

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

Nada humano me es ajeno

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN COMUNICACIÓN Y CULTURA

El desafío en el espacio vial entre transeúntes y automovilistas de la Ciudad de México

TESIS QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN COMUNICACIÓN Y CULTURA

PRESENTA

Marco Antonio Villalvazo Sánchez

Director de Tesis

Mtro. Juan Carlos López Martínez

Ciudad de México, septiembre de 2023.

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS ©

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

Agradecimientos

A mi madre Raquel Sánchez Díaz, por siempre creer en mí, porque siempre me apoyaste en lo que he decidido para mi vida, por darme todo lo que estuvo en tus posibilidades para salir adelante, por enseñarme a nunca darme por vencido, aun cuando existan caminos difíciles que recorrer, por ayudarme en los momentos más difíciles de mi vida y enseñarme a perseverar, a superar con fortaleza todos los obstáculos con constancia y honestidad, sin importar lo difíciles que pudieran ser. Gracias por todo y por siempre mamá, te amo.

A mi padre Alejandro Villalvazo Robles, porque siempre me apoyaste con todo lo que ha estado en tus manos para sostener mis estudios, por brindarme tu comprensión, por tu paciencia en las decisiones que he tomado en mi vida, y por creer que soy una persona tenaz, que es capaz de lograr lo que se propone, por siempre ser el mejor consejero para mí. También te amo padre.

A Fátima Segura, porque jamás dudaste de mí, por ser mi cómplice, mi amiga y una gran compañera de vida, por apoyarme siempre que lo he necesitado en esos momentos importantes, por hacer que exista alegría y felicidad en cada uno de mis días contigo. "Saran-jé Flakis".

Estoy enormemente agradecido con mi valiosa casa de estudios, la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM), por haberme dado la oportunidad aceptándome como estudiante, capacitándome en mi carrera universitaria como profesionista en Comunicación y Cultura.

Al Dr. Juan Carlos López Martínez, por haberme apoyado como mi director de tesis, por su enorme paciencia, constancia y su respetuosa forma de ser, por todos esos buenos consejos que me dio para desarrollar mi trabajo, por todos esos buenos momentos entre chascarrillos y risas, que en definitiva hicieron mucho más alegre y ameno este proceso.

A la Dra. Araceli Pérez Mendoza, por apoyarme como lectora de este trabajo de investigación, por todos sus consejos profesionales, por enseñarme que la comunicación no solo se limita a los medios masivos de difusión, sino que la comunicación tiene que ver con un mundo mucho más complejo e interesante para la vida de los seres humanos.

A la Dra. María Macías Herrera, por apoyarme con la lectura de mi trabajo, por aconsejarme sobre reforzamientos importantes y necesarios para mi trabajo recepcional, sin duda un proceso significativo para el mejoramiento en la calidad de mi investigación.

A la Mtra. Mariana Rodríguez Cruz, por haberme apoyado como lectora de la investigación, por su paciencia, por sus consejos y por su excelente agudeza en las observaciones y puntualizaciones de mi investigación.

A Raquel Díaz García, por ser una segunda madre para mí, por ser la abuelita más linda y amorosa que cualquier persona pudiera desear, por enseñarme a ser un hombre educado, trabajador y honesto, por siempre tener una hermosa actitud para todos nosotros. Te amo "Abueita Gaquel".

En memoria de mi segundo padre y abuelito, Jesús Sánchez Marín, por haberme enseñado a trabajar como se debe y haberme dado el ejemplo del hombre más trabajador, más fuerte, más valiente y responsable que conozco, por enseñarme a respetar a los demás, por habernos cuidado y protegido a mis herman@s, a mi mamá, a mi abuelita, y a mí; con tanto amor y dedicación. Me siento orgulloso de que me hallas cuidado como a un hijo más y porque siempre tuviste una linda sonrisa para todo aquel que se acercaba a ti, a pesar de las adversidades. Te amo abuelito Jesús.

ÍNDICE

Introducción	1
Capítulo I. Construcción del objeto de estudio	3
1.1. Preguntas de investigación	4
1.2. . Pregunta general	5
1.3. Preguntas particulares	5
2. Objetivo general	6
2.1. Objetivos particulares	7
3. Justificación	8
3.1. Justificación académica	10
3.2. Justificación social	10
3.3. Justificación personal	11
Capítulo II. Marco contextual.	13
Capítulo III. Apartado metodológico	16
Capítulo IV. Marco teórico	31
4.1. Categorías y conceptos	32
4.2. Teoría de sistemas	32
4.3. La circularidad de un mensaje	38
4.4. El lenguaje del cuerpo	40
4.5. Interaccionismo simbólico	41
4.6. Los modelos psicosociológicos de la comunicación	53
4.7. La territorialidad y sus desafíos en los espacios públicos y privados ...	57
4.8. Un acercamiento a la cultura de la vialidad en la ciudadanía mexicana	69

4.9. Relaciones de poder (conflicto) en lo abstracto	74
4.10. Memoria colectiva	79
Capítulo V. Descripción de las observaciones.	82
5.1. 1ra. Observación en secundaria diurna N.º 195	85
5.1.2 Categoría Espacio, subcategoría Transeúntes	85
5.1.3 Categoría Espacio, subcategoría Automovilistas	88
5.1.4 Categoría Espacio, subcategoría Público	96
5.1.5 Categoría Espacio, subcategoría Privado	96
5.1.6 Categoría Tiempo, subcategoría Inmediato	98
5.1.7 Categoría Tiempo, subcategoría Permanente	99
5.1.8 Categoría Tiempo, subcategoría Permanente	100
5.1.9 Categoría Interacción, subcategoría Automovilistas	101
5.1.10 Categoría Interacción, subcategoría Transeúntes y Automovilistas	101
5.2. Segunda observación en la secundaria diurna N.º 195	103
5.2.1 Categoría Interacción, subcategoría Transeúntes y Automovilistas.	103
5.3. Primera observación en el cruce de la Calzada Picacho Ajusco/Tizimín	104
5.3.1 Categoría Espacio, subcategoría Transeúntes	104
5.3.2 Categoría Espacio, subcategoría Automovilistas	106
5.3.3 Categoría Tiempo, subcategoría Permanente	109
5.3.4 Categoría Interacción, subcategoría Transeúntes	111
5.3.5 Categoría Interacción, subcategoría Automovilistas	112
5.3.6 categoría Interacción, subcategoría transeúntes Automovilistas	113

5.4. Segunda observación en el cruce de la Calzada Picacho Ajusco/ Tizimín	115
5.4.1 Categoría Espacio, subcategoría Transeúntes	115
5.4.2 Categoría Tiempo, subcategoría Intermedio	116
5.4.3 Categoría Tiempo, subcategoría Instituido	116
5.4.4 Categoría Interacción, subcategoría Transeúntes	117
5.5 Primera observación del Tianguis en Yucalpetén/Tenosique, Col. H de Padierna	117
5.5.1 Categoría Espacio, subcategoría Transeúntes	117
5.5.2 Categoría Espacio, subcategoría Automovilistas	120
5.6. Segunda observación del Tianguis Hopelchén/Tenosique, Col. H de Padierna	123
5.6.1 Categoría Espacio, subcategoría Transeúntes	123
5.6.2 Categoría Tiempo, subcategoría Público	124
5.6.3 Categoría Espacio, subcategoría Privado	125
5.7. Primera observación de la Zona comercial, Intersecciones Picacho/Homún y Picacho Tenosique	126
5.7.1 Categoría Espacio, subcategoría Automovilistas	126
5.8 Segunda observación de la Zona comercial, Intersecciones Picacho/Homún y Picacho Tenosique	128
5.8.1 Categoría Espacio, subcategoría Transeúntes	128
5.8.2 Categoría Espacio, subcategoría Automovilistas	130
Capítulo VI. Análisis y conclusiones.	133
Bibliografía.	164
Anexos.	168

Introducción.

En la Ciudad de México existen normas que nos rigen, organizando a la ciudadanía categóricamente, asignándoles un nombre a los diferentes grupos de personas que nos movilizamos por la ciudad. Las vías de comunicación utilizadas para transportarnos y la forma en que se realizan, se encuentran en diversos grupos de individuos, cuyas obligaciones son cumplidas con ciertas normas establecidas por el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y la Ley de Cultura Cívica de la ciudad. Estas características son fundamentales para distinguir estas variantes.

La organización jerárquica establecida, tanto en relevancia como en preferencia, se compone del grupo de los Transeúntes, los cuales se distinguen por su agrupación de individuos que ostentan capacidades diversas, tales como adultos mayores, mujeres embarazadas, niños. Por su parte, se distinguen por su capacidad para caminar a pie, así como por su puesto, los individuos que transitan en vehículos no motorizados, tales como patines, patinetas, bicicletas y bicicletas.

Asimismo, se consideran algunas especies animales que aún se pueden observar por las calles de la ciudad, principalmente en zonas marginadas, en las que aún se encuentran vinculadas con esta, tales como las rancherías, las granjas, los territorios de siembra y cosecha. Estas áreas son frecuentes para identificar animales con los que aún compartimos territorialmente algunos espacios de la ciudad, tales como los perros, los gatos, y otros animales.

En segundo lugar, se encuentra el grupo de los automovilistas, destacando a este grupo como uno de los objetos de estudio de la investigación, delimitando a este grupo como los actores sociales que solo utilizan automóviles de diversos usos y dimensiones. También disponemos de conductores de vehículos motorizados, como los *Scooters* (patines del diablo eléctricos), moto bicicletas, motonetas, motocicletas automóviles de diferentes tamaños, tractores, y vehículos industriales y de construcción.

En esta investigación nos enfocaremos principalmente en las interacciones sociales que tanto transeúntes como automovilistas tienen en diferentes escenarios, en donde se integra la premisa de que la violencia, la falta de información, las malas

prácticas sociales y los patrones de comportamiento hacen que llevar a cabo una correcta movilidad por las vías de comunicación sea complicado, conflictivo y desafiante.

El Reglamento de Tránsito, así como la Ley de Cultura Cívica, forman parte de las normas básicas de convivencia para la ciudadanía; son sistemas de reglas que deben cumplirse para conformar la cordialidad y la sana convivencia con lo concerniente a la cultura vial.

La premisa primordial de la presente investigación radica en que las personas residentes de la ciudad no cumplen con las normas establecidas, lo que resulta desafiante convivir con los demás, transportarse debido a todas las intrusiones y obtrusiones, tal como se explicará posteriormente en la investigación. Estas acciones provocan la invasión de los transeúntes en los espacios públicos preestablecidos a los automóviles.

Si hablamos de vías de comunicación, tenemos un sistema de comunicación que se basa en aspectos psicosociales de la comunicación. Esto nos ayuda a entender cómo las personas se relacionan con otras personas en cuatro diferentes contextos en los que se realizaron investigaciones.

Finalmente, los traslados a la capital de México son difíciles debido a factores que influyen directamente en el comportamiento de uno con otros al interactuar en el tianguis, la secundaria, la zona comercial y el cruce. Existe una ruptura de las normas básicas de convivencia por la privatización de espacios mediante mostrencos, y la prohibición de utilizarlos.

La corrupción de algunos ciudadanos, la ritualización de malas prácticas sociales con conflicto de interés, las interacciones violentas entre transeúntes y automovilistas, la controversia del poder y la economía como la constante primordial en los fenómenos estudiados, hacen que el desafío en el espacio vial sea un tema extenso que representa un acercamiento a la cultura.

Capítulo I.

Construcción de objeto de estudio.

En mi trayectoria como habitante de la Ciudad de México, he observado un aumento en la población, lo que a su vez ha aumentado la cantidad y la variedad de automóviles en la construcción, ampliación y reducción de avenidas, calles y calzadas; por ejemplo: el segundo piso del periférico, la ampliación de Río Churubusco, la ampliación infraestructural de la Calzada Picacho Ajusco.

Mi gusto por los automóviles y el descontento que experimento por las malas prácticas de cultura vial, como la falta de respeto a las normas de convivencia establecidas por el "Reglamento de Tránsito" y la "Ley de Cultura Cívica", como el deber ser de nuestro comportamiento en la ciudad, la cantidad de accidentes de tránsito, atropellamientos, heridos, y en ocasiones, hasta desacuerdo.

Parece que los ciudadanos de México, en general, estamos habituados a la carencia de valores y de justicia civil. Esas, y otras experiencias que he experimentado al trasladarme de un lugar a otro en la ciudad, son factores que me llevaron a tomar la decisión de enfrentarme a una investigación como esta.

Creo que las malas prácticas podrían reducirse significativamente si se tuviera más conciencia y responsabilidad social, si los transeúntes y automovilistas respetaran más las normas de convivencia establecidas por ley, habría una cultura vial mucho más sana, segura y llevadera, para los que habitamos en la zona metropolitana del Ajusco medio y en la Ciudad de México.

Creo que hay problemas sociales entre personas que usan espacios públicos antes que los demás, o porque hay personas que usan espacios públicos para beneficio propio.

Alguna vez escuché al conductor de un camión, que contaba con un seguro de cobertura amplia, trasladaba los productos de sus clientes, y decía: "sale más barato si atropellas a alguien y lo rematas para que se muera, que pagarle de por vida si queda vivo con lesiones, para las aseguradoras es más conveniente indemnizar un solo monto en gastos funerarios, y tú como conductor te proteges de no caer en la cárcel".

Cuando escuché eso, me pareció extraño y terrible ver que la vida de una persona es menos valiosa para las aseguradoras que el dinero que gastarían para recuperar y mantener las lesiones. No obstante, en México se encuentra un conocimiento común entre los conductores de vehículos y los transportadores de carga, lo cual podría resultar una práctica habitual llevada a cabo por ellos.

Es en ese momento cuando comencé a rescatar algunos cuestionamientos, como el de, ¿por qué, a pesar de que los peatones están desprotegidos en las vialidades, pueden tener un accidente con un automóvil y, aun así, arriesgan su vida cruzando de un lado a otro, corriendo para ganarle el paso a los automóviles, incluso cuando el semáforo se encendió en verde?

Las actividades sociales y otras prácticas sociales me impulsaron a realizar una investigación con el fin de comprender los desafíos que se presentan y se presentan a través de la movilización por las vías públicas, y que se encuentran evidenciados por diversas situaciones que se presentan a lo largo del presente dispositivo de investigación.

1.1 Preguntas de investigación.

Como habitante de la Ciudad de México, he presenciado algunas situaciones en las que me he sentido vulnerable cuando viajo de un punto a otro en el transporte público. Mi sentido común me dice que algo no está del todo bien en cuanto a las prácticas sociales que los mexicanos llevamos a cabo en nuestro día a día al trasladarnos. Un ejemplo de ello, es cuando los choferes de los microbuses, llenan los camiones a más de la capacidad permitida por la ficha técnica del camión, al grado de que van con las puertas abiertas y con personas que, paradas en los escalones, cuelgan sosteniéndose de donde pueden con tal de ser transportados, ya sea por la prisa de llegar a sus respectivos destinos. Se trata de prácticas sociales que resultan tan peligrosas, o más; que el espectacular acto de los trapecistas de un circo.

La situación es tan habitual en las prácticas cotidianas de los mexicanos, es tan habitual que los propios policías de tránsito ni siquiera lo toman en cuenta, aunque eso requiera una fuerte multa a los choferes por avanzar de esa manera y poner en peligro la vida de los que cuelgan del vehículo. Se supone que los camiones de pasajeros no pueden exceder.

CAPÍTULO V DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO DE PASAJEROS

V. Otorgar el tiempo suficiente a los pasajeros para abordar o descender del vehículo; en caso de personas con discapacidad o con movilidad limitada, deben dar el tiempo necesario para que éstas se instalen en el interior del vehículo o en la acera;

Los conductores que infrinjan la presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 10, 15 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y tres puntos a la licencia para conducir.

