

3. De la metrópolis de la movilidad espacial a las micrópolis experienciales: extranjerías y coreografías de las proxemias/diastemias

ALICIA LINDÓN*

DOI: <https://doi.org/10.52501/cc.286.03>

Resumen

Este artículo explora la experiencia espacial de la movilidad cotidiana en el área metropolitana de la Ciudad de México, considerando la expansión urbana y su impacto en los desplazamientos diarios de los habitantes. Se analiza la movilidad desde la perspectiva de los sujetos que la experimentan, invirtiendo el punto de vista tradicional que prioriza lo material y técnico. A partir de datos de la Encuesta de Origen Destino y de narrativas de mujeres que viajan diariamente en transporte público, se examina cómo estas viajeras perciben y conceptualizan el espacio durante sus traslados, considerando aspectos sensoriales, cognitivos, emocionales y de memoria. Se destaca la naturaleza policéntrica de la metrópoli y cómo esto influye en la conciencia espacial y la orientación de las mujeres. El análisis revela que la experiencia espacial de la movilidad cotidiana está marcada por la intermitencia en la atención al entorno, la tensión entre el interior (el transporte público) y el exterior (la ciudad), y la presencia de extranjerías y proxemias no deseadas. Las mujeres desarrollan coreografías corporales constrictivas como mecanismo de protección en un entorno que, a menudo, se percibe como hostil. Se concluye que, a pesar de las mejoras técnicas en el transporte, la experiencia espacial de la movilidad para algunos sujetos sigue siendo

* Doctora en Sociología. Profesora-investigadora de la Universidad Autónoma Metropolitana campus Iztapalapa, en el Departamento de Sociología, México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2663-3140>; correo electrónico: alicia.lindon@gmail.com

la de un territorio desconocido, donde solo se identifican las “micrópolis vividas” de origen y destino, mientras que el resto del espacio se convierte en una “terra incognita”.

Palabras clave: *movilidad urbana, metrópolis, Ciudad de México.*

Introducción

En el contexto de las sociedades urbanas actuales, este texto retoma el proceso de expansión urbana del área metropolitana de la Ciudad de México desde la perspectiva de la experiencia espacial de la movilidad cotidiana de sus habitantes.

Para ello, en la primera parte se repasan las dinámicas urbanas, sobre todo la expansión metropolitana, desde sus implicaciones en la movilidad espacial o los desplazamientos cotidianos en esta área metropolitana marcada por su carácter policéntrico. Esta revisión se centra en la extensión en tiempo y espacio de dichos desplazamientos, en la condición multimodal de los desplazamientos y en el carácter de usuarios de quienes los realizan. En la segunda parte se presenta la perspectiva denominada la inversión del punto de vista, la cual es la propuesta teórico-metodológica seguida para abordar la experiencia espacial de la movilidad cotidiana en el transporte público. Primero se destaca la perspectiva del sujeto y luego se presenta la concepción de la experiencia espacial del viaje. A continuación, en el tercer apartado se esboza una panorámica de la movilidad cotidiana en la Zona Metropolitana del Valle de México¹ a partir de datos agregados de la Encuesta de Origen Destino² y, en esa radiografía de la movilidad, se detalla el acercamiento empírico seguido para abordar el objetivo. La cuarta parte aborda el fenómeno de la movilidad espacial cotidiana en el transporte público, en ciertos casos específicos de mujeres, pero desde la perspectiva de la experiencia espacial de estas viajeras cotidianas. Para ello, se conside-

¹ De aquí en adelante ZMVM

² De aquí en adelante, EOD. Esta encuesta (realizada por INEGI) es el instrumento estadístico más refinado con el que se cuenta sobre la movilidad espacial cotidiana. La EOD de 2017 contó con la colaboración del Instituto de Ingeniería de la UNAM.

ra la experiencia espacial de la movilidad cotidiana de manera multidimensional, es decir, en sus aspectos más sensoriales y también en los de carácter cognitivo, en cuanto a la memoria y la imaginación.

El texto cierra con unas reflexiones finales acerca de la metrópolis como un conjunto de micrópolis vividas o micrópolis experienciales.

De la expansión urbana a la movilidad espacial cotidiana

La urbanización, entendida como el proceso de expansión territorial de las ciudades, con la consecuente metropolización y megalopolización, ha sido continua en casi todos los países, al menos desde la segunda mitad del siglo xx, y las primeras décadas del tercer milenio. Quizás todo ello sea parte del proceso de urbanización que anunciaba Henri Lefebvre a finales de los años sesenta del siglo pasado (1969 [1968]): la urbanización de toda la superficie terrestre³. Uno de los aspectos más evidentes de estos procesos en cuanto a su expresión en las formas espaciales (la materialidad) es la constitución -y la posterior consolidación- continua de las periferias, entendidas como aquellos territorios que, en los confines de la ciudad, manufacturan⁴ la expansión urbana.

La urbanización engendra diversos procesos territoriales, todos peculiares, como pueden ser la densificación o el vaciamiento de áreas centrales, la degradación urbana de algunas zonas consolidadas de las ciudades, la renovación urbana de áreas centrales, la guetización de ciertas zonas, transformaciones en las funciones de algunas áreas, recambios en los perfiles de los habitantes, entre otros. Uno de los que más interés ha generado para los estudios urbanos es la expansión de la ciudad por sus márgenes, transformando las áreas rurales y pequeñas localidades circundantes en fragmentos

³ Aunque, según el Fondo para la Población de Naciones Unidas, recién en 2007, fue la primera vez en la historia, que la población urbana del mundo fue superior a la rural. Evidentemente, Lefebvre en 1968 no se refería a los datos cuantitativos.

⁴ Se utiliza la expresión manufacturar la expansión urbana (en lugar de producir o también construir socialmente la expansión urbana) para referir solo a la dimensión material de la expansión urbana.

de la ciudad que avanza sus fronteras. Esto es la clásica expansión urbana, con la consecuente suburbanización y periferización.⁵

La expansión de la ciudad ha presentado matices no menores en los diversos casos. Así, por ejemplo, el geógrafo Brian Berry (1976), en los años sesenta, observando la expansión de las ciudades estadounidenses, planteaba que el proceso que estaba ocurriendo en aquel momento era inverso a lo conocido, por eso lo denominó “contraurbanización”. ¿En qué radicaba lo inverso? Desde la morfología urbana se podría decir que era lo mismo que lo conocido anteriormente, la ciudad se extendía más y más por sus confines. Pero, la observación de los perfiles de los actores que protagonizaron este proceso efectivamente era inversa: ya no eran los habitantes de las zonas rurales los que llegaban a vivir en la ciudad, sino los ciudadanos que movilizaban su residencia hacia las afueras. Esta observación de Berry era muy relevante, sobre todo en términos socioculturales⁶, porque, anteriormente, con la llegada de población de origen rural, se integraban pautas culturales rurales en la vida de las ciudades,⁷ mientras que la contraurbanización observada por Berry supuso llevar las pautas culturales urbanas a los lugares que no eran urbanos.⁸ Otra cuestión relativa a la contraurbanización de Be-

⁵ De manera muy esquemática es posible reservar la expresión suburbio (y suburbanización) para aquellos procesos urbanos que recrean el modelo americano suburbano, esencialmente clasemediero, de casas individuales, habitadas por familias nucleares que utilizan el automóvil particular para los cotidianos desplazamientos. En tanto que la expresión periferia (y periferización) puede destinarse a los procesos urbanos, más difundidos en ciertos entornos de las ciudades latinoamericanas, en los cuales los grupos sociales excluidos de la vivienda resuelven, a través de la autoconstrucción, el acceso a la vivienda en mercados de suelo urbano irregulares. Aun con esta distinción es importante observar que en las ciudades latinoamericanas también se han producido periferias para sectores sociales clasemedieros, sobre todo en unidades habitacionales y también son relevantes en algunas áreas metropolitanas, las periferias de conjuntos habitacionales y también de vivienda individual, para sectores sociales de altos ingresos, con mecanismos de seguridad y acceso restringido a dichos conjuntos.

