de manipulación por parte de las esferas políticas.



Asumimos pues, que hoy en día, el riesgo, tiene un papel importante en la vida cotidiana y en la narrativa, en los cambios, evolución y construcción de las ciudades. Sin lugar a duda, el concepto de riesgo es una de las principales herramientas teóricas de las que dispone la sociología contemporánea para dar cuenta de las dinámicas propias de la sociedad moderna (Galindo, 2015: 141), por lo que también creemos que los contextos de riesgo se agudizan a partir de la manipulación política.

Una de las hipótesis de este trabajo es que, en los últimos años en México, la obra pública de transporte masivo ha sido instrumentalizada como una herramienta de estrategia político y electoral, más que como un adelanto tecnológico en materia de transporte y de comunicaciones, rasgo característico de la modernidad tardía. Y es que tal y como lo señala Andrés Valdez, la gran mayoría de las campañas electorales modernas se realizan bajo contextos turbulentos y se caracterizan por estar envueltos en crisis económicas, lo que facilita el descrédito de los políticos y las instituciones partidistas. Es así como toda crisis genera cierto malestar e incertidumbre entre los electores, principalmente entre aquellos que ven mermado su ingreso y patrimonio o ven amenazada su tranquilidad y seguridad. Este malestar social puede ser movilizad, en un momento electoral, en un momento político clave, por los partidos y candidatos, para tratar de obtener un mayor porcentaje de votos a su favor o si ya se está en el poder, ganar simpatía (Valdez, 2016). Y el transporte masivo, en el contexto mexicano, ha sido una prueba de esta instrumentalización.

La palabra riesgo trata de la reconstrucción de un fenómeno de contingencia múltiple que, como tal, ofrece diferentes perspectivas a diferentes observadores (Luhmann, 1991: 34). Por lo que para realizar este artículo nos hemos concentrado en la recopilación de material hemerográfico sobre el caso mediático y político, y para la cuestión técnica, en algunos testimonios orales, resultado de entrevistas a actores sociales, ingenieros que participaron en la obra de la L3. Estos aspectos, conforman las principales fuentes de este trabajo.

También importante mencionar, que este trabajo se pretende inscribir en los estudios actuales sobre los megaproyectos. En el caso de la literatura referente a los megaproyectos, nos damos cuenta que este tipo de investigaciones comienzan a tomar interés y relevancia, por la comple-

alidad que representa el implementar un megaproyecto en una ciudad, en una región, un Estado o país, de entre los cuales se enlistan las plantas de energía, tanto eléctricas o eólicas, sistemas de gestión de agua, como las presas, los grandes aeropuertos, túneles y puentes que unen ciudades, pero en nuestro caso, nos enfocaremos en los grandes proyectos de transporte masivo. Este tipo de obras ingenieriles y tecnológicas que definen a nuestra modernidad, y que, además de los beneficios útiles que de ellos se esperan, modifican el paisaje urbano, alteran las relaciones sociales de los lugares en que se implementan, por lo que en la mayoría de las veces provocan una gran expectativa, y por otro lado, causan una gran decepción.

Por lo tanto, se abordará también de manera general y breve el panorama del transporte masivo, se hablará sobre la corriente de estudios acerca de los Megaproyectos, inscritos en un contexto de globalización, y un poco de la historia del transporte masivo en Guadalajara, para poder contextualizar y justificar la relevancia del caso de estudio de este artículo.

Los megaproyectos

Desde un enfoque multidisciplinario, se ha convenido en que los megaproyectos “son construcciones fisicotécnicas ingenieriles, empresas económico financieras y negociaciones con resultados sociopolíticos. El éxito generalmente requiere dominio en cada una de estas áreas, y el fracaso puede provenir de cualquiera.” (Favari y Cantoni, 2020: 6) Algunas investigaciones resaltan a los megaproyectos como íconos de la capitalismo global, en donde sitúan a estas obras de ingeniería como base de la competitividad y el desarrollo de una ciudad o región, ya que prácticamente todos los megaproyectos son de naturaleza urbana y están contruidos para tener un efecto directo sobre las ciudades y el proceso de urbanización, y son promovidos y percibidos por la élite urbana como catalizadores cruciales para el crecimiento e incluso como vínculos con la economía global (Cerro, 2019).

Un aspecto importante a considerar sobre los megaproyectos es que no son lineales, sino que son procesos en los que se presentan giros y vueltas no solo en términos de ingeniería y el surgimiento de nuevas

tecnologías, por ejemplo, sino también en el objetivo cambiante de las expectativas públicas, por lo que los megaproyectos deben ser juzgados por la forma en que cumplen los objetivos a largo plazo, a medida que se producen cambios en los valores sociales, políticos y ambientales sin olvidar el calendario, el presupuesto y las especificaciones cumplidas (Cerro, 2019: 88).

Existen también investigaciones respecto al riesgo económico y político en construcciones de esta magnitud, a los que se le denominan megaproyectos y que suelen sumar un alto riesgo político, ya que impacta en las posibilidades de obtener financiamiento y ser concretados. Estos megaproyectos requieren períodos de preinversión, inversión y puesta en funcionamiento que son, muchas veces, mayores que los de los ciclos de los gobiernos. Este hecho introduce, por sí solo, un mayor riesgo político, entendido como el riesgo de que el proyecto finalmente no se ejecute porque la administración entrante ya no tenga interés (Alberti y Pereyra, 2018: 9). Esto último, ha sido una constante en nuestro país en las últimas décadas. Ahora, abordaremos el tema en específico de los megaproyectos de transporte masivo.

El transporte masivo en Latinoamérica

A finales del siglo XIX y durante todo el siglo XX, la construcción e implementación de sistemas de transporte masivo, como lo son los tranvías, trenes eléctricos, las líneas de metro, los trenes de cercanías y de larga distancia, se desarrollaron en gran parte de las principales ciudades y capitales de los países europeos.

El caso latinoamericano es distinto. Este proceso de transporte que fue de la mano con el desarrollo urbano de las ciudades latinoamericanas, su tránsito hacia la modernidad ha sido de una forma pausada durante el siglo XX (Estrada, 2012). El desarrollo tardío de las ciudades en los sistemas de transporte y el crecimiento desordenado de sus ciudades, han hecho que sus principales ciudades tengan serios problemas de movilidad (Calonge, 2018). Por lo que ahora, los gobiernos de esos países, en colaboración con capital nacional y privado, rasgo característico de los megaproyectos, en colaboración con empresas extranjeras, han incidido en las políticas de planeación urbana y de movilidad, por

lo que han optado por construir líneas de metro o trenes, como una posible alternativa a los problemas no sólo de movilidad y de planeación urbana, sino al problema social que de ello emana (Gutiérrez, 2012; Pérez-López, 2019).

Pero tal parece que estos trenes, en la actualidad, los que llegan, están arribando tarde. A pesar de que varias ciudades de América Latina han hecho un esfuerzo significativo por construir sistemas ferroviarios a lo largo del siglo XX, los resultados han sido variados (Pardo, 2009: 11). Estas alternativas, no parecen ser del todo propicias ni ideales, pues el impacto es mayúsculo y el beneficio que se puede obtener de ellos resulta no ser tan satisfactorio. El principal problema es el tiempo que se emplea para llevarse a cabo, la inversión mayoritariamente millonaria que debe hacerse, y los problemas sociales que causan, en el entorno, en el espacio público, en fin, en el ser social que transita la ciudad que va a ser intervenida con una obra de tal magnitud.

Como ya se comentó, tanto en Europa y en Estados Unidos, la mayoría de sus ciudades importantes tienen una tradición de larga duración en donde han implementado sistemas de transporte masivos que se construyeron y desarrollaron a lo largo del siglo XX, y algunos de estos sistemas se están ampliando o modernizando en lo que va del siglo XXI. En el caso de Latinoamérica es distinto. A excepción de Buenos Aires en Argentina, en la ciudad de Santiago en Chile y en la Ciudad de México que sí pudieron desarrollar sistemas de trenes y metro, algunas de las ciudades importantes comenzaron a desarrollar este tipo de transporte de manera tardía.

En el caso de los estudios de transporte masivo en América latina, hemos encontrado que los sistemas ferroviarios construidos en esta región han necesitado de un gran subsidio para cubrir los costos de construcción y operación. Además de esto, el pago de las deudas adquiridas en muchos de estos casos ha tomado varios años. Dado que las ciudades en América latina tienen varias necesidades por satisfacer se hace difícil la justificación de la financiación o subsidio de un proyecto de tan gran envergadura, pues existen otras necesidades, como salud o educación que estarían compitiendo por esos recursos o subsidios recurrentes (Pardo, 2009). Los principales sistemas ferroviarios en ciudades latinoamericana-



nas son el de Buenos Aires construido en 1913, Ciudad de México en 1968, Sao Paulo en 1974, Santiago de Chile en 1975, Río de Janeiro en 1979, Caracas en 1983 y Medellín en 1995.

El caso mexicano

En el caso mexicano, si analizamos el desarrollo ferroviario de los últimos 15 o 20 años, veremos que han existido diversos proyectos, pero también nos daremos cuenta de que son pocos los que se han concretado. Muchos de estos megaproyectos se presentaron en supuestos planes modernizadores o de desarrollo económico, o como propuestas sexenales, tanto de los gobiernos federales y estatales en turno, factor que llevó a la instrumentalización política, y muchas veces al conflicto partidista, además del social y urbano en los lugares donde se pretenden implementar, por lo que el riesgo, la sensación de temor constante y la incertidumbre en relación a estos sistemas de transporte, han tenido un papel muy importante en la consecución de estos proyectos.

Del año 2005 hasta el presente se han planteado cerca de 20 proyectos ferroviarios, tanto de larga distancia, interurbanos, suburbanos y urbanos, por lo que, en algunos medios y esferas empresariales y políticas, se considera que hay un “boom” ferroviario en el país (Plan Nacional de Desarrollo, 2013 y Programa Nacional Ferroviario, 2022). De entre ellos, los que no se concretaron fueron el México-Querétaro cancelado en 2014 y el Tren Transpeninsular. El tren interurbano México-Toluca que tras estar detenido durante largo tiempo está cerca de concretarse, el Metrorrey en Nuevo León se puso en marcha después de casi ocho años de obra. La capital del país contó con la problemática y politizada Línea 12 y ahora en la actualidad, el “flamante” tren Maya, una obra sexenal del actual gobierno mexicano, que ha estado envuelta en una vorágine política.

Pero de entre todos estos proyectos que han causado optimismo en la industria ferroviaria, el único caso de éxito, por llamarlo de alguna manera, ha sido la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara, en Jalisco, que se construyó de agosto del 2014 a septiembre de 2020. Durante este proyecto que ahora en pleno 2022 ya es una realidad, el tiempo de obra fue muy “tortuoso” para la ciudad de Guadalajara. Fueron seis años de

un constante “estira y afloja”, entre problemas vecinales, afectaciones a la vialidad, cambio de uso de suelo, alteración de los espacios público y privado, cambio en las movilidades cotidianas, en fin, los que parece que son los problemas *per se* en este tipo de obras en las ciudades. Pero también, en él existió un intenso debate político, factor que instrumentalizó la obra.

Todos estos elementos sociales en su conjunto dieron como resultado retrasos y sobrecostos excesivos en el proyecto y, como se desarrolló durante el marco de dos sexenios y en dos planes de gobierno diferentes, produjo hasta sensación de abandono, en la que siempre estuvo la desconfianza y la impresión entre la población, en que sería un elefante blanco más, como muchos de los proyectos truncados en esos años.

Dicho lo anterior, podríamos creer que el panorama de los megaproyectos ferroviarios no es tan bueno y promisorio como parece. El tiempo de obra de este tipo de transportes es tortuoso, y una vez que el producto está terminado, este mismo tiempo de obra corre el riesgo de pasar al olvido, por lo que aquí, y con el fin de que esto olvido no ocurra, nos proponemos señalar un caso que generó diversos discursos, tanto de las élites políticas y empresariales, como de la sociedad en general, como fue el caso de los neoprenos, una irregularidad en la obra de la L3.

Este problema de construcción se hizo público con fines políticos, y logró poner en tela de juicio, desacreditó y restó credibilidad al sistema de transporte en construcción. Es decir, este caso nos servirá para contextualizar a una de las obras de transporte masivo más importante en los últimos años en México, y situarla en el debate entre lo tecnológico y lo político. Lo que nos ayudará en el objetivo de este artículo, el cual es hacer un análisis y reflexión sobre el desarrollo tecnológico en materia de transporte, es traer a la reflexión el caso de los neoprenos, apoyado en fuentes hemerográficas, en donde además de los sucesos, está plasmado el discurso político y reacciones que de ello emanan, además de algunos testimonios orales, que contrastan el discurso político, con el desarrollo técnico.

En la sociedad del riesgo, Ulrich Beck se preguntaba “¿Cómo se pueden evitar, minimizar, dramatizar, canalizar los riesgos y peligros que se han producido sistemáticamente en el proceso avanzado de



modernización? (1998: 26)”. Veremos a continuación una muestra de dramatización y de canalización de uno de los peligros que se presentaron durante la construcción de la L3.

La Línea 3 de Guadalajara

La mayoría de los estudios en movilidad y de transporte masivo se destinan al tiempo, pero al tiempo de traslado, a la optimización del tiempo resultante del beneficio de una obra de transporte. Es decir, a la naturaleza implícita de los sistemas de transporte, llegar más rápido de un punto a otro. Trasladarse en menor tiempo. Por lo que hay algunas investigaciones que giran en torno al costo beneficio en el tiempo los sistemas de transporte. Pero poco se habla del tiempo en que se emplea en construirla. Entonces, por un lado, la L3 ahora traslada a las personas de un punto a otro en 35 minutos. Es decir, en poco tiempo. Pero para que esto fuera posible, tuvieron que pasar 8 años en construcción, considerando que en 2012 comenzó el proyecto ejecutivo, y 30 años desde su planeación.

Algo de historia, el antes de la L3

El proyecto de transporte masivo en la ciudad de Guadalajara se remonta a 1969 cuando por primera vez se presentó un proyecto de un metro para la ciudad, con el propósito de emular al sistema de la Ciudad de México. Pero fue hasta el año de 1987 en que el Gobierno del Estado de Jalisco decidió transformar el eje Norte-Sur de la Calzada del Federalismo en la línea 1 del Tren Ligero y crear un organismo público descentralizado denominado “Sistema del Tren Eléctrico Urbano” (SITEUR), el cual finalmente inició operaciones en 1989 (Córdova, 2010).

En 1992 se inició la construcción del primer tramo de la línea 2 que se inauguró en 1994 para vincular el oriente de la ciudad desde Tetlán hasta el Centro de Histórico de Guadalajara a través de la avenida Javier Mina-Juárez como parte de un proyecto de crecimiento metropolitano hacia Tonalá. En esas fechas se comenzó a hablar de una posible Línea 3, pero la deuda adquirida por la línea 2 y diversos discursos de oposición, truncaron el proyecto.

Imagen 1.

Noticia sobre el proyecto de la Línea 3 de Guadalajara⁴



Después de 12 años sin intervenciones públicas en la materia, el Gobierno del Estado en el año 2006 retomó el tema de la movilidad al impulsar una nueva red de transporte público masivo con base en autobuses en carriles exclusivos conocido como MacroBús (BRT), e implementó una línea de este tipo por el corredor de la Calzada Independencia (Arellano, 2018). De esta fecha al 2012, los gobiernos estatales y locales cayeron en un discurso de competencia y de radicalización del transporte, en un versus entre el darle continuidad al tren ligero o construir más líneas de MacroBús.

No fue hasta el 7 de agosto del 2014 que se dio el banderazo inicial de la construcción de la Línea 3 del Tren Ligero. Fue una obra de movilidad

4 Imagen obtenida de la hemeroteca histórica del periódico *El Informador*, 17-12-1992, 1.



proyectada para recorrer cerca de 20 km, y abarcar tres municipios del Área Metropolitana, Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque. Una obra muy relevante, debido a que como comentábamos, durante 30 años, no fue posible dar continuidad y ampliar la infraestructura del tren eléctrico urbano.

El proceso constructivo duró cerca de ocho años. En 2012 comenzaron los estudios por parte de los proyectistas, en 2014, como ya se mencionó, inició la construcción, en 2019 empezaron las pruebas y las capacitaciones, en septiembre de 2020 se inauguró y comenzó el año de garantía que finalizó en el 2021. Este proceso de construcción estuvo acompañado de muchos contratiempos y tensiones. La L3 se convirtió en un fenómeno social. El impacto que causó en la sociedad tapatía, en especial para los que vivieron su vida cotidiana cerca del trazo de la línea, fue muy profundo. El cierre de vialidades, desviaciones en los trayectos para los automovilistas, usuarios del transporte público y peatones, causó molestias entre vecinos y comerciantes de la zona, así como en gran parte de la sociedad tapatía.

La obra tuvo una amplia cobertura mediática, en gran medida, de manera negativa, y lo más importante, por diversas resistencias y tensiones, se ganó una mala percepción social. También contó con una relevancia importante no solo en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) y en el Estado de Jalisco, sino a nivel nacional, debido a su constante posicionamiento mediático, por cuestiones políticas y electorales.

Surgieron procesos de tensión y resistencia social generados por la incertidumbre, por lo que el miedo y la alta percepción de riesgo, era un catalizador de opinión, la sospecha de corrupción detrás de todo, suscitaban temor y suspicacias, lo que más de alguna vez dio como resultado que el proceso de construcción se alargara y subiera su costo. Pero algo importante, fue que, por primera vez, los tapatíos vieron columnas de más de 10 metros de altura por las avenidas Ávila Camacho y Revolución, avenidas por las que se construyeron los viaductos elevados, que además de generar un impacto visual sobre el espacio urbano, generaron miedo y desconfianza, es decir, una sensación de riesgo.

Durante el proceso de construcción de la L3, se suscitaron diversos casos o problemas que se hicieron mediáticos, pero siempre desde el discurso social del riesgo. Los casos más recurrentes en la prensa y en los

medios fueron sobre los trabajos de la tuneladora en el centro de la ciudad, en donde se mencionó infinidad de veces, que los edificios históricos del centro de la ciudad podrían venirse abajo, tales como son la Catedral, el templo de San Francisco y la Casa de los Perros, por mencionar algunos.

No obstante, para este artículo se ha elegido el caso de los neoprenos, debido a que como fue tan peculiar el caso, es fácil su rastreo en fuentes hemerográficas, pero también contamos con testimonios de actores sociales claves dentro del proyecto, como lo fueron los encargados de supervisar la construcción de la vía y de la implementación de pruebas, este último en el periodo de la etapa conocida como transferencia de la operación.

El caso de los neoprenos

El tema de los neoprenos fue tal vez la única irregularidad o falla de construcción, que se hizo pública, por lo que se mediatizó de manera viral en redes sociales, fue un titular, una publicación del gobernador electo en ese entonces, argumentando preocupación por la seguridad de los posibles usuarios, causando desconfianza e incertidumbre entre la población, pero más en específico, entre los que en aquel entonces eran los futuros usuarios de la L3, pero aquí la duda es, si esa preocupación es auténtica, o simplemente se trató de un estrategia política con el fin de ganar adeptos. El tiempo, demostró lo segundo.

Imagen 2.

Detalle de columna y trabe en un viaducto



El 19 de noviembre de 2018 (el entonces) gobernador electo de Jalisco denunció fallas en la construcción del viaducto elevado de la L3, más específicamente, del viaducto 1, el que está en la zona de Zapopan. A través de un comunicado oficial en sus redes sociales compuesto de 5 preguntas dirigidas directamente al entonces presidente de México: “¿podría decirnos señor presidente cuánto va a costar arreglar este problema, cuánto tiempo se va a llevar y si hay garantías de que esto no pondrá en riesgo a los usuarios de la Línea 3?” (*El Informador*, 2018a).

Las reacciones en las redes sociales no se hicieron esperar, así como también fue señalado y cuestionado en la prensa, “Las declaraciones del gobernador electo sobre las anomalías en las obras de la Línea 3 del Tren son poco menos que espeluznantes, ¿de verdad una falla con frenos implicaría desmontar las trabes y la instalación eléctrica de la obra?” (*El Informador*, 2018b). U otra reacción en otra columna titulada “La maldición de la Línea 3 del Tren Ligero”, en donde se abre con la siguiente pregunta: “¿Qué maldición pesa sobre Jalisco y su pésima movilidad humana que en más de 25 años no ha sido posible aplicar un proyecto concreto que permita mejorarla? El gobernador electo, reveló en redes sociales lo que durante meses fue una sospecha: la Línea 3 del Tren Ligero, tiene defectos de fabricación” (Navarro, 2018).

Imagen 3.

Detalle del desgaste de los neoprenos de la L3.



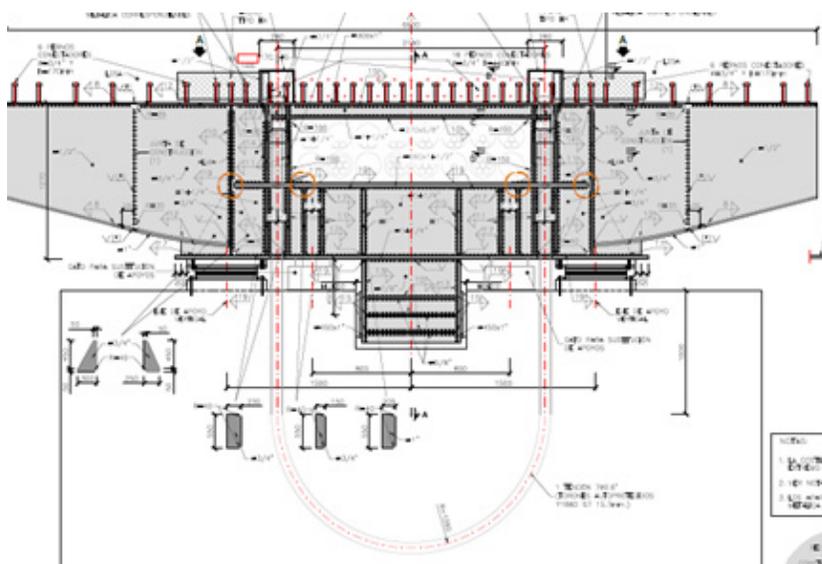
La noticia se viralizó un tuvo una escalada mayor, tanto que el tema fue mencionado a nivel federal: “Fallas en L3 escalan al Congreso federal; piden una investigación”, ahí en esa noticia podemos ver como la Cámara de Diputados emite un exhorto al Gobierno de la República para indagar las anomalías reveladas por el gobernador electo:

[...] tras la denuncia de Enrique Alfaro por los problemas detectados en las obras de la línea 3 del tren ligero, el pleno de la cámara de diputados aprobó exhortar al presidente Enrique Peña Nieto y el titular de la secretaría de comunicaciones y transportes Gerardo Ruiz Esparza, la que se realice una investigación por las fallas técnicas y, en consecuencia, deslindar responsabilidades. Ayer se aprobó el punto de acuerdo de urgente resolución. También piden hacer público los costos y los plazos que implicará corregir las fallas, así como quién los cubrirá. En tanto no se arregle, exigen que no se ponga en operación la línea para salvaguardar la seguridad a las personas (*El Informador*, 2018c).

Pero y ¿qué es un neopreno? Parecía en ese momento tanto medios y audiencia eran expertos en ingeniería y mencionaban la palabra como si fuera de uso cotidiano: neopreno. Creemos que el mismo desconocimiento de la palabra, causó sensacionalismo, confusión y temor:

Sí, se hizo famoso el neopreno, pero como tal lo que había es un dispositivo, un elemento que es parte de la trabe, que amortigua los movimientos de la misma trabe, sobre la columna, para que no haya un despostillado del concreto, y eso estaba conformado como por una especie de “sándwich”, conformado por 2 células de neopreno y en el centro una parte más rígida y parecida al concreto. O sea, en realidad era una pieza. La palabra neopreno se refiere a un material, o sea cualquier ingeniero sabe, que un neopreno es un material, como el hule o el plástico (*Entrevista*, Velasco, 2022).

Imagen 4.
Diagrama técnico de los neoprenos.



En la vorágine de discursos que esto causó, se comentó que los neoprenos mismos tenían fallas relacionadas con defectos de fabricación:

Se detectaron fallas prematuras en numerosos neoprenos, estando los mismos sometidos a cargas muy inferiores a las teóricamente admisibles. Realizamos ensayos sobre los mismos, y confirmamos que se trató de un problema de ejecución de los propios aparatos de apoyo. Normalmente ese tipo de noticias nos llegaban, porque nos afectaba a nivel de credibilidad, debido a que nosotros éramos parte de los trabajos de supervisión de esos proyectos, y pues estaba en entredicho quién estaba revisando los trabajos. Entonces nuestros jefes estaban pendientes de todo ese tipo de noticias, pues también estaba el tema de que venimos de empresas extranjeras y todo eso impacta, golpea la imagen y la credibilidad de las constructoras que ahí trabajan, pues muchas eran empresas internacionales (*Entrevista*, Velasco, 2023).

El discurso técnico sobre el problema, parece que tiene mayor contundencia, y el del político, el del gobernador electo, resultó más una estratagema, pues al ser cuestionado sobre su alarmismo, al día siguiente de su publicación dijo lo siguiente:

Esta situación de los neoprenos, que tuvo problemas en su funcionamiento, estaba en una de las curvas de la Línea 3, se tuvo que sustituir éste, no había todavía entrado la lógica de que habían fallado de manera general. La sustitución de este neopreno implicó levantar la trabe, en la información que tenemos, que es, yo diría, a lo mejor no oficial, pero sabemos que es de primera mano y no la van a poder debatir tampoco, se tuvo que levantar no 5 mm, 28 cm para cambiar ese neopreno. “Hay que entender, imagínense ustedes 5 mm y qué van a hacer, ¿con un dedito le van a empujar al neopreno para que salga o cómo se imaginan que es la sustitución de una pieza de esta naturaleza? (2018, *La nota de Guadalajara*).

Después continuó con una explicación que lo que se notaba, era más el discurso político, más que el técnico, pues comenzó a utilizar un lenguaje más coloquial, y sacó a relucir, el tema de la Línea 12 de la ciudad de México, que pocos años antes, había presentado un error de cálculo en una de sus curvas:

Al final, lo que nosotros decimos es un asunto también, que más allá de mi condición de ingeniero civil, pues lo pongo en términos del sentido común. Las trabes están separadas una de otra, si tú levantas una, tú imagínate lo que pasa arriba con la vía que va pegada a las trabes. Y estos son sistemas que operan milimétricamente. Ya vimos lo que pasó en el caso de la Línea 12 (metro de la ciudad de México) y estamos hablando de un asunto de milímetro de diferencia en la operación de los rieles y el rodado de los vagones. Y acá que me digan que no es ningún riesgo, que no hay ningún problema porque van a levantar todas las trabes de la Línea 3, pues simplemente lo dejo para que cada quien saque sus conclusiones” (2018, *La nota de Guadalajara*).



El discurso de riesgo sobre este caso fue recibido por gran parte de la sociedad tapatía, pero la percepción también fue de alarmismo y de manipulación:

Enrique Alfaro alertó sobre riesgos y sobre costos que implicaría el cambio de los mismos frenos (hules) que son parte del sistema de amortiguación de la estructura elevada. Alfaro afirma que, para cambiar las piezas defectuosas, cito, “implicaría tener que levantar las trabes desarmando las vías y la red eléctrica que ya están instaladas para poder corregir el error [...] La línea 3, lo hemos repetido, es la obra más opaca de los últimos años y es fecha que nadie sabe lo que va a costar (Petersen, 2018).

El discurso técnico utilizado por el gobernador ahora resultaba poco creíble:

Todos los neoprenos tienen una vida útil de entre 10 y 15 años y todas las estructuras contemplan un sistema para cambiarlos, sea ahora, sea dentro de una década. Los neoprenos que se pusieron estaban efectivamente defectuosos y mostraron envejecimiento prematuro, es decir tendrían que haberse cambiado dentro de 3 años por lo que se decidió cambiarlos desde ahora. Una sorpresa y un costo más en la terminación de la obra, sí; un riesgo o una obra mayor que implica destruir lo que está hecho no [...] Entiendo que es política, las formas importan. Una cosa es hacer grilla y otra es hacerlo a partir de información falsa. Generar desconfianza en la obra no le beneficia a nadie, ni siquiera el nuevo gobierno que tendrá, más temprano que tarde, qué hacerse cargo de la operación de la línea 3 (Petersen, 2018).

No es que durante la construcción de este sistema de transporte no hubieran existido demás anomalías, irregularidades, sobrecostos excesivos y retrasos en la obra que causaron infinidad de dificultades a la sociedad tapatía, pero es curioso que este caso, que, en lo tecnológico, no era considerado de mucha gravedad, hiciera tanto eco:

Creo que se eligió ese titular de los neoprenos porque sonaba riesgoso y tenía más impacto, como decía, había que mantener titulares, había titulares buenos, como las visitas del presidente, que causaban un gran alboroto, o en las fechas de entrega, o en las pruebas, o titulares malos, que eran los más normales y cotidianos. Hubo muchos reportajes de noticias porque había que mantener en boca de todo el mundo el proyecto, ya sea con cosas buenas o cosas malas, había que mantener la mirada de la población sobre el proyecto (*Entrevista*, Velasco, 2023).