Con lo expuesto previamente, se presenta un ejemplo de una de las circunstancias cotidianas que se observan en la urbe en la que resido. Me gustaría iniciar mi investigación con las premisas que conformarán el objetivo de explicar el "Desafío en el espacio vial entre transeúntes y automovilistas de la Ciudad de México".

1.2 Pregunta general.

Asimismo, se planteará la cuestión general de la investigación; ¿Cuáles y cómo son las interacciones sociales entre transeúntes y automovilistas en algunos lugares de la colonia Héroes de Padierna en Alcaldía Tlalpan, a pesar de que existan normas de convivencia previamente establecidas en la "Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México" y el "Reglamento?"

1.3 Preguntas particulares.

¿Cómo se generan las jerarquías en la interacción social entre transeúntes y automovilistas de la Alcaldía Tlalpan en relación con las normas de convivencia establecidas en el Reglamento de Tránsito y Ley de Cultura Cívica en la Ciudad de México?

¿Cuáles y cómo son los diversos usos de los espacios públicos, que tanto transeúntes como automovilistas involucrados en las interacciones, les proporcionan a estos?

¿Cuál es la estructura de las relaciones tanto simétricas como asimétricas, complementarias y jerárquicas que pueden establecerse en las interacciones entre transeúntes y automovilistas, las cuales presentan un desafío de movilidad para los involucrados?

¿Cuáles son las técnicas de comunicación y comunicación empleadas en las interacciones sociales entre transeúntes y automovilistas, las cuales podrían propiciar una convivencia desafiante e irrespetuosa entre estos, según las regulaciones establecidas en el Reglamento de Tránsito y Cultura Cívica?

¿Cuáles son las posibles causas de una riña simbólica y física que interrumpen la comunicación asertiva entre interactuantes, así como de los usos de privatización hacia los espacios públicos, los cuales representan una violación a los reglamentos de Tránsito y Cultura Cívica?

2. Objetivo general.

Para mí, es fundamental examinar y analizar las relaciones sociales en las intersecciones del tianguis, donde vehículos de transporte público y privado, transitan por el lugar, ya sea de paso o para ir de compras al mercado. Me gustaría observar los comportamientos entre los interactuantes cuando se privatizan las calles al colocar el tianguis.

En el cruce de la calzada Picacho Ajusco y Tizimín, hay comerciantes que instalaron sus puestos de lámina que invaden y dificultan la movilidad de los transeúntes que utilizan la banqueta. Asimismo, muchos transeúntes no ocupan el puente peatonal para cruzar de un lado al otro, prefiriendo hacerlo por la calzada, aunque tampoco lo hacen por las líneas de cebra.

Existen espacios públicos en la banqueta que la tienda Elektra privatiza para que sea su estacionamiento; los franeleros permanecen "cuidando" de los automóviles de los clientes de la tienda o de las personas que acuden al Banco Azteca que se encuentra en el interior de la tienda.

La ruta que conduce a Picacho/Homún a Picacho/Tenosique, tiene una modificación en la banqueta que también la convierte en el lugar de aparcamiento de los clientes que acuden a los diversos comercios que se encuentran en esa acera, dejando así un espacio muy reducido para que los transeúntes caminen sobre la banqueta.

Elegiré estos lugares debido a mi conocimiento de que son áreas donde se pueden obtener la información suficiente para sustentar lo que el tema me demanda. Esto es un tema complejo y vasto que podría ser analizado con el respaldo de las teorías seleccionadas para una mejor comprensión de los hechos, tratando de comprender y explicar por qué, en la vía pública, las convivencias pueden dar como resultado agresiones verbales, simbólicas, incluyendo accidentes y riñas, entre otros.

2.1 Objetivos particulares.

En primer lugar, el propósito primordial es fomentar y comprender, mediante las observaciones efectuadas, la jerarquización en la interacción estipulada entre transeúntes y automovilistas. En primer lugar, se observa la inclinación de la balanza en función de la situación, examinando lo que debería ser de la interacción, comparando con lo que ocurre en realidad, considerando las normas establecidas por el "Reglamento de Tránsito" y "Ley de Cultura Cívica" en el ámbito de la comunicación.

El objetivo es ver cómo los transeúntes y automovilistas usan espacios públicos para ganar dinero. Esto se debe a que, según las normas de convivencia establecidas por el "Reglamento de Tránsito" y "Ley de Cultura Cívica", son prácticas prohibidas y pueden ser sancionadas.

El tercer objetivo particular es analizar y evaluar cómo son las relaciones sociales entre los Transeúntes y automovilistas, que reflejan una simetría o asimetría, lo que supone un desafío en cuanto a la movilidad en relación con las normas de convivencia establecidas, así como los niveles de comunicación con los que se llevan a dichas relaciones.

Cuarto objetivo particular es analizar los tipos de lenguaje y comunicación que se utilizan en las interacciones sociales dadas entre los interactuantes en relación con las normas establecidas, las cuales tienen como consecuencia una relación entrópica que normaliza el irrespeto mutuo en dichas relaciones, así como lo establecido en las leyes de tránsito, como de cultura cívica.

Por quinto y último objetivo particular, es el de evaluar y analizar las posibles causas que podrían demostrar una riña, tanto física como simbólica, y hasta física, que hacen que la cultura, la convivencia y la comunicación vial se transgredan por los interactuantes de los diferentes espacios a analizar.

3. *Justificación.*

Me gustaría aclarar el tema, argumentando que, como poblador de esta enorme, feroz, ágil y a la vez agresiva ciudad, quiero apostar por un mejor orden mediante un mayor respeto hacia las normas establecidas por el Reglamento de Tránsito y la Ley de cultura Cívica; apostar por la salud vial. La relevancia de estos acontecimientos es crucial, por lo que me encuentro interesado en el asunto del "Desafío vial entre los transeúntes y los automovilistas de la Ciudad de México".

Un interés primordial radica en la posibilidad de que esta investigación sea destinada a individuos que les resulte beneficioso para sus investigaciones, y que pudiera brindar asistencia en temas similares. Es de gran utilidad para aquellos individuos que tengan conocimiento acerca de situaciones de interacción y las vialidades al momento de movilizarlos.

La movilidad es una forma de transporte que permite transportar millones de personas a millones de destinos en la ciudad. Esto es un reto para la organización, para la infraestructura, para la sobrepoblación. Por mencionar algunos. Estos hechos hacen un entramado complejo de interacciones que pudieran volverse conflictivas. Por ello, quiero entender la movilidad al que nos afecta.

Es de mi interés que mi investigación sea de gran ayuda para sensibilizar a las autoridades acerca de la necesidad de establecer un curso especializado en la cultura vial, enfocado en el respeto de las normas y, especialmente, la prevención de accidentes. Esto implica la reducción significativa de los riesgos cuando nos

trasladamos por las calles. Es necesario otorgar prioridad a la movilidad con el propósito de preservar el respeto por la vida de todos aquellos que transitan las calles.

Me gustaría fomentar la cultura cívica, enfatizando la concienciación desde edades tempranas acerca del derecho a una movilidad segura, libre y respetada. Así mismo, a fin de adquirir conocimiento acerca de las consecuencias que pueden surgir de la falta de aplicación de las normas establecidas por la legislación, resulta crucial lograr que las personas se encuentren más capacitadas para ejercer y aplicar las leyes de manera más eficaz, imparcial e incorruptible.

Es de suma importancia para mí abordar y comprender el asunto en relación con situaciones que generan disgustos, debido a la falta de respeto de los automovilistas hacia los demás conductores y transeúntes, hecho que los coloca en el sector más vulnerable que aquellos que se transportan en sus vehículos. Los transeúntes no disponen de un chasis que los proteja, al igual que a una persona que está dentro de un vehículo.

Con el objetivo de contribuir a la conciencia social, quiero colaborar para ver a las siguientes generaciones en una ciudad en la que su población tuviera una educación vial similar a la de Alemania, Japón, Suiza, Canadá. Es posible que sea una visión romántica, incluso utópica, diría yo; el poder ver a la Ciudad de México, en un nivel tan avanzado en el tema de movilidad y cultura vial, similar al de Singapur.

En mi residencia en la Ciudad de México, he experimentado diversas situaciones en las que he experimentado interacciones incómodas e incluso amenazantes a mi integridad física. Como conductor, he experimentado cierta violencia tanto con otros automovilistas, como con otros transeúntes, motociclistas y personas que ponen botes y piedras sobre la calzada, casi al ras de la banqueta.

Este tema concerniente a la cultura vial de la Ciudad de México me resulta relevante, ya que considero que debe ser señalado en relación con el comportamiento de los individuos que utilizan las vialidades al transportarnos. Es esencial examinar los factores que impulsan a las personas a ser hostiles, agresivas y poco empáticas con aquellos que interactuamos.

En última instancia, una característica que me suscita gran interés es la observación de que, en mi nación, "cualquier individuo puede ejecutar, aunque no posea los conocimientos fundamentales, teóricos y periciales, con el fin de obtener una licencia de manejo". Esto se aplica a todo tipo de conductores, no existen instituciones y filtros efectivos, incorruptibles y, sobre todo, imparciales al emitir las licencias de conducir. La finalidad de la intención es proporcionar información y buscar la equidad en la movilidad, mediante la presencia de una población informada y consciente.

3.1 Justificación académica.

Al adquirir conocimiento de ciertas circunstancias de movilidad que tuve en algún momento, tales como atropellamientos a individuos, ciclistas, motociclistas, a conductores que se pasaran el alto, la falta de atención de las autoridades o patrullas que avanzan en sentido contrario sin haber tenido una emergencia y saltando el semáforo en rojo, entre otras circunstancias, me hizo comprender que todos somos vulnerables a todas estas situaciones.

El interés académico se basa en la necesidad de comprender las interacciones sociales entre los transeúntes y automovilistas en la ciudad, acerca de la existencia de un espacio compartido entre todos, y si es de todos, por qué no todos poseemos los mismos privilegios que otros. Asimismo, es importante destacar la jerarquía que se encuentra en los interactuantes de la ciudad que nos transportamos a diario.

3.2 Justificación social.

El interés social que tengo en cuanto al tema es poder darle un sentido más significativo, ya que en México cualquiera puede manejar sin siquiera haber pasado por un examen de certificación de una institución. Poder otorgar una mayor relevancia social al tema de la movilidad, no solo como una campaña política para ganar votos, sino que se implementen sanciones más severas y rígidas aplicables a todas personas que violen las normas, incluyendo a los funcionarios públicos.

Es factible que los franeleros te asalten con una tarifa, ya que ubicas tu vehículo en la vía pública, a pesar de que, si no les otorgas dinero, puedan causar cualquier daño a tu vehículo.

Socialmente, creo que sería importante sensibilizar a la población de que la calle es de todos, pero que tenemos derechos y obligaciones que debemos cumplir para poder usar las vialidades y calles en general. La cultura vial en esta ciudad es incorrecta, irrespetuosa e irresponsable.

Me gustaría ayudar a la sociedad a mejorar la cultura vial en nuestra ciudad y a reparar los huecos sociales en la cultura vial. Esto podría reducir los accidentes y hacer más eficaz y organizada la movilidad en la ciudad.

3.3 Justificación personal.

A los cuatro o cinco años aproximadamente, uno de mis regalos en la noche de "Reyes Magos" fue un carrito eléctrico Porsche convertible de color blanco. Me subía para manejarlo, la batería solía cargarla de dos a tres veces por día, ya que me encantaba manejarlo en la sala y el patio de mi casa. Las sensaciones que me producía el manejar ese hermoso carrito blanco, fueron una de las cosas que me hizo interesarme por la correcta forma de manejar. Así que observaba a mi padre, a mis tíos y a mi abuelo, en cómo ellos lo hacían, les preguntaba sobre el significado de los colores del semáforo, trataba de comprender por qué la gente se cruzaba la calle de pronto y con prisa.

Me gustaría saber cómo se interactúan en algunas de las vialidades de nuestra ciudad, por lo que deseo con gran ahínco que algún día mi tema sea tomado en cuenta como una investigación que aporte información y algo de conocimiento, a todos aquellos curiosos indagadores del tema o similares. Deseo también que mi investigación se reconozca como una investigación de valor cultural, social, informativo y sobre todo; que contribuya a generar una conciencia y responsabilidad del cuidado y preservación por la vida, y el respeto a la vulnerabilidad de las personas que se encuentran desprotegidas de un vehículo, pero que tienen la misma necesidad de transportarse para llevar a cabo sus actividades diarias, al igual

que los automóviles o personas que se transportan en vehículos de transporte privado.

Capítulo II

Marco contextual.

La Ciudad de México es considerada una de las ciudades más grandes del mundo, con una densidad poblacional extensa, que va en aumento debido a que es la capital del país. Esto la convierte en una de las zonas económicas más importantes.

De acuerdo con los datos del INEGI, se puede tomar en cuenta la cantidad de individuos que nos transportan a diario en la ciudad, lo que propicia un incremento en la cantidad de vehículos y transeúntes que se trasladan a diversos destinos y en diversos horarios.



COMUNICADO DE PRENSA NÚM 98/21
29 DE ENERO DE 2021
CIUDAD DE MÉXICO
PÁGINA 1/6

EN LA CIUDAD DE MÉXICO SOMOS 9 209 944 HABITANTES: CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2020

- México cuenta con un Censo de Población y Vivienda al lograr completar con éxito el operativo censal.
- De las 9 209 944 personas que residen en la Ciudad de México, 52.2% son mujeres y 47.8% hombres.
- La edad mediana en la entidad es de 35 años.
- La Ciudad de México ocupa el lugar número 2 en población a nivel nacional, misma posición en 2010, es superado por el estado de México.
- En 2020 hay 2 756 319 viviendas particulares habitadas.

La Ciudad de México es considerada como uno de los estacionamientos más grande del mundo, ya que la cantidad de vehículos aumenta en las horas pico, lo que provoca un tráfico extremo haciendo que las personas inviertan varias horas de su tiempo en el tránsito. Es frecuente que se encuentren individuos que se encuentren trabajando en los Estados alineados a la capital, en el ámbito territorial del Estado de México, Morelos y Puebla, con el fin de cumplir con sus jornadas laborales.

Debido a que nos trasladamos en la ciudad, las jornadas de transporte se incrementan en más de dos horas de ida y de retorno para las personas que vienen a sus respectivos trabajos de los estados vecinos a la ciudad. Para los de la capital, esto es menor. Aunque también nos vemos afectados por la cantidad de tiempo que invertimos al transportarnos.

Las vías públicas y avenidas se llenan de vehículos, lo que convierte en un desorden vehicular. La cantidad de semáforos y policías de tránsito se ven rebasados y se tornan insignificantes en comparación con la necesidad imperiosa de arribar a los respectivos destinos. Este hecho revela el carácter de los transeúntes y automovilistas que se enfrentan a una serie de desafíos que afrontar para alcanzar y perseverar.

Considero esencial comprender las interacciones sociales existentes en diversos ámbitos en la colonia Héroes de Padierna, perteneciente a la alcaldía Tlalpan. Los espacios en los que se analizarán dichas interacciones son los siguientes: la Secundaria Diurna N.º 195, situada en la Intersección Celestún/Tizimín, el cruce que se encuentra en la Calzada Picacho/Tizimín, en las Intersecciones de tianguis situadas en Cancún/Tenosique y Hopelchén/Tenosique, por último; en la Zona Comercial entre Homún y Tenosique.

Opté por estudiar la secundaria diurna número 195, debido a que se encuentra en la una de las contra esquinas de la calle Celestún, la cual se encuentra privatizada por cuatro cilindros de concreto, dos del lado izquierdo y dos del lado derecho, así como por una pluma de metal, tipo bisagra en el centro. La escuela y los vecinos de esa calle únicamente cuentan con las llaves del candado para poder abrirla o cerrarla para acceder a la escuela.