⁶ Aunque, todo lo sociocultural se expresa de alguna manera en la materialidad.

⁷ Un ejemplo muy conocido del fenómeno anterior a lo que Brian Berry llamó la contraurbanización, es decir la urbanización protagonizada por grupos sociales procedentes de áreas rurales, y que llevaban esa cultura a la ciudad, quedó plasmada en la obra del antropólogo americano Oscar Lewis, *Los hijos de Sánchez*, publicada inicialmente en 1961. Obra tan emblemática que, en 1978, generó la película homónima.

⁸ Este fenómeno –llevar la cultura de la ciudad a pequeñas localidades o a zonas francamente rurales– se observa en las ciudades latinoamericanas, pero también en las de otras latitudes. Por ejemplo, en algunas ciudades europeas actuales (españolas, francesas...), estos

rry es que el fenómeno observado por este geógrafo en algunas ciudades estadounidenses también se fue registrando en las ciudades latinoamericanas, incluso con anterioridad. Y se constató en Latinoamérica de dos formas muy diferentes: por un lado, el caso de sectores sociales carenciados que solo podían acceder a la vivienda por la autoconstrucción y en contextos locales de baja conectividad y falta de servicios e infraestructuras. Y, por otro lado, este tipo de desplazamiento hacia las afueras de la ciudad también fue protagonizado por sectores sociales acaudalados que buscaban nuevos tipos de vivienda y de vida.

En el reverso de estos procesos de expansión urbana, tan difundidas en el mundo, se presenta el fenómeno de la movilidad espacial cotidiana. Si bien el traslado del lugar de residencia hacia las afueras de la ciudad es una forma de movilidad que se puede nombrar como desplazamientos o movilidad residencial hacia las afueras de la ciudad, y se hace una o algunas veces en una vida, nunca ocurre de manera continua. Aquí interesa referir a otra movilidad espacial: aquella que ocurre cotidianamente y de forma rutinaria, usualmente bajo el formato pendular, para atender cuestiones básicas, como acudir al lugar de trabajo o a un centro educativo. Sin lugar a duda, una y otra forma de movilidad espacial están relacionadas: al desplazar el lugar de residencia hacia las afueras de la ciudad, muy frecuentemente agrega un desplazamiento cotidiano mayor por trabajo o estudio al que se hacía antes del desplazamiento residencial.

Tanto las políticas territoriales como los estudios urbanos siempre han dedicado particular atención al tema de la movilidad espacial cotidiana. Al mismo tiempo, esta forma de movilidad espacial también ha sido constituida como un problema desde el sentido común. En buena medida, ello se ha debido a que el tiempo que los habitantes de las áreas metropolitanas, y

desplazamientos de urbanitas a zonas rurales o pequeñas localidades, suelen ser protagonizados por grupos sociales que se los identifica como “neorurales”, y muy frecuentemente generan cambios relevantes en las zonas rurales, por ejemplo, por la presión para introducir tecnología de comunicación en esos lugares, o bien, por el interés ampliado por reconstruir los orígenes del lugar y sacar a la luz identidades ancestrales. Otra expresión de esa tendencia de contraurbanización, que puede llevar la cultura urbana a los lugares no urbanos, se observa en el auge del turismo rural o las nuevas actividades laborales que surgen crecientemente en esas zonas rurales, como el trabajo en servicios turísticos o el *home office*.

particularmente de las periferias, utilizan cada día se ha ido acrecentando, aun cuando los medios de transporte se han diversificado y se han hecho más eficientes, y las infraestructuras de transporte se amplían constantemente.

Todo lo anterior pone en evidencia que la movilidad espacial cotidiana es un asunto relevante, tanto para quienes hacen los desplazamientos, como para quienes intervienen en la realidad, desde el diseño y la aplicación de políticas, y también para quienes producen conocimiento urbano especializado. Sin embargo, a pesar de ser un tema clave, las formas de abordarlo más frecuentemente han resultado notoriamente limitadas, tanto en los estudios urbanos más frecuentes como en el diseño de políticas territoriales. ¿En qué ha radicado la limitación? Parecería que esta limitación deriva de considerar la movilidad espacial exclusivamente en términos materiales, técnicos, económicos (costos) y de consumo de tiempo. Y, territorialmente, otra limitante ha sido pensar la movilidad en la ciudad desde la mirada aérea del mapa y reducir a los sujetos que viajan a la condición de simples usuarios. Esto ha llevado a ir demarcando subcampos de los estudios urbanos y también de la geografía humana dedicados al estudio del transporte.⁹ Por su parte, las políticas urbanas también han tenido un sesgo notoriamente técnico y económico que articuló muy bien con los estudios urbanos del transporte y las geografías del transporte. La movilidad espacial y el transporte son fenómenos emparentados, aunque no son sinónimos. La movilidad espacial es más amplia que el transporte, que se acota a lo técnico.

La inversión del punto de vista para estudiar la movilidad espacial cotidiana

Frente a lo anterior, estas páginas se dedican a revisar el tema de la movilidad espacial cotidiana en la ciudad de México, pero desde otras miradas alternativas. Más específicamente, se considera aquí que, con la movilidad espacial cotidiana, ha ocurrido algo semejante a lo que ha pasado con los estudios urbanos y territoriales en general. El sesgo ha sido la materialidad

⁹ Estudios Urbanos del Transporte y Geografía del Transporte.

y la perspectiva aérea o icariana.¹⁰ Por ello, esta propuesta de revisar la movilidad espacial cotidiana desde otra perspectiva es parte de lo que se denomina “invertir el punto de vista”. Esto significa, colocar en primer plano a los sujetos que se desplazan y después la materialidad.

La inversión del punto de vista de la movilidad espacial es una estrategia teórico-metodológica fundamental para los estudios urbanos, que implica pensar la movilidad espacial mediante las experiencias espaciales de sus habitantes. Esto permite transitar del espacio urbano visto a vuelo de pájaro (la morfología urbana, lo tangible, lo medible, el número de viajes diarios, los corredores de circulación y la relación costo/tiempo) al espacio circulatorio y la movilidad espacial vividas. Esta inversión del punto de vista también conlleva otra de carácter temporal: antes que pensar el tiempo medible de la movilidad espacial, se trata de considerar el tiempo vivido cotidianamente en los desplazamientos.¹¹ A estas dos inversiones del punto de vista se suma una tercera inversión de corte más metodológico, como es el tránsito del análisis de la movilidad espacial a partir de tiempo consumido, costos, rutas de desplazamiento, medios de transporte, horarios de los traslados, reduciendo a las personas a tipos de usuarios¹² -todo a través de datos agregados y la medición de variables- a analizar las narrativas de los sujetos sobre sus experiencias de los traslados que entrelazan lo fáctico con la subjetividad y la construcción del sentido.

Al invertir el punto de vista hacia los sujetos viajantes cotidianos, entonces el desafío se especifica en torno a cómo estudiarlos. Usualmente, los sujetos, en el contexto de los estudios urbano-regionales, han sido reducidos a datos agregados, cuya máxima expresión es el concepto de población y sus elementos diferenciadores son atributos llevados a la condición de

¹⁰ Tomamos la expresión “icariana” de Paul Claval (1999) en referencia al vuelo de Ícaro.

¹¹ Esto retoma indirectamente la perspectiva dardeliana, según la cual “Un mismo lugar es distinto para el nómada y para el sedentario” (Dardel, 1990: 46). De modo tal que, se habla del espacio vivido en términos de la realidad geográfica externa a la persona, la que se puede percibir (el espacio percibido de Di Méo, 1991), pero que es reconfigurada por los mundos interiores de las personas (memoria, ideas, creencias, imaginación, valores...).