El riesgo, un factor y característica de la modernidad, vemos que también es multifacético. Lo que vemos que en política puede ser instrumentalizado con fines de manipulación, en la construcción es un rasgo característico cotidiano:

El riesgo tiene un porcentaje en la construcción de trenes. Todos los sistemas de transporte tienen un riesgo, pero aquí el porcentaje de riesgo es menor porque todo está normatizado, ya cualquier sistema ya tiene una norma. Todas las obras tienen un riesgo. La industria de la construcción es la que tiene mayores riesgos, pero cotidianamente se trabaja en ellos, es parte del trabajo (*Entrevista*, León, 2023).

Creemos que para que este caso se diera, también tuvo que existir un contexto específico. Fueron casi 30 años sin una obra de esa magnitud en la ciudad. Por primera vez, se vieron columnas y travesaños de cerca de 30 metros de alto, aspecto que causó temor, y muchas veces este miedo e incertidumbre, fu instrumentalizado por los políticos:

Los tapatíos se asustaron al ver columnas de cerca de 30 metros, pero eso es normal, también sucedió en su momento cuando empezaron a construir edificios de vivienda de más de 20 pisos a la gente le daba miedo vivir ahí por los peligros o por los riesgos a los temblores. Pero ya la sociedad poco a poco se fue adaptando a esas alturas, ahora en las ciudades se ven y se construyen torres de más de 30 metros de 40 o 50 pisos (*Entrevista*, León, 2023).



La sociedad latinoamericana se está adecuando y adaptando a este tipo de megaproyectos, por lo tanto, siempre existe el conflicto. Probablemente el discurso de la construcción del riesgo en otras latitudes es diferente:

No creo que el aspecto mediático sea el mismo en algunas ciudades de Europa, esta cuestión de los titulares, en donde se magnifica el riesgo y se trate de atemorizar a la población. En Europa ya tienen una larga tradición de usos de trenes y de metro, entonces ya no es tan fácil que la población se deje llevar por ese tipo de titulares. Para nosotros son transportes que por primera vez los estamos construyendo, los estamos experimentando y utilizando, pero sí creo que, en ciudades de América Latina, pueda ser similar lo que pasó aquí en la Línea 3, porque normalmente todo este tipo de obras, cuyo fin es mejorar la calidad de vida de la población, los desacreditan o los sobrevaloran los gobiernos y los políticos, pues siempre se utiliza para la estrategia política (*Entrevista, Velasco, 2023*).

Luhmann mencionaba que una versión algo más refinada de lo que es un riesgo, se presenta entre los expertos en seguridad, “Su experiencia profesional les enseña que es imposible alcanzar una seguridad absoluta. Siempre hay algo imprevisto que puede ocurrir (1991: 36)”. Los testimonios orales aquí presentados de actores sociales, y expertos en materia de construcción de, nos ayudaron a tener un guion más acertado sobre la probabilidad y posible contingencia del riesgo que presentaba la fractura de este material.

Cabe destacar que toda esta vorágine mediática, en pocos meses después pasó al olvido. El tiempo político llegó, se dieron los cambios políticos en los diferentes ámbitos de gobierno y como es común en los medios de comunicación, otro tipo de titulares ocuparon la prensa. Es importante señalar que queda pendiente o es materia de otro trabajo, el análisis del papel de la prensa y de los medios de comunicación como agentes o promotores del riesgo.

Uno de los aportes de la relatoría del riesgo presentada en este trabajo fue señalar que la implementación de megaproyectos y de diferentes sistemas de transporte en una metrópoli, se enfrentan con múltiples problemas de orden social, ideológico, económico, pero principalmente, político, con los riesgos que conllevan cada uno de ellos. La política no sólo se encuentra expuesta a las sobreestimaciones y subestimaciones de riesgos que ponen en marcha la politización de temas; se encuentra también expuesta a las deformaciones que se dan al considerar el riesgo de primera instancia como algo controlable, o como algo no controlable, según sea el resultado que se pretenda alcanzar (Luhmann, 1991: 41).

Conclusión

Recapitulando, afirmamos que las obras públicas de transporte masivo y los megaproyectos en general, no son sólo construcciones tecnológicas. Son procesos políticos sociales de largo aliento en donde la sensación de riesgo y la incertidumbre, son aspectos característicos y juegan un papel determinante. Y que cuando en ellos hay una instrumentalización política, la construcción social del riesgo se agudiza.

El megaproyecto de transporte masivo de la Línea 3 del Tren Ligero en la ciudad de Guadalajara se vio envuelta en muchas contradicciones. Es materia de otros trabajos enumerar y analizar los diversos casos de anomalías, irregularidades, sobrecostos excesivos y retrasos que hubo en la obra. Ahora en la actualidad, ese mismo discurso político que aquí se mostró, ha caído en contradicción, ahora la L3 ha sido utilizada como la imagen éxito de transporte masivo en los últimos años en México, e incluso muchas veces mencionada y presumida como la más importante y moderna de América Latina. No se puede dejar de mencionar que, en ocasiones, no funciona de manera óptima, debido a sus constantes fallos en la operación, además de que en temas de accesibilidad tiene muchas quejas y una mala imagen, debido a que sus escaleras eléctricas, y elevadores, fallan constantemente.

La L3 vino a establecer un nuevo campo social en la ciudad de Guadalajara que puede ser analizado desde diferentes perspectivas. Desde su génesis, su construcción e implementación, la motivación fue desde un orden político, en donde se confrontaron múltiples relaciones de



poder, diversos discursos ideológicos y de riesgo, y no pensada desde la planeación, el ordenamiento y la racionalización del transporte y la movilidad de la ciudad.

Por lo que, para el caso de estudio analizado, el de los neoprenos, es una muestra de la instrumentalización política en la que se vio envuelta. Para que este caso fuera tan mediático y con un impacto mayúsculo, tuvo que existir un contexto específico. Fueron casi 30 años sin una obra de esa magnitud en la ciudad. Por primera vez, se vieron columnas y travesaños de cerca de 30 metros de alto, aspecto que causó temor, y muchas veces este miedo e incertidumbre, fu instrumentalizado por los políticos. Fueron 6 años de obra entre una constante lucha entre lo técnico y lo político, con un constante discurso de riesgo, que provocaba temor y desconfianza a la población, y que este sistema ahora en operación, este tiempo de obra, corre el riesgo de ser olvidado.

Bibliografía

- ALBERTI, J., y Pereyra, A. (2018). Carretera interoceánica IIRSA Sur de Perú. Banco Interamericano de Desarrollo.
- BAUMAN, Z. (2007). *Tiempos líquidos. Vivir en una época de incertidumbre*. México: Tusquets.
- BECK, U. (1998). *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Barcelona: Paidós.
- CALONGE, F. (2018). “Condiciones para el uso de la infraestructura de transporte masivo: la línea 3 del tren ligero en el Área Metropolitana de Guadalajara, México”. En *UPCommons*, núm. 36. España: Universidad Politécnica de Cataluña
- “CERRO, G. (2019). “Megaproyectos, competitividad y desarrollo”. En *Telos*, núm. 110. España: Fundación Telefónica.
- CÓRDOVA, M. (2010). “La movilidad urbana y el transporte: En búsqueda de un nuevo paradigma”. En *Dos décadas en el desarrollo de Jalisco 1990-2010*. México: Gobierno de Jalisco, Secretaría de Planeación.

- ESTRADA, B. (2012). “Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso.”. En *Polis Revista Latinoamericana*, núm. 33. Chile: Universidad de Los Lagos.
- FAVARI, E. y Cantoni F. (2020). *Megaproject Management. A Multi-disciplinary Approach to Embrace Complexity and Sustainability*. Suiza: Springer Cham.
- GALINDO, J. (2015). “El concepto de riesgo en las teorías de Ulrich Beck y Niklas Luhmann”. En *Acta Sociológica*, núm. 67. México: UNAM.
- GUTIÉRREZ, A. (2012). “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte”. En *Bitácora Urbano Territorial*, núm. 21 (2). Colombia: UNAL.
- LEÓN, Luis. (2023). Coordinador de pruebas y transferencia de la operación, supervisión de la Línea 3 de Guadalajara. Entrevista realizada el 3 de abril de 2023 por Carlos González.
- LUHMANN, N. (1991). *Sociología del riesgo*. Guadalajara: Universidad Iberoamericana – Universidad de Guadalajara.
- NAVARRO, Jorge Octavio (2018). “La maldición de la Línea 3 del Tren Liger”. En *El Informador*, 20 de noviembre, núm. 36408, México.
- PARDO, C. (2009). “Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina”. En Documentos de proyectos. Chile: Naciones Unidas.
- PÉREZ-LÓPEZ, R. (2019). “Producción de la ciudad en tiempos de globalización. Impactos socioterritoriales de los megaproyectos.”. En *Bitácora Urbano Territorial*, núm. 29 (1). Colombia: UNAL.
- PETERSEN FARAH, Diego (2018). “Alfaro, el estilo personal de comunicar”. En *El Informador*, 21 de noviembre, núm. 36409, México.
- PLAN Nacional de Desarrollo (2013).
- VALDEZ, A. (2016). “Campañas electorales en contextos turbulentos: estudio de casos sobre el impacto de las crisis en el resultado de las elecciones, 2008-2015”. En *Revista Enfoques: Ciencia Política y Administración Pública*, núm. XIV (24). Chile: Universidad Central de Chile.

- VELASCO, Lucía. (2023) Coordinador de Obra civil y vía, supervisión de la Línea 3 de Guadalajara. Entrevista realizada el 2 de mayo de 2023 por Carlos González.
- S/A (1991). “CONVENIO Marco de Coordinación de acciones que celebran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Estado de Quintana Roo, para impulsar la construcción, operación y explotación del proyecto Tren Rápido Transpeninsular”. En Diario Oficial de la Federación, 22 de enero de 2014, sin núm. México.
- S/A (1992). “En proceso el plan maestro para construir la línea 3 del tren ligero”. En *El Informador*, 17 de diciembre, núm. 26967, México.
- S/A (2018a). “¿Fallas graves en Línea 3?”. En *El Informador*, 20 de noviembre, núm. 36408, México.
- S/A (2018b). “Alfaro señala fallas en obras de L3; delegado de SCT rechaza gravedad”. En *El Informador*, 20 de noviembre, núm. 36408, México.
- S/A (2018c). “Fallas en L3 escalan al Congreso federal; piden una investigación”. En *El Informador*, 21 de noviembre, núm. 36409, México.
- S/A (2018). La nota de Guadalajara. Publicación del día 21 de noviembre de 2018. Actualmente disponible en: <https://www.facebook.com/lanotadeguadalajara/videos/316436988953561>.
- S/A (2019). “Este mes inicia el cambio de neoprenos de la Línea 3”. En *El Informador*, 4 de marzo, núm. 36510, México.

MANÍA POR LA DESTRUCCIÓN. PENSAR LOS RALLIES DE DEMOLICIÓN AUTOMOVILÍSTICA DESDE LA FRONTERA NORTE MEXICANA

Recibido: 11/05/2023

Aceptado: 07/08/2023

JUAN ANTONIO DEL MONTE MADRIGAL¹

Resumen

El presente artículo presenta en primera instancia una revisión de la literatura generada desde diversas disciplinas en torno a los rallies de destrucción de automóviles, un espectáculo de colisión de carros asociado particularmente a zonas rurales norteamericanas pero que se ha replicado en ciudades fronterizas del norte de México. En este escrutinio bibliográfico emergen ideas como los ritos de reversión, la destrucción creativa, la obsolescencia programada, la individualización y espectacularización del accidente, así

1 Doctor en Ciencias Sociales por el Colegio de México. Profesor-investigador de El Colef, adscrito al Departamento de Estudios Culturales y miembro del Sistema Nacional de Investigadores, Nivel I. Sus líneas de investigación son: precarización de las movilidades, procesos culturales transfronterizos y creación audiovisual de sentido. Actualmente co-coordina el “Observatorio de Legislación y Política Migratoria” y es coordinador de la Maestría en Estudios Culturales de El Colef. Colabora en los proyectos “Humanizando la Deportación” y “Narrativas Digitales de Defensores de Derechos Humanos en la Frontera Norte de México”. Correo electrónico: jadelmonte@colef.mx ORCID: 0000-0001-5041-0591

como la masculinidad violenta e hiperbólica, las cuales son puestas a discusión para comprender cómo la idea de la destrucción emerge como un aspecto inherente de la modernidad y su desarrollo en el capitalismo industrial. A partir de esta revisión se pretende ubicar pistas teóricas y metodológicas con las que se pueda hacer sentido a la reapropiación de este fenómeno del lado mexicano de la frontera.

Palabras clave: automóviles, destrucción, rallies de demolición, modernidad, espectáculo.

Abstract

This article presents a review of the literature generated from various disciplines on demolition derbies, a car crash spectacle particularly associated with rural areas of North America, but that has been replicated in border cities in northern Mexico. In this bibliographic scrutiny, ideas such as rites of reversion, creative destruction, programmed obsolescence, individualization and spectacularization of the accident, as well as violent and hyperbolic masculinity emerge and are discussed in order to understand how the idea of destruction emerges as an inherent aspect of modernity and its development in industrial capitalism. From this review we intend to locate theoretical and methodological clues in order to make sense of the reapropriation of this phenomenon on the Mexican side of the border.

Keywords: automobiles, destruction, demolition derbies, modernity, spectacle.

Introducción

El automóvil, emblema del desarrollo tecnológico, creativo e industrial del ser humano en los últimos siglos, es también objeto de destrucción en uno de los espectáculos más peculiares de la cultura norteamericana y fronteriza: los rallies de demolición de carros. Estos rallies son uno de los eventos más populares en las ferias de condados en Estados Unidos. Espectáculos donde una serie de carros compiten en una arena destru-

yendo sus vehículos entre sí en colisiones reiteradas y cuya victoria se la adjudica aquel único piloto cuyo automóvil quedó andando en su ronda. Estos eventos tienen una larga historia en áreas rurales del país norteamericano, que se remonta a casi un siglo de distancia, se han consolidado como uno de sus entretenimientos principales, también tienen años reproduciéndose en ciudades fronterizas del norte de México. En Tijuana, por ejemplo, es posible encontrar varios eventos de este tipo a lo largo del año que se promocionan como “Destructomanía” o “Gladiadores al volante”.

A pesar de que no es muy abundante la literatura al respecto, en este artículo nos proponemos hacer una revisión de aquellos textos que han abordado académicamente este fenómeno tan peculiar y que han ofrecido pistas teóricas y metodológicas para comprender la existencia de este espectáculo de destrucción de tecnologías motorizadas desde una variedad de aproximaciones disciplinarias. La idea de hacer esta revisión es colocar las bases para pensar cómo podemos hacer sentido al hecho de que este fenómeno sea apropiado culturalmente y reproducido en ciudades fronterizas del norte de México, como sucede con frecuencia en la ciudad de Tijuana.

Rallies de demolición: ritos de reversión, destrucción creativa, performatividad masculina y obsolescencia calculada

En un bello ensayo sobre el D.S. 19 de Citroën, Roland Barthes (2002) decía que es posible pensar el automóvil como el equivalente moderno de las grandes catedrales góticas, es decir, como la gran creación de la época y del hombre contemporáneo, donde la obsesión por la grandilocuencia se equipara al deseo de conducción veloz y al diseño estilizado de los automóviles modernos. Los vehículos motorizados, constituyen para el autor, un objeto que se presenta como superlativo en tanto su confección es tan compleja e implica tal cantidad de manos, mentes y recursos que tiene el carácter de lo sobrenatural. Cabe entonces preguntarse, por qué, a pesar de esta idolatría cuasi mágica en torno al automóvil contemporáneo, existen eventos donde la finalidad sea glorificar su destrucción en lugar de enaltecer su creación.

Una de las primeras interpretaciones que se hizo de estos eventos —y una de las más influyentes y recurrentes— se desarrolla en el marco de la discusión antropológica de los ritos de reversión. Estos ritos implican un giro espaciotemporal donde la jerarquía social es invertida, se suspenden las reglas de la costumbre y la moral y se da entrada a comportamientos extraordinarios. En algunos ritos de reversión hay espacio para las obscenidades, la burla o el oprobio, por lo que desde la antropología se han pensado como válvulas de seguridad para impulsos agresivos o expresiones catárticas que cumplen la finalidad de aglutinar socialmente. En este desahogo, dichos ritos refuerzan las normas que son licenciadas y, al final, cuando estos se acaban, restituyen lo prescrito. Y aunque enfocados originalmente en el ámbito del estudio de lo religioso o en el análisis de culturas tradicionales, Jewett y Lawrence (1976) señalan que en la cultura popular hay expresiones que pueden interpretarse desde ese marco, una de estas manifestaciones es los rallies de demolición de automóviles.

Para estos autores, en los rallies de demolición podemos encontrar mecanismos de inversión ritual en la combinación del desahogo de los impulsos agresivos con la trascendencia de las restricciones normativas respecto a la conducción de un automóvil. Esta ceremonia agresiva, pero socialmente aprobada, encuentra posibilidades de reversión en la violación de dos normas cruciales: el respeto a la propiedad privada y las regulaciones de tránsito. En estos eventos, aseguran los autores, la multitud aplaude las colisiones que uno asesta hacia la propiedad del otro y también el hecho de que implica una licencia respecto a las infracciones de tránsito.

Cuando los rallies de destrucción son vistos solamente como un rito de reversión que, en última instancia, es un espectáculo que reinstala el orden social cuando éste se termina, oscurece la posibilidad de ver las consecuencias políticas y de agencia en esta práctica y sus participantes. En ese sentido, Susan Falls (2013) propone que además de leer a estos rallies como un rito de reversión, es preciso complementar la interpretación desde la lente de la propuesta teórica de la “destrucción creativa”. Este concepto —proveniente de la reflexión filosófica (Nietzsche, 2003) y económica (Schumpeter, 2015) para describir olas de



innovación y emprendimiento— es utilizado por la autora para describir el proceso a través del cual prácticas y valores se interrumpen o incluso destruyen, permitiendo que algo nuevo emerja, constituyendo la semilla de una transformación social.

El análisis de la autora, proveniente de una estrategia etnográfica, enfatiza la manera en que los participantes nombran y estilizan a sus carros y la manera en que se ubican con ello en la estructura social compleja de privilegio y desventaja en que se encuentran las comunidades blancas rurales norteamericanas. Según ella, el potencial de la transformación subjetiva hace a los rallies de destrucción, más que un espectáculo de inversión temporal del orden social, una práctica de destrucción creativa potencialmente radical. La propuesta apunta a asumir que los ritos de reversión y la destrucción creativa son lentes complementarios para comprender que en el rally no sólo se irrumpen y luego reinstalan las normas sociales —en tanto rito de reversión— sino que hay oportunidad de resistir, reenmarcar o por lo menos disentir a las estructuras sociales —en tanto proceso de destrucción creativa—. Aunque la autora coloca los corolarios creativos de la destrucción en una escala individual, es decir, señala que la semilla de la transformación social comienza por el cambio personal que permite la destrucción del automóvil renombrado, me parece que la posibilidad de observar que algo emerge en la destrucción de carros está también ubicado en el nivel de lo simbólico pues ahí es donde radicaría una crítica a las estructuras racializadas de clase, limitante que no nos deja observar el texto de Falls.

Otra propuesta para pensar los rallies de demolición, proviene desde una interpretación de la Teoría del Actor Red (TAR) para pensar la imbricación entre hombres y tecnologías. El texto de Zehr (1994) está ubicado en la discusión de la fascinación por la destrucción de la tecnología donde el argumento central está colocado en la posición del usuario dentro de la amplia red de fabricación y operación del automóvil. Aquí el automóvil no es visto solo como un artefacto sino como una red de actores y actantes heterogéneos. Uno de esos actores es el usuario que no solo es pasivo en la red-automóvil, sino que también le da forma, lo reordena o de plano deconstruye esa red.

Para este autor, los rallies de demolición iluminan conflictos construidos en la posición del usuario dentro de la red del automóvil y también se constituye como una manera segura de aliviar las tensiones implícitas. Uno de esos conflictos, por ejemplo, es el control sobre la política de la obsolescencia programada —política que emerge, como veremos más adelante, con la industria automotriz. Dentro de esta política la destrucción es algo inherente al automóvil ya que éstos se diseñan para irse destruyendo poco a poco, de manera que en el rally se tiene control sobre el proceso de obsolescencia en una noche y en la vida diaria no. Así, en los rallies ese conflicto de la red-automóvil se subvierte.

Otro conflicto social señalado tiene que ver con que los rallies de demolición hacen posible la personalización y la dominación del automóvil, no como una expresión de estatus, como se ha pensado usualmente, sino como una forma de expresión personal asociado, en la mayoría de los casos, a ideas, normas o valores materiales que diferencian la posición de los usuarios en términos de género donde el automóvil es considerado como una máquina para el control masculino.

Los conflictos y tensiones existentes en la red-automóvil, según Zehr, es visibilizado y coloca al usuario en una posición dominante, aunque sea una tarde. Lo que la cultura automovilística —que va más allá de las decisiones individuales del usuario en la vida cotidiana en relación con el carro— no permite diariamente, es revertida en estos eventos donde se celebra la destrucción de una de las tecnologías más preciadas del ser humano.

Aurian Haller (2003), por su parte, haciendo un análisis desde la geografía feminista en torno a representaciones pictóricas de los rallies de destrucción, observa a estos eventos como arenas performativas donde se subvierten las representaciones hegemónicas del ciclo capitalista y se reiteran constructos dominantes de la violencia y la agresividad masculina. Para Haller, los rallies de demolición se constituyen más en un teatro improvisado que en una escenificación establecida en donde se crea un espacio alterno —una arena de excepción de la norma social— al establecido por la multimillonaria industria de las carreras de automóviles.

Este autor señala que la teatralidad consciente e implícita en los rallies de demolición implica un desafío a la cultura capitalista mercan-



tilista al resignificar, por medio del performance, espacios alternativos a lo productivo que están basados en el desecho y la violencia. Dichos desafíos, por otro lado, también reproducen normas hegemónicas de la diferencia de género al constituirse como ritos de masculinidad hiperbólica. Así, señala que hay una hipermasculinidad que se performa y que trae a colación violencia extrema, agresiones y desavenencia donde la conciencia de performance es acrítica pues se reduce a quién es más o menos masculino a la hora de las demoliciones.

Otro de los argumentos del autor es que la masculinidad no es el único performance que se cita en los rallies de demolición, sino también el de clase, pues implica la subversión de normas a las relaciones de la producción capitalista y con ello se subvierten sus efectos en las subjetividades. Al espectacularizar su destrucción se reinserta la materialidad del carro como algo que tomó trabajo humano y que lo necesitará para reproducirse en otro lado. Sin embargo, es preciso señalar que, siguiendo el argumento, los rallies no diluyen el conflicto de clase, sino que se convierten en un espacio donde se puede producir y consumir un automóvil de manera distinta a como dicta la industria.

Mona Hadler (2012; 2017), desde los estudios de la cultura visual, analiza lo que ella llama los “ritos de destrucción”, dentro de los cuales se encuentran los rallies de demolición, y los relaciona con las amenazas de aniquilación y devastación de la segunda mitad del siglo XX que llama “era atómica”. En su libro (2017) explora por qué la destrucción fue tan atractiva en la posguerra, permeando sus estéticas e imaginarios del desastre, y cómo es que ésta puede interpretarse como una fuerza productiva. La autora recupera la idea de “iconoclash” de Bruno Latour (aquí la Teoría del Actor Red vuelve a posicionarse dentro de las interpretaciones en torno a la destrucción de carros), que alude a la idea de que la destrucción iconoclasta en el arte es inseparable de la creación de nuevas imágenes y, por lo tanto, apunta a un rol generativo de la destrucción, lo que sin duda apela a la idea de destrucción creativa.

A partir de este planteamiento, también alude al goce maniaco e hilarante en los rallies de demolición donde se destruyen los productos de la industria que emplea a muchos de sus participantes. El marco de discusión de la autora para los rallies de demolición es la obsolescencia

programada como parte de las estrategias de marketing de las grandes corporaciones que tanto han impactado la relación entre basura y tecnología. Para esta autora, los conductores, como los artistas de los sesenta —década en que emergen los rallies como tales—, performan diversas representaciones que, a la vez, abreven o se deleitan, pero también se burlan de los ciclos de producción capitalista con sus excesos de acumulación, distribución y basura. Acá se plantea la idea de destrucción creativa, pero desde los planteamientos artísticos de Fluxus, Cage y Metzger. La autora dice que tal como en estos artistas, los conductores se equiparan a ellos en tanto destruyen para crear. La destrucción del automóvil sería el ejemplo perfecto de la modernidad capitalista: crea algo muy sólido, pero inherentemente acarrea su destrucción y, sin embargo, algo se crea en dicha destrucción.

La dimensión histórica sin duda ayuda a explicar que este fenómeno no surge de la nada, sino que, como señala Vardi (2011), se monta sobre la larga historia de espectacularización de la destrucción norteamericana. El texto de Vardi ofrece muchas pistas para pensar cuáles eran las lógicas en el ambiente cultural que operaron de fondo en la emergencia de un evento que tuviera como centro la destrucción deliberada de los automóviles. Al respecto Vardi nos brinda argumentos en torno a dos de estas lógicas: la fascinación o espectacularización americana por la destrucción y la obsolescencia programada de la industria automovilística.

Los antecedentes de los rallies de demolición provienen de una cultura americana marcada por la fascinación de la destrucción de objetos materiales que se remonta hasta finales del siglo XIX.² La demolición de autos emerge en la primera mitad del siglo XX como parte de estos espectáculos que durante los años sesenta y setenta fueron centrales para la sociedad norteamericana. En ese contexto ya no solo se celebraba al automóvil por sus atributos de velocidad y movimiento, sino también emergieron significados en torno a su desechabilidad y destructibilidad.

2 Espectáculos de desastres naturales en Coney Island, colisiones de trenes (el más emblemático fue *The Great Crash at Crush*) e incluso accidentes deliberados de aviones se convirtieron en prácticas que causaban fascinación a una audiencia y que eran redituables para sus organizadores.

Es ahí que Vardi señala que para dar cuenta de los sentidos de la destrucción deliberada de los automóviles es preciso no dar una explicación autocontenida de la colisión en sí, sino poner atención en el amplio desarrollo del sistema de la automovilidad y las actividades socioeconómicas relacionadas. En ese sentido, emerge la reflexión en torno a la lógica de la obsolescencia programada, práctica de producción guiada por la mercadotecnia donde se da paso de la función a la forma para reactivar el consumo de automóviles a través de un modelo anual de renovación.³ En el marco de la industria competitiva, la regeneración cosmética de los automóviles se volvió un fin en sí mismo. Vardi apunta que esta lógica de la industria de renovar y hacer obsoleto involucra su propia lógica de destrucción. Es ahí donde se puede ubicar un valor en la destrucción de los carros, en la lógica del mercado que se fagocita a sí mismo dejando en el olvido las innovaciones tecnológicas que otrora le había hecho desear al consumidor y con ello habría incrementado sus ventas. La obsolescencia programada en última instancia funciona, dice el autor, a partir de abastecer los deseos de los consumidores en lugar de sus necesidades.

Hacer entretenimiento masivo de manera reiterada a partir de colisionar automóviles a propósito se popularizó en este momento particular de la historia norteamericana. El automóvil, el epítome de la tecnología humana, ahora podía convertirse en una moda iconoclasta gracias a los nuevos sentidos contextuales donde la destrucción deliberada hace sentido. Mientras la obsolescencia programada buscó incidir en la continua destrucción de los vínculos simbólicos y emocionales de los consumidores con el vehículo para incitarlos a comprar más, las colisiones deliberadas de los carros se constituyeron como su paralelo natural en tanto acentuaban de manera realista la desechabilidad “material” del automóvil.

Una de las propuestas más interesantes del texto de Vardi radica en que los espectáculos de choques surgen en el marco de la explicación

3 Esta póliza de estilo, impulsada por GM, implicaba que modelos previos pasaban de moda de manera que se incrementaba el ciclo de reemplazo de nuevos carros, se aumentaban las acciones de la compañía y se incrementaban las ventas cada año.

conductista de los accidentes: los accidentes ocurren porque los humanos son descuidados mientras manejan. Se proponía, así, al automóvil como una tecnología neutral, individualizando la responsabilidad de los automóviles y deslindando a la industria automotriz de dicho compromiso. Los espectáculos promovían esta visión al reforzar la perspectiva individualista de que el control sobre el automóvil es totalmente humano. Si los conductores debiesen ser unos maestros en la operación de esta tecnología, también lo serían respecto a su destrucción. En la destrucción calculada, los destructores profesionales controlarán la máquina, pero también manejarán magistralmente su destrucción. De hecho, en estos eventos actualmente, se sigue premiando a quien tarde más en destruir su automóvil. La retórica completa implica, entonces, que las colisiones automovilísticas siempre se pueden evitar pues son fabricaciones humanas, es decir, refuerza el paradigma individualista y conductista de la explicación del accidente y evade toda responsabilidad del fabricante o de la infraestructura.

Pensar la destrucción de automóviles desde la frontera norte de México

Muchos de los textos apuntan a que hay algo que se crea en la destrucción de los automóviles. Pero ¿qué es? Ciertamente no es un bien mercantizable lo que se crea como producto final, aunque algunas de sus piezas aún tienen cabida en la economía del reuso. Más bien estamos ante la creación y producción de sentidos y significados de los que hay que dar cuenta. A pesar de que todos los textos revisados emergen del análisis de los rallies de destrucción norteamericanos, aquí la idea es pensar las maneras en que son apropiados y reproducidos en las ciudades fronterizas del norte de México. En ese sentido, el objetivo es mostrar la destrucción espectacularizada de los automóviles como una práctica cultural transfronteriza y popular. De manera que, para comprender la existencia de estos eventos al sur de la frontera norteamericana, es preciso acudir en primera instancia a aquellos planteamientos teóricos que han intentado dar cuenta de procesos culturales transfronterizos.