La escuela se encuentra situada en contra esquina, sobre la calle Tizimín, que es la que hace la intersección del cruce, donde se estudiarán las interacciones. En los horarios, se encontrará el mayor número de transeúntes y automovilistas que, en realidad, son residentes de una unidad habitacional que se encuentra al fondo de la calle.

La calzada Picacho/Tizimín es una zona muy importante para los habitantes de la colonia Héroes de Padierna y aledañas, ya que es una zona principal para la movilización de personas. Es un cruce en el que el flujo de personas y automovilistas es constante. La calzada Picacho Ajusco es una de las vías más importantes de la Alcaldía Tlalpan.

Las intersecciones de Tianguis Cancún/Tenosique y Hopelchén/Tenosique son dos de las múltiples intersecciones que conforman el tianguis de la colonia

previamente mencionada. Estas intersecciones se ubican a los días jueves de cada semana, y se ubican los puestos del mercado con una extensión de cinco a seis manzanas. Se seleccionaron estas intersecciones en particular porque son puntos de conflicto en los que las interacciones sociales son más habituales debido a que muchos compradores del mercado, así como automovilistas particulares y de transporte público, como taxista y conductores de la Red de Transporte Público (RTP), se relacionan durante todo el día.

En la Zona Comercial entre Homún y Tenosique, terminaremos el apartado comunicando que en Héroes de Padierna se encuentra una amplia variedad de establecimientos de diversa índole, en la cual la banqueta de dicha zona es recortada y la mayoría de la misma es adaptada para convertirla en el lugar de interés comercial.

Capítulo III

Apartado metodológico.

El desafío en el ámbito vial de la Ciudad de México se abordará mediante la metodología cualitativa. Me gustaría brindar apoyo en mi investigación con el fin de buscar información y escudriñar los fenómenos sociales que se presentan en las interacciones entre transeúntes y automovilistas, mismas que surgieron en los contextos previamente mencionados. Se trata de una metodología flexible, que incluye herramientas como la observación participante y la deriva.

En la metodología cualitativa el investigador ve al escenario y a las personas en una perspectiva holística; las personas son considerados como un todo (Taylor y Bogdan, 1987, p.20) Los escenarios que en la investigación estoy estudiando son lugares que con el desafío existente en el día a día, tanto en el crucero, en la zona comercial, en las intersecciones donde se realizarán las observaciones participantes debido a la puesta del tianguis, como en la intersección de las calles de la puerta de la secundaria diurna N.º 195 y la calle donde entran y salen los residentes de la unidad habitacional, encontramos elementos dignos de revisión.

Herbert Blumer (1969, p. 86) citado en Taylor y Bogdan expresa que: “Tratar de aprender el proceso interpretativo, permaneciendo distanciado como un denominado observador objetivo y rechazando el rol de unidad actuante, equivale a arriesgarse al peor tipo de subjetivismo: en un proceso de interpretación, es probable que el observador objetivo, llene con sus propias conjeturas lo que le falte en la comprensión del proceso tal como él se da en la experiencia de la unidad actuante que lo emplea” (Taylor y Bogdan, 1987, pp.20,21).

Un investigador cualitativo debe identificarse, confundirse con el entorno, y encontrarse inmerso en él, para que las situaciones fluyan de manera natural, pues

a mi parecer; no hay nada más complejo e irreplicable que una interacción naturalmente manifiesta.

En palabras de Taylor y Bogdan, “los investigadores cualitativos son sensibles a los efectos que en ellos mismos causan sobre las personas que son objeto de su estudio. Interactúan con los informantes de modo natural y no intrusivo” (Taylor y Bogdan, 1987, p.20).

La empatía es un rasgo que el observador debe apreciar en relación con los demás que se encuentran involucrados en la situación, en la experiencia que se suma a la realidad de la experiencia en sí mismo.

El hecho de compartir un espacio en un evento en el que experimentan las personas de un mismo lugar, comprende una misma realidad, pero con diferente mirada. Por un lado, el investigador cualitativo tiene que ser imparcial mientras realiza la observación, pero por otro ser empático con los interactuantes. Los hechos observables originaron la hipótesis para desarrollar el tema por el que se está investigando.

Los investigadores cualitativos enfatizan la validez de su investigación. Los métodos cualitativos nos permiten permanecer próximos al mundo empírico (Blumer, 1969) citado en (Taylor y Bogdan, 1987, p.21). Las personas en la sociedad hablan al interactuar, se van manifestando a cada paso que dan, conforme transcurre el tiempo, nace un momento nuevo mientras muere el momento que lo antecedió, poco a poco la vida avanza y las interacciones también.

Cuando una persona investiga un acontecimiento de carácter cualitativo, todo es plausible para ser investigación, los espacios, los contextos, las personas; situaciones y elementos deben de ser escudriñados. Para el investigador cualitativo, todos los escenarios y personas son dignos de estudio (Taylor y Bogdan, 1987, p.20).

Las técnicas empleadas para la recopilación de datos consistieron en la observación participante y la deriva. En ambas actividades, me situé como parte del entorno, sin embargo, en la deriva, me desplazé a bordo de mi automóvil registrando todo con una cámara de video con control estabilizador (Go Pro)

Como apunta Careri (2002) “El término <recorrido> se refiere al mismo tiempo al acto de atravesar (el recorrido como un acto de andar), la línea que atraviesa el espacio (recorrido como un objeto arquitectónico) y el relato del espacio atravesado el recorrido como estructura narrativa, (Taylor y Bogdan, 1987, p.20).

El hecho de estar al tanto de los sucesos de la ciudad y de la urbanidad es obtener la mayor cantidad de información durante los acontecimientos. Lo importante es encontrar los sucesos que tuvieron lugar, de qué hablar. Se encontró el punto en el que analizamos las diversas situaciones.

Para Hall, la mayoría de las cosas que los humanos comunican son inconscientes. Los comportamientos no-verbales incluyen las expresiones faciales, los movimientos y la proximidad, entre otros, y varían no solo de acuerdo a cada país, sino también de acuerdo a cada región (consultado: 15/06/2023). Recuperado de: [ContributionsofEdwardTHallforFriendsofAFSES.pdf](https://d22dvi4pfop3.cloudfront.net/ContributionsofEdwardTHallforFriendsofAFSES.pdf)

El comportamiento de los individuos tiene que ver con los contextos culturales en que se desenvuelven en las interacciones. El tiempo y el espacio son componentes que proyectan la proxémica de este, es decir; es la forma en la que una persona hace uso del espacio que se encuentra más cercano a él, por ejemplo; el franelero que de pronto aparece cuando subes a tu vehículo por algún espacio

que rodea al mismo y comienza a “echarte aguas”, enviándote un claro mensaje simbólico de que, el espacio donde estacionaste tu auto, tenía un dueño, y para que puedas salir del lugar donde estás estacionado, tienes la opción de darle una gratificación monetaria, aunque cuando hallas llegado no había nadie y al momento de que te vas, el dueño simbólico aparece de pronto.

Puede que no le des nada, pero ten por seguro que, proxémicamente, el franelero te hará llegar un claro mensaje, quizás con un gesto, con una seña, con algún sonido, incluso con expresiones corporales que denoten su molestia, por no haber recibido la gratificación de tu parte.

“Hall planteó que las personas perciben el espacio a través de al menos cuatro de los cinco sentidos: la vista, la escucha, el olfato y el tacto. Hall determinó que todas las culturas tienen reglas implícitas sobre cómo debe usarse el espacio y planteó que estas reglas varían de una cultura a otra. Aunque no se hable de manera abierta sobre estas especificaciones, reglas tales como dónde se juega y dónde se trabaja están inmersas en la cultura. Así, existen distinciones territoriales para diferentes unidades sociales, como por ejemplo la familia y el barrio; también existen usos aceptados del espacio para unidades sociales como las mujeres, los hombres y los niños. La territorialidad tiene que ver con la organización del espacio personal. El espacio personal es la distancia con las otras personas” (Taylor y Bogdan, 1987, p.20).

La observación participante y la deriva son dos herramientas con las que recopilare la información que contribuirá, por un lado, en los contextos como son la escuela secundaria diurna Número 195, en un horario de 2:40 pm a 3:10 pm, pues es debido al aumento de personas debido a la salida del horario matutino y entrada al horario vespertino, así como en la observación del constante vaivén de vehículos que constantemente transitan en la zona.

Es una forma de ver el mundo a medida que el mundo avanza, y las sociedades que en él se desarrollan son un entramado de acciones y reacciones que merecen tener un poco de atención. La metodología cualitativa se refiere en su más amplio sentido a la investigación que produce datos descriptivos: las propias

palabras de las personas, habladas o escritas y la conducta observable. (Taylor y Bogdan, 1987, pp.19, 20).

El fenómeno del desafío por el espacio vial, que representa la movilidad en una ciudad tan grande como esta, merece ser observada en diferentes circunstancias en la que se exploraron y analizaron las situaciones e interacciones socioculturales de los inter actantes en las distintas vialidades en la colonia Héroes de Padierna en la alcaldía Tlalpan. Fueron examinadas, cualificadas, analizadas y registradas. La investigación cualitativa es inductiva, los investigadores desarrollan conceptos, intelecciones y comprensiones partiendo de pautas de los datos. Es un modo de encarar el mundo empírico (Taylor y Bogdan, 1987, p.20).

Al recorrer las calles y avenidas de la Ciudad de México, la observación de las diversas zonas donde se registraron situaciones que se analizaron, el registro que se llevó a cabo al ver las grabaciones. Se plasmó la banalidad de la vida urbana, en cómo las personas van formando la realidad, como si se tratara de un dibujo que se manifiesta en lo que sucedió en ese instante.

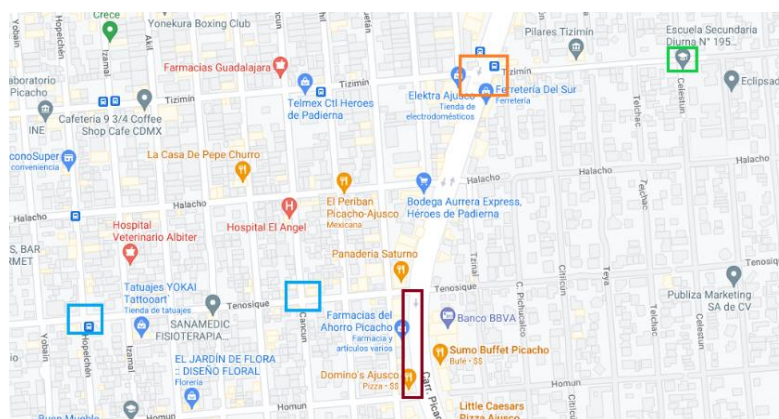
La observación participante implica, en el caso de los estudios urbanos, la inmersión activa del investigador en la ciudad, con el objetivo de obtener mayor número de datos sobre ella (...) La función principal de esta técnica es garantizar su acceso privilegiado a los significados que a los actores construyen y asignan el mundo, promedio de un acercamiento a las prácticas que ahí se realizan. (Pellicer, p. 128).

Cuando las personas andan en un sitio urbano lo hacen a través del movimiento, mismo que manifiesta un conglomerado de acontecimientos que cuentan con intención, misma que en un tiempo y un espacio determinado, crearon y se renovaron conforme el tiempo avanzó, logrando en este sentido; el contexto de lo que se vivió y se reconstruyó.

Los andadores y la marcha dan así, forma al modo como los lugares son habitados y realizados (...) Para Certeau (1999) mientras un lugar, como una calle, por ejemplo, es estable y ordenado, un espacio existe solo gracias a los movimientos, gracias a las velocidades. Se activa por el conjunto de los movimientos que se producen allí. El espacio, como tal, y el espacio urbano, en particular, son, pues, los lugares performativos por excelencia (Morris, 1988, pp.36-37 citado en Urry, 2009, p.65).

El siguiente mapa se encuentra diferenciado por zonas y cada zona representa un color, son los lugares en los que voy a analizar las interacciones sociales en donde los transeúntes y los automovilistas tienen, se comunican y conviven, también se establecen las zonas en donde se observan los diferentes tipos de privatización y apropiación de los espacios públicos.

Mapa de los sitios donde se realizaron las observaciones participantes.



Fuente: Google Maps.

Designación de colores a las zonas de observación:

	Secundaria Diurna N.º 195 Intersección Celestún/Tizimín
	Crucero Calzada Picacho/Tizimín
	Intersecciones de Tianguis (Cancún/Tenosique y Hoppelchén/Tenosique)
	Zona Comercial entre Homún y Tenosique

En cuanto a las observaciones participantes realizadas, se lograron ver acontecimientos que denotan significados a las vías públicas, en que las personas le asignan de acuerdo al contexto en el que se encuentran, al tianguis, por ejemplo; ese significado de pasar a ser una calle normal, a transformarse en un espacio de comercio, donde la economía fluye, a la afectación de las vialidades alrededor del tianguis, al consenso de las personas a que se establezca cada jueves. Es importante destacar que no me dirige a una perspectiva fija, sino a una mirada inquisitiva, ya que dicha perspectiva e ideas que emanaban de mi persona me motivaron a comprender cómo lo prohibido según las normas de convivencia se convierten en algo permitido y ritualizado en la sociedad de la Ciudad de México.

En la calle Picacho y Tizimín, observamos el puente peatonal para ver más fácilmente las situaciones e interacciones del cruce.

Pude apreciar el conflicto entre el paso al peatón y el paso de cebra por parte de los automovilistas, ya que las personas no suelen cruzar sobre el paso cebra, aunque también existe un puente peatonal. Al conflicto que se da cuando se pone el alto sobre la calzada Picacho, ya que en ese momento también es el momento en que es el turno de los peatones para cruzar, pero también es el momento en que hay un semáforo que se activa para que los automovilistas que vienen sobre la calzada Picacho, dan vuelta de 90 y 180 grados para incorporarse ya sea a Tizimín o seguir sobre la calzada, pero haciendo cambio de sentido.

Como observador, tomé distancia respecto a las situaciones que se analizaron, a primera instancia se pudieron haber emitido juicios de valor, por tanto, el desafío por el espacio vial en la vía pública y su privatización, cuando las personas apartan con mostrencos para evitar que alguien se estacione, a la privatización de la calle donde se encuentra la escuela, a la puesta del tianguis cada jueves durante todo el año con excepción de que el día jueves caiga en día posterior a Navidad y día primero de enero, también a la modificación de la banqueta para crear un estacionamiento para los clientes de los distintos comercios que prevalecen sobre la calzada Picacho Ajusco.

El investigador cualitativo suspende o aparta sus propias creencias, perspectivas y predisposiciones (Taylor y Bogdan, 1987, p.21).

A continuación, se presenta una muestra de las tablas de categorías de espacio y tiempo, la primera se divide en cuatro subcategorías (peatones, automovilistas, público y privado), en la parte de abajo se muestran cuatro breves descripciones, una en cada subcategoría a partir de la información obtenida en las observaciones.

En total se llevaron a cabo ocho diferentes observaciones participantes de media hora por cada una de las observaciones, dos en la secundaria, una a la hora en el que se hace el cambio del turno matutino al vespertino, la segunda, a la salida del turno vespertino. Así mismo se realizaron dos observaciones en diferente día, en el cruce de Tizimín/Picacho. También se llevaron a cabo dos observaciones en las intersecciones del tianguis en Yucalpetén/Tenosique, y Hopelchén/Tenosique. Finalmente, se realizaron dos observaciones en la cuadra perteneciente a las intersecciones de Picacho/Homún a Picacho/Tenosique.