¹² En estas perspectivas el usuario no es un sujeto con un sistema perceptual que lo conecta con el entorno, no posee memoria ni imaginación, ni cognición, ni mundos interiores. Es simplemente un ser que usa el medio de transporte casi como un robot, y por ello cualquier se asume que un usuario usa ese medio de transporte igual que lo hace otro.

variables. Esto implica reducir a los sujetos a un conjunto limitado de rasgos (variables), tales como la edad, sexo, nivel de estudios, estado civil, lugar de nacimiento ...¹³). En la perspectiva aquí planteada los sujetos viajeros cotidianos, lejos de ser reducidos a unas variables, son considerados en su condición situada espacio temporalmente y con sus mundos interiores. Esto también supone considerar el doble contenido de la expresión sujeto: los sujetos poseen la capacidad de agencia, de actuar. Y al mismo tiempo, tienen sujeciones a los mundos sociales de los que son parte. La expresión más evidente de esas sujeciones es el lenguaje que todos incorporamos porque siempre precede a la persona. Pero, a su vez, las lenguas están vivas porque al ser utilizadas en la vida social van siendo transformadas: el lenguaje nos condiciona, y también lo transformamos, lo modelamos. Esa solo es una sujeción, entre muchas otras.

Al mismo tiempo, la consideración de los sujetos situados espacio temporalmente nos lleva a abordar la dimensión espacial de la ciudad y de la movilidad espacial a través de la experiencia espacial. La experiencia espacial incluye de manera central al sujeto, pero en su relación existencial con el (o los) lugar (es) en los que se despliega su vida y con los otros que entran y salen de sus espacios de vida.

Para ello, aquí se concibe la experiencia espacial de movilizarse cotidianamente de manera multidimensional, siguiendo a Yi Fu Tuan (1977). Toda experiencia espacial se puede comprender como el resultado de la aprehensión del entorno a través de los sentidos, pero no se limita a lo sensorial. En particular, en toda experiencia espacial intervienen varias dimensiones, al menos son la sensación, la percepción, la concepción, la memoria, la imaginación, la emoción y el pensamiento del ser humano en cierto lugar. En toda experiencia espacial son importantes los sentidos porque es a través de ellos que se da la apropiación del espacio circundante, considerando que el entorno (o espacio circundante) inicia donde termina nuestro cuerpo.

¹³ La reducción de los sujetos a datos agregados (las conocidas variables de las poblaciones) está totalmente legitimado en las ciencias sociales de todo el mundo. Sin embargo, la formulación de un simple interrogante como puede ser: ¿Consideras que lo que tú eres se sintetiza en tu edad, género, estado civil, ocupación, nivel de estudios, lugar de nacimiento y lugar de residencia? La respuesta más frecuente es "no, soy mucho más que eso". Muy posiblemente, esa certeza de ser más que ese conjunto de variables se asocia con que todos tenemos biografías, con todo lo que ello significa.

Sin embargo, los sentidos no sólo son una dotación biológica del ser humano, son modelados en los contextos culturales de los que formamos parte. Por ello, la peculiar configuración sociocultural de la que se es parte lleva a ver algunos fenómenos y no otros, o bien, reconocer ciertos sonidos antes que otros. Por ello, se puede plantear que la experiencia espacial integra lo sensorial junto a lo pensado, lo recordado, lo imaginado y lo sentido: por ejemplo, se percibe visual y auditivamente algo, y al mismo tiempo se genera en el cuerpo una emoción, como puede ser el miedo, la alegría, u otras. La emoción es interna al cuerpo, resulta de procesos orgánicos, pero se desencadena por algo externo que acontece en el lugar, en el entorno vivido. Así, se desarrolla un proceso que puede denominarse encarnación de lo externo en el cuerpo (incluso en ocasiones se plantea la incrustación de lo externo en el cuerpo). En relación con este fenómeno, se ha planteado la existencia de geografías encarnadas para referir al proceso por el cual los lugares parecen ser parte de nuestro cuerpo. En ese proceso suelen participar la memoria espacial (pasado traído al presente) o la imaginación (futuro anticipado al presente).

Asimismo, es necesario destacar que las experiencias espaciales siempre son situacionales. En cada situación suelen enfatizarse más unos componentes que otros, sean los sensoriales, los emotivos, los cognitivos, los memorativos o los imaginarios. El carácter situacional le otorga a cada experiencia su especificidad, y parte de ella deriva de la demarcación en el espacio y el tiempo, del aquí y el ahora, que es propio de cada experiencia. Por ello, por ejemplo, la experiencia espacial de estar en cierto lugar del espacio público a mediodía no es igual que la experiencia de estar en ese mismo lugar a medianoche, o estar en ese mismo lugar solo o acompañado.

La movilidad espacial cotidiana en la ZMVM

Desde la perspectiva de la movilidad espacial cotidiana, cabe subrayar que el área metropolitana de la Ciudad de México se caracteriza por ser una metrópoli policéntrica. Esto significa que, si bien existe un centro histórico y también sede del poder político, en términos funcionales no hay un único centro de actividades, sino numerosos. Esta situación le da al patrón de

desplazamientos cotidianos una fisonomía peculiar: es algo así como numerosas redes superpuestas debido a que los lugares de origen de los desplazamientos son numerosos y muy dispersos (como en casi todas las metrópolis), pero los lugares de destino de los viajes, también son muy diversos. Esto marca una diferencia con ciudades monocéntricas, como son aquellas en las que los viajeros parten de diversos lugares de residencia, pero casi todos se dirigen hacia un único centro. Por este patrón de redes de desplazamientos diversas y superpuestas que caracterizan al área metropolitana de la ciudad de México es que casi todos los desplazamientos en transporte público son multimodales: con un medio de transporte se recorre un tramo, y luego se cambia de medio de transporte, y esto se puede repetir varias veces en un solo viaje residencia/trabajo. En breve, la ciudad policéntrica, para los sujetos viajeros en transporte público, induce a una movilidad espacial de tipo multimodal.

Así, desde la perspectiva de los sujetos viajeros, los desplazamientos cotidianos en transporte público dentro del área metropolitana de la Ciudad de México usualmente se caracterizan por ser prolongados en la duración, es decir, en el tiempo de desplazamiento. También son extensas las distancias recorridas y casi siempre son multimodales por el carácter policéntrico de la ciudad. Muchos de estos desplazamientos son de tipo pendular, pues suponen ir a un lugar (por ejemplo, el lugar de trabajo) y regresar al cabo de algunas horas al mismo punto de origen. Aunque también son frecuentes aquellos desplazamientos en los que el sujeto viajante se mueve hacia un primer lugar de destino y luego de un tiempo se mueve hacia un segundo lugar y, por último, regresa al lugar de origen. Este último tipo también refiere a patrones pendulares, aunque complejos. Sean desplazamientos pendulares simples o pendulares complejos, desde la perspectiva de la experiencia de los sujetos viajeros son tipos de viajes muy diferentes a aquellos que se hacen por única vez, porque estos últimos implican –experiencialmente– un estado de alerta más intenso, pues la persona no tiene el conocimiento previo. Aquí solo nos referimos a los de tipo pendular, que son los más frecuentes, y en los que los sujetos viajeros dan por hecho que conocen el recorrido por realizarlo cotidianamente.

De acuerdo con la EOD a Hogares de 2017, en un día estándar de la semana, viajan dentro de la ZMVM 16 millones de personas que residen en la

zmvm, el 49% son hombres y el 51% son mujeres. Esas personas realizan aproximadamente 34 millones de viajes diarios, de los cuales casi 22 millones de viajes utilizan algún medio de transporte, público o privado, y aproximadamente 11 millones son viajes cortos caminando. En automóvil particular se realizan algo más de 6 millones de viajes diarios.¹⁴ De todo ese conjunto de viajes, aproximadamente el 60% son por trabajo y casi el 30% por estudio.