Desde la más profunda reflexión sociológica podemos acordar con Simmel que los límites no son hechos geográficos con efectos socio-

lógicos sino hechos sociológicos con efectos geográficos, es decir, las fronteras humanas antes que espacios naturales son construcciones sociales. En ese sentido, los límites en el espacio no sólo señalan el fin de una continuidad, sino que ponen en contacto lo uno con lo otro (Simmel, 2001). De esta manera, los límites propician que las relaciones de los habitantes entre sí sean de un modo (a partir de la nacionalidad, por ejemplo), pero además coloca las condiciones para conformar relaciones sociales particulares frente a aquellos que están por fuera de esos límites. Las fronteras y sus procesos son relacionales en tanto el espacio transfronterizo no es algo natural o dado, sino que se construye en un diálogo con las relaciones sociales de ambos lados. En este caso, en la frontera México-Estados Unidos, estamos claramente en una frontera estatal donde presenciamos la generación de configuraciones socioculturales particulares con prácticas re-apropiadas, re-configuradas y re-semantizadas como los rallies de demolición.

Según Valenzuela (2014) las fronteras son espacios paradójicos que se construyen para y desde la otredad. Para el autor, las fronteras nacionales son umbrales político-territoriales que definen zonas de contacto y participan en la disputa por la construcción de sus significados. Pensar en un espacio transfronterizo —con sus prácticas transfronterizas, como los rallies de demolición en Tijuana— es convocar al otro lado para incorporarlo, lo que la convierte en una postura relacional. Valenzuela señala igualmente diferentes niveles de asimetría, ya que las posiciones en las que está uno y otro lado implican diferentes grados de poder (político, social, económico), por lo que pensar desde lo transfronterizo implica incorporar complejas condiciones geopolíticas, sociales y culturales. En ese sentido, cuando pensamos a los rallies de demolición en la ciudad fronteriza de Tijuana, no los pensamos como un fenómeno que se da en la frontera, sino precisamente como acontecimientos que están atravesados por diversos y particulares entramados sociales, culturales, políticos y económicos cuya impronta principal es lo fronterizo.

Uno de los argumentos que la mayoría de los textos revisados asumen tiene que ver con que los rallies de demolición de carros son una práctica cultural vinculada a las sociedades rurales blancas y marginadas en Estados Unidos. Así plantean que los usuarios y pilotos participantes

en los rallies de demolición son hombres de contextos rurales pertenecientes a la clase trabajadora. Para el caso de Tijuana, como espacio de apropiación de los rallies, quizá podamos pensar que efectivamente sus usuarios pertenecen a la clase trabajadora, pero una diferencia radical es el contexto urbano-popular y fronterizo que permite la reproducción de estos rallies de demolición. Se trataría, entonces, de ubicar este fenómeno como una práctica popular vinculada con las materialidades de desecho que se generan en este espacio urbano transfronterizo.

En ese mismo sentido, es preciso ubicar, desde un abordaje histórico y situacional, la comprensión de los insumos del contexto local desde donde emerge el contenido de los rallies de destrucción y las formas que toman estos eventos en las ciudades fronterizas del norte de México. No podemos exentar, por lo tanto, la discusión en torno a la historia de las culturas populares y la cultura material en la frontera norte de México. En ese orden, es preciso comprender que los rallies de demolición de autos son reapropiados por una industria del desecho automovilístico que es boyante en Tijuana gracias a las exenciones fiscales que los autos han tenido en las últimas décadas en ciudades fronterizas del norte de México (Del Monte, 2014), lo que ha permitido no solo que la adquisición de automóviles sea accesible, sino que proliferen los lotes de venta de autopartes que en Tijuana son conocidos como *yonkes* (deshuesaderos). Son precisamente los *yonkeros*, los principales protagonistas en la ejecución de estos eventos.

Como en muchas ciudades de frontera, en Tijuana abundan los *yonkes*, patios dedicados a la compra y venta de partes usadas de automóviles, quienes adquieren los vehículos, en su mayoría, de los remates de autos chocados en los *junkyards* estadounidenses, de dónde precisamente proviene la palabra. “Las ciudades de la frontera mexicana son el principal mercado de automóviles viejos de Estados Unidos, así como de partes usadas que se ofrecen en los conocidos *yonkes* y que estimulan la cultura del reuso” (Iglesias, 2008: 67). Los *yonkes*, dice Norma Iglesias, no sólo son un gran negocio, sino que son definidores del contexto urbano y cultural de Tijuana aportando automóviles y autopartes usadas para la movilidad y el traslado, para asociaciones automovilísticas, carreras de arrancones, o, como es este caso, para los rallies de demolición. Los

yonkes y *yonkeros*, en ese sentido, son una práctica transfronteriza de reuso del desecho automovilístico que permite la existencia de los rallies de destrucción en la ciudad de Tijuana. Es ahí donde puede observarse la impronta fronteriza respecto a la reapropiación cultural de estas prácticas de destrucción.

A pesar de que Jewett y Lawrence (1976) abordan el fenómeno como un evento deportivo con un simbolismo nacional norteamericano, donde se infringen normas de esta cultura nacional, me parece que las normas que se infringen pueden pensarse no necesariamente como exclusivas del modelo americano, sino impulsadas por el modelo neoliberal del comportamiento, como el respeto máximo a la propiedad privada a través de un individualismo integral. En todo caso, pensar esta discusión para el caso de ciudades fronterizas del norte de México, implica necesariamente abundar sobre la apropiación y reapropiación de elementos culturales norteamericanos vinculados al modelo capitalista de producción y consumo. Se trataría no de pensar la vieja fórmula de la hibridación y la mezcla homogénea y neutra, sino abundar cómo y por qué se insertan elementos de la cultura norteamericana y del modelo capitalista en ciudades de frontera desde las distintas dimensiones de poder y significación involucradas.

Por ejemplo, según Haller (2003), los rallies tienen un carácter antiproductivo que subvierte parcialmente la lógica de producción y consumo capitalista. Aunque aceptemos este planteamiento para el caso norteamericano que en el texto se evalúa, este fenómeno sucede en Tijuana en el marco de un contexto de reuso del desecho automovilístico fronterizo, acá hay una reapropiación de las formas del rally de demolición, pero los usos y significados atribuidos a ello apuntalarán valores simbólicos en aquello que es desecho del sistema, como los automóviles provenientes de Estados Unidos y reapropiados por los *yonkes*. En la frontera la subversión de normas y el placer de destrucción del objeto de la industria que los emplea es distinto en tanto quienes participan trabajan o forman parte en su mayoría de la economía del reuso, por lo tanto, trabajan de facto con los desechos de la industria automotriz y no son ellos quienes producen dicho desecho como señalan Haller (2003), Falls (2013) y Hadler (2017).

En la revisión de los textos, al final de cuentas, podemos destacar que los participantes de los rallies le dan significado al carro y sus usos a través de las prácticas escenificadas de demolición de automóviles. En ese sentido, los participantes de los rallies de destrucción están construyendo significados en torno al automóvil. Este planteamiento es importante pues nos permite pensar en argumentos basados en el análisis cultural de los automóviles y no meramente en sus consecuencias económicas. Los rallies de destrucción creativa pueden pensarse —tal como lo hace Clifford Geertz (2003) en el análisis de la pelea de gallos en Bali— como un evento o locus donde se expresan elementos culturales en una práctica concreta, en este caso, la destrucción de carros. Estos rallies se pueden considerar, entonces, como un acontecimiento donde se ponen a prueba, se revisan o se reproducen ciertos valores culturales en torno a la clase, la raza y el género en esta región fronteriza.

Haller y Hadler concuerdan en que en estos espectáculos hay una especie de performance que se dramatiza en escenarios rituales de colisión automovilística vinculado con la hipermasculinidad y con la posición de clase. Habrá que pensar que en la masculinidad hiperbólica performada hay también un tema del avasallamiento destructor del hombre-máquina. El triunfo del hombre sobre la máquina y a su vez sobre la naturaleza. No importa la contaminación ni nada que se genere en contra del medio ambiente, el asunto importante es la potencia motora y la destrucción que hace posible cuando el hombre controla la máquina. En el contexto de Tijuana, este planteamiento toma relevancia cuando lo cruzas con la escenificación de la violencia en un contexto marcado por la criminalidad como el que se vive en este siglo.

A modo de conclusión

En el texto de Vardi (2011) se descubren dos grandes significados asociados a estos espectáculos: la dramatización de la obsolescencia programada y la privatización/individualización del accidente. Sin embargo, hay un aspecto que me interesa destacar y que también se encuentra planteado por Hadler (2017): la idea de la destrucción (la obsolescencia programada, por ejemplo) es un aspecto inherente de la modernidad y su desarrollo en el capitalismo industrial. Ya nos decía Marshall Berman

(2006) que la modernidad como experiencia es paradójica: un mundo que promete alegrías, pero al mismo tiempo amenaza con destruirlo todo. La modernidad une y desune a la vez, es desintegración y renovación, lucha y contradicción. Así “ser modernos es formar parte de un universo en el que, como dijo Marx, ‘todo lo sólido se desvaneces en el aire’” (Berman, 2006: 1). Este autor retoma tanto a Nietzsche como a Marx para señalar que la modernidad es contradictoria en su base, por un lado, hay progreso, tecnología y avance, por el otro hay decadencia y destrucción.

La idea marxista que retoma Berman de que todo lo sólido se desvanece en el aire, apunta no sólo a la producción positiva y creativa del capitalismo industrial expansionista sino a los mecanismos inherentes de continua destrucción y regeneración. La tecnificación del mundo a partir de la ciencia, incluso, ha colaborado en la destrucción del mundo bajo la bandera del desarrollo y el progreso. A esto aludía Marcuse en el hombre unidimensional (1993) cuando se refería a la unión de la creciente productividad y la creciente destrucción. En ese sentido, me parece que los rallies de destrucción están operando desde el corazón de la dinámica capitalista moderna, son prácticas que semantizan la destrucción. En estas prácticas, por lo tanto, es posible ver también como esta dinámica está apuntalada por el heteropatriarcado violento y devastador.

Una manera en que muchos filósofos y analistas han caracterizado al siglo XX tiene que ver con procesos de violencia y desigualdad. La violencia aparece bajo diversos nombres y formas en esta época, sin embargo, como dice Pamplona (2020) todos los aportes teóricos sobre la violencia hacen referencia a relaciones desiguales entre partes que pueden pertenecer al campo social, político, económico o simbólico. De manera que analizar la violencia es entender cómo se configura y produce la distribución desigual de poder. En ese sentido, hablamos aquí de desigualdades violentas. Una de las inequidades oprobiosas que han signado las relaciones sociales de esta época, además de las de clase, tienen que ver con las del sistema sexo-genérico. Son estas violentas desigualdades que podemos también ver escenificadas en los rallies de destrucción.

Por todo lo anterior, dado que no hay aún trabajos de campo que informen empíricamente un análisis en torno a estas prácticas transfronterizas de apropiación cultural en el norte de México, me parece que la manera en que podría hacerse sentido de éstas precisa de un análisis sociocultural situado —que relacione claramente el contexto fronterizo con la práctica—, relacional, performativo y observando los sistemas de opresión que se reproducen y refuerzan, como el sistema sexo-genérico, dentro de una estructura moderna y capitalista que se reproduce y resignifica en la frontera norte de México cuando se llevan a cabo eventos de destrucción de automóviles.

Bibliografía

- BARTHES, Roland (2002). *Mitologías*. México: Siglo XXI.
- BERMAN, Marshall (2006). *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. México: Siglo XXI-
- DEL MONTE MADRIGAL, Juan Antonio (2014). *Entre ruedas y asfalto. Identidades y movilidades de bikers y lowriders en Tijuana*. México: El Colegio de la Frontera Norte.
- FALLS, Susan (2013). “‘Redneck Customs’: race and class at the demolition derby”, En *Leisure Studies*, núm. 4 (32). Routledge.
- GEERTZ, CLIFFORD (2003). *La interpretación de las culturas*. España: Gedisa.
- HADLER, Mona (2012). “The Demolition Derby. Rites of Destruction”. En *SCA Journal, Fall*. Estados Unidos: Society for Commercial Archeology.
- HADLER, Mona (2017). *Rites of Destruction: Ephemerality and Demolition in Postwar Visual Culture*. Nueva York: I.B. Taurus.
- HALLER, Aurian (2003). “Art of the Demolition Derby: Gender, Space, and Antiproduction”. En *Environment and Planning: Society and Space*, núm. 21. Sage Journals.
- IGLESIAS, Norma (2008). *Las artes visuales en Tijuana*. México: CONACULTA/CECUT/UABC.

- JEWETT, Robert y LAWRENCE, John, (1976). "Norm Demolition Derbies: Rites of Reversal in Popular Culture". En *Journal of Popular Culture*, núm. 4 (9). Popular Culture Association.
- MARCUSE, Herbert (1993). *El hombre unidimensional*. Argentina: Planeta.
- NIETZSCHE, Friedrich (2003). *Así habló Zaratustra*. España: Alianza Editorial.
- PAMPLONA, Francisco, (2020). *Anhelos de destrucción. Reflexiones sobre poder, violencia y cultura*. México: Pollo Blanco Editorial.
- SCHUMPETER, Joseph (2015). *Capitalismo, socialismo y democracia*. España: Página indómita.
- SIMMEL, George (2001). *El Individuo y la libertad: ensayos de crítica de la cultura*. España: Ediciones Península.
- VALENZUELA ARCE, José Manuel (coord.) (2014). *Transfronteras. Fronteras del mundo y procesos culturales*. México: El Colegio de la Frontera Norte.
- VARDI, ITAI (2011). "Auto Thrill Shows and Destruction Derbies, 1922-1965: Establishing the Cultural Logic of the Deliberate Car Crash in America". En *Journal of Social History*, núm. 1 (45). Oxford University Press.
- ZEHR, Stephen (1994). "Demolition Derbies: The Ritualistic Destruction of Technology". En *Science as Culture*, núm. 21 (4). Routledge.

PRECARIEDAD A DOMICILIO: PLATAFORMAS DIGITALES Y PRECARIZACIÓN DEL TRABAJO EN REPARTIDORES DE APLICACIONES DIGITALES EN LA ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

Recibido: 11/05/2023

Aceptado: 07/08/2023

EDGAR DANIEL PLACENCIA AGUIRRE¹

Resumen

El presente artículo abordará la temática de la precariedad representada en los repartidores de plataformas digitales, esencialmente de Uber Eats, pero generalmente en la llamada *gig economy*, *economy numerique* (economía de algoritmos, economía de microtarefas, entre otras denominaciones) (Bernis y Guinsburg, 2019). Con el objetivo de analizar los significados, condiciones y relaciones de trabajo en esta población emergente y cada vez más consolidada, se realizó un estudio de campo en la ciudad de Guadalajara entre el año 2020 y el año 2022. Algunos de los resultados más relevantes serán expuestos en este documento, revisando características y opiniones de los repartidores desde su subjetividad, ello para dar luz a nuevos debates

1 Licenciado en Sociología (2020), maestro en Ciencias Sociales (2022) por la Universidad de Guadalajara y doctorante en Ciencias Sociales en la Universidad Autónoma del Estado de México. Miembro de la Asociación Mexicana de Estudios del Trabajo (AMET, A.C). Correo electrónico: edpa.plarre@gmail.com ORCID: 0009-0000-3066-7074

acerca de la pauperización existente en estas ocupaciones emergentes y en transformación ofrecidas para los jóvenes, observando la precariedad en la ahora llamada “industria 4.0”, o también dicha “cuarta revolución industrial” (Yzunza *et al.*, 2017).

Palabras clave: Repartidores de plataformas digitales, precariedad, industria 4.0, economía de plataformas, ocupaciones emergentes/en transformación.

Abstract

This article will address the issue of the precariousness represented in the delivery drivers of digital platforms, essentially Uber Eats but generally in the so-called gig economy, economy numerique (economy of algorithms, economy of microtasks, among other denominations) (Bernis and Guinsburg, 2019). In order to analyse the meanings, conditions and work relations in this emerging and increasingly consolidated population, a field study was conducted in the city of Guadalajara between 2020 and 2022. Some of the most relevant results will be presented in this paper, reviewing characteristics and opinions of delivery workers from their subjectivity, in order to shed light on new debates about the existing pauperisation in these emerging and transforming occupations offered to young people, observing the precariousness in the now called “industry 4.0”, or also called “fourth industrial revolution” (Yzunza *et al.*, 2017).

Keywords: Digital platform delivery workers, precariousness, Industry 4.0, platform economy, emerging/transforming occupations.

Introducción

En la última década del siglo XXI se ha desencadenado una aceleración tanto del desarrollo tecnológico como del acceso a la propia tecnología. Este efecto ha traído distintas consecuencias que deben ser examinadas desde distintas aristas que conforman la sociedad en la que vivimos. De tal modo, la ciudad, desde la concepción moderna, sufre una reorganización de sus esferas, siendo la formación de redes (Castells, 2000) un



punto vital de partida para esta, además de que la misma ciudad coexiste como un centro de socialización y socializante de la vida humana. De tal forma, la ciudad global (Sassen, 2000) significaría la culminación del proceso de globalización, y esta es transformada en una construcción social que ordena y determina las bases productivas del sistema capitalista neoliberal, pero ahora, desde un sistema abierto y en crecimiento cada vez más acelerado a partir de las nuevas redes digitales.

Un ejemplo notable de esta situación sucedió en la pandemia de SARS-COV-2/COVID-19. Es en este momento histórico para nuestra era donde nos fue posible observar no únicamente la tragedia, sino el avance y los sesgos que la humanidad aún tiene, al igual que los retos y oportunidades por afrontar. En este sentido, la plataformización se volvió un tema sumamente relevante dentro del concepto contemporáneo de ciudad, pues con el aislamiento social, las redes sociales mediante el internet de las cosas se intensificaron y reordenaron la vida en las urbes y, por ende, la vida de quienes figuran y residen en ellas. La pérdida de empleos y oportunidades de trabajo, así como el constante riesgo de la situación, dificultó a muchas ramas y sectores industriales continuar con sus labores normalmente, acoplándose a una llamada “nueva normalidad” en la que la regulación de las acciones industriales fue vital, reemplazando algunas actividades “presenciales” por acciones remotas o “virtuales”. La digitalización de la economía alcanzó un máximo histórico a partir de estas fechas, consolidando el mundo digital y abriendo paso a la industria 4.0 en todo su esplendor, pues con ello, se aceleró la producción, actualización y desarrollo de hardware y software tecnológico. Un ejemplo claro de este proceso fue la consolidación de la economía de plataformas². Dentro de este mismo efecto, la problemática acerca de la

2 Cabe destacar que según Torrent-Sellens (2018) existe una diferencia sustancial entre la economía colaborativa y la economía de plataformas: el lucro. Ello se explica ya que, mientras en la economía colaborativa existe una distribución de las jerarquías, puestos de trabajo, retribuciones y políticas con forme a un acuerdo común entre los desarrolladores y trabajadores de estas, en la economía de plataformas estos mismos rubros están demarcados desde el orden jerárquico, existiendo únicamente una esfera dedicada al desarrollo de software, es decir, designadores y asignadores de tareas, y quienes las ejecutan. Aunque existen diversos debates acerca de estos conceptos, esta distinción re-

informalidad en América Latina (y específicamente en México) además del desempleo de los jóvenes, la alta cualificación de estos se sumó como variables clave, y de forma inminente estas también se unieron con el crecimiento del trabajo informal en relación con dichas plataformas. Lo anterior hizo de este ambiente uno sumamente fructífero principalmente en cuanto al trabajo juvenil dentro de las plataformas digitales.

En suma, algunas compañías que ya habían llegado anteriormente al mundo y mercado digital a forma de revolución tecnológica tuvieron un auge aún más ponderado. Un ejemplo de ello fue Uber (al igual que otras como Didi, Rappi, Glovo entre otras muchas), empresa digital fundada en 2013 en San Francisco dedicada al desarrollo de software especializado en la localización (OIT, 2019). Con el aislamiento social, el servicio más conocido de taxi ejecutivo de esta empresa comenzó a tener pérdidas considerables debido al enclaustramiento de la sociedad. Pese a lo anterior, otro de sus servicios tuvo un éxito aún más destacable: Uber Eats (Morales *et al.*, 2020). Este modelo de negocio fue mayormente reconocido por el pedido de comida a domicilio, ello por medio de una aplicación digital, acontecimiento que resultó sumamente rentable durante el tiempo en el que se vivieron los picos más altos de la contingencia sanitario, entre el año de 2020 y 2021.

A partir de este momento han existido diversos y muy importantes estudios al respecto de las plataformas digitales y la pauperización de los repartidores de estas plataformas digitales (Morales, *et al.*, 2020; Bensusán y Florez, 2020; Bensusán, Alba y Vega, 2021; Silva, Rivera y Jaramillo-Molina, 2022). De tal modo, estas investigaciones han servido como fuentes importantes de información acerca de las condiciones genéricas y particulares de esta población. La discusión resulta ser más importante aún al hablar acerca del cambio y rumbo existente en el mundo del trabajo, transitando de la anterior forma clásica del trabajo a la no clásica; superando el viejo postulado del fin del trabajo sugerida por Rifkin (1995), para pasar al trabajo sin fin (De la Garza, 1999, 2011).

sulta vital para el debate actual al hablar acerca del valor del trabajo y su composición en estas ocupaciones, principalmente al hablar de algunas de las aplicaciones más conocidas a nivel mundial, en este caso, radicalmente de Uber (ver Torrent-Sellens, 2018: 6-14).

La presente investigación formó parte de una tesis de maestría, y aunque no parte sino desde estudios del año 2020 –año en el cual comenzó nuestra investigación coincidiendo con la pandemia de COVID-19– se ha nutrido de documentos anteriores y posteriores de forma crítica y constructiva. Desde estas perspectivas encontramos en nuestro estudio diversos aportes surgidos desde la subjetividad de los repartidores en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), Jalisco, y lo cual se espera coadyube a particularizar características de esta población para así lograr una muestra representativa y no generalizante de los repartidores, tratando también de atender y entender sus necesidades y contextos.

Tomando lo anterior como punto de partida para este documento, en primer lugar, se realizará una revisión general acerca de las características encontradas en el estudio de campo dicho. En segundo momento se realizará una breve pero concisa discusión acerca de estas variables en el marco de la precariedad, subjetividad de los repartidores y la vulneración de esta población en el margen ahora de la digitalización del mundo del trabajo, los posibles rumbos y consideraciones a tomar en cuenta en este tema. Por último, se presentan las conclusiones generales y posibles agendas pendientes.

Características variables y distinciones entre los repartidores

Como se ha dicho, es importante definir las características de los repartidores de los cuales se habla. Habiéndose realizado una metodología mixta mediante entrevistas a profundidad y la realización de encuestas para los repartidores, se procedió a levantar una muestra principalmente representativa, ello dado a que la población y sujetos de estudio es sumamente heterogénea y no están plenamente medidas y determinadas ni por instituciones gubernamentales como el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) o el Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco (IIEG)³, o por las propias plataformas digitales.

3 Resulta sumamente relevante destacar un estudio realizado por esta institución, misma que sirvió como una de las bases estadísticas para esta investigación. En dicho documento es posible observar un estudio estadístico sobre esta población en la ciudad de Guadalajara, Jalisco. Pese a lo anterior, una de las carencias principales de este estudio es

En tanto, a nuestra encuesta autodenominada como Encuesta sobre Condiciones Perspectivas de Repartidores de Plataformas Digitales (ECOPEREPD)⁴, se aislaron y correlacionaron variables genéricas tales como el sexo, la ocupación además de la repartición, estado civil, municipio de residencia, escolaridad, nacionalidad, dependientes económicos, así como otras variables más específicas sobre la ocupación tales como el vehículo utilizado, ganancias netas (ingresos y egresos), días laborados, horas dedicadas a la repartición, tasa de accidentes, la existencia de un seguro de vida o médico y municipios en los que se suele repartir más comúnmente. Otras preguntas y algunas entrevistas fueron más tentativas y centradas en el conocimiento acerca de las subjetividades de los repartidores, y se cuestionaron asuntos como la consideración de los repartidores como trabajadores autónomos, o incluso, como jefes propios —eslogan del que se jactan las empresas digitales—, de la misma forma que las medidas de las aplicaciones en caso de accidentes y las percepciones económicas de ellos. Dichas preguntas tuvieron respuestas diversas e interesantes, las cuales se verán más adelante en el texto.

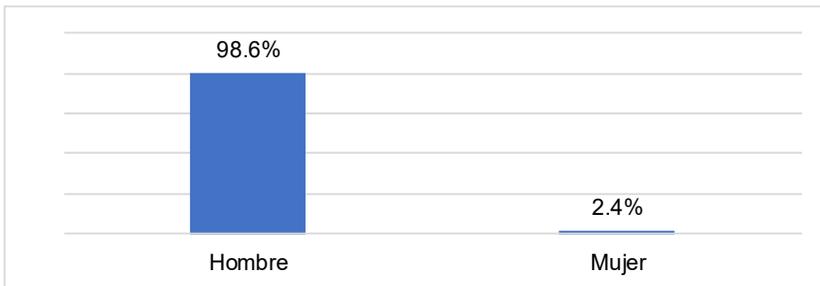
Sexo

Por un lado, mediante las encuestas realizadas en el estudio de campo, se recolectaron un total de 41 respuestas en las que se encontró un acumulado de 98.6% de hombres dedicados a esta actividad y únicamente un 2.4% de mujeres (una mujer) (ver gráfica 1). En tal aspecto pudo verse una división sexual del trabajo sumamente remarcada. De esta manera, pudo destacarse que esta sería una variable importante y que definió hasta ese momento la ocupación de los repartidores como masculinizada, y aunque existen propensiones por parte de la población femenina a optar

la generalización sobre la población de los repartidores y la escasa profundización subjetiva hacia las diversas problemáticas de las y los repartidores de plataformas digitales. 4 A modo de nota metodológica, esta encuesta se compuso por 41 cuestionarios presenciales realizados aleatoriamente a repartidores en las calles de la Ciudad de Guadalajara. Al mismo tiempo, como parte del estudio de campo, de estas encuestas se seleccionaron algunas respuestas de forma aleatoria, y se realizaron un total de cuatro entrevistas a profundidad con el objetivo de tener una mayor información sobre la percepción y subjetividad de los repartidores en sus contextos laborales.

por esta clase de actividades económicas (Hidalgo y Valencia, 2019), de forma preliminar aun no es posible hablar sobre una feminización de esta actividad en la ZMG.

Gráfica 1.
Sexo de repartidores de plataformas digitales (%)



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPD, 2021.

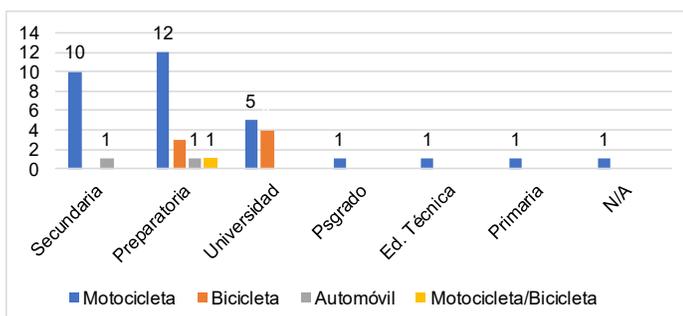
Escolaridad y medio de transporte

En cuanto a la formación escolar de los repartidores, en su mayoría demostraron tener estudios básicos de primaria y preparatoria y máximos de universidad e incluso con posgrado. Un punto destacable acerca de esto es que esta variable estuvo relacionada muy cercanamente al tipo de vehículo que los repartidores conducían para realizar los pedidos, ya que del 70.71% que tiene la primaria, secundaria y preparatoria como grados de estudio, 56.09% laboran en motocicleta, mientras que del 26.81% que tuvieron la universidad, estudios técnicos o algún posgrado, 12.19% laboran en bicicleta. Para comprobar la validez de esta relación de variables se realizó un coeficiente de correlación estadística entre ellas, utilizando la fórmula:

$$(r) = \frac{N\sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[N\sum X^2 - (\sum X)^2][N\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Se encontró que dicho coeficiente corresponde al 0.9755, siendo una correlación positiva –aunque parcial– entre el medio de transporte y la escolaridad de los repartidores en este caso particular. En tal sentido, es importante señalar que, aunque algunos repartidores consideran importante la escolaridad de forma general para la población, esta no es significativa para realizar la repartición, ya que es posible ser repartidor sin una formación escolar tan rigurosa. Pese a esto, es importante señalar que la mayoría de los repartidores suelen tener una formación mínima básica, siendo la secundaria, preparatoria y universidad las principales formaciones.

Gráfica 2
Escolaridad/Medio de transporte (por personas)



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

5 Donde:

N = Número de Valores o elementos.

X = Datos de Primera Puntuación (conglomerado de repartidores y escolaridad).

Y = Segundo Puntuación (conglomerado de repartidores y medio de transporte).

$\sum XY$ = Sumatoria del resultado de la Primera y Segunda Puntuación.

$\sum X$ = Suma de las Primeras Puntuaciones.