Ejemplo de tabla de la categoría Espacio:

Espacio			
Peatones	Automovilistas	Público	Privado
Van dos personas caminando debajo de la banqueta y van evadiendo los carros que están estacionados, algunas otras personas si van sobre la banqueta. <i>(Aquí tenemos un ejemplo de cómo es que algunos peatones usan los espacios públicos, algunos utilizan las banquetas y algunos lo hacen por la calzada).</i>	Pasando frente a la estación de policía de Tizimín y la otra banqueta que está enfrente de esta estación donde hay cinco carros estacionados <i>(Son ejemplos de cómo interactúan los automovilistas en la zona con respecto al espacio).</i>	Hay dos policías que están cuidando las motocicletas que están estacionadas en la calle, afuera del destacamento, los policías usan sus celulares mientras cuidan las motos. <i>(En el ejemplo vemos de modo que los policías estacionan las motocicletas afuera de la estación, en los espacios públicos, los privatizan apartándolos con los mostrencos de la alcaldía para evitar que alguien más se estacione ahí).</i>	En la calle Celestún hay tres cilindros de cemento, aproximadamente de cuarenta centímetros de diámetro y metro veinte de alto, podemos decir que son cuatro cilindros, dos de cada lado. <i>(En el ejemplo vemos que un espacio público se privatizó al colocar los cilindros de cemento y la pluma).</i>

Ejemplo de tabla de categoría Tiempo:

Tiempo		
Inmediato	Permanente	Instituido
Hay un puesto de dulces, es un puesto semifijo en la zona en donde las personas esperan a sus hijos. <i>(En este caso es una obstrucción inmediata con respecto al tiempo, debido a que el puesto se quita y se pone inmediatamente de que los niños terminan de salir y de entrar a la escuela)</i>	Al igual que la pluma que está puesta en esta misma zona, puesto que se abre y se cierra para evitar que entren los carros. <i>(Sin embargo, la pluma de metal y los cilindros de concreto representan una obstrucción permanente con respecto al tiempo, que privatiza la calle para los habitantes de la cerrada Celestún, siendo esta pública)</i>	

Ejemplo de tabla de categoría Tiempo:

Interacción		
Peatones	Automovilistas	Peatones y Automovilistas
	Camionetas y carros estacionados hasta en doble fila. <i>(Aquí observamos como es que interactúan algunos automovilistas y lo hacen en doble fila que, de acuerdo con el reglamento de tránsito, hacer eso amerita, multa y llamadas de atención verbales por parte de las autoridades).</i>	Algunos niños (transeúntes), corren para salir más rápido, se empiezan a formar bolitas de niños en la calle Tizimín lo cual hace que los carros empiezan a detenerse y se hacen nudos donde no dejan pasar a los carros, los autos (automovilistas), dan permiso a que los niños pasen, incluso que se crucen la calle, esto provoca que se haga una cola de autos que están parados en tercera fila, están atorados, es un taxi, un Versa azul y un Renault rojo, empiezan los claxonazos, puesto que ya se hizo una fila porque los niños de la secundaria se cruzan en bola de hasta 30 o 40 personas las cuales impiden que los autos avancen y se están atorando en la calle de Tizimín, los niños cruzan por todos lados. <i>(Vemos cómo es la interacción entre los peatones y los automovilistas al momento en que los estudiantes salen de la escuela a las calles, aunque según el reglamento de tránsito, tocar el claxon, únicamente puede ser tocado para alertar y evitar un accidente y no para presionar a los demás).</i>

La vida cotidiana tiene una realidad en la que las personas experimentan, cambian, disfrutan, se frustran, viven, se trasladan, modifican sus trayectorias en las se analiza la propia realidad urbana en movimiento.

Las personas son habitantes y practicantes de una única sociedad «en tránsito», conformada por una lógica errática. En la realidad urbana, metamorfoseada, transformada, transmutada, hasta la saciedad (...) nos convertimos en viajeros que, con placer, buscamos observar minuciosamente la ciudad para disfrutar mientras investigamos de las

inalcanzables trayectorias. (Urry, 2007; Büscher & Urry 2009; Fincham, Mcgunner, 2010p.126).

En la observación participante existe una manera bifocal de ver las cosas, por un lado, el observador tiene que vivir la realidad y percibir como parte de la misma, y por el otro; tiene que verse desde afuera la situación para hacer un panorama de interventor y participante del mismo suceso.

El investigador que adopta esta técnica requiere de una doble perspectiva, por un lado, debe mirar y actuar como participante; por otro, como observador. Para lograr esta doble experiencia, el observador participante de la ciudad debe intervenir simultáneamente como miembro de ella y como “extraño” de ella. (Urry, 2007; Büscher & Urry 2009; Fincham, Mcgunner, 2010, p.128).

En el sistema de tránsito, la violación a las normas de la convivencia en la vía pública, se van convirtiendo en hábitos que se naturalizan, el interactuante hace según lo que le parezca correcto para él, ejemplo de ello, sería tomar la decisión de pasarse un alto como conductor, o poner un mostrenco para evitar que el otro se estacione; estacionarse sobre las líneas de cebra mientras esperamos a que él siga se ponga en el semáforo, circular en sentido contrario. Estas y otras situaciones no deberían de hacerse según las reglas de tránsito y de cultura cívica, pero que se dan, y en ocasiones cuando se les hace ver su error a los infractores, hasta te contestan con groserías, aunque esté mal su comportamiento, ellos defienden su mala conducta, mostrando en ocasiones una superioridad violenta en su comportamiento hacia los demás. Delgado (1995) citado en Urry dice que “él [investigador] debe estar consciente de que la sociedad tiende a aprender reglas culturales que se convierten en hábitos (Urry, 2007; Büscher & Urry 2009; Fincham, Mcgunner, 2010, p. 149).

Si bien en la Sociedad, los individuos tienden a aprender reglas culturales, también tienden a practicar la violación de las mismas, ya sea por costumbre, por hábito, o por conveniencia; incluso en la ciudadanía también se aprende el mal hábito de no reconocer los errores y por su puesto defender su postura por medio de la violencia, aunque este comportamiento sea socialmente incorrecto.

**TÍTULO TERCERO
INFRACCIONES, SANCIONES Y DEL TRABAJO A FAVOR DE LA
COMUNIDAD**

**CAPÍTULO I
De las infracciones**

Artículo 26.— Son infracciones contra la dignidad de las personas:

IV. Impedir el uso de los bienes del dominio público de uso común;

Artículo 28.— Son infracciones contra la seguridad ciudadana:

II. Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía y el espacio público, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello, para estos efectos, se entenderá que existe causa justificada, siempre que la obstrucción del uso de la vía pública, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de expresión artística o cultural de asociación o de reunión pacífica; III. Usar el espacio público sin contar con la autorización que se requiera para ello.

Esto aplica para todas las manifestaciones de privatización de los espacios públicos, apartar lugares, tianguis, zona comercial, la calle de la secundaria y situaciones similares.

En la sociedad “en tránsito”, la observación participante ofrece la oportunidad de formar parte de desplazamientos diarios que están relacionados con los procesos y los fenómenos urbanos y sociales que son objeto de investigación (...) de esta manera se le abre al investigador la posibilidad de comprender distintos recorridos y trayectos que realizan las personas y cómo mediante ellos se constituyen los significados sociales de la ciudad, a la vez, que se ve envuelto en prácticas cotidianas relacionadas con su tema de estudio (Urry, 2007; Büscher & Urry 2009; Fincham, Mcgunner, 2010, p. 129).

Las calles, los materiales con los que se hacen las calles y pavimentos, el alumbrado público, los topes, los semáforos, los automóviles, los peatones, las costumbres, en un sinfín de elementos relacionados entre sí; crearon la propia existencia de las relaciones que se produjeron en ese preciso momento.

Marcus (1995) propone la idea de “una etnografía multisituada, que trascienda la necesidad de situar el trabajo etnográfico en una unidad de análisis territorialmente delimitada, y permita al etnógrafo seguir a la gente, a los artefactos, a las metáforas, historias o conflictos allí donde se produzcan, sin quedar atado a la necesidad de mantener su unidad de análisis en una determinada zona geográfica o en un determinado contexto”. (Athenea Digital, primavera 2003, p.74).

Según el espacio en el que las personas se mueven en la vida cotidiana, el desenvolvimiento personal se incorpora conforme avanza en su trayectoria. La movilidad se adaptó a las relaciones sociales que nacieron conforme usamos las técnicas metodológicas para la investigación cualitativa, fue el experimento de las adversidades.

La investigación social tiene que, en consecuencia, incorporar el movimiento como la característica principal de sus herramientas metodológicas, adaptándose a estas nuevas formas de relación. Es necesario el uso de metodologías y técnicas de investigación que permitan vencer las dificultades que presenta la movilidad. (Urry, 2007; Büscher & Urry 2009; Fincham, Mcgunner, 2010, p.125).

La deriva es una técnica metodológica en la que se realiza una observación de algún fenómeno social, por medio de una cámara de video que capte los

respectivos fenómenos sociales que se buscan para hacer posteriormente un análisis que permita seleccionar e interpretar los fenómenos sociales para dar explicación al tema en cuestión. La deriva es una técnica móvil, instalé una cámara Go Pro al frente del automóvil a la altura del retrovisor que se encuentra en el medallón delantero del vehículo en la que se llevaron a cabo, 13 diferentes videos con los que se alcanzaron a captar situaciones con respecto al tema que investigamos.

Se registraron los fenómenos conforme se avanzó en automóvil, una vez capturadas las situaciones en los videos, se analizaron minuto a minuto hasta encontrar los diversos fenómenos, posteriormente; se registraron en una tabla de Excel para su análisis, se hace una descripción en el sitio que corresponda con respecto a la categoría.

A continuación, tenemos un ejemplo del cuadro donde se vació la información recopilada por medio de los videos, en donde según la situación fue el llenado de información, según el suceso es en la categoría donde se colocó la descripción, como viene en el ejemplo: en la descripción se encuentra tres categorías (espacio, tiempo e interacción), mismas que están subdivididas, cada una por tres subcategorías de acuerdo a la categoría principal, es decir; la categoría de espacio es subdividida por las subcategorías (automovilistas, público y privado).

La categoría de tiempo se encuentra subdividida por tres subcategorías (inmediato, permanente e instituido). Finalmente, tenemos la categoría de interacción subdividida por las subcategorías (peatones, automovilistas y peatones y automovilistas). Los acontecimientos fueron relacionados de acuerdo a la categoría y subcategoría en la que se analiza la situación manifestada. Lo que quiere decir que el automovilista al tocar dos veces para presionar, por lo que, según el reglamento de tránsito, solo está permitido tocar el claxon para evitar accidentes alertando a los posibles involucrados.

En el ejemplo, dicha acción se estableció en la categoría de interacción en la subcategoría de automovilista, ya que este fue el que realizó la acción desesperada de tocar dos veces para presionar a que los automovilistas de enfrente avancen; en

ese momento es donde encontramos un desafío por el espacio vial del automovilista de atrás (quien presiona) contra los automovilistas de adelante (los presionados).

Ejemplo de tabla sobre videograbación en categoría Interacción:

Espacio			Tiempo			Interacción		
Automovilistas	Público	Privado	Inmediato	Permanente	Instituido	Peatones	Automovilistas	Peatones y Automovilistas
							En el minuto 7:47 se alcanzan a percibir dos toquidos de claxon para presionar a los automovilistas que están al frente justo cuando se pone el verde en el semáforo.	

Ese mismo proceso se llevó a cabo con cada una de las situaciones tomadas en cuenta de cada videograbación, se registraron en el cuadro, categorizando y determinando los conceptos que describen mejor todos los acontecimientos. Cabe mencionar que depende de mi criterio como investigador, ya que los sucesos pueden pertenecer a una o más de una categoría y subcategoría, es decir; que el acomodo de la situación se encuentra condicionado al lugar que yo como investigador le asignó al suceso. Los análisis de las videograbaciones no se integrarán en este aparato de investigación, la explicación la encontrarán en el apartado de las conclusiones.

En definitiva, en el contexto actual hay que optar por el uso de técnicas móviles, permitan experimentar y vivenciar la ciudad, formar parte de lo que ocurre en ella. De esta manera, el investigador no “verá” pasar las escenas, sino que se convertirá en un integrante más de ellas y las vivirá como tales (Urry, 2007; Büscher & Urry 2009; Fincham, Mcgunner, 2010, p. 125).

En la deriva se analiza sobre la acción en movimiento, sumergido en el movimiento mismo, la realización de un análisis solo se puede lograr por medio de un traslado de un punto al otro, captando imágenes, hecho y procesos que solo podrían una la deriva como técnica.

Esta técnica es un tipo de observación participante que permite captar el movimiento desde el movimiento. La deriva supone también una reflexión sobre las formas de ver y de experimentar la vida urbana. Así, mediante la deriva, el investigador se escapa de la prisión de la rutina cotidiana y se deja llevar por las ciudades, siguiendo caminos y trayectos inciertos (Urry, 2007; Büscher & Urry 2009; Fincham, Mcgunner, 2010 p. 129).

Es así como se obtendrá el análisis de interacciones que se registrarán por escrito en tablas de *Excel*; dicho procedimiento fue llevado a cabo tanto en los videos como en las observaciones participantes que al ser transcritas exponen con firmeza dichas interacciones. Debord (1958) proponía que “mediante la deriva pueden percibirse las situaciones urbanas de una forma nueva, radical, realizándose una lectura de la ciudad acorde con esa observación” (Urry, 2007; Büscher & Urry 2009; Fincham, Mcgunner, 2010, p. 130).

Capítulo IV

Marco teórico.

En este apartado se describen conceptos y categorías de apoyo para complementar y comprender mejor los fenómenos sociales que se vieron en la investigación de campo, realizada a través de las observaciones participantes, en estos acontecen situaciones desafiantes para la movilidad en espacios viales, mismas que se dan entre transeúntes y automovilistas. No obstante, existen personas que adoptan esa estrategia social para alejarse de un espacio que, en su medida de público, cualquier ciudadano pudiera aprovecharlo, en esa situación se convierten en espacios para obtener recursos económicos o solo evitar que otras personas lo ocupen para utilizar como estacionamiento propio para vehículos de quien lo apartan.

Lograr un tránsito seguro y organizado en las calles es una tarea difícil, la existencia de normas de convivencia son estatutos de comportamiento diseñado para generar una movilidad segura y dinámica, sin embargo; las normas son violentadas e incumplidas tanto por transeúntes como por automovilistas. Se omiten las indicaciones de los semáforos, los peatones no cruzan sobre las líneas de cebra o puentes peatonales, las personas se pasan corriendo las calles y avenidas tratando de ganarle el paso a los automovilistas que transitan las calles; estos y otros ejemplos impiden un tránsito dinámico y respetuoso para con los demás que hacen uso del espacio vial en las distintas zonas en las que se llevaron a cabo las observaciones realizadas.