De los viajes que son realizados utilizando algún medio de transporte (masivo o no masivo¹⁵), la EOD muestra que, a medida que aumenta el nivel de marginación urbana del distrito de residencia de los viajantes, el número de viajes de dos horas y más aumenta, es decir, los viajes son más largos. El medio de transporte más utilizado por los habitantes de distritos con alta marginación urbana es el colectivo/microbús, seguido por el STC Metro.

Según el Diagnóstico Técnico del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020-2024, para las personas con residencia y lugar de destino en la Ciudad de México, el tiempo medio que se utiliza en movilidad en un día estándar es de casi 90 minutos (ida y regreso). En tanto que aquellos que se desplazan entre la Ciudad de México y el área conurbada, el tiempo medio que se emplea son 180 minutos. Por tratarse de promedios, no se debe olvidar que estos datos desdibujan los casos extremos.

Los viajes por trabajo que duran dos horas o más, principalmente tienen origen en áreas periféricas de la zmvm, tales como Milpa Alta, San Lorenzo Xochitenco, Chicoloapan de Juárez, Geovillas de Ayotla-Unión Antorchista y Cahuacán. Los viajes por estudio que duran dos horas o más, también tienen origen principalmente en áreas periféricas, tales como: Milpa Alta, Cerro del Judío, Nativitas, Tulyehualco y Mixquic.

A los efectos de la integración de estos datos agregados con el conjunto del texto, cabe subrayar que su rol es ofrecer una vista panorámica del volumen de desplazamientos cotidianos que se realizan en la zmvm y, desde

¹⁴ Cabe subrayar que, en un desplazamiento -por ejemplo, hogar/trabajo- para esta encuesta (y para todas las de Origen Destino) cada tramo se considera un viaje. Los tramos corresponden a distintos medios de transporte. Este detalle no es menor para el análisis estadístico de estas encuestas, porque una parte muy importante de los desplazamientos cotidianos en la zmvm se realizan en dos y más tramos.

¹⁵ Para estas encuestas se considera masivo el STC Metro. Y el medio de transporte no masivo más utilizado son los microbuses.

la perspectiva de los sujetos, estos datos permiten visualizar el tiempo cotidiano empleado en los desplazamientos, así como la complejidad de estrategias que los sujetos deben emplear para encontrar los modos más adecuados en cada tramo. Dichas estrategias al menos ponen en juego el tiempo de traslado, el costo, la seguridad, la eficiencia y comodidad.

Por la complejidad que supone la movilidad espacial cotidiana en la ZMVM, se opta en esta ocasión por considerar a los sujetos como viajeros. En otras oportunidades se ha planteado que la situación de movilidad cotidiana es una forma de habitar los lugares, aun cuando el lugar sea parte de un medio de transporte. En este texto se reafirma la idea de habitar un medio de transporte, sin embargo, por la complejidad que implica la multimodalidad de los desplazamientos extensos en la ZMVM (los tramos), aquí se opta por considerarlos sujetos viajeros, que viene a ser un sujeto en condición de desplazamiento en un medio de transporte público y dentro del conjunto urbano en el cual reside.

El objetivo de este trabajo está orientado a comprender la movilidad espacial cotidiana a través de la experiencia espacial. Ahora bien, si los desplazamientos en sí mismos presentan una notable complejidad en un tejido urbano muy denso y diverso, hay que considerar que la heterogeneidad de los sujetos viajeros no es menor. En este sentido, el texto solo aborda unos pocos tipos de experiencias espaciales en situación de movilidad espacial, particularmente el caso de mujeres jóvenes que viajan solas ya sea por trabajo o estudio, entre el área conurbada oriental de la ZMVM y la Ciudad de México. En particular, se presentan dos tipos de experiencias espaciales que se pudieron reconstruir de “narrativas de vida espaciales” (Lindón, 2011) de mujeres de 20 a 40 años¹⁶ de sectores populares, que realizan desplazamientos cotidianos en transporte público masivo (STC Metro) y transporte no masivo (microbuses) en la Ciudad de México, y cuyos lugares de residencia están en el oriente del área metropolitana. Los desplazamientos tienen como destino el centro de la Ciudad de México, Iztacalco o Iztapalapa. Los lugares de origen se hallan en Chalco, Valle de Chalco, Ixtapaluca, La Paz, Chimalhuacán, Nezahualcóyotl, Chicoloapan y Mixquic. Estos iti-

¹⁶ También se realizaron entrevistas a mujeres de mediana edad con el mismo tipo de desplazamientos cotidianos, más sesgados a trabajo que a estudio. Sin embargo, en este texto sólo se analizan las narrativas de las mujeres jóvenes, que fueron una veintena.

nerarios oscilan entre los 18 y los 40 kilómetros para llegar al destino (es decir, del área conurbada a la ciudad de México), siendo los más frecuentes de 20 a 24 kilómetros.¹⁷ Al realizarse en transporte público, el recorrido requiere de transbordos de un medio de transporte a otro, que van marcando los diferentes tramos (uno, dos y tres) de un mismo viaje. Por ser desplazamientos por estudio y trabajo, los horarios no son flexibles y suelen coincidir con los de mayor afluencia de pasajeros. Se trata de mujeres jóvenes y adultas que tienen inserciones escolares y laborales formales, que las coloca mayormente en situación de viajeras que se desplazan mayormente solas en el transporte público por las restricciones horarias y por los particulares itinerarios de sus actividades.

La especificación etaria de las mujeres, el motivo del viaje y la selección exclusiva de desplazamientos pendulares responde al interés por conocer las experiencias espaciales cuando el viaje está subordinado a la meta de llegar a un destino preciso y en cierto horario. La exclusión de otros desplazamientos (los que se realizan por única o primera vez, los que se realizan por ocio y/o consumo, o los que se hacen en compañía de conocidos), no desconoce su relevancia, sino que responde a la búsqueda de especificidades de los otros viajes que, por otra parte, son los más frecuentes.

Las narrativas de vida espaciales¹⁸ se produjeron en un contexto de entrevistas abiertas realizadas en varios encuentros para cada caso, sin más direccionalidad que la de hablar de la propia vida en los medios de transporte. La espacialidad emergió espontáneamente como parte del desplazamiento relatado. En ese encuadre entrevistadas-entrevistadora, las mujeres se fueron sumergiendo en su memoria de los desplazamientos cotidianos para seleccionar situaciones vividas y ponerlas en palabras. Algunas narrativas se centraron en ciertas experiencias, y en otros casos la narración contrastaba experiencias vividas en distintas ocasiones.

Las NVE se transformaron en textos a través de la transcripción completa de los discursos y los textos fueron analizados bajo las dimensiones de la experiencia espacial. Así, los textos fueron dibujando respuestas a las preguntas de investigación a partir de los contenidos manifiestos y también de

¹⁷ Esto implica que el viaje completo de ida y regreso oscila entre 36 y 80 km diarios, siendo lo más frecuente un promedio de 40 a 48 kilómetros diarios.

¹⁸ De aquí en adelante NVE.

los latentes. Dichas respuestas fueron categorizadas a la luz de la perspectiva teórica seguida.

No se ha buscado conocer todas las formas que adopta la experiencia espacial del tipo de mujeres entrevistadas, sino visibilizar algunas expresiones. Existen otras formas de la experiencia espacial femenina en el transporte público a las cuáles no se ha accedido por el perfil de las mujeres y los viajes considerados, o por las condiciones interaccionales que se dieron en las entrevistas o por las interrogantes que orientaron el análisis. De igual manera, los tipos de experiencias espaciales hallados es posible que también se presenten entre mujeres de otras ciudades y otras condiciones, así como en recorridos diferentes. En suma, ni se han relevado todas las posibles configuraciones del desplazamiento femenino cotidiano en el transporte público para el perfil indicado, ni se asume que los hallazgos sean exclusivos de los casos y/o el perfil estudiado.