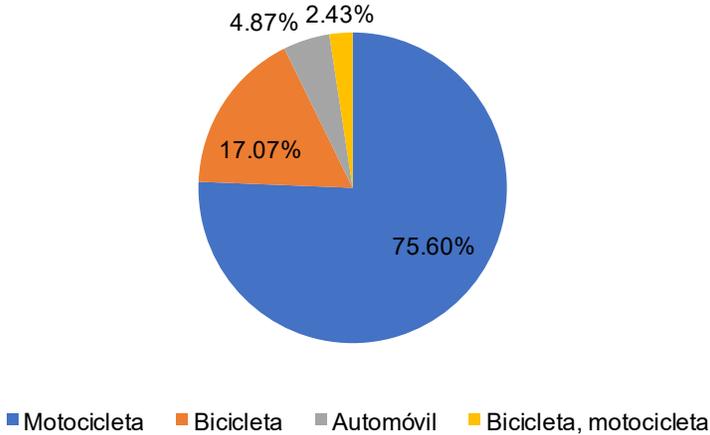
$\sum Y$ = Suma de Segunda Puntuaciones.

$\sum X^2$ = Suma de Cuadrados Primeros Resultados.

$\sum Y^2$ = Suma de Cuadrados de Segunda Puntajes.

Sqrt = Datos de correlación relativa.

Gráfica 3
Medio de transporte de los repartidores (%)



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPD, 2021.

Percepción de los repartidores sobre su ocupación en relación con la temporalidad en ella

La percepción de algunos de los repartidores acerca de sus actividades es un tanto distinta en cuanto al segmento anterior de la educación, ya que, según estos mismos la educación poco o nada tiene que ver con su ocupación, pues de aquellos que reparten comida en bicicleta, algunos de los que fueron entrevistados consideran que esta actividad es exclusivamente temporal y ya que es externa a su formación académica, esperan dedicarse a alguna otra actividad pronto. Además de ello, vislumbran la actividad como una opción secundaria de obtención de ingresos, y puede ser considerado incluso como un pasatiempo. Como ejemplo de lo anterior, se presentan algunos fragmentos encontrados en las entrevistas a profundidad realizadas:

“(…) yo pensaba dejar de trabajar en esta actividad de aquí a finales de este mes, inicios del siguiente, para hacer experiencia en mi carrera, igual seguiría utilizando la aplicación en mis días de descanso para,

pues yo lo tomo también como terapia (...), (...) entonces ya no sería mi trabajo de tiempo completo, sería como que un *hobbie*, digamos”.

Javier, repartidor de plataformas digitales. 24 febrero, 2022.

“(...) este sí es un trabajo temporal, digamos que ahorita lo uso simple y sencillamente para gastos y cubrir un poco de mis deudas (...) yo tengo pensado por muy mucho trabajar hasta junio de este año, si todo se me acomoda (...)”.

Leo, repartidor de plataformas digitales. 14 enero, 2022.

“(...) actualmente es más que nada, un trabajo que estoy utilizando para pagar las mensualidades de la escuela, (...) solamente hasta que termine la carrera, ya de ahí lo utilizaría como segundo trabajo, como te comento, es por la facilidad de que puedes trabajar el tiempo que quieras y eso es lo produces”.

Uriel, repartidor de plataformas digitales. 1 marzo, 2022.

Un acuerdo común que es posible ver entre estas posturas es que existe una indeterminación sobre el tiempo en el que los repartidores pronostican trabajar en las aplicaciones, aspecto que también se vislumbra en otras investigaciones realizadas en el país (véase Bensusán, Alba y Vega, 2022; Morales *et al.*, 2020). Aunque esta unión de variables es considerable y en nuestra investigación es bien representada, no es posible hablar de que esta opinión sea estadísticamente significativa y, por lo tanto, no es generalizante para la muestra. A pesar de ello, este tema queda como un nicho interesante a indagar en futuros trabajos mayormente especializados.

Estado civil y dependientes económicos

Como es visto, existe una alta heterogeneidad entre los repartidores, sin embargo, también cabe resaltar una distinción más clara entre ellos, además de la edad que pocos estudios abordan: el estado civil correlacio-

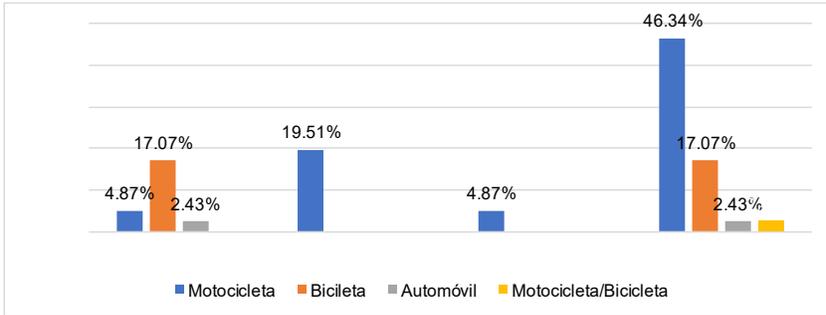
nado con los dependientes económicos. En este sentido, el estado civil y los dependientes económicos son parte importante de la determinación sobre el utilizar motocicleta o bicicleta para realizar pedidos. Por una parte, la gran mayoría de quienes manejan principalmente bicicleta fueron solteros y no contaban con ningún dependiente económico (17.07%), otra gran mayoría de quienes condujeron motocicleta contó con uno o hasta 3 dependientes económicos (17.06%), de aquellos que condujeron motocicleta y ya contaban con matrimonio, unión libre o divorcio tuvieron en su mayoría al menos un dependiente económico y un máximo de 5 (38.95%) (ver gráfica 4 y 5).

Algunos testimonios de los repartidores dan cuenta de que esto es debido a la eficiencia que se tiene en las ganancias, pues mientras una motocicleta permite moverse más rápidamente en la ciudad para ir de un punto a otro y laborar por periodos más largos en la jornada diaria, la bicicleta cuenta con la deficiencia de la movilidad, pues el tiempo en el que se puede utilizar es más reducido y suele abarcarse una menor área de repartición. Estos puntos se traducen en mayores o menores ganancias, y mayor o menor rango de las mismas. Por otro lado, el riesgo de sufrir un accidente en sus horarios de trabajo también aumenta:

“(...) el accidente más grave que he tenido, en esa ocasión se me reventó el freno izquierdo, (...) fue por plaza del sol por Av. Obsidiana, ese día estaba lloviendo ya había llovido ese día más temprano, pues ya por la grasa iba medio rápido. (...) Pues iba de bajada, iba a dar vuelta, no recuerdo en que calle (...), pero al momento de dar vuelta se me derrapo la llanta de adelante y yo salí volando... casi me atropella un auto, solamente porque se alcanzó a frenar, pero prácticamente yo quedé debajo del carro”.

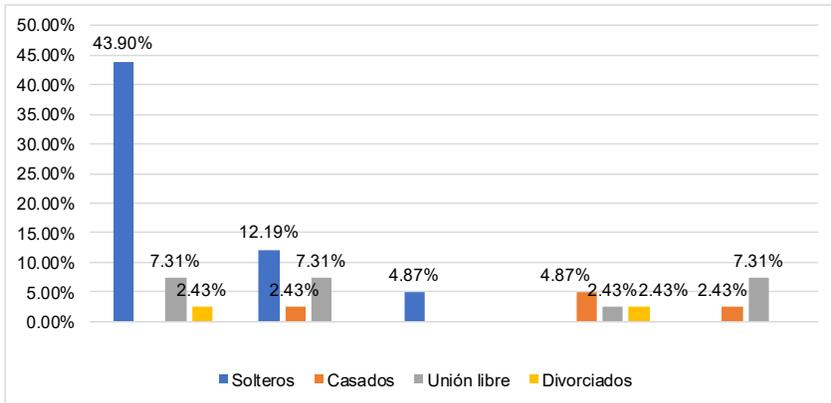
Leo, repartidor en bicicleta de plataformas digitales. 14 enero, 2022.

Gráfica 4
Estado civil/medio de transporte (%)



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

Gráfica 5
Estado civil y dependientes económicos

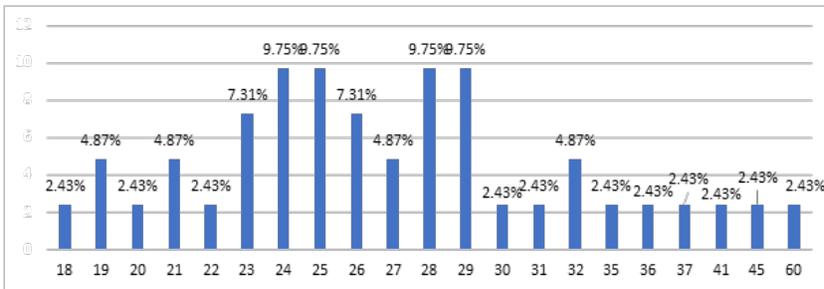


Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

Edades

La edad ha sido una de las variables más importantes que pudieron observarse en este estudio. Por un lado, una gran mayoría de repartidores de plataformas resultaron tener entre los 23 y los 29 años de edad (58.49%), por otro, aunque existieron respuestas de personas de entre los 33 y los 55 años de edad, fueron menores en general (ver gráfica 4). Con este dato se refuta que un grueso importante de los repartidores de plataformas digitales suelen ser adultos jóvenes que frente a una necesidad secundaria (como fuente alternativa de ingresos, pasatiempo o trabajo de medio tiempo) o primaria (como fuente principal de ingresos o trabajo por tiempo indeterminado), se insertan a la repartición mediante plataformas digitales. En tal aspecto, es comprobable lo que la Organización Internacional del Trabajo menciona al respecto, destacando que los trabajadores de plataformas digitales suelen ser jóvenes con promedio de 33.6 años de edad (OIT, 2018; 2019).

Gráfica 6
Edades de los repartidores (%)



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

Desde esta perspectiva, es posible evaluar la situación de los repartidores desde los jóvenes y determinar que la situación, aunque es heterogénea y variable, da un aviso preocupante sobre la población joven y su lugar en el mercado de trabajo. En este mismo sentido, también es plausible decir que los jóvenes continúan siendo un grupo vulnerable en el mercado de trabajo, ya que, aunque estos hayan concluido sus estudios

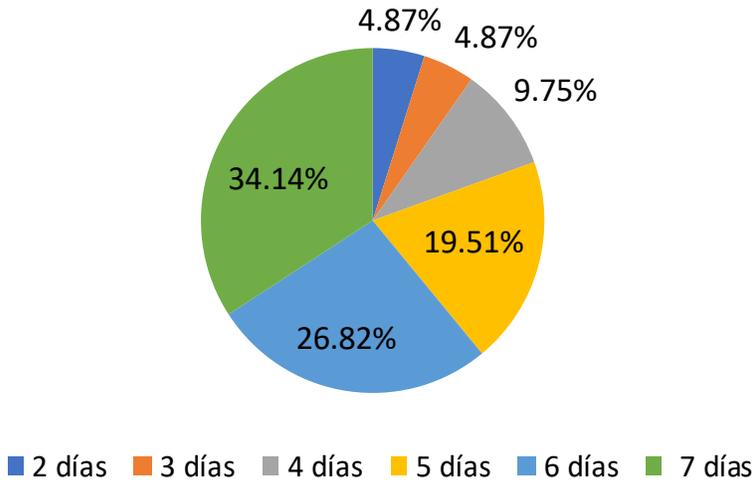
o estén en vías de concluirlos, siguen teniendo problemas al insertarse a un mercado de trabajo que atienda sus necesidades.

De tal forma, las variables mencionadas anteriormente determinan una parte de la población estudiada y, además de ello, muestra que existen correlaciones importantes entre ellas al hablar acerca de los repartidores. De tal modo, el medio de transporte es otra de las variables que suele estar relacionada no únicamente a los dependientes económicos únicamente, sino que también suele ligarse a la edad de los repartidores. Por un lado, se encontró la relación de que entre mayor sea la persona, esta tiende a utilizar más la motocicleta, aspecto contrario con quienes son más jóvenes y utilizan la bicicleta. Este aspecto determina tanto las necesidades de los repartidores como también sus prioridades al hablar de la eficiencia al repartir y obtener mayores ganancias en el menor tiempo posible.

Jornadas, ganancias y accidentes de trabajo

Consiguiente al aspecto mencionado, la jornada de trabajo suele ser heterogénea entre los repartidores. De cierta manera, los repartidores suelen trabajar durante casi toda la semana en un promedio de 12 horas diarias. Es posible decir que un % de los repartidores encuestados labora de lunes a miércoles, y de viernes a domingo. Esto ya que los jueves suelen ser días con poca concurrencia de pedidos y los viernes, sábados y domingos como los días más demandados para ellos. De tal forma, es posible decir que en esta ocupación las variables útiles para determinar la precariedad es la flexibilidad que es ofrecida, ya que una gran mayoría de ellos repartidores encuestados, mostraron jornadas extenuantes de hasta 7 días de la semana laborales mayormente, y con horarios desde las 6 a las 16 horas diarias.

Gráfica 7
Días de trabajo semanales de los repartidores



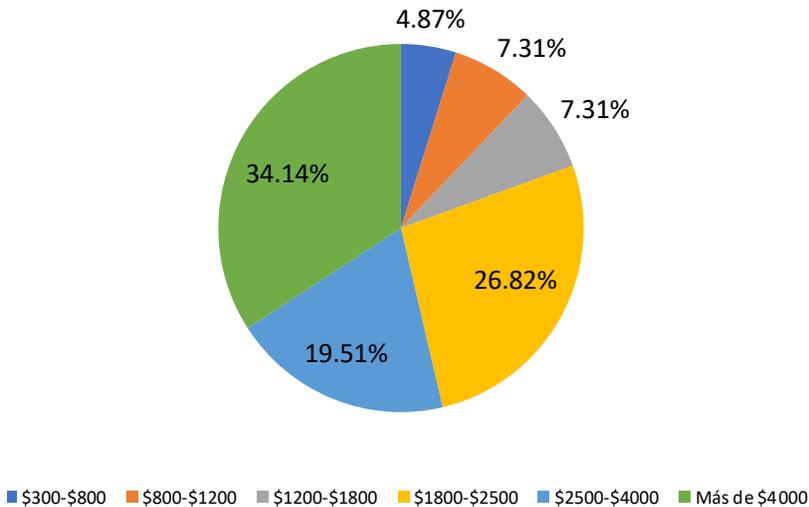
Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

Las ganancias suelen ser heterogéneas en este sentido también y un aspecto interesante es que se descartó como una variable que definiera plenamente la precariedad en esta ocupación. Lo anterior es debido a que, de los repartidores encuestados en el estudio, un 26.82% declaró tener ingresos de los \$1,800 a los \$2,500 pesos semanales, un 34.14% dijo percibir más de \$4000 pesos a la semana, mientras que otro 19.51% declaró ganar entre los \$2500 y los \$4000 pesos. De los anteriores, el 19.49% restante dijo ganar entre los \$300 y los \$1800 pesos semanales (ver gráfica 8).

Aunque si bien reportan tener ganancias relativamente remunerativas, estas suelen ser ganancias netas, cambiando estas al hablar de egresos tales como los insumos de gasolina para sus traslados, rentas de vehículos, pagos de créditos por los vehículos que conducen, así como las

comisiones existentes por pedido⁶. Esta problemática se suma únicamente a otras que todo tienen una relación directa con la nula protección de sus derechos laborales, tanto por las instancias gubernamentales como por las plataformas digitales. De tal forma, en nuestra investigación el hablar acerca de una precariedad radicada exclusivamente en sus ingresos no es del todo una aseveración correcta, puesto que no es una condición laborar en extremo crítica, sino una sumatoria al conjunto de necesidades.

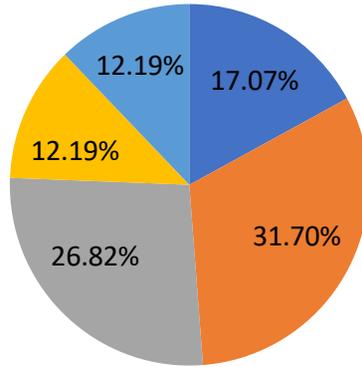
Gráfica 8
Ingresos semanales de repartidores



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

6 Este impuesto ha sido cada vez más prominente y ha aumentado en los últimos años gracias a la reforma fiscal en materia de pagos y productos digitales a los trabajadores de plataformas, siendo el Impuesto Sobre la Renta uno de los más conocidos por los repartidores. Aunque estos no tienen información tan detallada al respecto, saben que deben pagar estos impuestos sin falta, pues de no hacerlo existen serias consecuencias. Los repartidores, por otro lado, señalan que las plataformas no informan de forma debida como tendrían que hacerlo, dejándolos solos en materia fiscal.

Gráfica 9
Jornada diaria de los repartidores



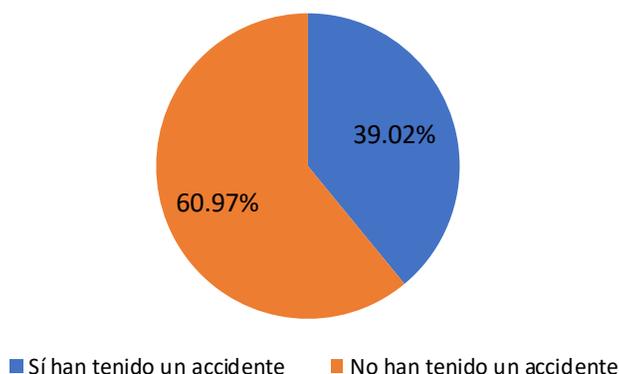
■ 6-8 horas ■ 6-8 horas ■ 8-10 horas ■ 10-12 horas ■ 12-16 horas

Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

Por último, fue posible encontrar que una de las variables más significativas para definir esta ocupación es la percepción de inseguridad y el índice de accidentes que los repartidores suelen tener. En nuestro caso, se encontró que los repartidores suelen tener accidentes que, aunque no son considerables a primera vista, algunos de sus testimonios sugieren que estos son más comunes de lo que ellos perciben, siendo no únicamente los accidentes viales uno de los más importantes, sino también aquellos percances relacionados tanto con automovilistas, otros motociclistas y en general con la sociedad civil. Aunque existen relatos de los repartidores en los que se han intentado realizar movimientos de los repartidores, pocos de estos han logrado tener acciones contundentes para cambiar sus condiciones de trabajo. Estos accidentes según estos repartidores, ha sido debido a la segregación y separatismo entre los repartidores y los grupos políticos que han guiado dichos movimientos.

Actualmente aún no existe un sindicato u organización generalizada⁷ dedicada a buscar cambios en sus formas de operación, ello, aunque ya existe una propuesta de reforma denominada como “Ley Rider”, la cual busca regularizar esta ocupación. Sin embargo, en voz de los repartidores, estos no creen que la propuesta pueda funcionar, ya que, al regularizar la ocupación, el principal objetivo de tener un trabajo flexible tanto en ganancias como horarios dejaría de tener funcionalidad y sentido.

Gráfica 10
Accidentes de los repartidores realizando un pedido



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

Reflexiones sobre entrevistas a profundidad: aproximaciones a las subjetividades de los repartidores de plataformas digitales

Con lo anterior planteado en el estudio de caso, surgen algunas disyuntivas que podrían dar luz a nuevas aproximaciones para comprender la subjetividad de los repartidores. En tal caso, es necesario mostrar algunos de los resultados surgidos de las entrevistas a profundidad, aclarando que se tratará de delimitar y sintetizar dicha información debido a la ex-

7 Esto es debido a que existen grupos tales como #NiunRepartidorMenos que han actuado en pequeñas colectividades en principales ciudades del país para buscar nuevas legislaciones en la agenda de los repartidores de aplicaciones digitales.

tensión de la misma. En dichas entrevistas es posible observar que existe un interés radical de los repartidores en observar estos trabajos desde dos perspectivas: a) desde la noción y visión del autoempleo independiente y la flexibilidad; es decir, como una elección personal de la ocupación, y; b) desde la perspectiva del trabajo digital y desde la visión de ellos mismos como trabajadores económicamente dependientes; es decir, de una elección intermediada por procesos ajenos a su control personal, tal como el mercado de trabajo. Ambas nociones no están presentes en algunos repartidores más que en otros, sino que juegan dialógicamente relación en sus discursos y percepciones de sus realidades:

en vez de decirnos empleados nos dicen socios, socios conductores o socios repartidores, porque al decirnos socios, es como si nos hicieran parte de la empresa, pero al decirnos “socios”, es (...) considerarnos “jefes”, por así decirlo, pues alguien que se defina “jefe” como tal tiene que hacer sus propios pagos, pagos del IMSS, pago de lo que vienen siendo impuestos, porque si nos ponen como empleados nos tienen que poner las regulaciones que marca la ley federal del trabajo, por eso nos ponen como socios. Y por ello nos desechan tan fácil, aunque no somos socios, somos empleados; la realidad es que somos empleados. Si fuéramos socios también acudiríamos a la toma de decisiones, los costos, el pago de impuestos, si fuéramos socios realmente tendríamos ese papel como socios conductores o socios repartidores, pero no lo tenemos.

Leo, repartidor de plataformas digitales. 14 enero, 2022.

(...) pues... si nosotros elegimos nuestros horarios, no hay nadie presionándonos; si nos queremos quedar las horas que nos queremos quedar para sacar más dinero lo hacemos; si queremos descansar nos damos unos días (lo que nuestro bolsillo aguante), pero la aplicación decide lo que vale nuestro trabajo, en Uber no, creo que lo menos que me han pagado son 22 pesos, pero por ejemplo en Rappi me ha tocado ver viajes de más de 5 kilómetros por 19 pesos y pues ni la gasolina sale ahí, creo que ahí, por ese punto, no somos nuestros jefes, porque alguien más decide lo que vale nuestro trabajo. Ahí es más del consumidor que puede preguntar

cosas como ¿Por qué salió batido mi pedido? Y tú respondes: “pues me golpearon, la calle está empedrada y es difícil”; siempre debes, incluso como empresario, rendirle cuenta al usuario, entonces de cierta forma él es tu jefe, pero, sobre todo, el aspecto de que tu no decides cuánto vale tu trabajo en la aplicación (...).

Javier, repartidor de plataformas digitales. 24 febrero, 2022.

Como es posible ver, los repartidores relacionan altamente su condición indirecta con la protección de ellos como trabajadores. De tal modo, la relación laboral se ve invisibilizada, y esta es reemplazada por la condición de “socio” o “trabajador autónomo”. Es necesario remarcar que esta demarcación conlleva en sí misma ya una relación precarizante debido a la falta de garantías que los repartidores por sí mismos no pueden (o incluso no deben) sortear, sino que aquellas empresas empleadoras son quienes las deben afrontar tras emplear los servicios de los repartidores.

Engarzado a esta cuestión del autoempleo y el considerarse o no jefes propios, la precariedad es también una condición casi implícita en la ocupación, aunque no suele hablarse acerca de ella de forma explícita. De tal forma, es destacable que la variable económica no esté tan estrechamente relacionada a esta forma de precariedad (aunque en los testimonios claramente se señala dicha variable), más sí algunas otras, tales como la seguridad vial (el riesgo a sufrir percances y accidentes de tránsito), la seguridad social y personal (falta de cobertura médica, riesgo de sufrir asaltos, enfrentamientos con autoridades y civiles), la falta de atención por parte de las empresas digitales para atender sus dudas y requerimientos, así como la discriminación sufrida por la población en general, pero principalmente de usuarios y locales de restaurantes:

Si hay (...) ciertas cuestiones (...), inclusive, pues también las facturas, de seguridad social, la seguridad pública (...) no tenemos seguro, pero sí nos hacen pagar impuestos, por ejemplo; y sí se me hace como que muy desagradable por parte de estas plataformas, siendo que nos están haciendo que cubramos ciertas obligaciones fiscales, pero no nos apoyan

con lo que viene siendo el seguro del IMSS⁸ o de alguna otra asociación; no tenemos fondo de retiro, este... y esto en todas las plataformas no solo en Didi, Rappi, en Uber, prácticamente en todas es lo mismo. Si bien puedes administrar tus tiempos para trabajar como tú quieras y decir qué días trabajas y qué no, pues también estás sujeto a lo que las aplicaciones digan (...) algunos clientes y principalmente los restaurantes o lugares donde llegamos a recoger la comida, (...) nos discriminan mucho, inclusive me ha pasado que me han aventado la comida, o cosas por el estilo; o se ponen muy groseros, ni siquiera el “buenas tardes” o “buenos días”, solo: “¿qué quieres?”; “¿A qué vienes?” (...). Si hay muchos restaurantes que se han manchado y ahí la verdad es donde ninguna plataforma por mucho que lllames al soporte (...) al restaurante no le hacen nada, al cliente pues le pueden cancelar la cuenta, pero al restaurante nada; ni le sugiere ciertas medidas para atender, pero realmente no hay sanciones; no les importa realmente.

Leo, repartidor de plataformas digitales, 14 enero, 2022.

Con lo mencionado por estos repartidores, queda claro que existe una emergencia para atender los conflictos y necesidades de los repartidores. Por otro lado, es irrefutable la idea de estas actividades como una alternativa a otras precariedades existentes en el Mercado de Trabajo formal, y en el cual existen pocas o nulas oportunidades de inserción, o incluso de percepciones económicas favorables.

De tal manera, lo anterior puede sugerir la idea del autoempleo como una condición, no específicamente como una imposición, ya que los repartidores observan estas alternativas de empleo como una salida inmediata (temporal o sin tiempo determinado de duración) al mercado de trabajo, ya que en este se encuentran mayores deficiencias o percepciones de ganancias económicas que en la repartición de comida a domicilio:

8 Instituto Mexicano del Seguro Social.

(...) soy paramédico gestor en riesgo, estuve 4 años laborando todo lo que es la prevención justamente de accidentes y enfermedades laborales (...) digo como paramédico, me querían ofrecer 8 mil pesos al mes (...) eso ya son excesos, horarios impresionantes que ya dices: “oye no manches para lo que te pagan”, la verdad es que dices: “gano más; he ganado más en un día en esto, que siendo profesionalista”. Yo aquí he ganado \$1,200 en un día por una jornada de 8 horas (...).

Leo, repartidor de plataformas digitales, 14 enero, 2022.

Inferencias del estudio y agendas pendientes para el estudio de plataformas en el mercado de trabajo

Analizando de forma breve los anteriores datos proporcionados por el estudio fue posible realizar inferencias importantes para el estudio que hablan acerca de una emergencia importante en la población, y más aún, dentro del mercado de trabajo. Por un lado, es posible observar que existe una correlación considerable entre la edad, la escolaridad, los dependientes económicos, el medio de transporte, lo cual indicaría para nuestro estudio una paradoja relevante, pues mientras menor es el grado de estudio, mayor es el número de dependientes económicos, mayor la cantidad de horas dedicadas y se tiende a utilizar más la motocicleta como medio de transporte. Esto puede darnos pistas acerca de las características específicas sobre las necesidades de los repartidores de plataformas digitales. Aunque se ha dicho que este es un estudio focalizado en la ZMG, es importante tener las anteriores variables en cuenta para definir o redefinir esta población.

Una inferencia resultante de la anterior puede encontrarse en la poca o nula absorción del mercado de trabajo de los jóvenes, sea la cualificación que estos posean. De tal forma, la nula creación de políticas públicas centradas en resolver este problema se suma también a una insuficiencia del mercado de trabajo para ofrecer empleos de calidad. Aunque bien es cierto que los jóvenes son una de las poblaciones mayormente vulneradas actualmente, también es necesario considerar la falta de oportunidades para ellos (Castillo, Arzate y Arcos, 2019), esto, pese a que continúe en pugna el común estereotipo de la auto-elección de

oportunidades —lo cual legitima la meritocracia, la desigualdad y la segregación social—, o que, en su defecto, la creencia de que estos poseen las herramientas para elegir sus propios caminos y tomar sus propias decisiones de vida con base a su suficiente o nula formación educativa.

Si bien lo anterior es parcialmente cierto, también lo es la indeterminación e incertidumbre social y económica actual, siendo la aplicación de las políticas neoliberales uno de los detonantes más importantes para la individualización de los problemas sociales e institucionales, ello sin contar la pérdida histórica de los derechos laborales y el debilitamiento del sindicalismo obrero. En tal efecto, la criminalización de la juventud ha tomado un papel sumamente relevante en este sentido, y según los testimonios de los repartidores y los datos vistos, es una hipótesis válida.

En este sentido, la importancia de reconsiderar y validar aquellas necesidades de los jóvenes es vital para proporcionar y crear condiciones óptimas sea para el trabajo como para la vida de las nuevas generaciones de trabajadores. Como se ha visto a lo largo de algunos de estos resultados de investigación, es posible observar una precariedad distanciada del concepto común, en el que se conceptualiza como aquellas deficiencias en las condiciones de trabajo, siendo el empobrecimiento de estas sólo la base de la problemática, pues viene coludida con la explotación laboral, las bajas remuneraciones y los riesgos constantes a la integridad y la vida misma. De tal manera, queda expuesta la necesidad de continuar con los estudios sobre la precariedad laboral, ya que esta demuestra ser altamente variable y seguir en constante transformación, con distintas variables y distintos significados para los actores del mundo del trabajo. De tal modo, es posible realizar entonces un pronóstico acerca de las condiciones a futuro de los repartidores, entre las cuales se encuentran un agravamiento al problema de las pensiones y jubilaciones. En tal efecto, aunque en nuestra investigación no pudieron cuestionarse tales perspectivas de los repartidores, es aún tema clave para próximas contribuciones que solventen y den nuevas respuestas y resoluciones a este asunto.