A continuación, presentaré una serie de conceptos, categorías y sus respectivos autores de la Escuela de Palo Alto, de la Real Academia Española, así como con el apoyo de las definiciones del Diccionario Unesco de Ciencias Sociales de Barcelona en 1975, me apoyaré para analizar y entretener al tema de investigación:

4.1. Categorías y conceptos.

A continuación, se presenta la enumeración de categorías y conceptos más importantes con los que concretaremos el análisis e investigación: **4.2. <<Teoría de sistemas>>**, a) <<Retroalimentación>> de Paul Waltzlawick, b) <<Sistema>>, c) <<Feedback>>, d) <<Sistema abierto>>, por Marc E. Picard D. e) <<Principio de totalidad>>, f) <<Principio de causalidad circular>>, G. Bateson, g) <<Principio de regulación>>, G. Bateson, Marc E. Picard D. h) <<Mensaje>>, i) <<Status>>, j) <<Relación simétrica, asimétrica y el mensaje espejo>>, k) <<Relación complementaria y jerárquica>>, por Marc E. Picard D. **4.3. <<La circularidad de un mensaje y el modelo de Osgood y Schramm>>**, **4.4. <<El lenguaje del cuerpo>>**, de Jean Piaget, Marck E. y Picard D, **4.5. <<Interaccionismo simbólico>>**, de Herbert Blummer, Rose, Manis, Meltzer, Mead, Peter L. Berger, T. Luckmann y Amorrortur. a). <<Interacción social>>, de E. Durkheim y T. Parsons, b). <<Ritual>>, c). <<Kinésica>>, d). <<Proxémica>>, por Goffman y Martha Rizo, f). <<Desafío>>, >>, a). <<Conflicto>>, definidos por la Real Academia Española y la Unesco, **4.6. <<Los modelos psicosociológicos de la comunicación>>**, de Anzieu, Martin, Marc y Picard, **4.7. <<La territorialidad y sus desafíos en los espacios públicos y privados>>**, a) <<Territorio>>, b) <<Territorialidad>> c) <<Espacio público>>, d) <<Espacio privado>>, descritos por Scielo.org.mx, el diccionario Unesco de Ciencias Sociales, la Real Academia Española y Goffman, **4.8. <<Un acercamiento a la cultura de la vialidad en la ciudadanía mexicana>>**, a) <<Cultura>>, en palabras de Clifford Geertz, Blummer H, Tylor, Ron J. y la Unesco, **4.9. <<Relaciones de poder (conflicto) en lo abstracto>>**, de Michael Foucault, y a) <<Poder>>, según la Ley de Cultura Cívica y **4.10. <<Memoria colectiva>>**, de autores como; Halbwachs, Durkheim y Geertz C.

4.2 <<Teoría de Sistemas>>.

El desafío por el uso del espacio en el que se ven inmiscuidos, los a) peatones, b) automovilistas, c) ciclistas, d) motociclistas, entre otros, los convierte en elementos de un sistema de comunicación lineal, en el que al interactuar los unos con los otros, hace que automáticamente la comunicación se traslade al nivel de

comunicación circular, misma que cumple con un proceso cíclico que se repite una y otra vez. El autor e investigador del Mental Research Institute de Palo Alto, Paul Watzlawick, nos ofrece un acercamiento al mundo de la comunicación sistémica, en donde la **a) <<retroalimentación>>** es el resultado de la integración de la cibernética para analizar la información emitida en los mensajes, mismos que generan por una respuesta por el receptor.

Una cadena en la que el hecho a afecta al hecho “b” y “b” afecta luego al “c” y “c” a su vez trae consigo a “d”, etc., Tendría las propiedades de un sistema lineal determinista. Sin embargo, se lleva nuevamente a, el sistema es circular y funciona de modo totalmente distinto (Watzlawick. 1985, p.32).

El mundo sistémico está complementando con el acto comunicativo en las interacciones sociales. Un sistema está conformado por diversos elementos, los cuales; cada uno cumplen con una función principal y que a su vez interactúan con los demás componentes y elementos del sistema para cumplir con un objetivo principal, en caso de que algún elemento falle, el sistema falla, pero a su vez se instaura una defensa que regula y equilibra la funcionalidad del sistema y sus procesos en este.

Comprender un, **b) <<sistema>>** es también analizar su funcionamiento. Este presenta dos aspectos: el primero concierne a la energía que mueve el sistema; este concepto remite, para la comunicación, a la dinámica de los intercambios, a las fuerzas, a las motivaciones, a los móviles y a las tensiones que los impulsan. El segundo aspecto es la circulación de informaciones y significaciones, circulación que, por los bucles de retroacción **c) <<Feedback>>**, asegura el desarrollo, la regulación y el equilibrio de los procesos funcionales” (Marc E. Picard D. 1992, p. 39).

En la teoría de sistemas nos describe el concepto de **<<retroalimentación>>** la comunicación existente entre transeúntes y automovilistas mostradas en las

interacciones manifestadas en las observaciones, como cuando los automovilistas se pasan el alto sin respetar el turno de los peatones, o cuando los peatones se pasan sin respetar el turno de los automovilistas. Estas y otras acciones generan fallas y violaciones al sistema de normas y signos establecidos, al tiempo que producen inconformidades entre los interactuantes involucrados en eventos que pudieran tornarse peligrosos para los actores sociales más vulnerables, como accidentes, molestias, agresiones físicas, verbales y sonoras, entre otras cosas.

El proceso de comunicación consta de diversos niveles, estos van desde sonidos, palabras, gesticulaciones, movimientos y solo para expresar un mensaje, para transmitir información, siempre y cuando nuestro interlocutor tenga en su capital simbólico los mismos códigos del lenguaje con el que el emisor emite dicho mensaje y así pueda ser entendido y cumpla con el objetivo para lo cual fue destinado el mensaje.

La <<comunicación>> puede ser definida como un **c) <<sistema abierto>>** de interacciones; esto significa que aquello que sucede entre los interactuantes no se desenvuelve nunca en un solo encuentro, en un <<vacío social>>, sino que se inscribe siempre en un contexto donde se ha indicado cuáles pueden ser los niveles significativos (co-texto, inter-texto, marco, situación...). (Marc E. Picard D. 1992, p. 39).

En los principios desarrollados por la Escuela de Palo Alto, y las aportaciones de G. Bateson sobre la cibernética, se analiza la comunicación a nivel sistémico, donde destacan: “El principio de totalidad, el principio de causalidad circular, y el principio de regulación”.

d) El <<principio de totalidad>> implica que un sistema no es una simple suma de elementos, sino que posee características propias, diferentes de las de los elementos tomados aisladamente. De esta manera, un grupo no es un conglomerado de individuos, sino que responde a una <<dinámica>> específica que no puede deducirse de los rasgos de cada participante. Esto

es lo que hace que existan procesos de grupo reconocibles en diferentes situaciones e independientes de los individuos que componen un grupo en particular.

En la dinámica de transportarnos existen diferentes grupos de personas con el fin particular de llegar de un punto a otro, sin embargo, los individuos que conforman al grupo de peatones, por ejemplo; tienen características distintas a las características de individuos que conforman al grupo de automovilistas, misma situación para los demás grupos existentes dentro de este sistema, como puesteros, comerciantes, motociclistas, entre otros. El sistema representa no solo un conjunto de grupos, sino un que es; un conjunto de grupos con características específicas que representa al sistema de movilidad en la ciudad.

e) El <<principio de causalidad circular>>, significa que el comportamiento de cada uno forma parte de un juego complicado de implicaciones mutuas, de acciones y retroacciones (...) Las retroacciones positivas que conducen a acentuar un proceso (por ejemplo, la rivalidad que lleva una competitividad entre la pareja); las retroacciones negativas que tienden a amortiguar un proceso (la escucha y la comprensión como respuesta de una intervención agresiva contribuyendo a disminuir la tensión).

He observado en las calles de la ciudad, a individuos con signos de personalidad que pudieran dificultar la movilización en las calles y avenidas, ejemplo de ello sería la hostilidad con la que maneja un automovilista, quizás por la prisa se les mete a los automovilistas rebasando y rompiendo el orden natural del tránsito, maneja en sentido contrario, se pasa los altos, toca el claxon desesperadamente para presionar a los demás automovilistas, por ende; es un comportamiento distinto al de otra persona que también puede ir manejando y que quizás no tenga prisa.

Sea del mismo o de diferente grupo, las acciones hostiles del individuo influirán en las respuestas de los demás. Si las acciones van encaminadas al cumplimiento de la normativa social del sistema, la retroacción será positiva, en el caso contrario se generan, rivalidades, competitividades, es decir; retroacciones negativas, en

donde el actuar comprensivo de los demás involucrados que se ven afectados, comprenden la situación, e intervienen para evitar o dejar pasar al interlocutor de retracciones negativas; es entonces que se da la disminución en la tensión de la situación.

- f) El <<**principio de regulación**>> designa el hecho de que no existe comunicación, que no obedezca a un mínimo de reglas, normas, convencimientos (códigos semióticos, reglas convencionales, normas y rituales socioculturales...) Estas reglas tienden a estabilizar la interacción y a favorecer las situaciones de equilibrio mientras que otras fuerzas empujan, al contrario, a la desregulación, al cambio y a la innovación. (Marc E. Picard D. 1992, p. 40).

La regulación en el sentido de la movilidad se encuentra basada en la comunicación centrada en principios, valores, códigos, un reglamento normatizado, rituales que se llevan a cabo cuando nos movilizamos, estas retracciones positivas son las que equilibran la movilidad, aunque a la vez coexiste una fuerza de empuje contrario al equilibrio que desregulan a las interacciones, regulando con los cambios que pudieran ayudar a generar la innovación de la movilidad, ejemplo de esto podría ser la reducción de carriles en la avenida Insurgentes norte y sur, en ambos sentidos; el carril de extrema derecha es para uso exclusivo de conductores de vehículos no motorizados (ciclistas, patinadores, patines del diablo, patinetas entre otros).

La teoría de sistemas propone que la comunicación que se da en los diferentes niveles sociales permite estructurar la interacción social, por lo que el significado, el sentido, el contenido y la relación en sí, son elementos estructurales en la interacción.

Por un lado, el sentido y el significado son parte del mensaje en una interacción social. El significado ayuda a entender lingüísticamente las palabras que componen la enunciación del mensaje; por el otro, existe la intencionalidad que se deriva de la locución de la persona que envía el mensaje, aunque esta no siempre se envía

conscientemente o bajo los efectos de una cierta voluntad. Un mensaje transmite dos tipos de información: la significación lingüística explícita y los enunciados que lo componen. El contenido del mensaje como factor del mismo, la relación que se manifiesta cuando un mensaje es transmitido con un contenido que relaciona a los interlocutores que se comunican.

El contenido y la relación se unen a la diferenciación precedente, la que se puede establecer entre el contenido y la relación. Todo **h) <<mensaje>>** transmite, el principio, un contenido (informaciones, opiniones, juicios, sentimientos, esperas...), pero al mismo tiempo intenta instaurar más o menos directamente una cierta relación entre los interlocutores (...) la comunicación intenta proponer y negociar una definición de relación entre interactuantes, transmitiendo un contenido (que pertenece al significado y al sentido del mensaje) (Marc E. Picard D. 1992, pp. 41, 42).

La determinación de las relaciones es debido al, **i) <<status>>** que a la vez determina los roles sociales de los interactuantes de una situación comunicativa, esto quiere decir, que la situación comunicacional depende enteramente de la formalidad que tenga la situación.

La relación de lugar puede estar, en efecto, determinada desde el exterior por el **<<status>>** y los roles de los interactuantes (médico/enfermo, profesor/alumno, proveedor/cliente) o por su identidad social (padre/hijo, hombre/mujer); pero también desde el interior mismo de la relación, por el lugar subjetivo que cada uno toma en relación con el otro (dominante/dominado, demandante/consejero, seductor/seducido...). Estas dos formas de ver la relación pueden, por otra parte, funcionar coherentemente; cuanto más socialmente estructurada y formalizada sea la situación, más dominará la primera; cuanto más informal sea el encuentro (cuanto más aparezcan las múltiples identidades que existen entre los

participantes) más importancia tendrá las segunda (Marc E. Picard D. 1992, p.43).

En la comunicación en una interacción, tenemos que los factores de complementariedad y simetría son reguladores en la situación comunicacional en una interacción dada, por ejemplo; cuando necesitamos una respuesta sobre algo, o cuando deseamos obtener de alguien un favor, se lo pedimos de una forma determinada, en la que la persona a la que le pedimos el favor, pueda acceder, de que acceda o no lo haga, dependerá del grado de importancia jerárquica que exista entre esa persona y nosotros, así como la relación social que llevemos con esta.

En la, **j) <<relación simétrica>>**, los interactuantes se sitúan como iguales, la similitud de posiciones se indica por los **<<mensajes en espejo>>**; las prerrogativas y los deberes son los mismos. Y todo comportamiento en uno acarrea un comportamiento sensiblemente idéntico en el otro (ya sea la acción amistosa, el cariño, la cooperación, la rivalidad, la competición, la agresividad...). En la, **k) <<relación complementaria>>**, las posiciones son diferentes, pero ligadas por una relación de complementariedad (padre/hijo; comprador/vendedor; sacerdote/feligrés...), los comportamientos y los mensajes son de diferente naturaleza; se ajustan, sin embargo, los unos a los otros (dar/recibir, preguntar/responder, ordenar/obedecer). Esto nos lleva a proponer una doble distinción: por una parte, entre la **<<relación simétrica y asimétrica>>** y, por otra, entre **<<relación complementaria y jerárquica>>**; la última se diferencia de la anterior por la existencia de una posición superior y una inferior (se habla de posición alta y posición baja) y, por tanto, de una cierta **<<relación de poder>>**¹. (Marc E. Picard D. 1992, p.44).

4.3. <<La circularidad de un mensaje>>

La situación que ejemplificaré en este punto es cuando apartan con objetos los espacios perimetral o lineal de una propiedad privada, aunque sea un espacio

¹ Este tema se desarrollará más adelante en la investigación.

público, expande su territorio a los alrededores del domicilio, obstruyendo el libre tránsito y uso estos espacios públicos, mismos a los que tienen exclusividad los miembros pertenecientes a la familia propietaria del predio. Cosa que se terminaría si tuviéramos la cultura de la denuncia, misma que nos aportaría un cambio en la forma de ser de los propietarios del predio, ya que, aunque existen sanciones referentes a impedir que se use el espacio público, no son denunciadas, por consecuencia habría un cambio que evitaría la colocación de objetos para la privatización de los espacios públicos.²

El modelo de Osgood y Schramm (1945) considera que los participantes en el proceso de comunicación realizan funciones análogas: codificar, descodificar e interpretar.

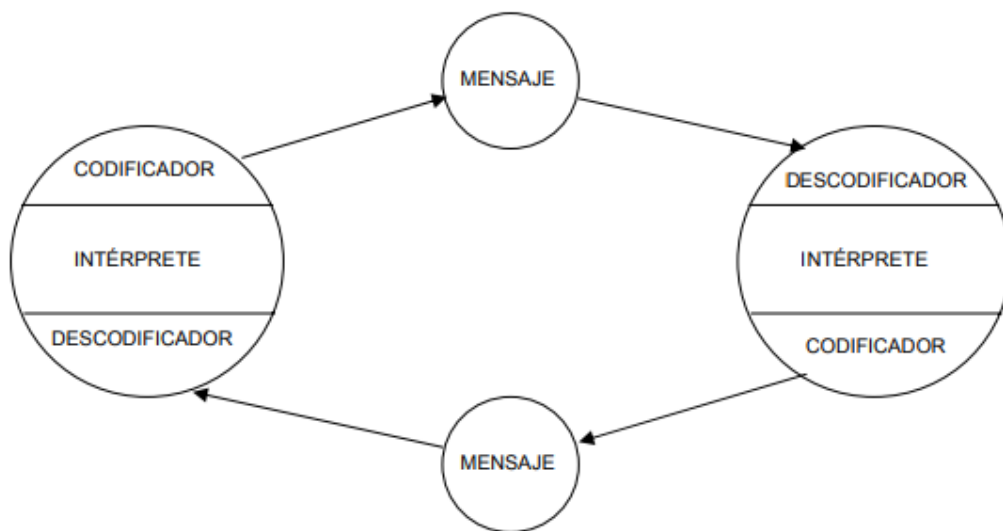


Figura 4: Modelo de Osgood y Schramm

Tenemos al dueño del predio (codificador), donde el discurso son los objetos con los que impide la libertad de uso y tránsito de los espacios que aparto. El mensaje es “no quiero que alguien más se estacione a los alrededores de mi casa”, las personas que tienen la necesidad de usar esos espacios (descodificador), interpretan que “no puedo usarlo porque física y simbólicamente el espacio tiene dueño”, se aleja para buscar otro espacio para parquearse. El codificador del mensaje, al ver que son respetados los objetos con los que aparta los espacios, lo

² Consultese: [Microsoft Word - JMÁguado Cap 9 IDU 03.doc \(um.es\)](#)

sigue haciendo, pues con las acciones de pasividad por parte de los receptores (descodificadores) de su discurso prohibitorio, le confirman a la persona que es el propietario de los espacios en la calle.