Singularidades de la experiencia espacial de la movilidad cotidiana

En las líneas previas se destacó que el concepto de experiencia espacial seguido es de tipo multidimensional y que incluye al menos siete dimensiones. Algunas de esas dimensiones son la sensación, la percepción y la concepción. Retomando ese abordaje, cabe destacar que, sobre todo, la percepción y la concepción de los lugares, junto con la memoria y el pensamiento, permiten que las personas desplieguen algún nivel de *conciencia espacial* en las diversas situaciones. La conciencia espacial es la capacidad cognitiva para reconocer dónde se está o, al menos, reconocer que se está en un lugar desconocido. La conciencia espacial tiñe de cierta forma la experiencia espacial. Esto es parte intrínseca del habitar cualquier lugar, no solo un medio de transporte. Una particularidad de la experiencia espacial de los desplazamientos es que cualquiera que sea el medio de transporte y el camino seguido, la persona siempre está físicamente en dos lugares al mismo tiempo, un lugar es dentro del medio de transporte y el otro lugar es la calle, colonia, zona por la que circula el medio de transporte. El primer lugar se mantiene, más o menos, en cambio el segundo va cambiando constantemente.

La conciencia espacial que resulta de la articulación de, por lo menos, la percepción, la concepción, el pensamiento y la memoria espacial en la experiencia espacial de la movilidad suele estar más o menos activa porque el acto de recorrer un trayecto en un medio de transporte impone el desafío de estar en distintos lugares, tener frente a sí diversas configuraciones espaciales y variadas otredades. Por ello, la conciencia espacial acompaña al movimiento en la ciudad (Seamon, 1979) y es lo que permite, junto con la orientación, que la “navegación urbana” (De Castro, 1997) funcione y que la persona llegue al destino. En los desplazamientos que se hacen por primera vez la conciencia espacial está muy activa: los procesos cognitivos activan el estado de alerta para registrar la mayor cantidad posible de información del recorrido, y compensar la incertidumbre espacial de realizarlo sin información experiencial previa. La ausencia de información espacial de un recorrido constituye lo que, fenomenológicamente, se puede denominar una “situación problema” para el sujeto viajante por no poseer hasta ese momento saberes empíricos de los lugares recorridos ni de sus secuencias o encadenamientos de lugares. En cambio, en los desplazamientos repetitivos, la conciencia espacial es menos constante, sin dejar de estar presente, por la ilusión del control de la incertidumbre espacial que generan los saberes espaciales sedimentados acerca del lugar por los desplazamientos realizados previamente a ese destino.

La conciencia espacial también se articula con los movimientos corporales espontáneos que forman parte de cada experiencia espacial, y que se presentan como rutinas encarnadas (Seamon, 1980) en las personas, es decir, aquellos movimientos que la persona hace con respecto al lugar en donde está o hacia dónde se dirige, como si actuara de manera automática o programada. Así, la conciencia espacial puede llevar al sujeto a revertir la dirección de su cuerpo al desplazarse cuando camina en el espacio público, o darle una nueva dirección, al reconocer que la que se tenía era equívoca o que en ella se presentó un obstáculo: por ejemplo, cuando la persona se desplaza en cierta dirección y de pronto el cuerpo genera un cambio de orientación que pareciera no resultar de un proceso de evaluación espacial consciente, sino de un movimiento corporal autónomo: no son movimientos corporales ajenos al pensamiento y la memoria, sino una expresión de la integración profunda entre la conciencia espacial y la corporeidad.

Las narrativas femeninas analizadas expresan un particular ritmo en la conciencia espacial: no es estable, en buena medida no lo es por la heterogeneidad del entorno; el registro consciente del entorno espacial (con diversidad de personas, situaciones, objetos e imágenes) adquiere un ritmo intermitente: en un instante domina el registro consciente del entorno y un instante después se deja de registrar el espacio circundante.

Las NVE analizadas muestran que existen instantes en los recorridos en transporte público en los que las mujeres dejan de notar el entorno espacial que las rodea y también a los otros que cohabitan de manera efímera ese limitado espacio de vida (la interioridad del medio de transporte). Simmel (1986), a inicios del siglo xx (en 1908), identificaba esta falta de atención al entorno espacial como característica de la vida metropolitana, y la denominó actitud *blasée*. En aquel planteamiento el énfasis radicaba en la indiferencia espacial como un mecanismo de defensa frente a la heterogeneidad desbordante de los estímulos del entorno en las grandes ciudades, sin analizar el carácter intermitente. La disminución de la atención espacial (Seamon, 1979, 1993; 2007), o desatención espacial, está muy asociada tanto a la heterogeneidad del entorno de la que hablaba Simmel, como también a la confianza espontánea en la “institucionalidad” del transporte, a pesar de las experiencias previas inciertas. Estas certezas tácitas contribuyen a que las mujeres entrevistadas se instalen en sus mundos interiores y se desconecten del espacio-tiempo en el cual se encuentran físicamente, pero ello ocurre solo por instantes. La desatención espacial se refuerza por el acceso a los múltiples dispositivos electrónicos que desplazan la atención hacia otros mundos y favorecen la desconexión con el entorno espacial inmediato. Por ello, la desatención espacial es una suerte de articulación entre la normalización de la cotidianidad, la huida hacia la interioridad, la saturación del entorno y, ocasionalmente, las conexiones lejanas por la digitalización de la vida urbana.

Los discursos analizados muestran que la desatención espacial no es total. Se interrumpe intermitentemente por diversas razones: los movimientos que reactivan instantáneamente el sentido de inseguridad y la desconfianza instalada, que no se originan en cada situación, sino que son parte del espíritu de una época que emerge situacionalmente. Esos movimientos son estímulos, señales, sonidos del entorno inmediato, también movimien-

tos corporales de los otros próximos o diversos fenómenos propios de la misma dinámica urbana, como el avance y detenerse propio del tránsito urbano. Todos ellos marcan el vaivén entre la desatención espacial en todas sus formas, y el estado de alerta que permite notar repentinamente dónde se está y qué está en juego en ese lugar y en cada instante, para regresar de inmediato a la desatención espacial. En esos instantes en los que ocurren movimientos se reinstala con intensidad la conciencia espacial, que fluye entre el repentino descubrimiento del espacio y el consecutivo distanciamiento del mismo para sumergirse en su propio mundo interior. Al respecto, una entrevistada remarcaba: “trato de estar atenta a cualquier movimiento anormal, pero si no ocurre nada fuera de lo normal por un rato, medio me duermo, sobre todo si me tocó asiento, o me vienen los pendientes del día y de la casa, pero con cualquier cosita rara que sienta ya estoy atenta, porque en el transporte puede pasar de todo” (Entrevistada núm. 1, residente de Valle de Chalco).

Los extensos desplazamientos cotidianos –en un recorrido diario pendular es frecuente que estas mujeres consuman cuatro, cinco y en ocasiones seis horas diarias- aunados al amplio espectro de actividades que colman su cotidianidad, genera una considerable fatiga cotidiana. La conjunción de ambas condiciones, más las propias del mundo doméstico de estas mujeres, dificulta la posibilidad de mantener la conciencia espacial de manera constante durante los recorridos completos, y el ensimismamiento/repliegue en los mundos interiores, y aletargamiento se presenta espontáneamente y de manera intermitente.