Por otro lado, en este estudio fue posible vislumbrar las nulas acciones que han existido por parte de las plataformas y las pocas políticas aplicadas para la protección de esta población, la cual, como hemos visto, es principalmente joven y con necesidades importantes. Pese a los

estudios que se han realizado y los esfuerzos realizados a resolver parte de esta problemática laboral, pocas resoluciones han existido y aquellas que se han propuesto, pocas veces son discutidas por los repartidores o incluso apoyadas por ellos. Este ha sido un efecto adverso de una falta de legitimidad que tanto las instituciones gubernamentales como las plataformas han incentivado hasta el momento en materia legal, fiscal y de política pública.

Una agenda sumamente relevante que debe ser considerada de forma más rigurosa en nuevos trabajos es la discriminación, la atención del acoso sexual y la violencia de género en la ocupación. De acuerdo con el estudio de Alba, Bensusán y Vega (2021) se reportó que, en la ciudad de México, existió un estimado de que una de cada cinco mujeres dedicadas a la repartición fue acosadas o violentadas mientras realizaban su actividad. Esto marca una problemática aguda en este sentido, pues como también pudo ser observado en nuestro estudio, fue posible encontrar únicamente a una mujer dedicada a esta actividad de entre 40 hombres, misma que no accedió a ser entrevistada para esta investigación. De tal modo, esta problemática se suma al conjunto de problemas de discriminación de esta población, pues tanto repartidoras como repartidores han sufrido en más de una ocasión alguna situación que desestima su actividad, su persona o incluso su integridad moral o física.

Conclusiones

A lo largo de este documento se ha expuesto un resumen sumamente general de resultados importantes de investigación que determinan una parte del mercado de trabajo actual en materia de plataformas digitales y sus trabajadores. Un punto incisivo ha sido que los repartidores de plataformas digitales padecen un tipo particular de precariedad en el que el riesgo es parte fundamental, pero también y más que nada, se marca un rumbo importante en el mundo del trabajo y la nueva ideología surgida en él. Los testimonios de los repartidores, incluso contrariamente al concepto de precariedad, datan acerca de una satisfacción intermitente y parcial sobre su ocupación, siendo la flexibilidad uno de los atractivos más importantes para seguir en esta ocupación.

Lo anterior no resulta ser un ejemplo o un caso aislado, sino por el contrario, este podría ser uno de los más ponderados ejemplos acerca de la transformación de las ocupaciones y del cambio próximo al mundo del trabajo. Como se ha dicho a principio del texto, se descarta la posibilidad de que el trabajo actualmente haya llegado a su fin, tal como se podría afirmar con la metáfora del fin de la historia, pero no se descarta que el concepto del trabajo cambie en algunas de las ocupaciones que ya conocemos, y más aún, de ocupaciones que aparecerán en un futuro cercano.

Si bien la tecnología ha funcionado como un oasis utópico para la emancipación del trabajo (Srnicek, 2015; 2018), esta idea aún tiene serias discusiones y riesgos al hablar de la dignificación del trabajo humano y de las condiciones adecuadas para la realización de éste. Los repartidores de plataformas, en tal caso, resultan ser no únicamente un producto, sino un prototipo de estas nuevas categorías que se resignifican. Estos llamados también por la OIT como “jornaleros digitales” son de hecho, una nueva metáfora sobre la reconceptualización de los antecedentes históricos del trabajo, y de la *poiésis* implícita que estos procesos podrían conllevar. En otras palabras, repitiendo, reproduciendo y recreando anteriores consecuencias referentes al trabajo que se creían superadas en la modernización.

El avance tecnológico que ha existido en los últimos años ha intensificado aquellos problemas sociales que, aunque ya eran perceptibles, hoy se hacen aún más visibles. La industria 4.0, la digitalización del mundo y del trabajo, así como de la economía, han dado vuelta a las anteriores discusiones sobre el rumbo del mundo y del mundo del trabajo, acrecentando brechas tanto económicas, como políticas y sociales. La población de los repartidores de plataformas hoy por hoy resulta ser un ejemplo sobre la culminación de una era de trabajo y el inicio de otra. El trabajo, tal como era conocido anteriormente, ha cambiado su valor, siendo el control del algoritmo un factor fundamental en la creación de este, en el que el prosumidor —como unión del consumir y el consumidor— (Islas-Carmona, 2008) es un agente vital y donde la cadena de valor cambia radicalmente.

Como bien fue visto, la cara de la precariedad en estas ocupaciones se basa más bien en una suma de riesgos presentes y futuros. Es en este

sentido que el riesgo, como factor contundente en las nuevas condiciones del trabajo de los repartidores, llega a la digitalización del mismo, y convierte en las más de las ocasiones a la *gig economy* en un objetivo radical. De tal modo, aquellas plataformas tecnológicas llamados por la OIT como *aplicaciones basadas en la ubicación* hoy son un referente sobre la “*geografía del riesgo*”, pues en estas nuevas formas de empleo desde la perspectiva del análisis del trabajo ya “no sólo se trata de pronosticar el tipo de empleo con mayores riesgos, sino la geografía del riesgo y su temporalidad” (Hualde, 2020: 33). Lo anterior se traduciría tanto en problemas a corto plazo (como la carencia de seguro social, de vida y riesgos inminentes de accidentes) como en problemas a largo plazo (tal como el seguro de desempleo y la jubilación), esto precisamente habla sobre una deslocalización del riesgo y, por tanto, muy probablemente, también de la precariedad y los diversos tipos de ésta.

De tal modo, la importancia que es posible ver en estas nuevas ocupaciones y ocupaciones en transformación (Bensusán y Florez, 2020), radica también en la manera en la que la tecnología ha ido ganando campo en cuanto al control del propio trabajo. Si bien el control algorítmico es un concepto clave en estas nuevas formas de control del trabajo en estas plataformas (Del Bono, 2019), también lo es la asignación de tareas por medio de la cualificación interna de las plataformas. En tal caso, la experiencia relatada por los repartidores pone en tela de sus propios juicios la cualificación externa a estas plataformas, y se reconsidera la perspectiva de la educación y mundo laboral formal y profesional. En tal caso, es expuesta de manera inexpressa una falta de legitimidad en las instituciones reales, poniendo de por medio la precariedad existente en las condiciones de vida con estudios profesionales y con una vida laboral formalizada.

Para anterior efecto, es interesante considerar que, aunque bien se ha hablado en los últimos tiempos acerca de la liberación de la humanidad del trabajo (Srnicek, 2015), contrariamente a lo que se podría pensar con el fin del trabajo (Rifkin, 1995), existe sino una reivindicación del mismo, siendo el quiebre de las fronteras entre la flexibilidad y la explotación laboral, un eje central (De la Garza, 1999).

En resumen, la digitalización actualmente ha traído cambios positivos en nuestra era, sin embargo, es necesario considerar variables elementales al hablar del trabajo y de las poblaciones en un mundo en constante transformación o, mejor dicho: actualización. La necesidad de observar estos fenómenos desde las distintas ciencias sociales y las humanidades es vital para conocer, reconocer y analizar el cambio que está ocurriendo en el mundo y los sujetos que conforman, construyen, crean y recrean la sociedad, ello dando paso al estudio de las distintas necesidades como exigencias, problemas y soluciones del mundo en red y digital y de sus actores.

Bibliografía

- ALBA, C., Bensusán, G. y Vega, G. (2021). *El trabajo del futuro con derechos laborales. Diagnóstico y estrategia de política pública para el reconocimiento de derechos laborales de personas trabajadoras por plataformas digitales*. México: El Colegio de México/Red de Estudios sobre Desigualdad de El Colegio de México/Seminario sobre Trabajo y Desigualdad.
- BENSUSÁN, G. y Florez, N. (2020). Cambio tecnológico, mercado de trabajo y ocupaciones emergentes en México. Chile: Documentos de Proyectos/CEPAL Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- BERNIS, M. y Guinsburg, N. (2019). De la flexibilización a la plataformización: el desafío de repensar el trabajo en la economía GIG. XIII Jornadas de sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Disponible en: <https://www.academica.org/000-023/126>
- CASTILLO Fernández, D., Arzate Salgado, J. y Arcos Sánchez, S. I. (2019). *Precariedad y desaliento laboral de los Jóvenes en México*. México: UAMEX/CLACSO/Siglo XXI Editores.
- DE LA GARZA, E. (1999). “¿Fin del trabajo o trabajo sin fin?” En J. J. (ed), *El trabajo del futuro*. España: Editorial complutense.

- DE LA GARZA, E. (2011). *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*. Tomo I. México: UAM /Plaza y Valdes Editores.
- DE RIVERA, J. y Cassidy, P. (2017). “La economía colaborativa en la era del capitalismo digital”. En *Revista de estudios para el desarrollo de la Comunicación*, Núm. 15. España: Universidad de Sevilla.
- DEL BONO, A. (2019). “Trabajadores de plataformas digitales: condiciones laborales en plataformas de reparto a domicilio en Argentina”. En *Cuestiones de Sociología*, núm. 41. Argentina: Universidad Nacional de La Plata.
- HIDALGO, K. y Valencia, B. (2019). *Entre la precarización y el alivio cotidiano. Las plataformas Uber Eats y Glovo en Quito*. Ecuador: Friedrich Ebert Stiftung/Instituto Latinoamericano de Estudios Sociales.
- HUALDE, A. (2020). “Economía digital, trabajo y empleo: un modelo para armar”. En A. Martínez, M. Álvarez y A. García, *Industria 4.0 en México. Elementos diagnósticos y puesta en práctica en sectores y empresas*. México: UNAM/Plaza y Valdes Editores.
- ISLAS-CARMONA, J. (2008). “El prosumidor. El actor comunicativo de la sociedad de la ubicuidad”. En *Palabra Clave*, 11 (1). Colombia: Universidad de La Sabana.
- MORALES, K., NEGRI, S., GROHMANN, R., DINEGRO, A., SALAZAR, C., KRUSKAYA, H., CORTINA, R. (2020). *Precarización laboral en Plataformas digitales: Una lectura desde América Latina*. Ecuador: Friedrich-Ebert-Stiftung Ecuador (FES-ILDIS).
- OIT. (2018). La calidad del trabajo en la economía de plataformas. Nota informativa. Segunda reunión de la Comisión Mundial sobre el Futuro del Trabajo.
- OIT. (2019). Las plataformas digitales y el futuro del trabajo. Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.
- RIFKIN, J. (1995). *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. Estados Unidos: Paidós.
- SILVA, Rivera, JARAMILLO-MOLINA. (2022). *Reparto justo: condiciones laborales de personas repartidoras de apps durante la pandemia*. México: Instituto de Estudios sobre Desigualdad.

- SRNICEK N., WILLIAMS, A. (2015). *Inventar el futuro. Postcapitalismo y un mundo sin trabajo*. España: Verso Books.
- TORRENT-SELLENS, J. (2019). “¿Economía colaborativa o economía de plataforma? Más allá de un debate inacabable”. En *Harvard Deusto*. Disponible en: <https://www.harvard-deusto.com/economia-colaborativa-o-economia-de-plataforma-mas-alla-de-un-debate-inacabable>.
- YZUNZA Cortés, C., Izar, J. M., Bocarando Chacón, J., Aguilar Pereyra, F. y Larios Osorio, M. (2017). “El entorno de la Industria 4.0: implicaciones y perspectivas futuras”. En *Conciencia Tecnológica*, 57. México: Instituto Tecnológico de Aguascalientes.

LA PARADOJA DE LA INMOVILIDAD EN EL RÉGIMEN DE LA INMEDIATEZ

Recibido: 10/05/2023

Aceptado: 15/08/2023

CARLOS OCTAVIO NÚÑEZ MIRAMONTES¹

Resumen

El artículo analiza cómo las narrativas del capitalismo han contribuido a refigurar la percepción, organización y prácticas espacio-temporales en la *movilidad* de la urbe contemporánea. Se analiza la relación entre humanos y tecnología (el sistema de transporte) y como desiguales accesos y apropiaciones tienen implicaciones en la organización vital de los sujetos y de la sociedad. Se plantea un abordaje desde el *Análisis Crítico del Discurso* (ACD), así como de los conceptos de *hiperobjeto* y *enredamiento* para comprender cabalmente la representación y vivencia de la

1 Doctor en Estudios Científico-Sociales por el ITESO (2019), maestro en Gestión y Desarrollo de la Cultura (Universidad de Guadalajara) y licenciado en Ciencias de la Comunicación (ITESO). Recientemente ha impartido cursos sobre metodología y análisis del discurso en la Universidad Pedagógica Nacional (UPN) campus Toluca. Actualmente es miembro del Seminario permanente de Estudios sobre el Tiempo (UNAM). Correo electrónico: lobo.santo@yahoo.com.mx ORCID:0000-0003-4097-6828

organización espacio-temporal y sus manifestaciones en la aceleración, la inmediatez y la inmovilidad.

Palabras clave: temporalidad, aceleración-inmovilidad, desigualdad, movilidad urbana.

Abstract

The article analyzes how the narratives of capitalism have contributed to reconfiguring the perception, organization, and spatiotemporal practices in the mobility of the contemporary city. The relationship between humans and technology (the transportation system) is examined, as to how unequal access and appropriations have implications for the vital organization of individuals and society. It's proposed an approach from Critical Discourse Analysis (CDA) and the concepts of *hyperobject* and *entanglement* to fully understand the representation and experience of spatiotemporal organization and its manifestations in acceleration, immediacy, and immobility.

Keywords: temporality, acceleration-immobility, inequality, urban mobility.

La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez

En la sociedad contemporánea, los medios de transporte se han convertido en una tecnología fundamental para las personas. La capilaridad intergeográfica de manchas urbanas cada vez más extensas se posibilita gracias a las intrincadas rutas de un heteróclito conjunto de artefactos tecnológicos diseñados para la movilidad. En el paréntesis de un viaje, el tiempo y el espacio se afectan mutuamente, generando registros distintos de acuerdo con quién, desde dónde y cómo se transita. Las rutas, además de espacio-temporales, son significantes.



El tiempo y el espacio: discursividad y pragmática

La temporalidad entrelazada con el espacio constituye un rico eje de análisis bajo el enfoque del Análisis Crítico del Discurso (ACD). Bajo este marco se analizarán *las narrativas y discurso* capitalistas, inscritos en el diseño y *performatividad* de *objetos tecnológicos* como son los medios de transporte. Según Van Dijk (1980), *el discurso* refiere a un conjunto de significados, ideas y creencias que se dan y comparten entre los sujetos en situaciones comunicativas concretas. Se trata de un complejo sistema de códigos y unidades de sentido que incluye lenguajes, ideologías, narrativas contrapuestas, construcciones polifónicas, cultura, contextos, y dinámicas de la vida social (Manzano, 2005). El ACD presupone una forma dinámica de interpelación a los sujetos en el mundo y sus representaciones, en donde los lenguajes son más productores que descriptores del sujeto social y las sociedades en las que vive y se organiza:

La experiencia lingüística del mundo es “absoluta”. [...] La lingüística de nuestra experiencia del mundo precede a todo cuanto puede ser reconocido e interpretado como ente. La relación fundamental de lenguaje y mundo no significa por lo tanto que el mundo se haga objeto del lenguaje. Lo que es objeto del conocimiento y de sus enunciados se encuentra por el contrario abarcado siempre por el horizonte del mundo del lenguaje (Gadamer, 1977: 539).

El enfoque del Análisis Crítico (ACD) debe ser entendido como una labor analítica que rompe y descompone el texto para luego “suturarlo” y recomponerlo de nuevo, a fin de interpretarlo en un *nivel hermenéutico*. El texto, en tanto plataforma de sentido que puede ser leída, se objetiva y multiplica en múltiples modalidades como: *discursos, narrativas, tópicos, objetos, prácticas, y representaciones*; en fin, en conjuntos entrelazados (de textos, contextos y cotextos) hasta llegar a constituir una *semiósfera o mundus*.

En este artículo se realiza el ejercicio de una *pragmática del lenguaje*, es decir, una serie de dispositivos de aproximación heurística que

confrontan de manera acotada (en el tiempo y en el espacio) el discurso capitalista con las representaciones, prácticas y objetivaciones de las estructuras sociales. Ver Bruzos (2005), Brown y Yule (1993) y Van Dijk (1980). La deontología capitalista, caracterizada por el rendimiento, la productividad, la eficiencia, el consumo, la aceleración y la inmediatez; se actualiza social e institucionalmente en narrativas. Para Ricoeur (2004), *la narrativa* es una forma estratégicamente organizada de recapitular, comprender y dar sentido a la experiencia humana, lo que permite situar las experiencias en un contexto socio-histórico amplio. Las narrativas son expresiones *significantes* (conscientes e inconscientes) de los discursos, de ahí su pertinencia en este estudio. Estas narrativas organizan *tópicos* (ideas torales, temáticas recurrentes y recursivas) que se pueden camuflar al inscribirse en diversas producciones sociohistóricas más allá de lo lingüístico.

Por tanto, realizar un ACD implica identificar los componentes y sus relaciones que rodean al discurso: *contexto histórico* (*Modernidad tardía*), *contexto espacio-temporal* (metápolis), *contexto situacional interactivo*, contexto sociocultural, tema explícito e implícito (paradoja *aceleración-inmovilidad*), *los agentes* implicados (ciudadanos, aparato productivista) y los *constructos* (ciudad, medios y sistemas de transporte, tecnologías, ecologías digitales, etc.). Se orienta este trabajo, al menos a señalar su contenido denso: *ideologías*, *recursos lingüísticos*, *argumentaciones*, relaciones de *poder*, técnicas de *persuasión o imposición* empleadas, *acciones* y estrategias de *legitimación*.

Con respecto al tiempo y el espacio como ejes de análisis

La *temporalidad* refiere cómo los individuos y los grupos societales experimentan subjetivamente el tiempo; cómo lo organizan (distribuyen, jerarquizan) y cómo lo operan en sus usos, rutinas y procedimientos. Se parte en este artículo del concepto de temporalidad propuesto por Guadalupe Valencia (2009), que explica el tiempo como un constructo social analizable desde dos dimensiones básicas: una kairológica (*Kairos*), subjetiva (interpretativa o significativa); y una cronológica (*Cronos*), objetiva, de medida, de contabilidad y ordenamiento. A fin de no confundir la noción de “tiempo” en ciencias sociales con otras concepciones de

tiempo, como en la física, Valencia (2010) sugiere referirnos al tiempo objetivado en las realidades, los procesos, los mundos, las vidas, las cosas... como *temporalidad*. La *temporalidad*, al objetivarse en las cosas, las prácticas, los agentes y los discursos; se comparte, se negocia, se interpreta y reinterpreta, se impone o se adopta, se cuenta, se expresa y se resignifica entre los individuos, los grupos e instituciones. El tiempo se convierte en una *construcción social*, es decir, en maneras distintas y particulares de percibir, cuantificar, representar, codificar, vivir y significar el tiempo. La *temporalidad* es expresada en los objetos, las relaciones y las *narrativas*.

Pero la coordenada del tiempo está ligada a la coordenada espacial, su binomio constituye la base de percepción, identidad y actuación humana. Bourdieu señala que: “los ordenamientos simbólicos del *espacio* y el *tiempo* conforman el marco por el cual aprendemos *quiénes y qué somos* en la sociedad” (1991: 89). Con respecto a la coordenada espacial, aquí analizaremos fundamentalmente el espacio urbano y cómo éste es reconfigurado desde una narrativa capitalista de la temporalidad.

Con respecto al *espacio urbano*, Allen Scott (1994) lo desagrega en tres categorías: a) el *espacio de producción*, b) el *espacio social* y c) el *espacio de circulación*. Estos tres tipos espaciales, de acuerdo con el autor, se vincularán a través del *mercado de trabajo*, que influirá drásticamente en las interacciones entre individuos, mercancías y empleos. “La expresión tangible inmediata de la actuación de los mercados de trabajo urbanos es el desplazamiento diario de los trabajadores entre el espacio de producción y el espacio social en la ciudad” (Scott, 1994: 110). Se observa pues, una retícula de los lugares diseñada por el *aparato productivo* y un trazo sustancialmente económico de las rutas que atraviesan el territorio urbano.

Transporte: de la Ciudad Premoderna a la Urbe Posmodernista

Peter Newman y Jeffrey Kenworthy (2000) describen la evolución de las ciudades, clasificándolas en cuatro tipos, según su forma y modo de transporte predominante: El primer tipo es la *Ciudad Premoderna*, donde el transporte es principalmente no motorizado y existe una alta densidad de población; el segundo tipo es la *Ciudad Industrial*, donde

el transporte motorizado comienza a ser predominante y la densidad es mediana; el tercer tipo es *la Ciudad Moderna*, con densidades variables y un uso excesivo del automóvil. Este último tipo ha demostrado ser insostenible debido a la limitación de espacio, alto consumo energético y emisiones tóxicas. Por ello, los autores proponen un cuarto tipo de ciudad, *la Posmoderna-sostenible*, que prioriza el transporte no motorizado para viajes cortos y reserva el automóvil para viajes que atraviesan la urbe.

Si bien esta clasificación ofrece una síntesis de la evolución de las ciudades en relación con “su forma”, escala y movilidad, es importante señalar que esta progresión no ha sido lineal ni uniforme, sino que está sujeta a factores históricos, políticos, sociales, culturales y económicos. Las ciudades en América Latina son una prueba de que, simultáneamente, se traslapan atributos de los distintos tipos de ciudades. De acuerdo con Reinhart Koselleck (1979), en un mismo momento histórico conviven distintas temporalidades y, por consiguiente, distintos horizontes de sentido. Se observan entonces, ciudades en pleno siglo XXI que en más de un sentido siguen siendo *premodernas*, acusan los problemas de *la modernidad* y aspiran a una refiguración “sostenible” y eficientista, todo de manera simultánea.

Pensar la ciudad, pensar su movilidad

Se propone aquí caracterizar la urbe y sus dinámicas de movilidad como un *hiperobjeto*, en el sentido que conceptualiza Timothy Morton (2021): objetos tan masivos y complejos que no pueden ser experimentados de forma abarcativa. Objetos como el calentamiento global, la economía mundial, la red de comunicaciones, la bomba atómica, el plástico del océano... y sí, la ciudad. No es posible la aprehensión total de estos objetos porque están más allá del alcance perceptual inmediato y de la capacidad de ajustarlos a la “contención” de un concepto. En todo caso, se les “accede” de forma fragmentaria. Los *hiperobjetos* son cosas a las que se está demasiado cerca para ver en su totalidad. En el caso de la ciudad, no sólo se está demasiado cerca, sino que el objeto mismo es habitado. Habitar la ciudad incluye los periodos de tránsito, hay una cierta *habitabilidad* mientras se la recorre. El espacio al interior de un vagón del metro constituye un *locus* tanto como el “paso de cebra” pea-

tonal o el interior de un automóvil. Espacios subsumidos en espacios que mutuamente se resignifican o suprimen. En términos de discurso: la ciudad se habita como *contexto*² y contiene a los sujetos como un inagotable catalizador de *cotextos*³. Así pues, los sujetos ciudadanos producen y “son producidos” por los *discursos*, las *narrativas* y las dinámicas de la ciudad.

El *hiperobjeto* supone un rebasamiento *espacio-temporal*. La ciudad excede las historias de vida individuales y también comporta una excedencia en su escala y delimitación. Sus fronteras —en la contemporaneidad *cosmopolita* y *globalizada*— comportan una desustancialización a manera de emborronamiento y permeabilidad. Es inviable establecer límites estables a la ciudad (*metápolis*⁴), ya que estos se trastocan en zonas excesivamente móviles y reconfigurantes. Al interior, la ciudad también se multiplica, crece, se divide, implota. Se experimenta pues, la paradoja de si lo que acontece es una escasez del espacio, o de si, por el contrario, se asiste al espectáculo de una vibrante *autopoiesis*. En este sentido, los medios de transporte posibilitan el fugaz engarzamiento de cosmogonías múltiples, la concatenación consciente e inconsciente de la alteridad y una cierta articulación ¿inteligibilidad? del paisaje urbano. Todo, mientras se desplazan a través de un espacio tautológicamente finito.

2 El contexto además de ser un marco histórico, espacial de referencia, está compuesto de acuerdo a Brown y Yule (1993) por los siguientes factores: el tema, el canal, el código, la forma del mensaje, los eventos y las características de los agentes. Estos elementos intervienen tanto en la producción como en la interpretación de los enunciados y son cruciales para analizar un discurso.

3 La noción de “cotexto” o entorno textual (*idem*) se refiere a aquellos enunciados que rodean al texto que se está analizando, dado que el significado que adquieren las palabras, los enunciados y los discursos, se encuentra determinado en gran medida por lo que se ha dicho previamente y lo que se dice después.

4 El término fue acuñado por Ascher (2002) para identificar a las regiones metropolitanas que experimentan un crecimiento significativo en sus periferias más alejadas. Este proceso de expansión ha generado nuevas dinámicas de articulación-desarticulación. Como García *et al.* (2008) señalan, la metápolis puede ser vista como una metáfora biológica, en la que el crecimiento desmedido se asemeja a la fase avanzada de una expansión cancerígena.

Las ciudades se comportan como *hiperobjetos* porque son complejas y masivas, son una red de sistemas, procesos y relaciones que se extienden más allá de una dimensión geográfica: son el acontecimiento cosmopolita, la crisis ambiental, la globalización, el aparato financiero y las intrincadas redes tecnológicas con su interminable catálogo de *sistemas expertos*⁵.

La *ciudad del Siglo XXI* es la base material de un entramado discursivo. Representación y subproducto de la imaginación (Jacobs, 2020). Se trata de un *campo temporal* (múltiples temporalidades en tensión) y de un lugar⁶ en continua regurgitación sémica. La urbe es el constructo espacio-temporal en donde acontece la interacción social próxima y simbólica, donde los distintos y los iguales, las grupalidades y los “otros” se encuentran, se repelen, se mezclan o se excluyen. Es el espacio de la individualidad, del aislamiento y de la multitud; la ciudad es territorio de contradicción. Basamento de enclaves de poder; aquí las ideologías tienen forma y estamento, se despliegan las instituciones y se monumentalizan y banalizan las memorias. La ciudad es coágulo cartografiable de una disposición estética cuya óptica manifiesta el rebasamiento, la excedencia, la contradicción, la polaridad, la transformación y *la falla*⁷ en el sentido lacaniano. En suma, es un lugar de *enredamiento*, al fin, un *hiperobjeto*, imposible de asir. La urbe se antoja como la suspensión *acontecimental*⁸ del trayecto *espiritual hegeliano*, trocamiento del devenir a periplo contingente. Nunca es una trama resuelta y sí una interminable *ebullición magmática* en términos de Castoriadis. La ciudad es “*un objeto a*” como indicó Lacan, es decir un *significante*, o mejor

5 Sistemas tecnológicos en los que se confía sin saber cómo funcionan exactamente. Paradoja de las relaciones que se establece con la tecnología y el conocimiento en las sociedades de la *Modernidad Tardía* de acuerdo a Giddens (2002).

6 Los lugares son territorios vividos. Son espacios en los que la gente construye sus relaciones sociales, sus experiencias culturales y sus sentimientos de pertenencia a una comunidad (Cresswell, 2012).

7 Un sentido de carencia que impulsa la movilidad, la adaptación, la refiguración.

8 El acontecimiento es una singularidad novedosa que viene a romper el curso regular del tiempo, trae consigo un “enigma”. Es aquello que no puede ser previsto, pero tampoco dotarse post facto completamente de sentido, porque es inasible (Beck, 2017: 50).

expuesto: un *significante vacío*⁹, de acuerdo con Laclau. Es concurrencia de angustias entre intersticios de la historia. Si bien la ciudad es espíritu, mente, idea, proyección; también es *espectro* o *fantasma*: impúdica exhibición de utopías fallidas e impertinente disrupción de *lo incierto*.

La ciudad como *hiperobjeto significativo*, produce a los sujetos, tal y como lo expresó Lacan (1991) en su *Seminario 17*. Las narrativas y textualidades de la ciudad se apropian y permean las construcciones de sentido de sus habitantes. Sus modos de organización espacio-temporal, son adoptados —muchas veces no sin resistencia— como máximas del disciplinamiento para ajustarse al ritmo que impone la maquinaria productiva capitalista. Pero, hay que ordenar la vida de algún modo, hay que “arreglárselas” con los recursos a disposición, hurgar entre las migas del tiempo y del espacio —porque en apariencia prevalece la escasez—, para hacerse, aunque sea provisionalmente, de una mejor *habitabilidad del mundo*. Siempre se está deprisa, siempre intentando alcanzar la marca, el objetivo, el horario. Incesantemente reajustando instantes para completar las horas de sueño, los momentos de ocio, un espacio para el desayuno, en fin.

Se apela a la perspectiva de la ciudad como *objeto habitable hipertextual*, a fin de centrarse en los múltiples modos (estrategias) en cómo la ciudad se recorre, se construye, se imagina, se organiza, se comunica, se narra, se “lee” y se vive —siempre parcialmente— por sus residentes. La megalópolis: heterogénea, múltiple y desigual, se muestra en la abigarrada disposición estética de los paisajes del *Antropoceno*. La proximidad y mutua exclusión de zonas marginales y centros financieros, por ejemplo, gritan al tiempo que silencian las conflagraciones entre poderes y resistencias. Una regresión del tiempo parece ocurrir cuando, como traspies del *progreso*, circula incólume por una alameda de la Ciudad de México, un jamelgo arrastrando un carretón colmado de rescoldos. Su paso lento evidencia una disonancia entre el discurso de “la modernidad” y la *pragmática* de sus habitantes. El transporte, a manera de sinécdoque imperfecta, sintetiza aspectos de cómo es organizada la

9 Espacios que se “abren” para la atribución de sentidos novedosos en el discurso en construcción (Laclau, 2005: 92).

vida en el tiempo y en el espacio. Si por un lado hay una narrativa de la *modernidad tecnofuncional*, contumazmente reforzada por el Estado y la élite empresarial, por otro, la ciudad se rebela con estrategias “a mano” para encarar las disfunciones de un sistema de transporte que no se ocupa de los espacios o temporalidades ajenos a los idealizados por el aparato productivo.