Situación similar con los que apartan los espacios para obtener gratificaciones monetarias por medio de las propinas que les den las personas que necesitan un espacio para estacionar sus vehículos.

4.4. <<El lenguaje del cuerpo>>.

Jean Piaget en el año de 1970 menciona el estudio de tres categorías que fundamentan a la comunicación y son *el índice, los símbolos y los signos* que se explicarán a continuación para mejorar la experiencia explicativa del presente apartado:

En el *índice*, el significante no está diferenciado del significado (aparte del hecho de que el significante tiene una función señalizadora): constituye «una parte, un aspecto o un resultado causal de este significado». Los índices son esencialmente corporales (enrojecer, por ejemplo, es el resultado de confusión o vergüenza), pero pueden ser también verbales (como las interjecciones que se lanzan para traducir su nerviosismo, su cólera o alegría). El índice no se emite voluntariamente en términos generales (Marc y Picard, 1992, p. 31).

En el *símbolo*, los significantes están diferenciados de los significados, pero todavía «motivados por una similitud o analogía con sus significados».1 Supone una elaboración de expresión, el recurso a un código; es un acto concebido para comunicar. A veces está formado por la repetición mímica y voluntaria de un índice (por ejemplo, cuando se gesticula para rechazar alguna cosa con expresión de disgusto); o bien es simplemente *metafórico* (como cuando se golpea con el dedo sobre una mesa para convencer a alguien, como si se quisiese meterle un mensaje en la cabeza). Estas señales son, también, sobre todo, corporales; pero un comportamiento puede tomar

un valor simbólico (como ofrecer flores para expresar su amor). (Marc y Picard, 1992. p. 31).

El *signo* tiene un carácter puramente convencional. Recordamos que, en la definición de Saussure sobre el signo, el lazo que une el significante con el significado es arbitrario. El lenguaje representa la fuente esencial de los signos en la comunicación, aunque la expresión no verbal también puede contenerlos (son todos los gestos convencionales, como el apretón de manos o un dedo levantado para pedir la palabra). (Marc y Picard, 1992. p. 31).

Finalmente, la comunicación no verbal está enriquecida con Índices, símbolos y signos, aportan la información necesaria que el receptor codifica por medio de los gestos, movimientos corporales, posturas, sonidos, contacto, señalar, por mencionar algunos. La recopilación y combinación de los elementos mencionados, hacen que podemos leer las intenciones que puede tener un transeúnte o un automovilista, las groserías con las manos, posturas de furia, vergüenza o tristeza, darle el paso a un peatón desde el auto, la manera en la que los policías de tránsito hacen su trabajo y formas necesarias en las calles de la ciudad con las que debido a su existencia podemos preservar la vida en el caso de los transeúntes o el de no comprometerse en el caso de los automovilistas.

4.5. <<Interaccionismo simbólico>>.

Las relaciones sociales son un mundo de sucesos dado a partir de la convivencia cotidiana en los diversos ámbitos en los que nos desarrollamos constantemente. La vida cotidiana en la Ciudad de México está compuesta por un conjunto de situaciones en las que el comportamiento humano y social nos muestran el proceso social, en donde el actuar de las personas a manera de “desafío” a los demás que usan el espacio, desafío al semáforo, desafío a los cruces peatonales y líneas de cebra, desafío a quitar objetos que alguien más colocó para evitar que otras personas usen el espacio vial, etcétera.

El enfoque que nos ofrece un conjunto de panoramas de situaciones sociales, tanto en lo público como en lo privado, con la intervención de elementos como el tiempo, el significado de las cosas, el espacio, los actantes y elementos. “El Interaccionismo Simbólico es un enfoque del estudio científico, del comportamiento y la vida de grupos humanos. Su mundo empírico es el mundo natural de esta vida y ese comportamiento” (Blumer, Herbert. 1982, p. 9).

En las sociedades modernas nos hemos encontrado con diversos tipos de interacciones como base fundamental para la convivencia de unos individuos con otros, las situaciones en las que nos encontramos en la vida cotidiana se manifiestan a través de la convivencia con los demás. La interacción es un proceso que forma el comportamiento humano, en lugar de ser un simple medio o marco para la expresión y liberación del mismo.

Los interaccionistas simbólicos como Herbert Blumer en 1969, Rose en 1962, Manis y Meltzer en año de 1978, coinciden con un conglomerado de características básicas para analizar y comprender al interaccionismo simbólico con respecto al ser humano:

1. A diferencia de los animales inferiores, los seres humanos están dotados de capacidad de pensamiento.

Los pensamientos y las acciones son motivadas por una razón, por ejemplo, *la prisa*; es la razón que impulsa tanto a los transeúntes como a los automovilistas, podría orillarlos a omitir las indicaciones del semáforo, en los transeúntes por ejemplo; arriesgan su vida con tal de lograr el objetivo de pasar antes que el vehículo parta llegar al otro extremo, en el caso de los automovilistas, aumentar la velocidad, en vez de disminuirla cuando se pone la luz amarilla, algunos incluso se pasan el alto.

2. La capacidad de pensamiento está modelada por la interacción social. Las interacciones son regidas de acuerdo a lo que estén pensando los interactuantes, por ejemplo; llega un conductor a estacionar su vehículo en un espacio vacío en la vía

pública, de pronto aparece el franelero que le chifla agitando su trapo, dándole a entender que él cuidará del vehículo debido a que el automovilista ocupará el lugar que él tiene apartado simbólicamente para ganar dinero, si el automovilista acepta la condición en la interacción, dejará el automóvil por la necesidad de estacionarse y aceptará la condición impuesta por el franelero, a pesar de que sea prohibido apropiarse de un espacio público y aún más para lucrar con dicho espacio.

Tenemos una interacción donde existe una gama amplia de actitudes en las que los interactuantes pueden tener el uno con el otro dependiendo la comunicación que se genere en ambos. En este caso hay dos pensamientos, el primero es que el conductor necesita estacionarse, aunque tenga que dar una gratificación al franelero, en consecuencia, su trato hacia el franelero es más amable, si quiere encontrar su carro como lo dejó, o bien, solo accede a las condiciones del franelero y listo; pues en México y algunos países de América Latina, es muy común encontrar personas que han hecho de estas prácticas sociales una fuente de trabajo.

Por otro lado, tenemos el pensamiento y la actitud del franelero, la cual se basa en obtener ganancias monetarias a través de dejar estacionar al automovilista, y cuidar de su vehículo, algunos te ofrecen lavar el automóvil con tal de asegurar el ingreso, pero corre el riesgo de que el conductor decida no darle nada, si este se apagara a la norma. El trato que el franelero le dé al conductor, dependerá de que el conductor acepte, o no, las condiciones del franelero.

Sin embargo, el automovilista corre el riesgo de que su automóvil se vea violentado, el mensaje simbólico que envía el franelero es: “me das dinero a cambio del espacio y te cuido tu carro, incluso lo lavo si deseas, pero si no me das dinero y dejas tu vehículo, toma en cuenta que puedo dañar tu vehículo y probablemente no me vuelvas a encontrar, lo que generaría un conflicto entre ambos.

3. En la interacción social las personas aprenden los significados y los símbolos que les permiten ejercer su capacidad de pensamiento distintivamente humana.

Si bien hay significados y símbolos en las vialidades de la ciudad, sin el afán de generalizar, hay transeúntes que eligen desafiar las normas exponiendo su integridad física, lo hacen sin pasar por las líneas de cebra, que simbolizan un espacio que es exclusivo para el paso de transeúntes. Sin embargo, existen automovilistas que se muestran negligente y se estacionan sobre dichas líneas en el momento en que es momento de cruzar para los transeúntes, provocando un desequilibrio en la interacción que genera molestia en los que no van en vehículo, lo cual genera reacciones que pueden detonar insultos, verbales y en ocasiones hasta físicos.

En la actualidad existen videos en donde hay personas que caminan sobre los vehículos de automovilistas que se estacionan sobre las líneas de cebra mientras se encuentra el semáforo en rojo. Lo que comunica en ese sentido el peatón que se atreve a hacer eso, es darle a entender al automovilista que debe respetar las líneas de cebra y que ante una sociedad como la nuestra pierde derecho de replicar por quebrantar la ley, acción que amerita sanciones que ameritan llamada de atención verbal por parte de una autoridad hasta multas de trabajo comunitario y económicas.

4. Los significados y los símbolos permiten a las personas actuar e interactuar de una manera distintivamente humana.

La idea de integrar significaciones al lenguaje de la comunicación no verbal en las reglas de tránsito, permiten distinguir las elecciones que los transeúntes y los automovilistas hacen para movilizarse, es elección personal de quien maneja el vehículo o atravesarse la calle en un momento que no corresponda. Todo depende lo que para cada quien signifiquen las señales. Personalmente, creo que el respetarlas, representa la preservación de la vida y la libertad, para otras personas representarán una limitación en su tránsito personal en las calles.

5. Las personas son capaces de modificar o alterar los significados y los símbolos que usan en la acción y la interacción sobre la base de su interpretación de la situación.

La interpretación de los mensajes es enteramente modificable de acuerdo al modo de pensar de las personas. El pensamiento es el reflejo de la información con la que las personas tienen en su mente al momento de desplazarse, el comportamiento de una persona depende de enteramente de grado de importancia con la que se interpretan las reglas de tránsito, si se ignoran, o se decide romperlas.

6. Las personas son capaces de introducir estas modificaciones y alteraciones debidas, en parte, a su capacidad para interactuar consigo mismas, lo que les permite examinar los posibles cursos de acción, y valorar sus ventajas y desventajas relativas para luego elegir uno.

Los sucesos que nos encontramos con los demás en las vialidades tienen unos cursos de acción que nos permiten distinguir conscientemente, las ventajas y desventajas relativas que tenemos en la acción de movilizarnos, el capo de acción depende del modo en el que nos desplazamos, es decir; las ventajas que tiene transportarnos en vehículo particular, sobre las desventajas de transportarnos a pie o en transporte público, o las desventajas de estar varado en el tránsito por transportarnos en automóvil particular en horas pico, en comparación con las ventajas de llegar más rápido en ese mismo tiempo si me transporto en motocicleta.

7. Las pautas entrelazadas de acción e interacción constituyen los grupos y las sociedades.

Las acciones que representan el andar por las vialidades dependen del grupo al que perteneces cuando te movilizas, los grupos de transeúntes divididos en subgrupos, de la misma manera que los automovilistas y motociclistas están diferenciados. Las diferentes obligaciones y deberes son distintas a las de los grupos en los que los actores sociales se movilizan, los

transeúntes tienen ciertas obligaciones, y derechos, diferentes a los que van en vehículos, sin embargo; las sanciones derivan dependiendo el vehículo en el que los conductores se muevan.

El «yo» reacciona a la persona que surge gracias a la adopción de las actitudes de los otros. Mediante la adopción de dichas actitudes hemos introducido el “mi” y reaccionamos a él como un “yo” [...] las actitudes de los otros, que uno adopta en cuanto afectan a su propia conducta, constituyen el “mi”, y eso es algo que existe, pero las reacciones a ello no se han dado aún. Cuando uno se sienta a meditar algo, posee ciertos datos que existen. Supongamos que se trata de una situación social que tiene que resolver. Se ve a sí mismo desde el punto de vista de uno u otro individuo del grupo. Estos individuos, relacionados todos juntos, le confieren cierta persona. Bien, ¿qué debe hacer? No lo sabe, y no lo sabe nadie [...]. El “yo”, con respecto de la reacción a esa situación, en contraste con el “mi” involucrado en las actitudes que adopta, es incierto. (Mead, 1934/72; pp. 202, 204)

El *interaccionismo simbólico* representa un análisis referente al comportamiento del ser humano, este puede ser completamente modificable a gusto personal de cada individuo, aunque haya un conjunto de reglas y obligaciones a seguir en cuando al proceso de interaccionar con los demás cuando nos transportamos, puede ser por elección o por desconocimiento que las personas lleven a cabo ciertas acciones que pueden ser benéficas o no para la movilidad en la Ciudad de México, lo que sí es un hecho es que Las interacciones sociales no se encuentran definidas, todas tienen su propia complejidad y como individuos de una interacción, nos podemos encontrar con cualquier resultado posible. Pues él mismo dependerá de la combinación de acciones que cada uno de los actores sociales realiza en ese momento.

Finalmente, dentro del **<<interaccionismo simbólico>>** se subraya la significación de la acción en función de la “asunción de roles” en el marco de

“otro generalizado”. Se trata de “una respuesta de “espejo” a las actividades del otro”, observan Peter L. Berger y Thomas Luckmann (*la construcción social de la realidad*. Amorrortur. Buenos Aires, 1968, pág. 48), a propósito de la interacción social. (citado en Diccionario Unesco de Ciencias Sociales, Vol. II, p. 1145)

En las relaciones sociales encontramos ciertos parámetros regulatorios en las interacciones dadas, con ellos, obtenemos en términos de convivencia una relación satisfactoria o insatisfactoria, esto depende de la importancia de seguir los parámetros como los son: el intercambio, el equilibrio, la reciprocidad, la regulación, la norma, la regla y la obligación. Términos concretos que hacen que una relación social sea satisfactoria, socialmente hablando, o insatisfactoria al violar o restarle importancia a dichos parámetros, los cuales son ignorados pero establecidos en las interacciones manifestadas en las calles y avenidas de la colonia Héroes de Padierna.

Las personas que vivimos en la Ciudad de México, nos enfrentamos a una serie de factores que parece impedir llevar a cabo un trato cordial con el otro, el tiempo es un factor que detona en las personas un ensimismamiento y egoísmo para con los demás. Nos hemos individualizado como sociedad y pareciera que lo único que nos interesa es llegar al trabajo, hacer el súper, ir de compras, entre otras cosas. Sin tomar en cuenta que somos parte de un sistema social regido por normas y leyes diseñadas para resguardar la integridad, vulnerabilidad, así como los derechos que tenemos los ciudadanos al transportarnos de forma segura y eficiente por las calles de esta ciudad.

A través del interaccionismo simbólico de Herbert Blummer intentaremos exponer las conductas manifestadas en el desafío por el espacio vial por medio las tres principales premisas. La primera premisa nos dice que el ser humano orienta sus actos hacia las cosas en función de lo que estas significan para él. La segunda premisa nos dice que estas cosas derivan o surgen como consecuencia de la interacción social que cada cual mantiene con su prójimo. Finalmente, la tercera premisa nos aportará que los

significados se manipulan y modifican, mediante un proceso interactivo desarrollado por la persona al enfrentarse con las cosas que van hallando a su paso.

En palabras de E. Durkheim citado por (T. Parsons en “*El sistema social*”, Revista de occidente. Madrid, 1966, p. 43):

Se encuadran los fenómenos de **a) <<interacción social>>** dentro de sistemas de acción: “El acto se convierte en una unidad, en un sistema social, en la medida en que es parte de un proceso de interacción entre su autor y otros actores..., supuesto que un sistema social es un sistema de procesos de interacción entre actores”³

En torno a la cultura vial de la Ciudad de México, la interacción social es entre los agentes, y no entre los factores que se les atribuyen, se estudia el comportamiento social, y las vidas de los grupos humanos. Tanto transeúntes como automovilistas, representan elementos del sistema de movilidad que se transportan, pero también, existen desafíos que afecta la interacción social de estos grupos, por ejemplo; “cuando falla un semáforo”.

La solución en esta interacción, es en un principio complementario, al poner, un policía de tránsito que ayude a la organización de la circulación, también es jerárquica debido a que el policía de tránsito, representa una figura de autoridad a la que se le tiene que obedecer, porque el policía es la persona facultada para organizar la movilidad.