Por lo anterior, este tipo de mujeres que realizan cotidianamente los extensos recorridos espaciales en transporte público no traen consigo el registro espacial de los lugares atravesados (la exterioridad) como para que puedan apropiarse de esos territorios y de nuevos saberes espaciales. Por el contrario, se favorece el registro del espacio circulatorio de manera parcial, distante y a través de imágenes fragmentadas que las deja casi siempre en territorios desconocidos (*terrae incognitae*).

Otro aspecto de la experiencia espacial es la *orientación espacial*: es una capacidad cognitiva del ser humano que se presenta en la vida práctica como la habilidad para reconocer el entorno y organizar los movimientos en él. Opera en todo momento, aunque se evidencia más en los desplazamientos,

aun cuando sean cortos recorridos dentro de un recinto. La orientación espacial también se relaciona con las mismas dimensiones de la experiencia espacial que la conciencia espacial: la percepción, la concepción, el pensamiento y la memoria espacial. En todo caso, puede integrarse en la orientación otra dimensión, como es la sensación.

La orientación espacial se expresa a través de ciertos comportamientos espontáneos. Por ejemplo, los movimientos corporales que la persona ejecuta cuando se dispone a salir de un lugar y se dirige automáticamente hacia la puerta de salida. La orientación espacial también emerge en situaciones en las cuáles, estando en cierto lugar, se identifican elementos del entorno y su ubicación: por ejemplo, cuando en la interioridad del medio de transporte se reconoce de dónde procede un sonido externo (por percepción auditiva), o bien se identifica a qué distancia aproximada se ha generado ese sonido, o si el sonido procede de su izquierda o su derecha, de arriba o abajo. Todo ello es posible por la espontaneidad de la orientación espacial, que funciona de manera articulada con los sentidos y conecta a la persona con su espacio circundante.

Durante los desplazamientos cotidianos en transporte público realizados por las mujeres entrevistadas la orientación espacial se tensa entre el *indoor* del medio de transporte y el *outdoor* por el cual se atraviesa el espacio urbano.¹⁹ En la Ciudad de México, el *indoor* del transporte público frecuentemente presenta una densidad de ocupación muy alta. Esto limita la visibilidad hacia el exterior, las calles y las zonas que se recorren o, al menos, las fragmenta en imágenes captadas en instantes discontinuos. En ocasiones, se pierde totalmente la visibilidad exterior durante trayectos extensos, aunque lo más frecuente es que alternen invisibilidades y visibilidades parciales del *outdoor*.

Además de la invisibilidad parcial del *outdoor*, la alta densidad de ocupantes en el *indoor* del transporte público utilizado por estas mujeres instaura proximias no deseadas e inevitables junto con otredades anónimas, y muchas veces, amenazantes. Las NVE femeninas analizadas muestran que esta cercanía transgrede las distancias físicas culturalmente aceptadas con los de-

¹⁹ Las expresiones *indoor* y *outdoor* se pueden traducir como dentro y fuera de un recinto, pero se mantienen en inglés por el carácter de neologismo que han adquirido en el humanismo geográfico (Relph, 1976).

sconocidos, al quedar ubicados los otros cuerpos dentro del estrecho espacio kinestésico de las mujeres. La invasión indeseada del radio kinestésico del propio cuerpo no solo es rechazada e inevitable, sino que también activa el estado de alerta espacial porque se pone en juego el propio cuerpo por la transgresión de las convenciones sociales sobre las distancias entre desconocidos, el posible acoso y el factible despojo de pertenencias materiales.

Así, para estas mujeres, los contactos y acontecimientos no deseados constituyen lo que Bégout denomina “la experiencia de la extranjería” (2005:26-27): aquello que nos recuerda cada día que lo cotidiano es frágil, que está en constante movimiento vitalista, que incluye lo desconocido que inquieta y pone en tela de juicio las certezas básicas. Cuando la extranjería se articula con proximidades amenazantes al propio cuerpo, las narrativas femeninas en cuestión devienen una trama en torno al otro peligroso²⁰: transitan directamente del otro desconocido al otro peligroso. De acuerdo con esta perspectiva, los discursos de estas mujeres entretejen un sentido de desconfianza amplio que ha sido narrativizado y así hace inteligible la instauración cotidiana de la violencia y el miedo (Katz, 2007).²¹ Si bien ese sentido es una construcción social que circula entre los miembros de una comunidad (Gregory y Pred, 2006, p. 5), se hace singular en las experiencias en el transporte público vividas por estas mujeres por la conjunción con otras condiciones, como la de género, a veces la etaria e, incluso, el volumen corporal del otro. En suma, la experiencia espacial de la mujer en condición de movilidad cotidiana en el transporte público, por la vía de la orientación espacial, se tiñe de hostilidad.

En este contexto, el estar dentro del recinto del transporte público constituye una experiencia de interioridad -un *insideness*, según Relph (1976, pp. 49-55)- particular que incluye extranjerías y proxemias no deseadas, y un estado de alerta casi obligado. Es un habitar forzoso en un lugar móvil indeseado. Esta experiencia de interioridad es densa por la acumulación de

²⁰ Esto es parte de lo que Lozada (2004) denomina “el otro es el enemigo”.

²¹ La narrativización consiste en aplicar a los conocimientos de sentido común “un recurso literario que consiste en omitir la atribución de lo dicho, a una voz o un actor en particular. Al omitirse que lo dicho fue expresado por alguien en particular, aparece como algo dado más allá de una voz o de otra. Esta estrategia discursiva desdibuja que lo dicho no es algo dado, sino algo que fue dicho de esa forma por alguien en ciertas circunstancias” (Lindón, 2007:128).

múltiples aspectos involucrados y casi todos valorados negativamente: el sentido amplio de la otredad difusa y peligrosa, la desconfianza particularizada en el otro próximo, el sentido de acoso, el temor al despojo de pertenencias, el sentir la violación del espacio personal como un radio de protección, el encontrarse en la invisibilidad del exterior y, por lo tanto, no saber dónde se está, entre otros aspectos. Las palabras de la siguiente entrevistada son elocuentes: “algunas veces me paso del lugar al que voy, y todo porque todo el tiempo tratando de protegerme de todos los que están junto a mí, y no fijarme por dónde íbamos, cuando me doy cuenta que ya me había pasado. Me aterroriza tenerlos tan cerca, que ni me fijo por dónde voy, solo miro al que tengo más pegado. Otras veces me bajo antes de tiempo por salirme de ese lugar” (Entrevistada núm. 2, residente en Chimalhuacán). Una estrategia femenina emergente en estas experiencias es la de ingresar al transporte público provistas de pequeños objetos punzantes (alfileres) que son utilizados como escudo protector y como mecanismo para alejar a los otros cuando la proxemia es una amenaza manifiesta.

Este tipo de experiencia espacial densa de la interioridad del transporte público también se tensa de manera intermitente con el *outdoor*, que atrae la orientación espacial debido a diferentes circunstancias: una de ellas puede ser el cambio de paisaje exterior resultante del desplazamiento del medio de transporte, porque lo exterior se hace visible e invisible, según la variación en la densidad del interior del transporte. Otra motivación para orientarse hacia el *outdoor* es porque allí está el destino al que se quiere llegar y, por lo mismo, se busca el contacto visual con ese lugar. La orientación espacial también se tensa hacia el exterior porque, ante la interioridad indeseada y peligrosa, lo externo es representado como la amplitud espacial deseada y la liberación de la interioridad indeseada. Esto último suele manifestarse claramente en los discursos femeninos cuando se hace referencia al instante en el que se sale del medio de transporte, y ese instante se vive como una microexperiencia de liberación fugaz y efímera. En este aspecto, una entrevistada expresó: “lo mejor es cuando estoy bajando, liberarme de todos esos viejos que estaban casi sobre mí. A veces, es tanto lo que quiero salir de ese lugar, que me bajo antes y camino, aunque llegue tarde (Entrevistada núm. 3, residente de Chalco).