Luego de este prolegómeno -que se excusa útil-, se puede acordar entonces que la ciudad es un espacio polilógico, contradictorio, multiescalar¹⁰, abierto y dinámico. Un entorno propicio para la *fluidez*, como lo caracteriza Bauman (2010) y la *persistencia*. En suma, un ecosistema inestable y paradójico con caras distintas para cada uno de sus habitantes.

El enredamiento como fenómeno relacional

Junto al concepto de *hiperobjeto*, se sugiere el de *enredamiento* para analizar el transporte en la ciudad. El término *enredamiento* (*entangled*) ilustra cómo los objetos y los sujetos están entrelazados de una manera simbiótica, compleja, dinámica, sistémica, caótica, contingente, abductiva¹¹, etc. Haraway (2016), en concordancia con Mumford (2018), sostiene que las relaciones entre humanos y máquinas son cada vez más estrechas e interdependientes, lo que implica que la tecnología -como el caso de los medios y sistemas de transporte- se ha convertido en una parte integral de la vida cotidiana. En la *Modernidad Tardía*¹², la tecnología ha pasado de ser una externalidad utilitaria a una *extensión protésica* del cuerpo y de la mente, necesaria para operar funcionalmente en un

10 La escala es la relación entre las dimensiones reales de un territorio y su representación. El tipo de transporte utilizado —con su velocidad particular— modificará la relación-representación entre entorno y sujeto. La experiencia subjetiva modulará la escala como figuración dimensional del espacio y el tiempo.

11 Relacionamiento o asociación plausible a pesar de una “evidente” incompatibilidad o explicación obvia (Samaja, 2011).

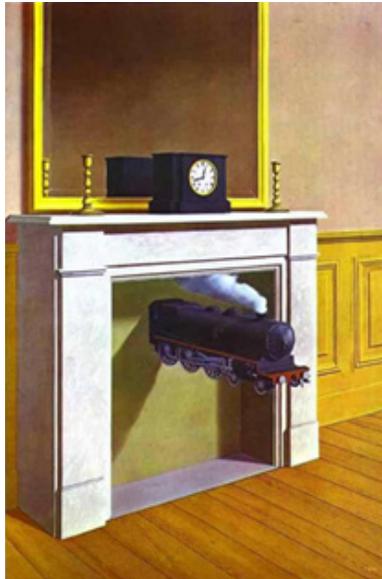
12 Se argumenta (Giddens, 2002) que la modernidad continúa en la era contemporánea, por lo que es mejor concebirla como un estado de *Modernidad Tardía*. En ésta ocurren fenómenos de continua movilidad o fluidez de sentidos (Bauman, 2010), fragmentación de las relaciones tradicionales entre sujetos e instituciones, desanclajes espacio-temporales, aceleración y el tránsito de una sociedad de producción a una de consumo.

intrincado aglutinamiento de redes y sistemas. La dependencia tecnológica ha transformado ¿potenciado?¹³ la capacidad humana de interactuar con el mundo y los otros. La tecnología (incluso sin comprenderse sus principios de funcionamiento) reorganiza las percepciones, los modos de comprender y de intervenir el mundo. Como dispositivo de diseño, los objetos tecnológicos no son en absoluto “inocentes”: incorporan en su construcción —y más tarde, en su *performatividad*— objetivos, propósitos, intencionalidades que han sido codificados —consciente e inconscientemente— desde marcos productivos, económicos, políticos, históricos, ideológicos y culturales.

El transporte como narrativa y vector tecnológico del progreso

El ferrocarril, emblema de la revolución industrial, irrumpe en el confort de un respetable salón. ¿A dónde se dirige esa máquina? El título del cuadro de Rene Magritte (1938): “La duración apuñalada” es un aforismo profético: la época se ha descoyuntado, el *progreso* representa un absurdo, la flecha del tiempo ha perdido dirección. Símbolo de poder —en el sentido de *potencia y fuerza*—, la locomotora avanza desplegando la sensación de imbatibilidad mientras, en su interior, “*los abajos*” del mundo incesantemente palean carbón para hacerla andar a un ritmo constante, mecanizado, inhumano.

13 La duda suele reaparecer cíclicamente, acaso como actualización de los temores del *Ludismo*, movimiento de protesta en Inglaterra a principios del siglo XIX, en el que los trabajadores de la industria textil se oponían a la introducción de máquinas en el proceso de producción. Creían que la tecnología amenazaba sus trabajos y medios de vida, y realizaron protestas, destrucción de máquinas y quema de fábricas, aunque el movimiento fue ineficaz en detener la automatización, se considera un precursor de los movimientos obreros posteriores (Thompson, 1979).



“La duración apuñalada” René
Magritte (1938)

The Art Institute of Chicago, Joseph
Winterbotham Collection.

La locomotora sin dirección (sin construcción de sentido, y sin quedar clara la ruta teleológica *del progreso*) es también la locomotora en la que “unos viajan” y otros solamente “ven pasar”. El tiempo y el espacio son alterados bajo potentes mecanismos de exclusión. Tras su loca carrera, “los *humanos waste*” quedan “fuera”, ajenos a los procesos y dinámicas de la maquinaria productivista.

Ícono de la modernidad y la rapidez, la locomotora estrecha los territorios al llevar en tiempos fraccionales, mercancías y pasajeros, a través de distancias otrora insalvables. Pero hay que distinguir entre *rapidez, aceleración y prisa*; fenómenos interrelacionados, pero de cariz particular. De *la rapidez* (modalidad de la velocidad que evidencia una reducción del tiempo en la que se realizan los procesos) se pasó a *la aceleración* (incremento gradual o en intervalos disruptivos de la ve-



locidad): *tópico*¹⁴ evolucionista del discurso *del progreso*; y de ahí, a la *prisa*: actitud subjetiva de precariedad, irracionalidad, temerosidad, de angustia, de estrés.

De la aceleración a la *prisa*

Los sujetos de la *Modernidad Tardía*, lo que sufren no es tanto la velocidad o la rapidez, sino *la prisa*, es decir, un desacierto para asumir el ritmo que prescribe *la aceleración de la ciudad*:

Así pues, la prisa —que no la velocidad— encarna nuestra “situación espiritual”— y constituye un signo decisivo. El síndrome temporal que caracteriza la condición hipermoderna no es la velocidad en cuanto tal. El mundo griego valoraba enormemente la velocidad... [pero] la velocidad sólo era virtuosa en la medida que resultaba eficaz para alcanzar el objetivo... La prisa, la aceleración insensata [opuesta a *kairos* que es “el tiempo adecuado”] e “imprudente” yerra el blanco, lo mismo que la lentitud, la vacilación vacilante. Prisa y lentitud, precipitación y vacilación no son más que dos formas especulares de *itempestividad* (Marramao, 2008: 19-20).

La prisa es un trastorno del deseo *por cumplir, por alcanzar, por mantener el paso*. En *la prisa*, los individuos —y organizaciones— se centran en los puntos de partida y llegada mientras pierden de vista los procesos, mismos que les resultan repugnantes, ralentizados, reiterativos, obstaculizantes. No es pues baladí que *el progreso* sea representado por una locomotora, dispositivo para la conversión productiva del espacio y el tiempo, cuya reverberación altera y violenta irracionalmente —como en el cuadro de Magritte— los otros órdenes del mundo.

14 Tema o idea recurrente y constitutiva de un discurso, narrativa o texto. Los tópicos pueden ser explícitos o implícitos y su modalización en expresiones, estilos, gramática y frecuencia; puede desvelar ideologías, doxas y estructuras objetivas de organización social.

Un *enredamiento* más para la reinención del espacio-tiempo

Sin embargo, no es una tecnología aislada como la del transporte o la maquinaria industrial lo que explicaría la dinámica de *la modernidad* en las ciudades, hace falta distinguir su *enredamiento* con otro dispositivo tecnológico: el reloj. Mumford señala que el reloj y no la máquina de vapor, es la máquina clave de la moderna era industrial. Debido al instrumento “reloj”, se posibilita la implantación de un novedoso régimen temporal: el del *tiempo productivista*, que organizará en delante al resto de la vida social. Las fábricas marcarán, con la duración de sus jornadas de trabajo y horarios de entrada y salida, los ritmos¹⁵ de la ciudad. Los ciudadanos alinearán sus usos del tiempo en función del trabajo y se movilizarán de la manera más eficiente posible para cumplimentar una agenda que se trasminará irreversiblemente hasta los dominios de *lo privado*. Para Pierre Bourdieu (2012), el ordenamiento simbólico de las coordenadas espacio-temporales conforma un marco de experiencia mediante el que se aprende quién y qué se es en una sociedad. Esa es la razón por la cual se exige tan rigurosamente la sumisión a los ritmos colectivos en la temporalidad hegemónica. No sincronizarse a los ritmos sociales conlleva penalizaciones como el desempleo, la exclusión e incluso *la autoexplotación*.

Banda transportadora del productivismo... y el consumismo

La ciudad postindustrial, invención, reminiscencia y enclave del *capitalismo financiero y extractivista* es el espacio donde se produce, se consume y se compite. Zygmunt Bauman (2010) señala que el capitalismo ha transformado la urbe en un espacio de consumo, donde la experiencia cotidiana se convierte en una mercancía. Es decir, el tiempo

15 El ritmo social refiere a la “velocidad” con la que se suceden los hechos o las acciones, a la periodicidad y a la duración de los acontecimientos y “la distancia” (o lapso) entre ellos. Desvela relaciones sociales de sincronidad o asincronía en procesos individuales o colectivos y nos indica si una determinada forma de organización social se ordena predominantemente a ritmos cíclico-biológicos, productivos, de consumo acelerado, de significación cultural estacional, de transición política, etc. (Herzfeld, 2012).

en el que se produce y desarrolla la vida se ha monetizado: *Time is money!* (Ramos, 2009). En este contexto, Bauman señala cómo la ciudad se ha convertido en un espacio donde la identidad de los sujetos está fuertemente vinculada al consumo —no a la producción, como en el periodo industrial—, al punto que quien no tenga capacidad de compra será denominado, bajo la perspectiva del *capitalismo extractivista*, como *waste*¹⁶ (desecho).

En la ciudad *productivista-consumista* el espacio debe recorrerse rápidamente. De no ser posible la instantaneidad, debe parecerse. Las mercancías han de llegar en estado inmaculado, apegadas al horario pactado, y los pasajeros, ahorrar metros y minutos con máxima diligencia. Humanos y *no humanos*, habrán de comprimir el de por sí estrecho espacio hasta desaparecerlo. El espacio se diluye cuando se acelera el tiempo y el tiempo se acelera hasta degradarse a virtualidad. Algunos ¿privilegiados? economizarán hasta “la última gota” de espacio-tiempo desde el *chic performance* del *home office*, tautología que anuncia la reconversión o desaparición del espacio, así como el desajuste temporal bajo las modalidades de *asincronía* o *sincronicidad aproximica*.

El tiempo de trabajo sobre-extendido al resto de la vida

En el mundo del trabajo, la aceleración se manifiesta en una mayor intensificación de las tareas, una reducción del tiempo de producción (*taylorismo*)¹⁷ que, paradójicamente, se recombina con un incremento de las horas dedicadas al trabajo (por un segundo empleo o por acuerdos implícitos de disponibilidad 24/7); lo que lleva a una sensación de sobrecarga y estrés en los trabajadores (Rosa, 1992:89). ¿Cómo ajustar

16 Bauman (2005) argumenta que el capitalismo extractivista produce una gran cantidad de “waste humano” al marginar y excluir a ciertas personas de la sociedad. Estas personas son consideradas “desechables” por el sistema y son dejadas atrás a medida que el capitalismo se enfoca en la búsqueda de la eficiencia y la maximización de las ganancias.

17 Sistema estructurado a partir de recompensas y castigos, se centra en la descomposición del trabajo en tareas simples y repetitivas, así como en la eliminación de todas las formas de desperdicio y procesos innecesarios. Enfoque productivista, criticado por fundamentarse en la estandarización y deshumanización.

el tiempo finito de 24 horas al interminable “*bucket list*” que impone la agenda productiva?

La lógica del capitalismo se ha infiltrado en la vida privada, de manera que incluso el tiempo libre se ha convertido en una forma de trabajo. La idea de que uno debe estar constantemente ocupado y productivo es el resultado de la colonización del tiempo libre por parte del capitalismo (Han, 2017: 29).

En particular, el tiempo de transporte se ha convertido en un factor crucial en la vida cotidiana de las personas, especialmente cuando se analiza en relación con el tiempo laboral (sea éste remunerado o no, formal o informal, fijo o flexible, permanente o temporal).

El transporte y el trabajo están estrechamente interconectados en la sociedad contemporánea, ya que las personas necesitan desplazarse para trabajar y el trabajo suele requerir viajes frecuentes y largos. La cultura de la movilidad se ha convertido en una parte integral de la cultura del trabajo, y el transporte ha sido optimizado para la productividad y la eficiencia, en lugar de para el bienestar y la calidad de vida de las personas (Rosa, 2013:129).

Tomemos por ejemplo la Ciudad de México (INEGI, 2018): el 38.7% de las personas encuestadas indicó que su motivo principal para desplazarse en la ciudad es el trabajo. La producción, el consumo, y la adquisición de conocimiento, ejes del andamiaje narrativo de la *Modernidad Tardía*, son también los motivos principales por los cuáles la gente se moviliza. Los viajes para realizar compras y dirigirse al trabajo suman el 56.3% —siguiendo con el ejemplo de la Ciudad de México— eso sin contar los desplazamientos por “Estudios”, indicador que podría ser referido como un tipo de “ocupación” esencial en la actualidad.



Desigualdad laboral, temporal y de acceso al transporte

El trabajo requiere de disponibilidad y presencia —aunque sea como un avatar parlante—, y casi siempre de movilidad. Porque si algo reveló el pasado confinamiento por la pandemia de COVID-19, fue que muchas ocupaciones y labores era posible realizarlas “a distancia” mediante una conexión a internet. Atestiguamos la consumación del paso del *régimen temporal de la aceleración* al *régimen de la inmediatez*. Empleados, ejecutivos, profesionales autónomos, profesores, terapeutas, etc., descubrieron que la inmovilidad resultaba cómoda, conveniente y hasta redituable... Pero no todos realizan trabajos *no físicos* y no todos tienen acceso a los dispositivos correctos o a redes de capacidad suficiente.

A esta desigualdad que tiene implicaciones en el transporte podemos sumar otras, relativas al trabajo, como la duración de las jornadas (que, por ejemplo, se extienden por “tiempos muertos” o por asignación de “tareas extra”, a menudo no remuneradas); la rotación de turnos; y la distinción de jerarquías y estatus en los puestos de trabajo mediante la obligatoriedad o no del uso de “tarjetas checadoras” que fungirán como práctico implemento punitivo para fijar premios y descuentos en la nómina quincenal.

Ni qué obviar que el acceso a determinados medios de transporte para acudir *al trabajo* está restringido simplemente por el nivel de ingresos o por la disponibilidad de infraestructura. La misma distancia puede recorrerse con variaciones de minutos u horas, si es que se viaja en automóvil, se camina, se toma el metro o se combina el uso de la bicicleta con el autobús, por ejemplo. De manera que una jornada de 8 o 10 horas, se extenderá a 12 o hasta 14 si se incluye el tiempo que toma transportarse. A esta nociva excedencia que somete sistemática y repetidamente el cuerpo y la psique de trabajadores, empleados y profesionales, se agrega una estresante sensación *de prisa* por llegar, mientras parece ralentizarse el tiempo de transporte. Así pues, la fatiga crónica —*burnout*— encontrará un medio nutricional para su evolución entre la incomodidad y atestamiento del transporte público, producto de horarios erráticamente convergentes. Resulta evidente que el gasto de energía personal o *fuerza de trabajo* comienza mucho antes de que sea registrado en el reloj checador. El tiempo que toma transportarse al lugar de trabajo es un *tiempo*

alienado, un *tiempo negativo*, un *no tiempo*¹⁸ kairológico; y a su vez, un tiempo *cronológico* que se restará al *tiempo de ocio*, *tiempo relacional*, *tiempo de reproducción*, etc. Giddens (1991), Harvey (1982), Molotch (1976) y Zukin (1995) coinciden en que el *tiempo de transporte* debería añadirse al tiempo de la jornada laboral y dejarse de considerar como una *externalidad* del proceso de producción.¹⁹

La dislocación del tiempo o *desanclaje*

El *campo temporal* (*enredamiento* de infinidad de percepciones y mediciones del tiempo) en la *Modernidad Tardía*, junto a la idea de que ninguna temporalidad social es políticamente neutra, propone ya un entramado complejo y difícil de sortear en las ciudades del S. XXI. Como señal de la época, la temporalidad suele experimentarse como una ruptura con el espacio. Este rompimiento ha sido conceptualizado como *desanclaje*. Para Giddens (2002), esto significa despegar las relaciones sociales (atomizarlas) para reestructurarlas en espacios y tiempos indefinidos, extraños, asincrónicos o dislocados. En las sociedades actuales hay entornos cuyo riesgo es la pérdida de sentido debido a esta ruptura. La desincronización de los ritmos temporales entre los individuos y la ciudad ha incidido en un uso caótico —y “alquímico”— del espacio: comprimiéndolo, extendiéndolo, e incluso “invisibilizándolo”, generando así nuevas modalidades de *desanclaje*.

¿Aceleración o inmovilidad? *Parestesía*, no tiempo y no lugar

El filósofo Han Byung-Chul (2015), contra todo sentido común, propone que la *sociedad de consumo* lo que sufre no es la experiencia de la velocidad o la aceleración, sino justamente lo contrario: el pasmo y la inmovilidad como reacción a la hiperestimulación:

La crisis temporal de hoy no pasa por la aceleración. La época de la aceleración ya ha quedado atrás. Aquello que en la actualidad experi-

18 Ver *infra*.

19 Varios países de la UE ya legislaron la obligatoriedad de las empresas en este sentido.

mentamos como aceleración es solo uno de los síntomas de la dispersión temporal, la crisis de hoy remite a la disincronía que conduce a diversas alteraciones temporales y a la parestesia (Han, 2015: 9).

Han, al hablar de que la aceleración ha quedado atrás, se refiere a que, en la *Modernidad Tardía*, además de la aceleración de los procesos de producción y consumo, se ofrece, de manera simultánea y arrítmica, una ingente multiplicidad de experiencias en detrimento de la densidad y profundidad de las mismas. La vida misma se convierte, según Han, en un interminable “menú” al que se puede acceder parcialmente (sólo si se dispone del capital requerido) a la manera del *zapping* televisivo. La lógica del *zapping* permea la vida misma de los sujetos y las dinámicas de la ciudad, ocasionando lo que él denomina *parestesia*: espacios temporales de poco o nulo valor significativo o utilitario. Se trata de una especie de “espacios en blanco” o *transiciones* de un estadio a otro, en donde el tiempo “pierde valor” (puede ser el periodo que acontece en el trayecto al conducir al trabajo o el periodo que transcurre entre ingresar a la universidad y convertirse en profesional). Es decir, no importan los procesos sino los resultados. Se desdeña la temporalidad en tanto *duración* y se anula el espacio como trayecto, privilegiando los puntos de partida y llegada. En la misma línea de pensamiento, Marc Augé (1992:85) denomina a este fenómeno como *el no tiempo*: “tiempo que falta para el desarrollo de un acontecimiento significativo, para el advenimiento de algo nuevo”.

Al *no tiempo*, Augé añade el concepto de *no lugar*, que refiere a espacios que son utilizados por personas; pero que no interpelan a ningún tipo de conexión significativa, son efímeros y no están diseñados para ser *habitados*: “Son aquellos espacios que no se definen ni por la identidad ni por la relación, sino por la función ...se caracterizan por ser espacios de tránsito, donde las personas pasan de prisa y sin detenerse” (Augé, 1992: 77).

Los espacios de la ciudad y los transportes que los conectan (a su vez, espacios de *habitabilidad efímera*) ejercen un impacto en las configuraciones del *espacio-tiempo*. Los conceptos de *no tiempo* y *no lugar* ponen en la mira cómo sistemas y medios de transporte están siendo

homogeneizados, automatizados, despersonalizados, vaciados de sentido y accionados bajo la premisa del utilitarismo eficientista.

En la actualidad, se valoran los entornos urbanos según su facilidad de tránsito y accesibilidad antes que otras cualidades. A medida que el espacio es interpretado como mero soporte para el movimiento, su capacidad de brindar estímulos disminuye. Los viajantes buscan atravesar el espacio sin que suela éste captar su atención. El transporte pues, bajo la perspectiva del *no tiempo, no lugar y parestesia*, avanzaría completamente mecanizado y predecible. El “*artefacto de movilidad*” consumiría la porción de tiempo asignado en una rutina por demás deshumanizada y eficiente.

Pero, sucede que, junto a estos atributos, persiste *la falla*, la contingencia, la creatividad, los usos alternos, la irracionalidad, los afectos y temple, la *reversión*; en fin: se desvela lo humano. En minúsculas escaramuzas, se barajan los lugares, se apilan los tiempos y reagrupan fragmentos de vida como insolentes *cronotopos*²⁰ aedos de historias corrientes y anónimas. Así pues, las dos horas de duración de un trayecto al trabajo, funcionarán como el lapso apropiado para desayunar, ver la serie favorita, *chatear* con un amigo, escribir un informe, terminar de maquillarse, escuchar la radio o completar el sueño interrumpido.²¹

Los pasillos del metro de la Ciudad de México -insisto en esta ciudad sólo a manera ilustrativa- gestan subrepticamente lugares formales e informales de consumo y disfrute, se alzan como estratégicos puntos ciegos del *disciplinamiento panóptico*. En el lugar de los *no lugares*, se alojarán *OHHs* y *MUPIs*²² comercios de toda clase, puestos de comida,

20 Según Bajtín, el cronotopo es “la relación fundamental que se encuentra en la base de la concreción espacial y temporal de los acontecimientos literarios” (Bajtín, 1989:84), por extensión y uso en la pragmática del lenguaje, se utiliza para referir unidades espacio-temporales del discurso y las narrativas sociales.

21 Hacer la siesta en el transporte público en Japón se conoce como *inemuri*, que se traduce literalmente como “estar dormido estando presente”. Se ha estudiado este fenómeno como síntoma del burnout. No se considera una falta de respeto o una muestra de pereza, sino más bien una señal de que la persona ha trabajado duro y está aprovechando al máximo su tiempo como dicta la narrativa del rendimiento.

22 OOH: Publicidad exterior fuera del hogar (por sus siglas en inglés, *Out Of Home*); MUPI: Mobiliario urbano para publicidad iluminada.

consultorios médicos y hasta capillas religiosas. A mitad de un viaje, por la pasarela de vagones desfilarán cantantes, comediantes, payasos, faquires, pedigüños, vendedores de chucherías y profetas apocalípticos. La modernidad se viene abajo por los “abajos” del mundo. No hay nada de predecible, funcional, automático o vacío. Pero no es esta una colorida viñeta con el fin de idealizar la *cultura de la apropiación*, porque también acontece la exhibición de la miseria, lo insalubre, el acoso, lo incivilizado, el retardo, el solipsismo, el atestamiento, la segregación, el accidente, el robo, lo lacónico y lo violento... En suma, el tiempo disminuye o se distiende y el espacio se evapora o se multiplica, tanto y tan inesperadamente, que suelen los pasajeros precaverse de “minutos extra” que luego echarán en falta en alguna gaveta de su armario existencial.

El *cronotopo* precario

Nunca tanta *abundancia*²³ había producido tantas narrativas sobre la escasez. El espacio y el tiempo, en el inventario discursivo liberal y capitalista, son “bienes” escasos de carácter privado, que deben ser tasados y mercantilizados. Las vialidades, aunque son espacios públicos, tienen en la urbe capitalista una vocación -intención de uso- privada, al privilegiarse la *automovilidad* (Redshaw, 2012) sobre el transporte público colectivo.

Mientras la “metástasis” urbana se agudiza, su *cronotopo* gradualmente pierde densidad en vialidades congestionadas o excluyentes, por ejemplo: vías rápidas de cuota, o, por el contrario, en la segregación de territorios-pólipo marginales debido a un “nulo” valor económico²⁴, inseguridad o falta de infraestructura. Las megápolis condicionan las

23 Nunca el PIB y la riqueza del mundo había sido tan alta en la historia de la humanidad —aunque ha crecido también la desigualdad y se espera una desaceleración del 1.7% en el 2023—. Según datos del Banco Mundial (2023), el PIB mundial ha aumentado de manera constante en las últimas décadas, pasando de alrededor de \$23.6 billones en 1990 a \$87.7 billones en 2019. Si bien hubo un descenso por la pandemia de COVID 19 en el 2020, a partir del 2021 ha ocurrido un crecimiento sostenido.

24 Poblaciones *waste*.

distancias y sus tiempos de recorrido a un trazado fenotípicamente de *automovilidad*.

Si la locomotora fue símbolo de la ciudad industrial, el automóvil lo fue de la ciudad moderna a partir de la posguerra. En la urbe de *la Modernidad Tardía*, a pesar del coste energético que implica viajar individualmente, el automóvil persiste como símbolo de *estatus*. A la posesión y uso de este objeto tecnológico a menudo se asocian ciertos modelos aspiracionales que refuerzan estereotipos *de clase*, género y edad, promoviendo —en ingeniosas narrativas publicitarias— *estilos de vida* basados en la velocidad, la libertad y la flexibilidad. Irónicamente, conforme se amplía la cohorte de automovilistas, se precariza el espacio disponible, se reduce la velocidad promedio al punto de la inmovilidad, se coarta la libertad y se limita la flexibilidad.

El *Slow transportation* vs. la aceleración y la inmovilidad

El *slow transportation* o “transporte lento” es un movimiento urbano²⁵ que tiene raíces en otras iniciativas relacionadas con *la desaceleración* como el *slow food*, el *slow journalism* o la *slow life*, y ha ganado mayor atención en diversas organizaciones alrededor del mundo a medida que se propaga la preocupación por la crisis ambiental y se incrementan los colapsos de tráfico. El *slow transportation* busca fomentar modos de transporte saludables, económicos y menos contaminantes²⁶ como el uso de bicicletas y patinetes eléctricos, así como diseñar ciudades más “caminables”, y promover un estilo de vida “reconectado” al entorno. La aceleración que se vuelve inmovilidad, de acuerdo con estas iniciativas, puede revertirse a través de la promoción de un cambio cultural que tendría por cualidad: la lentitud. En ciudades de todo el mundo se han realizado ya acciones y “experimentos” para ralentizar los transportes y las calles mediante la realización de actividades que involucran entre otras medidas, el uso de la bicicleta o la peatonalización.

25 Ver como ejemplo la organización *Slow Streets* en <https://www.slowstreets.com/>.

26 Se estima que en las zonas urbanas el 91% de las personas respira aire contaminado y cada año mueren en el mundo siete millones de personas por inhalar aire contaminado de acuerdo a la OMS (2021a).

Al movimiento “Slow transportation” se suma el de “Slow streets” que busca fomentar la transitabilidad y ofrecer espacios seguros para la movilidad activa no motorizada. Un ejemplo exitoso se llevó a cabo en Tucson (Landgrave y Stoker, 2023), donde se cerraron temporalmente calles para dar más espacio a peatones y ciclistas. Se evaluó, mediante una investigación cuasiexperimental, su efectividad en esta ciudad de alta *automovilidad*, y se encontró un aumento considerable en la cantidad de personas que caminaban y andaban en bicicleta, lo que apunta a que existe gran apertura a cambiar los hábitos de movilidad aún en culturas donde el auto es considerado un referente cultural. Medidas similares; aunque más permanentes, se han tomado en otras ciudades del continente como Bogotá (pionera desde 1974), Guadalajara, Jalisco (desde 2004); y Ciudad de México (desde 2007), solamente por citar unos ejemplos. Según datos del Gobierno de la Ciudad de México, se estima que estas medidas han favorecido el incremento de los viajes diarios en bicicleta, aunque estos sólo representan el 1.5% con respecto a otros medios de transporte (INEGI, 2018). En Colombia, las vías recreativas han sido una iniciativa exitosa: en Bogotá se lleva a cabo el evento denominado “Ciclovía”, donde se cierran más de 120 kilómetros de vías los domingos y días festivos para el uso exclusivo de bicicletas y peatones. Se estima que más de 2 millones de personas participan (Bogotá, 2019).

Otro ejemplo que se suma a las “Slow streets” son las “Supermanzanas”, iniciativa que surge en Barcelona, en 2016, y que consiste en agrupar varias manzanas en un espacio convertido en peatonal, reduciendo el tráfico y priorizando el desplazamiento a pie, en bicicleta, y a un mínimo transporte público. Al restringirse el acceso a vehículos se multiplican las caminatas, las aceras, los espacios verdes y los lugares para el encuentro social y de esparcimiento. Sin embargo, también han surgido posturas críticas frente a esta iniciativa, que arguyen la ciudad como un espacio fundamentalmente para el desplazamiento, en el que las personas y las mercancías debieran circular de la manera más rápida y eficientemente posible. Lo que encaja con lo señalado por Richard Sennett:

El espacio ha devenido en medio sometido a los fines del movimiento puro, se otorga una mayor valencia a los espacios urbanos en función de la facilidad de que se dispone para atravesarlos o para salir de ellos [...] a medida que el espacio urbano se convierte en una mera función del movimiento, también se convierte en menos estimulante. El ciudadano desea atravesar el espacio, no que éste atraiga su atención (1978: 146).