La interacción social entre los actores del ejemplo, se ve afectada al no haber un semáforo (autor de mensajes simbólicos cuando hace el cambio de colores), el sistema sustituye al semáforo con un policía de tránsito, este funge como el nuevo autor de los mensajes. Los transeúntes y automovilistas sustituyen las indicaciones del autor semáforo, por las del autor policía, y comienzan a obedecerlo, en ese momento, obtenemos una unidad dentro del sistema social, entre el autor (policía) y actores sociales (transeúntes y automovilistas). Es entonces que se cumple el

³ Consulte el Diccionario Unesco 1975, Vol. II Madrid, Ed. Planeta, p. 1145.

proceso de la movilidad entre subsistemas del sistema de movilidad de la Ciudad de México.

El tema se centran de nuestra investigación es sobre el desafío que existe por el uso del espacio vial, el cual, se manifiesta a través de las interacciones sociales en las que intervienen factores como el tiempo (la temporalidad de los respectivos turnos para pasar, tanto del semáforo, como de las indicaciones del policía), el significado de los símbolos (lo que representa los colores del semáforo, sustituidas por las señalizaciones y sonidos del policía de tránsito), la presencia de los interactuantes (el policía, sus señalizaciones, y la interpretación y respuesta de los transeúntes y los automovilistas).

Él, **b) <<ritual>>** es una serie de costumbres, comportamientos, acciones, que los seres sociales tenemos al realizar acciones tan sencillas como bañarnos, comer, dormir. Ritualizamos aspectos que nos complementan con el resto del entorno y nos integran al contexto, por ejemplo; el ritual de poner cada semana el tianguis de la colonia Héroes de Padierna. Comienza en la noche del día miércoles, con la llegada de los vendedores estacionando sus vehículos en donde tienen su mercancía, algunos otros llegan en el transcurso de la madrugada para apartar los lugares en donde pondrán sus respectivos puestos, acomodan sus productos para, comienzan a vender a primera hora de la mañana siguiente, hasta las cinco o seis de la tarde aproximadamente cada jueves.

Goffman citado por Martha Rizo (2011), expone que “El **ritual** es parte constitutiva de la vida diaria del ser humano, por lo que se puede decir que la urdimbre de la vida cotidiana está conformada por ritualizaciones que ordenan nuestros actos y gestos corporales. En este sentido, los rituales aparecen como cultura encarnada, interiorizada, hecho cuerpo, cuya expresión es el dominio del gesto, de la manifestación de las emociones y la capacidad para presentar actuaciones convincentes ante los otros con quienes interactuamos. Las personas muestran sus posiciones en la escala del prestigio y el poder a través de una máscara expresiva, una ‘cara social’ que le ha sido prestada y atribuida por la sociedad, y que le será retirada si

no se conduce del modo que resulte digno de ella; las personas interesadas en mantener la cara deben de cuidar que se conserve un cierto orden expresivo” (Rizo M. 2011, p. 7).

La **c) <<kinésica>>** y la **d) <<proxémica>>** son comportamientos, que ayudan al desenvolvimiento personal de un individuo que realiza una acción, son acciones que transmiten información sobre la persona, por ejemplo, un mimo es la personificación de dichos elementos, es un ser que representa hechos, historias, sucesos, sentimientos como la felicidad, la tristeza, enojo; son expresiones que nuestro cerebro intenta codificar, hasta que el receptor comprenda lo que el mimo expresa en el ritual de la rutina con la que el mimo trabaja.

Del concepto de ritual propuesto por Goffman se destacan dos conceptos importantes para la reflexión en torno a la comunicación. La primera (**kinésica**) es la propia relación entre los rituales y los procesos de comunicación, ya que los primeros se ubican en la categoría de actos humanos expresivos, en oposición a los instrumentales. Además de ser un código de conducta, el ritual es un complejo de símbolos, pues transmite información significativa para otros. La segunda (**proxémica**) idea consiste en relacionar a los rituales con los movimientos del cuerpo, con la kinésica, el ámbito de la gestualidad y los movimientos corporales, y la proxémica, el uso del espacio en la interacción, en el sentido de que la ritualización actúa sobre el cuerpo produciendo la obligatoriedad y asimilación de posturas corporales específicas en cada situación de interacción cara a cara específica (Rizo M. 2011, p. 7).

La palabra, **f) <<desafío>>** tiene origen del verbo “desafiar”, cuyo significado es definido en el diccionario en línea de la Real Academia Española como “Retar, provocar a singular combate, batalla o pelea”, también la define como “Dicho de una cosa: Competir, oponerse a otra”; es un acto de llevar la contra a una persona, o grupo social en contra de otra persona o grupo, usar el espacio público puede

generar peleas, molestias o disgustos dependiendo el nivel de violación de las normas, es una oposición a las propias normas de convivencia establecidas por el reglamento de tránsito, es la oposición al derecho que los ciudadanos tenemos al trasladarnos, así como las consecuencias generadas debido al incumplimiento de las mismas.

Un ejemplo de ello es cuando un automóvil espera él siga estacionado sobre las líneas de cebra, ello genera una molestia en los peatones que en dicho turno y según las normas de tránsito los “peatones cruzan sobre las líneas de cebra”, pero si hay un automovilista estacionado sobre las líneas, los peatones que son los interactuantes que ocupan dicho espacio para cruzar, se molestan e incluso tienden a educar al automovilista, a señalar su falta, e incluso a reclamar el espacio, en ese momento ese espacio es suyo y se puede decir tienen el derecho de reclamar al conductor por su error.

De acuerdo con las acepciones comunes y sociológicas de la palabra <<desafío>> descrita por el Diccionario Unesco de Ciencias Sociales. Reto. Acción de desafiar, combate entre dos personas, provocado por una ofensa infundida por una de ellas a la otra [...] El desafío es una institución social histórica, que prácticamente ha desaparecido en las costumbres actuales, peculiar de los países occidentales desde los tiempos medievales hasta finales del siglo pasado o principios del presente, consistía en un procedimiento de reparar ante la sociedad, mediante la lucha, el honor personal o la reputación social de una persona [...] Desafío en el sentido restringido, no como duelo, sino como provocación a duelo, consiste sociológicamente en el conjunto de los usos sociales que prescribían taxativamente en cada sociedad la forma en que se había de realizar el reto o provocación a duelo [...] Se ha hablado del “desafío de la naturaleza” al que el hombre responde “adaptándose” con los mecanismos compensadores de la economía, del “desafío” frente al que deben ponerse en marcha los correspondientes mecanismo de adaptación: “Interesa responder al desafío con el cambio institucional”(Unesco, Vol. II, 1975. p. 675).

Los desafíos sociales que se presentan cuando nos movilizamos por la ciudad, parte de los desafíos que tenemos son las responsabilidades como ciudadanos. Los automovilistas, por ejemplo, tienen la responsabilidad y el desafío de no atropellar a un transeúnte, el automovilista sabe que las consecuencias legales son bastante perjudiciales para su vida y la de su familia, por ello es que manejar en una ciudad como la de la capital, es desafiante, ya que al mismo tiempo, Los transeúntes incumplen las normas y en su andar transgreden la cultura cívica por ejemplo, no caminando sobre las banquetas, cruzándose donde no existen las líneas de cebra o paso peatonal, cruzando las avenidas corriendo aunque no sea su turno de pasar, por mencionar algunos.

En ese sentido, los automovilistas tienen el desafío de llegar a los diferentes destinos de su día a día, de no atropellar a alguien, de mantener en óptimas condiciones sus vehículos para que no se queden sin frenos, de que no sucedan accidentes que deriven en desgracias para los demás. Un automovilista representa un potencial asesino dentro de un proyectil, que de no manejarlo con precaución, compromiso, responsabilidad y respeto a los demás, a su vida, a la vida de quien lo acompañe, a las autoridades, y principalmente a las normas establecidas por los reglamentos, tendremos resultados negativos derivados de la inconsciencia de un automovilista. Entre más grande sea el vehículo automotor que maneja el conductor, más grande es el desafío, la responsabilidad, mayor pericia se debe de tener para manejar.

Los transeúntes a la vez representan la sección más desprotegida de la movilidad, por lo que el desafío de estos actores sociales es el de preservar su vida a costa de lo que sea, tiene que guardar su integridad física, ya que no cuenta con una protección contra los vehículos, sean motorizados o no. Cualquier persona que maneje cualquier tipo de vehículo (motorizado o no motorizado), representa un desafío para cualquiera que va caminando o para cualquier persona con capacidades diferentes.

Finalmente, transportarnos en las ciudades diariamente y regresar ilesos a nuestros respectivos hogares, es un desafío. Desafío para los que conocen y saben seguir las normas de convivencia, pero interactúan con quienes no las conocen;

desafío también para los que las conocen, pero no las cumplen; desafío también para los que no las siguen porque las ignoran; él desafío se encuentra en salir librado de situaciones que pongan en riesgo nuestras vidas y las de los demás.

En ocasiones, las personas que no conocen las normas suelen tener conflictos en las interacciones con personas que, si las conocen, estas le llaman la atención, pues las molestias generan gritos, incluso insultos de cualquier índole para quien comete el error por desconocer las normas, o si no se llevan a cabo. Existen fuertes riñas que pueden llegar a desatar peleas donde se ve comprometida la integridad de los involucrados, pues el desenlace es violento.

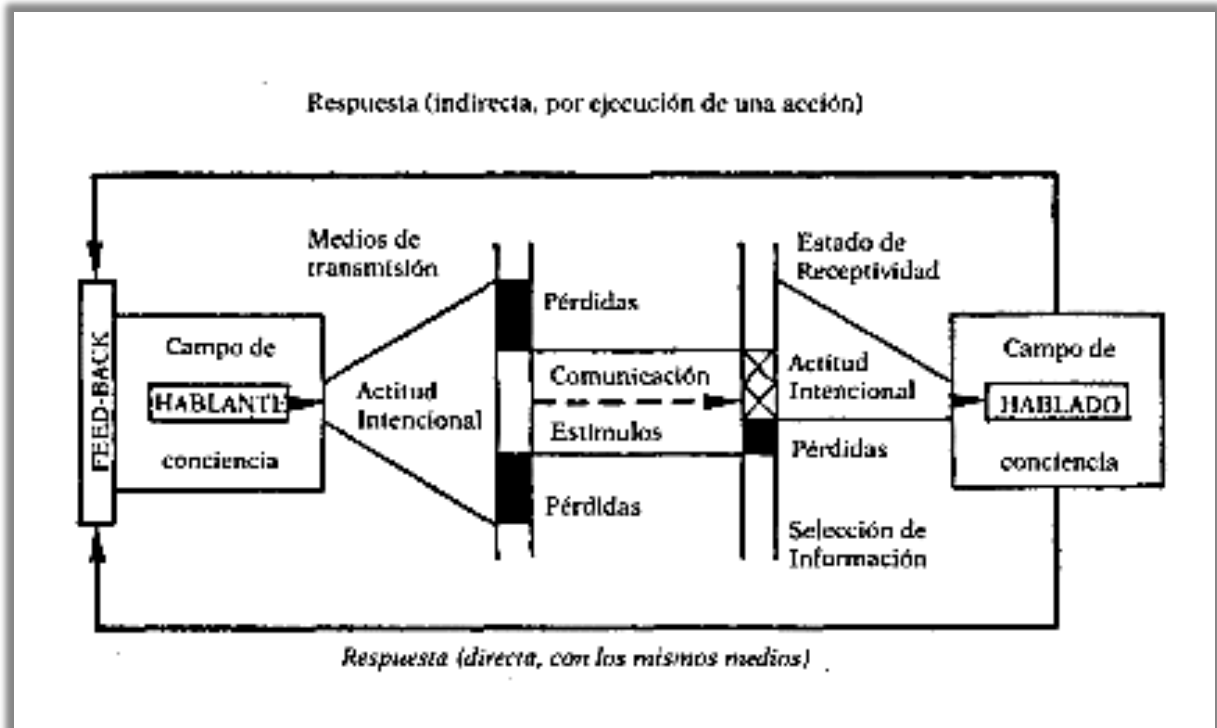
4.6. <<Los modelos psicosociológicos de la comunicación>>.

Retomando el tema del desafío, abordaremos al, **a) <<conflicto>>** como parte del sistema de comunicación propuesto en 1971 por Anzieu y Martin, citados en Marc y Picard; se analizan las incomprendiones o contrasentidos como conflictos evidentes en donde existe una caja emisora que envía un mensaje, a una caja receptora que recibe el mensaje.

Las interpretaciones del mensaje enviado, dependerán de los campos de conciencia de quien envían el mensaje, hacia los campos de conciencia de quien reciben dicho mensaje. En otras palabras, “(porque en la realidad «entran en contacto, no una “caja negra” emisora y una “caja negra” receptor, sino un “hablante” y un “hablado”, generalmente *dos o más personalidades, participan en una misma situación común y debaten mediante significaciones*», p. 133)” (Citado en Marc y Picard, 1992, p. 28).

A continuación, se presentarán los complementos y la complejidad del modelo en el que me apoyo para explicar el sistema de comunicación psicosociológica, con el que se interpretan las situaciones a las que nos enfrentamos en la vida cotidiana.

Proponen un esquema que abarca el campo de conciencia de los «que hablan» y señala los filtros sucesivos que se interponen entre la intención del «hablante» y la recepción del «hablado». Esta muestra también que la respuesta a los estímulos que constituye el mensaje del «que habla» puede tomar dos vías: la de una respuesta verbal directa, o la indirecta de una *acción* (las dos constituyen el *feedback* del mensaje inicial):



Este modelo incluye también tres elementos importantes que no aparecen explícitamente en el esquema:

a) En principio, *apersonalidad* de los participantes se caracteriza por «una historia personal, un sistema de motivaciones, un estado afectivo, un nivel intelectual y cultural, un marco de referencia, un *status* social y roles psicosociales» (Marc y Picard, 1992, p. 135). Todos estos elementos tienen un impacto sobre la comunicación. Definen la *identidad* de los interactuantes constituida a la vez por elementos biopsicológicos (como la edad y el sexo) y elementos psicosociológicos relativos a grupos de pertenencia (geográfica,

profesional, ideológica...). Estos factores identificativos sitúan a cada individuo en el interior de las relaciones instituidas por la cultura y la sociedad (padre/hijo; joven/adulto; hombre/mujer; patrón/asalariado; productor/consumidor...). Estas relaciones prescriben ciertos tipos de comunicación y prohíben otros.

b) En segundo lugar, la *situación común*; ya que «la comunicación hace posible la acción sobre otros en el interior de una situación definida» (pág. 135). En principio es un medio para hacerla evolucionar. También depende de los objetivos y de los fines que los participantes fijan (informarse, convencer, rivalizar, seducir, amenazar, reconfortar, distraer...), fines que influyen en el contenido y el estilo de la comunicación, es decir, su necesidad o rechazo, sus características, pueden ser inducidas por la misma naturaleza de la situación.

c) En tercer lugar, la *significación*; ya que «los hombres no solo comunican una cierta cantidad de información, sino que también intercambian significaciones» (Marc y Picard, 1992, p. 135).

Estas significaciones son el resultado, sobre todo, de *símbolos* que inducen a asociaciones de sentido. Las personas comunican mejor cuando se sitúan en el mismo universo simbólico y tienen los mismos marcos de referencia. Al mismo tiempo, este universo simbólico y el sistema de valores propio a cada uno, desempeña un rol de «filtro» (que conlleva una recepción selectiva de la comunicación) y ejerce un efecto inconsciente de «halo» («constituido por la resonancia simbólica despertada en el espíritu del interlocutor por la significación de lo que emite o recibe» y que desencadena una cadena asociativa) (Marc y Picard, 1992, p. 136).