En esa tensión entre orientarse hacia el *indoor* y el *outdoor* que aparece y desaparece intermitentemente, domina el *indoor* porque las proxemias no deseadas y la extranjería del *indoor* amenazan al propio cuerpo e instalan el sentido de la desconfianza inmediata. La atención hacia el *outdoor* deviene secundaria, aunque el motivo del desplazamiento como destino (definido por la racionalidad del pensamiento, que es constitutiva de la experiencia espacial), está en el exterior y la fantasía de la liberación (que también es parte de la dimensión imaginaria de la experiencia espacial) también es exterior.

Cuando el desplazamiento se realiza en el sistema de transporte colectivo Metro, en la modalidad subterránea, la experiencia del *outsideness* (la exterioridad) de estas mujeres adquiere especificidades: la fragmentación de lo exterior no solo trae la sucesión de visibilidades e invisibilidades por los cuerpos de los otros que se anteponen al campo visual, como en el transporte automotor. Además, se fragmenta lo exterior en una sucesión de túneles y estaciones. La secuencia entre estos dos tipos de lugares conlleva un ritmo encarnado relativo a la distancia física entre las estaciones y la velocidad del transporte. La apropiación de ese ritmo lineal sustituye la orientación espacial, y así reconocen la llegada a cierto lugar por la sensibilidad corporal al tiempo transcurrido. El breve lapso de permanencia en una estación suele inducir una mínima orientación espacial por el reconocimiento del nombre de la estación, su mobiliario urbano o las calles indicadas. Aunque un instante después, el *outdoor* retoma la fisonomía de túneles sin rasgos propios, ni marcas territoriales que vuelven a interrumpir el registro *outdoor*.

Los túneles son representados como un espacio vacío, isotrópico e isomórfico, ya que no es vivido por los viajeros en este sistema, sean las mujeres del perfil en cuestión como los otros tipos de pasajeros. No es posible identificar un túnel de otro, ni marcarlos, ni identificarse con ellos, por ello no puede desarrollarse la apropiación espacial en ninguna de sus formas, ni con dominante material ni simbólica (Ripoll y Veschambre, 2006). No es posible habitarlos, ni saber dónde se está porque ese *outdoor* es inaccesible para quien viaja, excepto en acontecimientos excepcionales en los que se abren al pasajero, redefinido en transeúnte de los túneles, pero solo momentáneamente. Otro rasgo relevante es su oscuridad, que genera invisibilidad.

En síntesis, en esa sucesión de estaciones y túneles, la experiencia del viaje hacia el exterior es intermitente, no solo por la desatención espacial de lo exterior, también porque lo exterior intermitentemente se transforma en un espacio vacío.²² La orientación espacial dentro del conjunto de la trama urbana atravesada cotidianamente, de acuerdo con las narrativas femeninas analizadas, es mínima o nula: las mujeres entrevistadas internalizan el ritmo de los desplazamientos, no sólo del Metro sino también del transporte automotor, y tienden a reconocer estar en el lugar de destino, pero en condiciones de orientación espacial reducida a su mínima expresión, solo lo locacional. No llegan a reconocer los lugares atravesados, ni desarrollan cierta apropiación de los lugares por los que circulan. Ello se asocia con la centralidad de la orientación espacial hacia las interioridades hostiles, amenazantes, de acoso y despojo del medio de transporte, además de la alterancia con tiempos de desatención espacial, tanto del *outdoor* como del *indoor*, relacionados con la fatiga que supone el viaje.

Otro componente de la experiencia espacial de la movilidad en transporte público analizada son las prácticas, consideradas como **conjuntos de rutinas encarnadas**: las prácticas cotidianas (no solo las de los viajes) siempre se desarrollan a través de conjuntos de micro-haceres ordenados en secuencias y anclados espacialmente, y conforman la trayectoria espacio-temporal cotidiana de cada sujeto (Hägerstrand, 1978; Pred, 1981 y 1984). Estas micro-prácticas están encarnadas en el sujeto (Seamon, 1980): por su repetición se han incrustado en el cuerpo como disposiciones para realizar ciertos movimientos de maneras específicas. Esto es lo que Bourdieu denominó *hexis* corporales (2004). Los conjuntos organizados de movimientos corporizados no sólo permiten desarrollar ciertas prácticas, también es en este proceso que los cuerpos comunican una información concreta a los demás, y así adquieren corporeidad. Estas micro-prácticas encarnadas y rutinizadas se asocian con saberes prácticos.

Los conjuntos de rutinas corporales que integran toda experiencia espacial han sido denominados *body-ballet* por Seamon (1979) y también se

²² La concepción de los túneles como espacios vacíos, imposibles de acceder y de habitar no se aplica a los trabajadores del Metro, aun cuando sean mujeres, porque ellos acceden de diversas formas a esos túneles, pueden diferenciar unas áreas de otras y pueden poseer memoria espacial de acontecimientos vividos en ellos.

ha recurrido a la metáfora de las coreografías (Pred, 1977) para referir a esos conjuntos de movimientos corporales y gestos que se hacen, en este caso, al abordar y permanecer cierto tiempo en un medio de transporte público. Estos movimientos corporales son posibles porque llevan consigo saberes encarnados y destrezas que se han hecho hábitos corporizados.

Dichas coreografías –al igual que la conciencia y la orientación espacial– configuran la experiencia espacial de la movilidad en el transporte público, ya que no se realizan de la misma forma en todos los medios de transporte, ni en cualquier fragmento de tiempo o en toda situación. Conllevan el saber dónde se está y qué hacer. Las experiencias femeninas estudiadas durante los recorridos cotidianos muestran coreografías particulares, aquí denominadas de tipo constrictivo: las mujeres ingresan al transporte público y la rutina corporal suele iniciar con la colocación de los objetos más voluminosos que llevan consigo a modo de escudos protectores entre el propio cuerpo y los otros, luego buscan un lugar en la interioridad del transporte para el propio cuerpo y, a continuación, realizan *in situ* una serie de movimientos corporales a fin de conseguir la posición más confortable en un contexto esquivo a ello.

Tanto la búsqueda de un hueco para el propio cuerpo, como los movimientos de acomodo físico, son restrictivos: la estrategia es disminuir lo más posible el propio cuerpo por la falta de espacio físico en el medio de transporte público y, sobre todo, como estrategia para reducir la proxemia o buscar cierta diastemia. La refuncionalización de los objetos personales como escudos protectores es una ampliación material del propio cuerpo, o bien una extensión de la frontera del cuerpo femenino sin sensibilidad. Las narrativas femeninas analizadas destacan la diferencia entre sus rutinas corporales en este ámbito y las masculinas, que optan por los movimientos expansivos, utilizando el cuerpo para ocupar el mayor espacio físico posible, aun cuando la interioridad del medio de transporte sea escasa en extensión. Son ilustrativas las palabras de una de las entrevistadas: “yo me hago bolita, me hago más chiquitita de lo que soy para protegerme, y ellos muy cómodos se hacen más grandes” (Entrevistada núm. 4, residente de Ixtapaluca).

Estos comportamientos femeninos constrictivos expresan hábitos que están encarnados y rutinizados porque se repiten cotidianamente, se hacen parte de la motricidad del cuerpo en ciertos lugares. Estas coreografías con-

strictivas con las que las mujeres entrevistadas configuran el propio cuerpo en rincones estratégicos del interior del medio de transporte público es una recreación simbólica de un microespacio primario semejante a un rincón de la casa en su sentido primigenio de refugio, pero en un entorno público, hostil y amenazante. Son huecos que se van generando en el transporte público y en los que se alojan por instantes los cuerpos femeninos, buscando cierta protección. Sin embargo, la fatiga cotidiana, la huida a la interioridad y los espontáneos sistemas interaccionales tensan estas estrategias constrictivo-protectoras con la desatención espacial y así, intermitentemente, estos cuerpos femeninos ceden en protecciones y constricciones, haciéndose más vulnerables, e instantes después las retoman.