Si el “movimiento puro” y la aceleración son pilares que articulan la narrativa hegemónica contemporánea sobre el *espacio-tiempo*, sin duda que los movimientos de ralentización podrían considerarse entonces como verdaderas expresiones de contrapoder y de *reversión cultural* (Turner, 1969).

La geolocalización, el mapa virtual y la ruta deshumanizada

En la era de la digitalización; la geolocalización, los mapas virtuales y las rutas deshumanizadas —trazadas mediante cálculos prospectivos estadísticos y por algoritmos de inteligencia artificial— se han vuelto cada vez más comunes.²⁷ A través de la automatización de los recorridos y la prevalencia de lo virtual sobre *lo real*, se pierde conexión con el mundo físico, la interacción personal, y se disipa la experiencia del viaje en sí mismo. Estas prácticas se están convirtiendo en la forma dominante de “navegar la ciudad”. Preguntar por una calle queda poco a poco en desuso; el pretexto para la exploración, la interacción proxémica o la indagación por lo que podría significar un lugar, son acciones que van extinguiéndose bajo el auspicio de una red de internet ensanchada, omnisciente y ubicua. Las *apps* de mapas y de navegación se han vuelto omnipresentes en la vida moderna, y cada vez más personas dependen de ellas para encontrar su destino. Como señala Augé: la ubicuidad del GPS y las cartografías digitales sugieren que la tecnología ha sustituido al viajero, que éste se ha convertido en un simple punto en el mapa privado de cualquier dimensión humana (1992).

27 Características de la “Ciudad informacional”: ciudad que se organiza en torno a la tecnología de la información y la comunicación, y que se caracteriza por la creciente importancia de los servicios y de los conocimientos (Castells, 2000).

Esta creciente dependencia —y *enredamiento*— de la tecnología digital ha creado nuevas formas de interacción social que tienden a disociar la acción de la presencia física (Giddens, 2012). Esto significa que los viajes se han vuelto menos sobre la experiencia física de viajar y más sobre la experiencia virtual de navegar por el mundo. El camino está allanado para los vehículos autónomos y los sistemas automatizados de conexión intermodal de transporte público. La despersonalización que ya se experimenta consuetudinariamente en los medios de transporte podría constituir la antesala de una aséptica deshumanización o una *posthumanidad* aún indescifrable (Haraway, 2016).

La gestión “inteligente” de espacios, distancias, duraciones, horarios, —y también población circulante— se calcula desde una infinidad de dispositivos, redes satelitales y poderosos sistemas de información y comunicación. Al servicio de las administraciones de las redes de transporte público y disponibles para los usuarios de transportación privada, estos dispositivos infotécnicos sincronizan semáforos, regulan la cantidad de unidades disponibles, detectan la velocidad del flujo vehicular y anticipan en *tiempo real* embotellamientos, accidentes y zonas cerradas por reparaciones o manifestaciones, a la vez que proporcionan rutas y medios alternos. Todo ello incide en un incremento de la velocidad, la mantención de los flujos de movilidad, la reducción de la incertidumbre, y en tres subproductos, debido a la enorme cantidad de información obtenida: 1) predictibilidad estadística de los desplazamientos individuales y colectivos; 2) comercialización de los registros de los trayectos; y 3) vigilancia individualizada de los comportamientos ciudadanos. La gestión “inteligente” del transporte en la ciudad podría derivar entonces, en un parcial, sofisticado y velado mecanismo de control social.

Conclusiones

La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez ha sido explorada aquí desde diversas perspectivas teóricas y analíticas, revelando la compleja interacción entre el transporte como objeto tecnológico y la configuración espacio-temporal de las ciudades contemporáneas como *pragmática* del *discurso* capitalista. En síntesis, se propuso como explicación plausible el *enredamiento* de los siguientes *tópicos*:

- a. La aceleración, entendida como el incremento gradual o disruptivo de la velocidad y la intensidad de los ritmos sociales, que ha generado una sensación de urgencia y una demanda constante de los individuos por sincronizarse con los ritmos sociales impuestos.
- b. La prisa, que es explicada como una actitud subjetiva de precariedad, irracionalidad, temerosidad, de angustia, de estrés, en la cual los sujetos lo que sufren es un desacierto o imposibilidad por asumir el ritmo que prescribe la aceleración de la ciudad, y que se experimenta como una incompatibilidad entre la velocidad del transporte y las demandas exigidas por el aparato productivista.
- c. La inmediatez, que se observa como cualidad inequívoca del eficientismo que permiten las ecologías digitales. Este fenómeno se comporta como irrupción que erosiona el tiempo hasta desaparecerlo con implicaciones en la refiguración del espacio, al trastocar las esferas de lo público, lo privado y lo íntimo. Humanos y no humanos comprimen el de por sí estrecho espacio-tiempo hasta degradarlo a virtualidad, bajo las modalidades de asincronía o sincronidad aproxémica.
- d. La inmovilidad, que se manifiesta, por un lado, en la eliminación del recorrido espacial gracias a la comunicación digital; y por otro, en el colapso del flujo vial, debido a la saturación del espacio, los imponderables, las fallas de los sistemas, los accidentes o las manifestaciones sociales.
- e. La parestesia, que es caracterizada por la erradicación de los procesos, la dilución de la duración temporal y la preeminencia de los puntos de partida y llegada.
- f. La paradoja no tiempo-multiplicidad temporal que se registra, por un lado, como la pérdida de atribución de sentido al tiempo empleado en los traslados, trocándolo en un “no tiempo”; aunque, en contrapartida, también se registran eclosiones de usos y resignificaciones del tiempo al realizarse otras actividades mientras se movilizan los sujetos. La multiplicidad temporal también se manifiesta en la caótica y conflictiva convergencia de heteróclitos tiempos, agendas, horarios y ritmos societales.

- g. La paradoja no lugar-multiplicación del espacio, que se expresa como la pérdida de atribución de sentido a los lugares por los que se transita versus las apropiaciones —a menudo bajo la physis de reversión— del espacio observada en una autopoiesis de parajes para la celebración de un sinnúmero de actividades e interacciones sociales.
- h. La disincronía, que se observa como la incapacidad de sincronizar ritmos y temporalidades entre individuos, instituciones, transportes, lugares de trabajo, etc.; lo que ocasiona congestionamientos en el tráfico, tumultos en los medios de transporte, reducción del tiempo de ocio o tiempo no laboral, ansiedad por no tener control sobre la organización de la vida, etc.
- i. La externalidad productivista, que se verifica en la ampliación de la jornada laboral al adicionársele el tiempo que se emplea en el transporte para acudir al lugar de trabajo.
- j. La desigualdad de acceso al transporte, que tiene por consecuencia restricciones en la disponibilidad y control del tiempo y del espacio. El acceso a ciertos medios de transporte se determina por el nivel de ingresos o la disponibilidad de infraestructura conforme a una geografía de la polarización. Por otro lado, la automovilidad genera apropiaciones distintas del espacio, convirtiendo así en privilegio privado la infraestructura pública.
- k. El Slow Transportation y las Slow streets, movimientos que han surgido como respuesta a la aceleración desmedida, que paradójicamente deviene en inmovilidad por la motorización excesiva. Estos movimientos ostentan como cualidad la ralentización mediante el uso de bicicletas, la promoción de la caminata y un replanteamiento de las vialidades y sus usos.
- l. La automatización, que se refiere a una expresión pragmática de las narrativas del productivismo y eficientismo tecnocrático y tecnolátrico; cobra vigencia y primacía por la presencia ubicua de las ecologías digitales (ciber-entorno), lo que ha generado una dependencia cada vez mayor a los itinerarios prefigurados por algoritmos en las prácticas de movilidad. Debido a la automatización de los recorridos prevalece “la navegación de lo virtual” sobre “la

experiencia de lo real”, se pierde conexión con el mundo físico, interacción personal y se disipa la experiencia del viaje.

- m. La deshumanización, que se manifiesta a través de la despersonalización por la interacción aproximada o la indiferencia y solipsismo experimentados en los tumultos y atestamientos, la artificialidad de las prefiguraciones del tiempo-espacio por parte de dispositivos digitales e infotecnologías, redes ubicuas, geolocalización, algoritmos y sistemas de Inteligencia artificial, tecnologías que si bien ofertan velocidad, comodidad y eficiencia, también plantean interrogantes sobre el impacto en los sujetos para vincularse con “los otros” y con el entorno.
- n. El control social, que se posibilita como subproducto de la gestión “inteligente” de espacios, distancias, duraciones, horarios y población circulante; y gracias a: 1) la predictibilidad estadística de los desplazamientos individuales y colectivos; 2) la comercialización de los registros de los trayectos; y 3) la vigilancia individualizada o en cohortes de los comportamientos de movilidad ciudadana.

Bibliografía

- ASCHER, Françoise (2002). *Los nuevos principios del urbanismo*. España: Alianza.
- AUGÉ, Marc (1992). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. España: Gedisa.
- BAJTÍN, Mijail Mijáilovich (1989). *Problemas de la poética de Dostoievski*. México: Fondo de Cultura Económica.
- BANCO MUNDIAL (2023). “Entendiendo a la pobreza”. (Consultado el 3 de mayo de 2023). Disponible en <https://www.bancomundial.org/es/topic/poverty/overview>
- BAUMAN, Zygmunt (2005). *Vidas desperdiciadas: La modernidad y sus parias*. España: Paidós.
- BAUMAN, Zygmunt (2010). *Identidad Líquida*. Argentina: Lozada.
- BECK, Humberto (2017). “El acontecimiento entre el presente y la historia”. En *Desacatos*, núm. 55. México: CIESAS.

- BOGOTA, G. (2019). “Trivia: ¿Qué tanto sabes de la historia de la ciclovía de Bogotá? ¡pruébate!”. En *Bogota.gob.co*. (consultado el 3 de mayo de 2023). Disponible en <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/historia-de-la-ciclovía-de-bogota-trivia>
- BOURDIEU, Pierre (1991). *El sentido práctico*. España: Taurus.
- BOURDIEU, Pierre (2012). *Bosquejo de una teoría de la Práctica*. Argentina: Editorial Prometeo.
- BROWN, Gillian. y YULE, George (1993). *Análisis del discurso*. España: Visor Libros.
- BRUZOS, Alejandro (2005). *Análisis de la enunciación irónica: del tropo a la polifonía*. Estados Unidos: Princeton University.
- CASTELLS, Manuel (2000). *La era de la información: economía, sociedad y cultura. Vol. 1: La sociedad red*. España: Alianza Editorial.
- CRESSWELL, Tim (2012). *Lugar: una introducción*. Argentina: Amorrortu Editores.
- GADAMER, Hans (1977). *Verdad y método*. España: Sígueme.
- GARCÍA, Esteban, MOLINA, Pablo, RODRÍGUEZ, Esther (2008). “La ciudad global, polarización social y metástasis urbana: el caso de Madrid”. En el *Seminario Después del neoliberalismo: ciudades y caos sistémico*. España: Museu d’Art Contemporani de Barcelona (MACBA).
- GIDDENS, Anthony (1991). *Modernity and self-identity: Self and society in the late modern age*. Estados Unidos: Stanford University Press.
- GIDDENS, Anthony (2002). *Consecuencias de la modernidad*. España: Alianza.
- GIDDENS, Anthony (2012). *La transformación de la intimidad: Sexualidad, amor y erotismo en las sociedades modernas*. España: Cátedra.
- HAN, Byung-Chul (2015). *El aroma del tiempo. Un ensayo filosófico sobre el arte de demorarse*. España: Herder Editorial.
- HAN, Byung-Chul (2017). *La salvación de lo bello*. España: Herder Editorial.
- HARVEY, David (1982). *The limits to capital*. Oxford, UK: Blackwell Publishers.
- HARAWAY, Donna Jeanne (2016). *Staying with the Trouble: Making Kin in the Chthulucene*. Estados Unidos: Duke University Press.

- HERZFELD, Michael (2012). *Ritmo, Tiempo y tiempo histórico: la experiencia de la temporalidad bajo el neoliberalismo*. Ecuador: Antípoda.
- INEGI (2018). “Encuesta de Movilidad del Valle de México 2017”. (Consultado el 3 de mayo de 2023). Disponible en https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf
- JACOBS, Jane (2020). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. España: Capitán Swing.
- KOSELLECK, Reinhart (1979). *Futuro pasado: para una semántica de los tiempos históricos*. España: Paidós.
- LACAN, Jacques (1991). *El Seminario 17: El reverso del psicoanálisis*. España: Paidós.
- LACLAU, Ernesto (2005). *La Razón Populista*. México: Fondo de Cultura Económica.
- LANDGRAVE, Mónica y STOKER, Philip (2023). “Increasing physical activity and active transportation in an arid city: Slow Streets and the COVID-19 pandemic”, *Journal of Urban Design*, núm. 28 (2), DOI: 10.1080/13574809.2022.2112512.
- MAGRITTE, René (1938). “La duración apuñalada”. Óleo sobre tela. The Art Institute of Chicago, Joseph Winterbotham Collection. © 2018 C. Herscovici, London / Artists Rights Society (ARS), New York. (Consultado el 3 de mayo de 2023). Disponible en <https://www.artic.edu/artworks/34181/time-transfixed>.
- MANZANO, Vicente (2005). *Introducción al análisis del discurso*. España: Universidad de Sevilla.
- MARRAMAIO, Giorgio (2008). *Kairós. Apología del tiempo oportuno*. España: Gedisa.
- MOLOTCH, Harvey (1976). *The city as a growth machine: Toward a political economy of place*. Estados Unidos: Oxford University Press.
- MORTON, Timothy (2021). *Hiperobjetos: Filosofía y ecología después del fin del mundo*. Argentina: Editora Adriana Hidalgo.
- MUMFORD, Lewis (2018). *Técnica y civilización*. España: Alianza Editorial.
- NEWMAN, Peter y KENWORTHY, Jeffrey (2000). “Sustainable urban form: The big picture”. En WILLIAMS, Kathy; BURTON, Elizabeth

- y JENKS, Mike. (Eds.), *Achieving sustainable urban form*. Inglaterra: E y FN SPON.
- OMS (2021). “Alocución de apertura del Director General de la OMS en el Tercer Foro de la UE. “Aire Puro””. (Consultado el 3 de mayo de 2023). En Organización Mundial de la Salud, sin núm. OMS. Disponible en <https://www.who.int/es/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-third-eu-clean-air-forum>
- OMS (2021a). “Salud urbana”. (Consultado el 3 de mayo de 2023). En Nombre del sitio, sin núm. OMS. Disponible en <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/urban-health>
- RAMOS, Ramón (2009). “Metáforas del tiempo en la vida cotidiana: una aproximación sociológica”. En *Acta sociológica*, núm. 49, México: UAM.
- REDSHAW, Sarah (2012). *In the Company of Cars: Driving as a social and cultural practice*. Inglaterra: Ashgate Publishing, Ltd.
- RICOEUR, Paul (2004). *Tiempo y narración I. Configuración del tiempo en el relato histórico*. México: Siglo XXI.
- SAMAJA, Juan (2011). *Epistemología y metodología. Elementos para una teoría de la investigación científica*. Argentina: Eudeba.
- SCOTT, Allen (1994). “La economía metropolitana: organización industrial y crecimiento urbano”. En BENKO, Gernot. y LIPIETZ, Alain. *Las regiones que ganan*. España: Alfons el Magnànim.
- SENNETT, Richard (1978). *El declive del hombre público*. España: Península.
- THOMPSON, Edward (1979). “The moral economy of the English crowd in the eighteenth century”. En *Past y Present*, num. 50. Estados Unidos: Oxford University Press. (consultado el 3 de mayo de 2023).
- TURNER, Victor (1969). *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure*. Estados Unidos: Cornell University.
- VALENCIA, Guadalupe (2009). *El tiempo en las ciencias sociales y las humanidades*. México: UNAM.
- VALENCIA, Guadalupe (2010). *Tiempos mexicanos*. España: Sequitur.
- VAN DIJK, Teun (1980). *Estructuras y funciones del discurso*. México: Siglo XXI.
- ZUKIN, Sharon (1995). *The cultures of cities*. México: Blackwell.

COHABITANDO CON EL CAOS: ANDANZAS CON UN CUERPO ACOMPASADO

Caminando entre las calles de la Ciudad de México con la abuela: Un relato sobre el tiempo, la lentitud y la compañía desde una mirada psicosocial.

DANIELA KARINA GUZMÁN TABOADA¹

Emprendo mi viaje hacia la casa de la abuela, el día está despejado y aunque no se ha asomado mucho el sol, se siente un clima templado y agradable. Saliendo de casa me doy cuenta de que se me olvidan mis llaves, regreso corriendo y ahora sí, con todo lo necesario en la mochila, doy por iniciada la travesía para encontrarme con Liduvina.

Llegando, la encuentro sentada en la sala de la casa con su bastón en la mano y el asa de una bolsa beige atravesando su pecho, trae un cubrebocas colgando de una oreja y sus lentes oscuros puestos. Nos saludamos con un abrazo y después de entrar al baño, abrimos la puerta, listas para partir; se escuchan cláxones y el motor de los carros que van pasando, le ofrezco mi brazo izquierdo para que se apoye y caminamos juntas hacia el carro. Atravesamos un mar de hojas secas acumuladas justo en la entrada, me platica que estos días de lluvia han ocasionado que esas hojas tapen la coladera y que se inunde la cocina. Sus pasos son suma-

1 Feminista y maestrante de Psicología Social en la UAM Iztapalapa. Correo electrónico: danyguzmant@gmail.com

mente cortos, los míos largos y lentos, usa mi brazo para apoyarse, con su bastón mueve las hojas del piso y desentierra el tapete de la entrada que se escondía debajo.

El trayecto que recorrimos desde la puerta de la casa hasta la puerta del carro duró mucho más que de costumbre, normalmente transito ese camino sola y no había notado ese escaloncito pequeño en la entrada ni había analizado lo resbaloso que es el piso con tantas hojas secas sobre él. Unos minutos bastaron para reconocer que esta aventura estaría acompañada de alegrías, ternura y sin lugar a dudas preocupaciones.

La experiencia de movilidad en la ciudad se encuentra determinada no solo por las características del espacio, el clima, la hora y el día de la semana, sino también por las condiciones de los cuerpos que la transitamos. Compartir el espacio público desde las corporalidades de dos formas diferentes de ser y estar, implica cuidados, movimientos y un caminar particular en la urbe que habitamos. La experiencia de la vejez y de la juventud en un mismo lugar es entonces una forma de comprender la aceleración como una forma actual de vivir en la ciudad, develada por los tiempos posmodernos y capitalistas que trae consigo el siglo XXI.

Hace ya varios días que decidimos ir al centro de Coyoacán que es en donde se encuentran los parques más cercanos a la casa de mi abuela. El espacio mismo nos sugirió movilizarnos de la colonia al estar organizado de forma que existe una demarcación urbana con la naturaleza, lo cual se vincula directamente con la modernidad (Debarbieux, 2011). Nos desplazamos hacia un lugar con áreas verdes específicamente acondicionadas para el ejercicio de prácticas como la socialización, el ocio y el entretenimiento. Coyoacán es un espacio de congregación recreativo, por lo que era de esperarse una gran cantidad de gente consumiendo y paseando a distintos ritmos por la zona. También, es un lugar atractivo por tener la mejor panadería de México según Liduvina y los mejores helados de la ciudad según yo.

Desde los inicios de la pandemia en 2020, Liduvina no salía de casa, con 86 años la artritis ya no le permite moverse ni ágil ni rápidamente, vive con un dolor constante, por lo que me preocupa que no consiga disfrutar el paseo. De cierta manera, haber llegado al carro se siente como un pequeño logro, estos primeros minutos experimenté un cami-



nar atento y expectante, lista para evitar cualquier peligro y mantener el inicio de este viaje bajo control.

Unos cuantos pasos fueron suficientes para reconocer las particularidades de la aventura que estábamos comenzando, aquella movilidad del cuidado de la que habla Tania Hernández (2021) estuvo presente desde que salimos juntas de la casa, me reconozco cuidando con el cuerpo, mirando, percibiendo; cuidando logísticamente con la escucha, la palabra, con el acompañamiento y la fuerza.

Llegando a nuestro destino, encontramos un lugar para estacionarnos que está a una cuadra del restaurante que elegimos para comer. Consigo acomodar el carro, nos bajamos, me apresuro para darle la mano a Liduvina mientras sube la banqueta, le ofrezco mi brazo y con una mano sobre mi antebrazo y la otra bien agarrada a su bastón, comenzamos a caminar juntas.

En ese momento, el caminar lleva una dirección, busca alcanzar un objetivo, por lo que es posible para ambas calcular la distancia que debemos de recorrer antes de comenzar la marcha, así determinamos las estrategias que nos permitirán movernos y cuidarnos a la vez. El acuerdo final es no soltarnos ni alejarnos en ningún momento, yo llevo su bolsa y camino detrás de ella.

Nos adentramos en una maraña de gente y puestos de garnachas, observo muchas personas jóvenes y adultas, niñas y niños caminan por *Allende*, pocas adultas mayores forman parte del caos. No hay alternativas para llegar a los parques, la ciudad misma traza el único camino para transitar, el cual es supuestamente el más viable y seguro.

Los cuerpos que circulan por la calle se mueven a diferentes ritmos, la mayoría acelerados, voltean y cambian de dirección de manera abrupta, pareciera que los movimientos se cortan, no terminan, son impredecibles. No me es fácil reconocer cuantas de esas personas pasan por ahí para llegar a otros lugares y cuantas de ellas experimentan un paseo recreativo sumamente rápido que simula una especie de competencia. Caminar entre nudos de gente transforma nuestra experiencia, la cual pasa de tratarse sobre recorrer Coyoacán a tratarse sobre transitar, conversar y circular entre cuerpos con tamaños, formas y condiciones distintas. El andar urbano resulta entonces una experiencia social entre-

tejida de relaciones y recorridos conversados en donde los cuerpos que se acompañan son los espacios más relevantes (De Certeau, 1996). Me reconozco capaz de adaptarme a aquellos ritmos acelerados, sin embargo, mi cuerpo se ha vuelto un espacio vigilante, anclado a los cuidados que necesita mi abuela, lo encuentro como amurallando a Liduvina, quien circula lentamente hacia nuestro destino. Su cuerpo como un espacio compacto, rígido y vulnerable entre el caos, traza un camino totalmente distinto al mío.

La lentitud no encaja con la rapidez del centro de Coyoacán, no hay tiempo que perder, parece que hay una urgencia por llegar, por irse, por consumir, por revisar el celular. Si bien la ciudad delimita la naturaleza, la tecnología no encuentra límite alguno y se escabulle en cada paso que damos.

Pasan unos minutos y Liduvina me comparte su cansancio, paramos en medio de todo, respiramos y esa pausa entre el movimiento acelerado de los cuerpos que transitan nos coloca en una posición extraña, no encajamos, nos esquivan, recibimos miradas que parecen de desaprobación y aunque el descanso es necesario, no es para nada cómodo, me siento fuera de lugar y sospecho que ella también. Entre el tumulto de gente, la vendimia y el cemento roto, me da la impresión de que las dificultades que vive mi abuela al caminar la relegan a una posición de alteridad, el espacio mismo la aparta, es un lugar que no le pertenece ni la cobija. Los cuidados durante el trayecto son imprescindibles para poder continuar.

De esta manera, la aceleración con la que se mueven, interactúan, hablan, observan y caminan las personas a nuestro alrededor, implica una ventaja que les otorga una superioridad de poder (Elias, 2016). La edad y la salud resultan virtudes relevantes que se evidencian durante el caminar, las personas en condiciones de acelerar su paso y adecuarse a la rapidez del tránsito se encuentran cómodamente establecidas en el espacio mientras que las personas que se mueven con lentitud, dificultad y sosiego conforman un grupo marginado.

Estamos cerca de nuestra meta, nos percibo como ancladas al piso mientras platicamos sobre los juguetes de madera que están en el puesto junto a nosotras. El movimiento alrededor se mantiene acelerado, pasos y pasos y pasos y pasos hacen que la pausa se convierta en una forma



de resistencia e incluso de apropiación del espacio. Me reconozco desde un cuerpo joven acompañando a un cuerpo envejecido y cansado en resistencia frente a andares desenfrenados e inalcanzables.

Liduvina avanza despacio, con movimientos continuos sigue el ritmo del compás pausado de un cuerpo lento, mientras que yo me percibo sin encontrar mi propio ritmo. Sé que podría moverme fácilmente junto con ese caos que nos rodea, doy un paso acelerado y hago una pausa, otro paso y pausa, parezco un robot. Observo que el compás que sigue Liduvina con su caminar se encuentra determinado por el dolor y el cansancio, y a la vez es ese el ritmo perfecto para cuidar de sí misma; en cambio el mío es un compás que se reusa a la lentitud.

Nuestro caminar en conjunto es discordante, sus movimientos lentos y mis pasos largos forman una coreografía arrítmica que no termina de embonar. Sin embargo, en las palabras si encuentro una armonía, Liduvina me cuenta la historia de cuando su prima Licha y ella se subieron al tranvía turístico por equivocación, yo escucho, me pregunta si tengo hambre a lo que asiento y me ofrece pararnos a comprar unos esquites que están al lado, prefiero continuar el camino, pregunto por su amiga Yola que vivía cerca, me platica sobre ella y seguimos avanzando. En tanto yo consigo cuidarla con mi cuerpo, ella me devuelve un cuidado atento con sus palabras.

Mientras caminamos, Liduvina regresa a lugares preservados en la memoria gracias a ciertos sitios coyoacanenses que poseen un carácter evocador, estos nos trasladan hacia una sensación de alegría al volver a los recuerdos y vincularlos con la experiencia de recuperar algo que en ese recorrido se percibe afectivamente cercano (Aguilar, 2018). El cansancio en mi abuela se acompaña ahora de una plática evocadora de afectos; llevamos ya un rato caminando y hemos conseguido transitar a diferentes velocidades entre calles, cuerpos y recuerdos.

Recordamos y construimos un diálogo, atentas una de la otra, ella cuida sus pasos y su ritmo, yo la observo y me reconozco segura de poder sobrellevar sin problema el movimiento caótico que nos rodea, la movilidad del cuidado es parte vital de nuestro andar frente a la vida apresurada que estoy descubriendo al caminar en compañía de Liduvina.

Por fin llegamos, nos sentamos en la primera mesa que vemos, nos quitamos los cubrebocas, respiramos y Liduvina enciende un cigarro que parece ser la manera perfecta para expresar el alivio de haber superado tremendo desafío urbano.

Después de casi dos horas de una larga sobremesa, es momento de continuar con la aventura. Siguiendo destino: la panadería. Una cuadra y media nos espera, le ofrezco mi brazo para apoyarse y Liduvina y yo emprendemos el viaje. Encontramos menos gente en esta calle, mi caminar es mucho más lento que hace unas horas y nuestros pasos se sincronizan armoniosamente, con un ritmo mucho más tranquilo, encuentro que el caminar como tal se convierte en una práctica de entendimiento entre las dos (Lee & Ingold, 2006).

Unos minutos después, llegamos al cruce de una calle, en donde aunque los carros van sumamente lento por el tráfico, ninguno cede el paso a los transeúntes. La gente los esquiva y a pesar de que esa escena resulta poco estética y bastante desorganizada, hay cierta sintonía en ese cruce. Liduvina y yo no podemos jugar a esquivar carros, de lejos noto que hay hoyos en el pavimento que tendremos que rodear y aparte llevamos un caminar lento, necesitamos que los carros paren por completo y que nos regalen una pausa de 30 segundos de su valioso tiempo para poder cruzar. Nos toca esperar. A pesar de encontrarnos en un espacio mucho más pausado, la aceleración de la vida actual nos alcanza de nuevas maneras, el espacio le pertenece ahora a los autos, lentos o veloces, grandes o pequeños, viejos o nuevos, una espera obligada para algunos es necesaria para la aceleración incontenible de otros. La pausa deja de sentirse como una forma de resistencia, ahora la experimento como una imposición inicua.

Pasan varios minutos hasta que una camioneta se detiene, una señora nos sonrío y nos cede el paso, caminamos entre máquinas y entre los monstruosos pliegues y hoyos del suelo mientras comentamos la situación que estamos viviendo. Liduvina toma mi brazo y lo aprieta fuertemente sin realmente recargarse sobre él, yo aprieto su mano hasta que llegamos al otro lado. Durante este evento, el estrés y los nervios fluyen entre nosotras, a lo largo de este caminar en compañía se encuentran



en circulación afectos que moldean nuestros cuerpos (Ahmed, 2015), los cuales se encuentran alerta, tensos y rígidos. Continuamos el recorrido.

La materialidad de la calle, a diferencia de las personas, se encuentra estática, las irregularidades se encuentran completamente inmóviles y a la vez sugieren el movimiento de quienes nos atrevemos a acercarnos a ellas. Los hoyos del pavimento, el cemento quebrado y las banquetas excesivamente altas controlan la manera en la que transitamos y a su vez, relegan a los cuerpos lentos, dolientes, pesados, incapaces de superar esos obstáculos, limitando así su movilidad cotidiana. El ritmo y los obstáculos materiales de las calles reafirman lo necesario que resulta continuar con un movilidad anclada en los cuidados.