Estas rutinas corporales constrictivas dan forma a las experiencias espaciales de la movilidad cotidiana de las mujeres entrevistadas. Las rutinas se generan en los mundos interiores femeninos, pero en diálogo con la exterioridad hostil de los medios de transporte público. Así, se va dotando de sentido de forma negativa tanto al medio de transporte como a las otredades que lo habitan, y la experiencia espacial en sí misma deviene hostil para estas viajeras.

Algunas reflexiones finales

En las páginas previas se ha visto que la movilidad espacial cotidiana no se reduce a las condiciones técnicas y económicas. Quienes se desplazan cotidianamente no son simples usuarios. Son sujetos que experimentan esos desplazamientos de formas singulares, según los sujetos de los que se trate. No usan el medio de transporte público, habitan los medios de transporte y en ellos transcurre un fragmento del tiempo cotidiano que suele no ser menor o de unos instantes. Por ello, para los sujetos viajantes los medios de transporte devienen lugares, son vividos. Y en consecuencia, el tiempo del viaje constituye una experiencia espacial.

Toda experiencia espacial solo puede ser comprendida si se la considera de manera multidimensional. La experiencia de un desplazamiento no se reduce a un lapso medible, un costo o una distancia recorrida. En toda experiencia espacial intervienen los mundos interiores de los viajantes, sus

formas de aprehender los lugares. Así, se ha visto que la conciencia espacial femenina se pierde de manera intermitente durante la experiencia del viaje cotidiano y se activa bajo la forma de alerta ante las señales de peligro, sean visuales, auditivas, kinestésicas, proxémicas. La orientación espacial también configura la experiencia de la movilidad cotidiana femenina analizada, y –al igual que la conciencia espacial– opera intermitentemente, a veces por las condiciones materiales del medio de transporte, como en el caso del Metro en sus tramos subterráneos. Otras veces, la orientación espacial no es continua porque la densidad de ocupación del interior del medio de transporte crea invisibilidades respecto al entorno exterior. De esta forma, se encontró que la orientación espacial femenina estudiada termina por operar, sobre todo, con relación a la interioridad del medio de transporte –es decir, con relación al espacio más pequeño e inmediato– porque allí se presenta la amenaza, la hostilidad y la desconfianza hacia la otredad. En tanto que la orientación espacial hacia la exterioridad del medio de transporte, hacia las áreas de la ciudad atravesadas, es escasa y solo aparece en el último instante de cada tramo de la movilidad, con el sentido del logro de salir de un lugar hostil (el interior del medio de transporte).

De esta forma, la experiencia del desplazamiento cotidiano en transporte público para las mujeres sujeto de estudio, lejos de permitirles apropiarse de fragmentos del espacio público, de ejercer su derecho a la ciudad, muestra que estas experiencias espaciales están dominadas por la interioridad de los medios de transporte, porque en ellas se instaura la extranjería amenazante que las impulsa a desarrollar movimientos corporales constrictivos como mecanismo de protección. La ciudad atravesada cotidianamente permanece como territorio desconocido (*terrae incognitae*) para estas viajeras. Mientras tanto, las políticas urbanas sobre la movilidad espacial cotidiana asumen las mejoras técnicas y se fundan en la fantasía de las mejoras técnicas que avanzan en la integración de la metrópoli. Sin embargo, desde la experiencia espacial de la movilidad cotidiana, para algunos sujetos el área metropolitana interconectada por los diversos medios de transporte sigue siendo un territorio vacío, desconocido, una *terrae incognitae*, en donde solo se identifican y conocen pequeñas áreas, las micrópolis vividas (los lugares de origen y destino), y también devienen *terrae cognitae* las interio-

ridades de los medios de transporte, pero con la peculiaridad de que lo conocido es lo rechazado.

Referencias

- Bégout, B. (2005). *La découverte du quotidien*. Allia.
- Berry, B. (1976). Urbanization and Counter-urbanization in the United States. SAGE Publications.
- Bourdieu, P. (2004). *El baile de los solteros: La crisis de la sociedad campesina en el Bearne*. Anagrama.
- Claval, P. (1999). *La geografía cultural*. EUDEBA.
- Dardel, E. (1990). *L'homme et la terre : Nature de la réalité géographique* (primera edición 1952). Editions du CTHS.
- De Castro, C. (1997). *La geografía en la vida cotidiana*. Ediciones del Serbal.
- Di Méo, G. (1991). *L'Homme, la société, l'espace*. Anthropos.
- Gregory, D. y Pred, A. (2007). Introduction. En D. Gregory y A. Pred (eds.). *Violent Geographies: Fear, Terror and Political violence*. Routledge, pp. 1-6.
- Hägerstrand, T. (1978). Survival and arena: On the life-history of individuals in relation to their geographical environment. En T. Carlstein, D. Parkes y N. Thrift (eds.). *Times, spaces and places: Making sense of time*, volumen II: *Human activity and time geography*. John Wiley & Sons, pp.122-145.
- INEGI. (2018). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017*. INEGI.
- Islas Rivera, V. M., Hernández García, S., Lelis Zaragoza, M., Arroyo Osorno, J. A. y Ruvalcaba Martínez, J. I. (2012). *Caracterización de la movilidad (urbana e interurbana) y el transporte de pasajeros en México*. Instituto Mexicano del Transporte.
- Katz, C. (2007). Banal terrorism. En D. Gregory y A. Pred (eds.). *Violent Geographies: Fear, Terror and Political violence*. Routledge, pp. 349-362.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Península [1968, *Le droit à la ville*, París: Seuil].
- Lindón, A. (2020). Experiencias espaciales femeninas en los desplazamientos cotidianos. *Revista Mexicana de Sociología*, 82(1), pp. 37-63.
- Lindón, A. (2021). Liminal spaces and resistance in Mexico City: Towards an everyday global urbanism. En: M. Lancione y C. McFarlane (eds.). *Global Urbanism: Knowledge, Power and the City*. Routledge, pp. 156-166.
- Lewis, O. (1961). *Los hijos de Sánchez. Autobiografía de una familia mexicana*. FCE.
- Pred, A. (1977). The Choreography of Existence: Comments on Hägerstrand's Time-Geography and Its Usefulness. *Economic Geography*, 53(2), pp. 207-221.
- Pred, A. (1981). Social reproduction and the time-geography of everyday life. *Geografiska Annaler, Serie B, Human Geography*. 63(1), pp.5-22.

- Pred, A. (1984). Place as historically contingent process: Structuration and the time-geography of becoming places. *Annals of the Association of American Geographers*. 74(2), pp. 79-297.
- Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020-2024. (s/f). *Diagnóstico de movilidad*. Secretaría de Movilidad-Gobierno de la Ciudad de México.
- Relph, E. (1976). *Place and placelessness*. Pion.
- Seamon, D. (1979). *A Geography of the Lifeworld*. St. Martin's Press.
- Seamon, D. (1980). Body-Subject, Time-Space Routines, and Place-Ballets. En: A. Buttimer y D. Seamon (eds.). *The Human Experience of Space and Place*. Croom Helm, pp. 148-165.
- Seamon, D. (2007). Interconnections, Relationships, and Environmental Wholes: A Phenomenological Ecology of Natural and Built Worlds. En D. Abram y M. Geib (eds). *Phenomenology and Ecology*. Duquesne University Press, pp. 53-86.
- Simmel, G. (1986). Las grandes urbes y la vida del espíritu. *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. Editorial Península, pp. 247-262.
- Tuan, Y.-F. (1977). *Space and Place: The perspective of experience*. University of Minnesota.