Cerca de la panadería hay más tránsito de personas, nos detenemos unos segundos y unos jóvenes se paran de la banca que tenemos a aproximadamente un metro enfrente de nosotras. Mi abuela me dice con una voz agitada “¡siéntate, siéntate, siéntate!”, reconozco en sus palabras una ligera desesperación por tomar una pausa más cómoda que la que tomamos unas horas antes. Camino rápidamente y me siento en la banca, la observo mientras acomodo mi mochila a mi lado para apartar el lugar. He pasado muchísimas veces por acá y no había notado que el asiento de las bancas está demasiado bajo, le costará trabajo sentarse. Hay muchísimas grietas en el piso, una bolsa vacía de *Sabritas* y personas que no se detienen complementan la escena. Sé que Liduvina no tiene problemas para llegar hasta acá, sin embargo, me pone nerviosa esta situación. Por lo menos, me tranquiliza saber que trae su bastón, lo utiliza con destreza, parece una extensión de su cuerpo con el cual percibe el terreno hasta identificar un punto seguro para apoyarse, también consigue detener a los peatones que estaban a punto de interrumpir su caminar, pareciera que el brazo-bastón va abriendo camino entre el caos y que funciona como una herramienta con la cual se sostiene y se cuida a la vez. Concentrada en el piso, Liduvina da pasos meditados, llega, se sienta e inmediatamente enciende un cigarro.

Contemplamos la tarde, reímos y seguimos platicando sobre personas que ya no están, actualizando la memoria con el fluir de la vida cotidiana, lo cual a su vez deja una intensa sensación de temporalidad (Aguilar, 2018), construimos un ir y venir entre el pasado y el presente. El espacio

mismo invita a transitarlo de ciertas formas, nuestro descanso y nuestra comodidad surge de acuerdo a como Coyoacán nos lo indica, sentarnos en una banca nos permite contemplar la aceleración del mundo que en ese momento nos rodea, no le estorbamos ni nos estorba, podemos reposar en paz un momento.

Entramos a la panadería, siento que es el momento que hemos estado esperando desde que nos subimos al carro. Agarro una charola y unas pinzas, Liduvina empieza a señalar el pan que yo voy recolectando hasta que se llena por completo la bandeja. Misión cumplida.

Salimos y el aire de lluvia nos indica que es hora de volver a casa, la banca en la que estábamos sentadas está vacía, el plan a seguir es evidente. Liduvina se queda sentada en la banca mientras yo voy por el carro.

Agarro la bolsa de pan y camino hacia el lugar en el que nos estacionamos, no está lejos pero con el tráfico que hay me tardaré unos 10 minutos en volver. Camino de prisa, casi trotando, respiro acelerada, esquivo gente con movimientos abruptos, voy buscando las llaves mientras camino para no tener que pararme ni un solo segundo a buscarlas cuando llegue, me fusiono con el caos. La calle parece guiarme a un existir veloz, me encuentro lejos del ritmo lento y cadencioso al que me había conseguido acomodar. Vuelvo a conocer las calles que transito desde pequeña que son las mismas que acabamos de caminar, las vivo distinto, no solo me muevo entre el espacio sino que lo formo a través de mis movimientos. La aceleración de la vida y la sociedad actual me absorbe, junto con mis recuerdos entretejo rutas a lo largo del tiempo y construyo el lugar (Lee & Ingold, 2006).

La vida cotidiana enmarcada en una era de globalización y de una cultura neoliberal, patriarcal y capitalista, sumando las condiciones materiales de la vía pública, convirtieron nuestro paseo en una pista de obstáculos que determinó nuestros movimientos y ritmos. A partir de un ejercicio autoetnográfico, reconozco que la lentitud como premisa epistemológica, la movilidad del cuidado (Hernández, 2021) y la pausa conforman una forma de resistencia frente al aceleramiento caótico de los tiempos actuales en los que vivimos. Estos elementos, fueron claves fundamentales durante nuestro construir y transitar desde mi cuerpo joven, sano, autónomo y apresurado junto con el cuerpo envejecido,



doliente, experimentado y acompasado de Liduvina. Por medio de un caminar compartido, nos fue posible acompañar nuestras experiencias desde cuerpos en condiciones distintas, encontrando pausas y conversaciones en sintonía una con la otra, en las que conseguimos intercambiar puntos de vista distintos (Lee & Ingold, 2006), todo en medio de una aceleración irrefrenable.

Estas formas de vida apresuradas obedecen lógicas individualistas y consumistas que determinan la experiencia misma de movilidad limitándola o facilitándola dependiendo de las condiciones corporales, de salud y socioeconómicas de quienes transitamos la urbe. La lentitud y el cuidado como alternativas de formas de ser y estar desde el cuerpo permiten priorizar lo colectivo y lo afectivo tomando siempre en cuenta el contexto espacial, económico, social, político y cultural en el que vivimos.

Ya sentadas y con el carro encendido, conecto mi teléfono para poner música. Nos ponemos el cinturón de seguridad y escojo una *playlist* de los Panchos con toda la intención de consentir a la copiloto; tres acordes de *Perfidia* son suficientes para que Liduvina me diga que le encanta esa canción mientras enciende un cigarro y yo bajo las ventanas del auto.

Bibliografía

- AGUILAR, Miguel Ángel. (2018). “Memoria y afecto en el caminar urbano”. En Calderón Rivera, Edith, Zirión Pérez, Antonio, *Cultura y Afectividad. Aproximaciones Antropológicas Al Estudio De Las Emociones*. México: UAM-I/ Diario De Lirio.
- AHMED, Sara. (2015). “Introducción: sentir el propio camino”. En Sara Ahmed, *La política cultural de las emociones*. México: UNAM.
- DE CERTEAU, Michel (1996). “Capítulo 7, Andares de la ciudad”. En Michel De Certeau, *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana.
- DEBARBIEUX, Bernard. (2011). “Los imaginarios de la naturaleza”. En Alicia, Lindón, Daniel Hiernaux (Dir.) *Geografía de lo imaginario*. Barcelona: Anthropos Editorial, México: UAM.

- ELIAS, Norbert. (2016). “Introducción. Ensayo teórico sobre las relaciones entre establecidos y marginados”. En Elias, Norbert y John Scotson, *Establecidos y marginados. Una investigación sociológica sobre problemas comunitarios*. México: FCE.
- LEE, Jo e Ingold, Tim (2006). “Field work on foot: perceiving, routing, socializing”. En P. Collins y S. Coleman, *Locating the Field. Space, Place and Context in Anthropology*. Reino Unido: Routledge.
- HERNÁNDEZ, Tania. (2021). “El cuidado que no para”. En Ricmo.org, s/n. (consultado el xx de xxxx de xxxx). Disponible en <https://www.ricmo.org/movimiento-y-sensorialidades-urbanas/params/post/3817604/el-cuidado-que-no-para>

“CAPPITALISMO”. LA UBERIZACIÓN DEL TRABAJO

Radetich, Natalia, 2022, Editorial Siglo XXI, México, 302 pp.

SALVADOR MEDINA RAMÍREZ¹
LINDA MERCEDES MORENO SÁNCHEZ²

Reseña

Este libro de la antropóloga Natalia Radetich es una investigación altamente necesaria para comprender el auge de Uber (y otras empresas similares) a partir de la explotación de los trabajadores, de sus recursos que se emplean en esta compañía, así como del máximo aprovechamiento de la infraestructura urbana de los sitios en donde opera. Lo novedoso de este trabajo es que se trata de un estudio antropológico que, si bien su análisis está centrado en los conductores de Uber de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) —conformada para las 16 alcaldías de la

1 Director General de Planeación y Políticas de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. Licenciado en Economía por la UNAM y Maestro en Urbanismo por la UNAM. Correo electrónico: smedina.semovi@gmail.com <https://orcid.org/0000-0003-0876-4323>

2 Directora de Planeación y Programación de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. Licenciada en Sociología y maestra en Planeación y Políticas Metropolitanas, Unidad Azcapotzalco. Correo electrónico: lmoreno.semovi@gmail.com <https://orcid.org/0000-0002-6803-0711>

Ciudad de México y 18 municipios del Estado de México—, ésta es sólo uno de los espacios que ejemplifican la “mundialización” de la esta plataforma transnacional. Así, el texto recurrió a métodos clásicos como la observación participante, entrevistas abiertas y a una “etnografía digital” que implicó investigación en internet dentro de las redes sociales de los grupos constituidos por los trabajadores (durante los años 2019-2021).

Estos métodos, en conjunto con la investigación de escritorio, dotan al texto de una rica información de primera mano sobre cómo operan los trabajadores en esta empresa y cómo se adaptan a las lógicas y padecimientos que se les imponen. Si bien algunas situaciones pueden ser únicas de la Ciudad de México, sin duda ejemplifican el sin número de problemáticas que aquejan a la clase trabajadora bajo este tipo de empresas.

El libro se divide en quince capítulos, a su vez agrupados en tres grandes partes que tratan en orden sobre Uber, su modelo de explotación laboral y la apropiación de otros recursos para la obtención de ganancias.

Radetich comienza ofreciendo una panorámica sobre Uber, su alcance internacional y su enorme tamaño: la empresa opera en 70 países y 993 ciudades y cuenta con una plantilla de 4 millones de empleados, lo que probablemente la haga la firma con más trabajadores en el mundo. Aunque no los reconozca como tal. Específicamente, el libro habla del funcionamiento de Uber a partir del uso de las tecnologías basadas en aplicaciones (app) de teléfonos móviles y de internet; del uso intensivo de distintas infraestructuras de comunicación y movilidad alrededor del mundo para extraer plusvalor de forma inmediata y automática; así como sus estrategias de confrontación con distintos gobiernos para instalarse en ciudades de todo el mundo.

Otro punto relevante de esta primera parte es la apropiación de Uber de los servicios e infraestructura pública de las ciudades en donde opera, sin que el usufructo de estos espacios públicos genere una retribución al erario público. Es decir: la plataforma de Uber ocupa gratuitamente el espacio urbano —ya de por sí complejo, heterogéneo y en disputa—, como escenario de su actividad sin responsabilizarse de las externalidades negativas que su actividad genera en las ciudades. Esta situación nos permite reflexionar en torno al planteamiento que Emilio Duhau

y Angela Giglia (2008) manifestaron sobre los efectos “propriadamente espaciales de la globalización o, mejor dicho, sobre la interacción entre procesos económicos, tecnológicos, espaciales y sus repercusiones en las metrópolis” (2008), como se verá también en la tercera parte del libro.

Esta parte concluye con un breve capítulo sobre el arribo de Uber a México, en donde tiene presencia en 65 ciudades del país, se estima que emplea a 250,000 conductores y posee 8 millones de pasajeros registrados: la empresa controla el 80% del mercado. Y si bien usa datos desactualizados sobre los viajes en plataformas y taxis en la Ciudad de México y su zona metropolitana, pues pudo haber utilizado la Encuesta Origen Destino 2017 del INEGI; esto no invalida su argumento.

En la segunda parte, Radetich explica cómo Uber explota a los trabajadores de una manera novedosa —pero terrible—, lo que en el caso de la Ciudad de México tiene agravantes. Adicionalmente, la autora explica cómo la aplicación aprovecha las condiciones de desempleo o subempleo de millones para explotarlos sin reconocerlos como trabajadores, para lo que Uber les llama con el eufemismo de “socios”. La flexibilización del mercado de trabajo se manifiesta en la falta de derechos laborales de los trabajadores, quienes absorben los riesgos de su trabajo (asaltos, accidentes, etc.) e inclusive tienen que pagar para poder trabajar. Dicho de otra forma, se endeudan para tener los medios de trabajo (autos, teléfono, internet, etc.) —como si fuera una “tienda de raya” moderna—, deuda que disciplina y controla políticamente a los trabajadores.

Ilustración 1.

Pancartas del UNTA con motivo del 1ro de mayo



UNTA Unión Nacional de Trabaja... · 4min

**NO SOMOS SOCIOS
SOMOS TRABAJADORES**

#1Mayo



Democracia Sindical

Fuente: Captura de pantalla de Twitter, mayo 2023.

Es importante resaltar que empresas como Uber no son poseedoras de bienes de capital, pues estos los ponen los trabajadores, por lo que hay una autoselección para trabajar en las distintas compañías. Quienes tienen auto posiblemente trabajarán en Uber, mientras que aquellos que tengan escasos bienes probablemente entrarán a trabajar como repartidores o trabajarán conduciendo un vehículo propiedad de alguien más puesto al servicio de la plataforma. Es una radicalización del empleo informal, como sostiene Natalia Redetich, a la que los trabajadores responden, en parte, mediante la creación de grupos de apoyo.

Estos grupos de apoyo son una de las formas en las que los trabajadores hacen frente a las injusticias percibidas cotidianamente en su trabajo: desde los costos que el trabajador asume para mantener el vehículo fun-

cionando, la opacidad en la cantidad real de la comisión que retiene la plataforma, hasta la respuesta a un problema sumado a la investigación de la autora por solicitud de los trabajadores: la inseguridad, misma que ha generado redes de apoyo entre los trabajadores para cubrir, dentro de sus posibilidades, la indiferencia e irresponsabilidad de la empresa frente a un robo, asalto o un delito mayor hacia sus trabajadores.

En esta parte del libro encontramos un gran ejemplo de lo que Ruy Mauro Marini (1972) catalogaba como la generación de ganancias extraordinarias mediante la superexplotación del trabajo y una acumulación capitalista dependiente. En donde operan diversos mecanismos de extracción de valor, desde modelos de acumulación originaria y mecanismos de generación de plusvalía extraordinaria, en una economía tecnológicamente dependiente de otras naciones. No sólo se trata de extracción de plusvalor mediante mecanismos primarios y secundarios, como sostiene la autora.

En la última parte del libro, Radetich aborda la forma en que Uber explota los recursos comunes para obtener sus ganancias extraordinarias: además de utilizar las ciudades como su campo de producción sin pagar impuestos como se establece anteriormente; se apropia de la cooperación social entre los trabajadores y de su vida; establece un régimen laboral que altera los tiempos de trabajo en jornadas extremadamente largas (tiene registros de jornadas laborales de hasta 12 horas diarias), lo que pone en riesgo la salud de los trabajadores y los obliga a usar medicinas o estimulantes legales para aguantar las jornadas.

Al mismo tiempo, la empresa se aprovecha de las desigualdades urbanas, pues, en el caso de la ZMVM los trabajadores de Uber provienen principalmente de la periferia (de menores ingresos) y a diario tienen que trasladarse a las zonas céntricas de la ciudad (de altos ingresos), en donde se concentran principalmente los viajes a través de la plataforma; mas no exclusivamente, ya que la autora señala el testimonio de los trabajadores que perciben un aumento de viajes en las zonas populares debido al miedo de las personas a ser víctimas de delitos en el transporte. En ese sentido, el miedo ha servido como una narrativa poderosa para estas plataformas que muestran al transporte privado como una solución.

El modelo de Uber también instala un nuevo tipo de administración del trabajo: una gerencia algorítmica, o “algorocrática” —un neologismo para acentuar la dimensión política de estas nuevas técnicas de control—. La interacción del trabajador con los supervisores es sólo a través de la app que es automatizada (con chatbots) y con reglas evidentemente cuadradas. Esta forma de organización administrativa, además, aísla a los trabajadores entre sí, disminuyendo su capacidad organizativa. En ese tenor, no sólo pagan para trabajar: pagan para poder ser vigilados.

La autora resume cómo la app de Uber ha significado una revolución total en la relación capital-trabajo:

De suerte, la app —o sea, la propia tecnología con la que el trabajador trabaja— es simultáneamente un medio de producción, un medio de organización del trabajo, un medio de comunicación entre la empresa y los trabajadores, un medio de comunicación y vigilancia, un medio de transferencia de dinero y de absorción automática del plusvalor, un medio de gestión remota de la mano de obra (de su ascenso y descenso, de su premio y castigo, de su reclutamiento y despido), un medio de desplazamiento del conflicto de la relación capital/trabajo hacia un sistema técnico, etc. Con las empresas de plataforma, asistimos a un momento especial de la historia del capitalismo en el cual la máquina ya no es sólo un “instrumento autoactuante” que imprime el ritmo del trabajo y subordina a los trabajadores a la racionalidad de la valorización del capital, sino que hoy, además, la propia tecnología con la que se trabaja asume funciones de *management*: el “nuevo ‘superior’ que controla a los y las trabajadoras es un algoritmo matemático (p. 239).

Es relevante destacar que a lo largo del libro, Natalia Radetich sugiere dos neologismos para resaltar lo revolucionario de este modelo de negocio dentro del capitalismo, uno de los cuales sirve como título para el libro. Por un lado, el de “**cap**pitalismo”, en referencia a las “apps” (los programas utilizados en los teléfonos móviles) que son el instrumento fundamental con el que funciona. Por otro lado, el de “**app**ropiación”, para hacer referencia a la “tecnología extractiva y transfronteriza —que permite a Uber y empresas similares extraer plustrabajo de distintos

focos de explotación profusamente esparcidos por el mundo—” (p.33), como se ha señalado anteriormente.

En este sentido, también en la tercera parte del libro, destaca la discusión sobre lo que señala como un nuevo modelo de producción dentro del capitalismo, que funciona bajo una nueva configuración espacial, distinta a los modelos productivos anteriores basados en producción dentro del hogar, al taller artesanal o las fábricas. Esta apreciación debe de ser tomada con cuidado, ya que pareciera comparar la fabricación de productos con la prestación de servicios. Por lo que la comparación probablemente debería de ser con otros modelos de negocios de servicios a lo largo de la historia. Antes los servicios de transporte urbano se consideraban empresas meramente locales y los bienes comunes dentro de las ciudades de difícil explotación. Incluso, ni siquiera se podía pensar en que la prestación de ciertos servicios de transporte pudiese consolidarse a escala nacional (como los taxis), pero las empresas tipo Uber han demostrado que estas consideraciones son cosa del pasado. Por consiguiente, sí nos encontramos frente a un nuevo modelo de producción en la extracción del plusvalor, pero dentro del sector servicios. Sin embargo, aún no es dominante a nivel global.

Uno de los puntos más interesantes de la investigación, es la producción cartográfica privada, algo sin precedentes, así como su uso a nivel individual a manera de mapa digital, sin el cual Uber no se hubiera extendido globalmente. La gran novedad es que siempre tiene como punto de referencia el sitio que establece quien lo utiliza, y no en un hito político, económico o natural, como los mapas tradicionales suelen estar proyectados, lo cual abre muchas vetas de discusión desde la geografía y la política. Lo anterior, también hace prescindible el saber posicionarse y moverse en la ciudad a través del conocimiento de la misma o “saber la ciudad”, como lo menciona la autora (p. 173): ahora la orientación la proporciona un GPS que lleva de un punto A a un B, sin reconocer las formas y significados del espacio urbano.

Para cerrar su libro, la autora describe cómo los trabajadores de Uber en la Ciudad de México se han organizado, a pesar de las grandes barreras que les impone la empresa y la misma ideología antisindicalista en México. Así, han comenzado a aparecer organizaciones que pelean

por ser reconocidas como trabajadores, por sus derechos laborales y por reformas dentro del marco legal que sirvan para mejorar su vida. Esto aprovechando las redes sociales, que reducen los costos de coordinación, lo que demuestra, como dice la autora, que “aún bajo el totalitarismo empresarial que caracteriza el capitalismo, la organización social es posible” (p. 264). Al respecto, quizá sea objeto de una reflexión mayor explorar la diversidad de las organizaciones de trabajadores de Uber (conductores y repartidores) y sus respectivas consignas, dado que algunas pugnan porque Uber reconozca los derechos de los trabajadores de la plataforma, mientras que otras apuntan a que las externalidades negativas que ha traído Uber son responsabilidad de un solo ente (gobierno).

Este libro puede tener diversas lecturas más allá del carácter académico. Es útil sin duda para informar la discusión pública desde distintos ángulos, ya sea el laboral, impositivo, de movilidad, entre otros. Del mismo modo, tiene un aspecto político más puro: el de desmitificar toda la jerga ideológica detrás de esta empresa y las miles de justificaciones que ha realizado para evadir su regulación.

Bibliografía

- DUHAU, Emilio. y GIGLIA, Ángela. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI Editores, Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Azcapotzalco.
- INEGI. (2018). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>
- MARINI, Ruy Mauro. (2015), “La acumulación capitalista dependiente y la superexplotación del trabajo”, en *Ruy Mauro Marini. Escritos*, Universidad Nacional Autónoma de México. (Consultado el 30 de marzo de 2023) Disponible en: <https://marini-escritos.unam.mx/?p=1221>
- RADETICH, Natalia. (2022). *Cappitalismo. La uberización del trabajo*. México: Editorial Siglo XXI.

VÍNCULOS. SOCIOLOGÍA, ANÁLISIS Y OPINIÓN

Es una publicación semestral del Departamento de Sociología, División de Estudios Políticos y Sociales, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad de Guadalajara.

Su propósito fundamental es promover el conocimiento en la Sociología, así como el encuentro y el debate entre especialistas de las distintas Ciencias Sociales y las Humanidades.

Es un espacio de reflexión, análisis y opinión que atiende problemáticas sociales a través de artículos inéditos que contribuyan a la generación de nuevos conocimientos sociológicos.

En cada número la revista presenta un tema de interés, tanto en el ámbito local como en el nacional e internacional, y artículos, discusiones, avances de investigación y opiniones sobre distintos asuntos emergentes de la realidad social y sus formas de abordaje.

Convocatoria abierta

La convocatoria es permanente para artículos que correspondan a las secciones *Investigación y debate*, *Escritos de frontera* y *Reseñas*.

Convocatoria específica

La convocatoria es exclusiva para artículos que correspondan a la sección de Investigación y debate.

Proceso de evaluación por pares

Todo artículo enviado se someterá a una primera revisión por parte del Comité Editorial, el cual determina si el texto corresponde a los criterios editoriales de la revista. Si es aceptado, el artículo se remitirá a dos evaluadores externos, especialistas en la temática del texto en cuestión. Los dictaminadores son académicos reconocidos por su prestigio y calidad académica. La dictaminación se realizará por pares a través de un sistema de doble ciego y deberá tener dos positivos para su publicación. Si una fuera favorable y la otra negativa, intervendrá un tercer evaluador para definir la situación del artículo. Se informará sobre la resolución final en un plazo menor a los seis meses. La decisión será inapelable.

Código de ética

El Comité Editorial someterá a dictamen de su cartera de especialistas los trabajos que no hayan aparecido en ningún tipo de publicación y que no estén en proceso en otros espacios editoriales. Los textos a publicar deberán ser originales e inéditos, no se aceptarán los ya publicados totalmente. Asimismo, se exige un alto sentido de la responsabilidad para autores y dictaminadores, cuyos principios éticos deberán ser: la honestidad, el rigor metodológico, el compromiso frente a los problemas sociales, la excelencia académica y la originalidad.

Directrices para autores/as

1. Los trabajos que respondan a Convocatoria abierta deberán postular sus artículos en la plataforma de la revista siguiendo los requisitos de registro e inicio de sesión.
2. Los trabajos que respondan a una Convocatoria específica deberán enviar su resumen a revistavinculos@hotmail.com atendiendo el calendario y las especificaciones descritas en la Convocatoria vigente.
3. Los artículos enviados a la sección Investigación y debate tendrán una extensión máxima de 30 cuartillas y mínima de 25 incluidas las notas, cuadros, imágenes y referencias bibliográficas.



4. Los trabajos enviados a la sección Escritos de frontera tendrán una extensión de entre 15 y 20 cuartillas, incluidas las notas, cuadros, imágenes y referencias bibliográficas.
5. Los textos para la sección de Lecturas y reseñas tendrán una extensión máxima de 10 cuartillas y mínima de 5 incluidas las notas, cuadros, imágenes y referencias bibliográficas.
6. Todos los trabajos deberán estar escritos en páginas tamaño carta, con letra Arial de 12 puntos, interlineado de 1.5 y márgenes de 2.5 centímetros por cada lado.
7. Contarán con un resumen de no más de 150 palabras escrito en español e inglés, introducción, desarrollo, conclusiones y bibliografía citada.
8. Si el documento se acompaña con fotografías, éstas deben contar con autorización del autor para su publicación.
9. Todo trabajo deberá contener hasta 5 palabras clave en español e inglés.
10. Incluir en la primera página la información siguiente:
 - Título del trabajo, conciso (no más de 15 palabras) y que corresponda con el contenido, escrito en español e inglés.
 - Nombre y apellido del autor o la autora o autores, autoras (máximo dos), con sus respectivos códigos ORCID.
 - Institución en la que colabora(n) o estudia(n).
 - Síntesis curricular de quien(es) lo suscriben, con una extensión máxima de 10 líneas.
 - Dirección de correo electrónico.
 - Propuesta de sección en que se inscribe el trabajo.
11. La editorial se reserva el derecho de realizar la corrección de estilo y los cambios editoriales que considere necesarios para mejorar los trabajos. No se devolverán originales.
12. La bibliografía debe contener solo obras citadas.
13. Para el uso de citas, notas y bibliografía, el autor deberá apearse rigurosamente a los siguientes criterios:

- Las citas se mostrarán como sigue: (Villoro, 1995: 63).
- Cuando la cita textual exceda los 3 renglones, deberá colocarse a continuación del párrafo que la contiene, a renglón seguido y con sangría.
- En el caso de que se refiera algún fragmento de obras en otra lengua, se ofrecerá a pie de página una traducción propia al español.
- Si se incluye una traducción de un autor distinto a quien suscribe el artículo, se le deberá dar el crédito, tanto en la cita como en la bibliografía.
- Las notas se ubicarán a pie de página, a espacio sencillo, letra Arial de 10 puntos y con llamadas numéricas. Tendrán un carácter aclarativo y, de ser necesario, indicarán fuentes bibliográficas.
- La bibliografía debe presentarse ordenada de manera alfabética e incluyendo exclusivamente los textos que han sido citados en el artículo.
- Cuando se cita dos veces al mismo autor de obras escritas en el mismo año, estas deben diferenciarse colocando las letras: a, b, c, ... según corresponda.

Ejemplos de referencias bibliográficas:

Libros

MÉNDEZ Y MERCADO, Leticia Irene (Coord.) (1996). *Identidad: análisis y teoría, simbolismo, sociedades complejas, nacionalismo y etnicidad*. México: UNAM.

Capítulos de libros

BURÍN, Mabel e Irene Meler (2000). "Género: una herramienta teórica para el estudio de la subjetividad masculina". En Mabel Burín e Irene Meler, *Varones: género y subjetividad masculina*. Buenos Aires: Paidós.



Artículos de revistas

RECIO ANDREU, Albert (2009). “La crisis del neoliberalismo”. *Revista de Economía Crítica*, núm. 7. Barcelona: Asociación Cultural Economía Crítica.

Referencias hemerográficas

CEPEDA NERI, Álvaro (1991). “Modernización sin oposición”. *La Jornada*, 6 de septiembre, núm. 2510. México.

Sitios web

ROMERO, Luis (2005). “Estudios sociológicos”. *Sociología General*, núm. 35. México: UNAM. (Consultado: 22 de enero de 2006). Disponible en <http://www.unam.mx/principal.html>

Lista de comprobación para la preparación de envíos

Como parte del proceso de envío, las autoras o los autores están obligados a comprobar que su trabajo cumpla todos los elementos que se muestran a continuación. Se devolverán aquellos que no cumplan estas directrices:

1. El texto no debe haber sido publicado previamente, ni sometido a consideración por ninguna revista.
2. El archivo debe estar en formato Word.
3. Siempre que sea posible, se proporcionarán direcciones URL para las referencias.
4. Todas las ilustraciones, figuras y tablas tienen que colocarse en los lugares adecuados del texto y no al final de este.
5. El texto debe adherirse a los requisitos estilísticos y de forma resumidos en las Directrices para autoras y autores.
6. Los trabajos serán evaluados por pares de manera anónima.

Declaración de privacidad

Los nombres y las direcciones de correo electrónico introducidos en la revista se usarán exclusivamente para los fines establecidos en ella. No se proporcionarán a terceros o para usos distintos.

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, Septiembre-Febrero 2024

Presentación

Investigación y debate

Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español. La movilidad en un espacio privilegiado

José Luis Anta Félez

Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México (1903-1933)

Diego Antonio Franco de los Reyes

El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana. Análisis del Búho nocturno en Jalisco, México

Christian Juan Armando Flores Landeros
Miriam Anahí Guerra Hernández

Gestión activa y reactiva del transporte público urbano: un análisis desde la Nueva sociología urbana francesa

Andrés Demetrio Gutiérrez Flores

El problema social del transporte público (ómnibus) en Montevideo: Una mirada crítica

Marly Gonçalves da Silva

Escritos de Frontera

El Ferrocarril como factor en la construcción de identidad urbano-arquitectónica. El caso de Ciudad Juárez

Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa
Raúl Holguín Ávila

Entre lo tecnológico y lo político. El discurso del riesgo sobre los neoprenos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara

Carlos Miguel González Huerta
Rebeca Vanesa García Corso

Manía por la destrucción. Pensar los rallies de demolición automovilística desde la frontera norte mexicana

Juan Antonio del Monte Madrigal

Precariedad a domicilio: plataformas digitales y precarización del trabajo en repartidores de aplicaciones digitales en la Zona Metropolitana de Guadalajara

Edgar Daniel Placencia Aguirre

La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez

Carlos Octavio Núñez Miramontes

Lecturas

Cohabitando con el caos: andanzas con un cuerpo acompasado

Daniela Karina Guzmán Taboada

Reseñas

“Cappitalismo”. La uberización del trabajo

Salvador Medina Ramírez
Linda Mercedes Moreno Sánchez