Hasta ahora hemos obtenido que el proceso de comunicación psicosocial es un entramado complejo de procesos sociales, psicológicos, culturales y simbólicos.

Los procesos cognitivos existentes en el ser interior de cada uno los involucrados en las situaciones viales que desafiamos al interactuar con los demás por medio de la significación.

Así que la significación es el hilo conductor de las *representaciones sociales* que comparten una comunidad. Los transeúntes y automovilistas son parte de la comunidad que se transporta en la ciudad, misma que se encuentra conformada por diversas comunidades como:

Primera comunidad conformada por: peatones, que son todas aquellas personas que van caminando de forma normal, corredores, con muletas, andaderas, bastones, perros y gatos; entre otros.

Segunda comunidad conformada por: conductores de vehículos no motorizados como, personas en sillas de ruedas, patines, patinetas, patines del diablo, ciclistas; entre otros.

Tercera comunidad conformada por: conductores de vehículos motorizados como lo son los *Scooters*, bici-motos, bicicletas eléctricas, motocicletas, carros de golf, automóviles, por mencionar algunos.

Las significaciones pueden ser neutrales o abstractas y aportan significados a un mundo de las representaciones sociales. El movimiento, con referencia al tiempo; la atracción, en referencia la interacción; a la calma, en referencia al logro de transportarse exitosamente de un punto a otro; a la paralización, con referencia a un altercado o accidente el trayecto, y se dan como resultado un conjunto de *actitudes*. La significación conduce también a las *representaciones sociales* más o menos compartidas por una colectividad (debido a ello, facilitan la comunicación) y a las *ideologías* que las organizan (Marc y Picard, 1992, p. 29).

Las actitudes, como parte de las representaciones sociales, parten de la experiencia corporal y emocional de los sujetos que se involucran en una interacción, representada por movimientos simbólico/conceptuales, interoceptivos, posturales y motores, motivaciones, actitudes, estados emocionales que experimentan los sujetos.

Respecto a las situaciones en las vialidades cuando existen encuentros entre transeúntes y automovilistas, las significaciones de la experiencia que pudiera tornarse positiva o negativa, esto depende de que tanto se cumplieron las normas establecidas por ley por ambas partes, en ese sentido, por ejemplo; si el peatón cruza por las líneas de cebra y el automóvil o los automovilistas, no se postran sobre las líneas mientras los peatones atraviesan la calle. Con base a lo anterior podríamos decir que, al dar cumplimiento de lo establecido en el Reglamento de Tránsito, la interacción fue positiva.

En caso contrario, por suponer que un automovilista se pasa un alto en el momento que se encuentran cruzando los peatones, esto puede generar una interacción negativa, que desequilibra al peatón, le genera una frustración de no ser respetado por aquel automovilista, por lo que este *le mienta la madre* con un movimiento semicircular hacia atrás, por encima de su hombro en un movimiento de abajo hacia arriba, y con el puño cerrado, al tiempo que gesticula las palabras observando el retrovisor del al automovilista que no respetó la ley.

Esto subraya el hecho (que no habíamos tenido en cuenta hasta este momento) de que la comunicación no es solamente verbal, sino que también implica gestos, mímica, movimientos, actitudes posturales; aspectos que se han definido habitualmente por la expresión de «comunicación no verbal».

Explorando mejor la situación tenemos que el lenguaje corporal es el fenómeno más concurrido en el comportamiento de las personas que transitamos por la ciudad, debido a que la comunicación tiene diversos niveles, como el visual, por ejemplo, no verbal, simbólica, entre otras. Todo depende de la situación que se manifiesta en la interacción, es el resultado de la comunicación que se interpreta en la interacción.

4.7. <<La territorialidad y sus desafíos en los espacios públicos y privados>>.

Los seres humanos nos destacamos por ser seres territoriales, a lo largo de su existencia ha tenido que desarrollar prácticas y habilidades para lograr la supervivencia de la especie, para ello ha tenido que crear herramientas que se

utilizaban para crear armas, viviendas para protegerse de las inclemencias del clima, de animales depredadores y de animales venenosos como serpientes, arañas, lagartos, entre otras cosas, todo depende del contexto en el que se desarrollaban las sociedades humanas.

A lo largo de la existencia humana en el planeta, el hombre ha transmitido, de generación en generación, la información necesaria que garantice la preservación y conservación de la especie. Cuando el hombre dominó la agricultura, la pesca, la avicultura y la ganadería hace más de, 14000 años, comienza la necesidad de preservar y resguardar sus bienes adquiridos.

Él, **a) <<territorio>>** ayuda en la interpretación y comprensión de las relaciones sociales vinculadas con la dimensión espacial; va a contener las prácticas sociales y los sentidos simbólicos que los seres humanos desarrollan en la sociedad en su íntima relación con la naturaleza, algunas de las cuales cambian de manera fugaz, pero otras se conservan adheridas en el tiempo y el espacio de una sociedad. Las relaciones sociales, al no ser estáticas en el tiempo y el espacio, adquieren un sentido de complejidad que les vuelve inaprensibles cuando el concepto no es suficientemente flexible para captar la realidad social que se transforma por diversas causas, como puede ser por los avances en el mundo de la economía, la producción, la cultura, la política o por el desarrollo del conocimiento y el surgimiento de nuevos paradigmas de interpretación. Estos procesos van a incidir en la significación de los contenidos conceptuales que se van construyendo socialmente; en caso contrario, los conceptos pierden vigencia, se convierten en esquemas rígidos que llevan al estudio unilateral o superficial de los acontecimientos consultado el 27/06/2023 [El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales \(scielo.org.mx\).](https://scielo.org.mx/)

Pero la, **b) <<territorialidad>>** es un concepto derivado del territorio que tiene que ver más con el poder que tiene una persona sobre un territorio específico, delimitado, así como a las acciones y poder en que dicha persona tiene sobre los

bienes y objetos que en ese territorio se encuentren, son objetos que el propietario de los mismos pudo haber conseguido o haberlos recibido de alguien más que pertenece o perteneció a su círculo familiar.

La definición de territorio descrita en el Diccionario Unesco de Ciencias Sociales, tomo IV, describe etimológicamente al territorio como una palabra que procede del latín *territorium*, donde su equivalente en castellano aparece de 1220-1250, derivándose del latín *terra* (tierra) (...) Podemos hablar de un territorio en un sentido antropológico-cultural, político, jurídico, entre otras cosas, en un sentido biológico, pero el primero apoya al segundo. En todo caso, territorio es la parcela geográfica que sirve de hábitat exclusivo a un grupo humano o a un grupo animal o individuo. Decimos de manera exclusiva, porque el grupo del individuo tiende a mantener celosamente su derecho a evitar explorar esa área geográfica sin interferencias por parte de otro grupo o de otros individuos. (Unesco, 1987, pp. 225, 226)

Es entonces que podemos definir que una persona es territorial porque la respaldan los derechos socioeconómicos, históricos y culturales que lo titula como el dueño del espacio que conforma su territorio, con lo que podemos dar paso a la definición de espacio privado.

Un desafío muy importante en esta investigación es la pugna física simbólica en las interacciones entre transeúntes y automovilistas de la ciudad, es una relación entrópica que desata un desequilibrio en torno al comportamiento de unos con otros, ya sea por usar un espacio antes que el otro, por ganarle el derecho temporal de utilizar algún lugar público, ya sea para poner un puesto, para apartar lugares para cuidar vehículos, para cruzar antes que el carro aunque el semáforo en verde indique que es el momento de que pasen los vehículos, entre otras cosas.

La “pugna” tiene su definición en el diccionario de la Real Academia Española (RAE) en la que se define como: “pugna; batalla o pelea”, “acción y efecto de pelear o pelearse”, y “lucha: oposición, rivalidad u hostilidad entre contrarios que tratan de imponerse el uno del otro”. Todo lo anterior se analizará en diversos escenarios de

la zona metropolitana del Ajusco medio, el cual, está conformado por un conjunto de diversas colonias situadas en la delegación Tlalpan. Si bien es un fenómeno que se manifiesta en la mayor parte de la vía pública en la Ciudad de México, nos centraremos en el caso Tlalpan.

El desafío que puede representar entrar a la unidad habitacional que se encuentra al fondo de la calle Tizimín, en horarios donde la población estudiantil de la secundaria N.º195 se apoderan de las calles, esto entorpece el libre tránsito de los vehículos y aumenta las posibilidades de que exista alguna pugna a causa de algún atropellamiento por alguna persona que viva en la unidad habitacional que intente salir o entrar, es decir; que los automovilistas tienen que manejar con la mayor responsabilidad posible, ya que al haber un altercado los derechos de los automovilistas serán minimizados y los derechos del estudiante involucrado serán los priorizados por la ley, e imponerle una sanción al causante del atropellamiento.

El residente de la unidad habitacional puede tener repercusiones legales muy delicadas, ya que la imprudencia y la falta de madurez de los estudiantes, hace que su comportamiento cívico sea nulo, por un lado, los movimientos de los jóvenes son llevados a cabo más por el instinto que por la civilidad, es más poderoso el interés de socializar y jugar con sus compañeros que el preocuparse por el paso de los automóviles y eso es un desafío al que se enfrentan los automovilistas y residentes que se tienen que movilizar en la zona a horas pico.

La movilidad en torno al cruce Tizimín/Picacho representa un desafío mayormente para los peatones debido a factores como la cantidad de vehículos pasando, la velocidad que dichos vehículos pasan porque al ser una calzada estamos hablando de velocidades superiores a los 40 kilómetros por hora, por lo que los transeúntes tienen que subir al puente peatonal, aunque no todos lo hacen, pues, algunos, se cruzan corriendo para ganarle el paso a algún automovilista que venga a unos metros, ese acto si es un desafío para el conductor puesto que tiene que evadir al peatón a toda costa porque con la velocidad que lleva prácticamente no debe de haber margen de error porque sería muy difícil detener intempestivamente al vehículo.

Otro de los desafíos son a los que se enfrenta las personas que cruzan por el puente peatonal, este es muy alto y cuando caminan más de tres personas por él, es desafío para las personas con capacidades diferentes y para los adultos mayores es difícil subir porque el puente no cuenta con elevador a pesar de su altura, con una estructura muy alta debido a que la Calzada Picacho en dirección al Ajusco, hacen entronque más adelante con las carreteras que van para Morelos y Toluca específicamente, es decir; que la calzada es la vialidad por donde pasan tráileres y vehículos de carga que normalmente son muy altos, desafío bastante grande para los peatones que cruzan sobre las líneas de cebrá o paso peatonal. Para no redundar en el tema es necesario comenzar a diferenciar los espacios por medio de las descripciones y definiciones siguientes.

c) <<Espacio Público>>. Las relaciones en público es un tema donde nos adentramos al mundo de la interacción en las sociedades humanas, al hablar de lo público es comprender un espacio, un tiempo, un comportamiento, una socialización, etcétera; son prácticas sociales a las que todas las personas de una sociedad compartimos en un contexto determinado, el cual está regido por normas establecidas de convivencia, mismas que ayudan a interactuar según el deber ser para llevar a cabo las interacciones de manera cordial con aquellos con los que compartimos las prácticas sociales en los contextos públicos en los que interactuamos día a día.

Para entender las relaciones en público es importante ubicar el lugar en el que se encuentra el individuo a lo que se refiere <<lo público>> en ciertos contextos. Goffman nos ofrece tres definiciones, particularmente hablando, del individuo, lo define como: “Un individuo como una unidad vehicular” “personas controlando sus cuerpos”, o “personas manejando sus vehículos. (Goffman, 1971, p. 53).

Existen dos habilidades que el individuo utiliza para interactuar en público y son el <<ojeo>> y la <<externalización>>; el primero se define como una habilidad de mirar sin ver como una especie de radar que tenemos incorporado, la segunda;

es la manera en que, con nuestro cuerpo, extendemos las intenciones, indicando, exagerando nuestros movimientos para mostrarle al otro cuál es nuestra intención.

En el andar del contexto público, el individuo tiene como objetivo primordial, el desplazarse, los individuos nos desplazamos y en estos hay una serie de reglas que se emplean para evitar congestiones, choques e inconvenientes. Las reglas de tránsito, por ejemplo, son una serie de normas que se deben cumplir para armonizar lo más posible el desplazamiento de los individuos.

En ese andar <<el turno>> en torno al espacio público, representa la interacción implícita de definir un tiempo para cada actor social que requiere de pasar por el mismo espacio público, se destina una sección temporal intercalando el derecho de uso.

“El <<el turno>> es el orden en que un reivindicador recibe un bien de algún tipo en relación con otros reivindicadores en la situación. En ello interviene una norma de decisión, conforme a la cual se ordena a los participantes por categorías (Goffman, 1971, p. 53).

Los individuos forman compañías, las compañías son una interacción de más de un individuo que hacen lo mismo, se toma también como una unidad que junto a otra interactúan.

El espacio público es el lugar donde se dan las interacciones sociales, es decir, las calles, las avenidas, los cruceros, etcétera; son los espacios predestinados para lograr una movilidad y desplazamiento de un punto a otro en el andar del espacio público.

Cáptese que el <<peatón>> está definido por el Nuevo Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México como toda “persona que transita por la vía a pie o que utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos; incluye a niños menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado” (2015, p. 7) también la (RAE) define a la palabra peatón; “persona que va a pie por una vía pública”. Y, por otro lado, la definición de <<automovilista>> será entendida de inicio, partiendo de la definición de <<conductor>> que se nos presenta en dicho reglamento, como “toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades” (2015, p. 5),

compréndase que esas modalidades (vehículo, vehículo de emergencia y vehículo motorizado), así pues; el <<automovilista>> es “cualquier persona que conduce un automóvil” apoyándonos en la definición que nos aporta la (RAE).

En el contexto público entre transeúntes y automovilistas, Ross es mencionado por Goffman donde se explica que: el orden en las intersecciones urbanas muy transitadas, es necesario que no existan accidentes. Aunque no exista un orden total, los individuos que se entrecruzan en las vías concurridas, lo hacen con un orden, tomándose el tiempo, tomándose el cuidado para evitar a toda costa un choque. Eso explica el surgimiento de la mencionada “multitud ordenada”, es decir, la existencia de un orden social.

Los miembros de una comunidad ordenada no se salen de su camino para agredirse los unos a los otros. Además, cuando sus caminos se entrecruzan, hacen los reajustes necesarios para eludir el choque, y los hacen conforme a una norma convencional (Ross, E. 1908, p. 1).

Hay una definición que la Real Academia Española (RAE) define como <<espacio público>>; es el espacio de propiedad pública (estatal), dominio público. Es el lugar donde cualquier persona tiene derecho a circular en paz y armonía, donde el paso no puede ser restringido.

Finalmente, el espacio público es parte de la estructura física de una ciudad, en donde todos tenemos el derecho de transitar, bajo normas y reglamentos que dan organización al comportamiento de los que transitamos en ella, así mismo existen formas de llevar a cabo el tránsito dependiendo del grupo al que pertenecemos cuando nos movilizamos en ella, eso proyecta un ordenamiento que aleja del caos y el desorden dentro de las vías en general. Para poder transitar se deben llevar a cabo los parámetros establecidos de civilidad, moralidad y cortesía, que de no cumplirse las mismas, existen sanciones establecidas por instituciones gubernamentales hacia los infractores.

c) <<Espacio Privado>>. Una de las categorías a definir es la de <<territorio>>, dicha categoría es definida de acuerdo a la Real Academia

Española (RAE) como: “Porción de la superficie terrestre perteneciente a una nación, región, provincia, entre otras cosas. Es preciso entender esta definición porque a partir de la misma es como se comenzará el estudio de los fenómenos que se presentarán más adelante.

Uno de los autores que estudió al espacio con ahínco fue Goffman, a partir de ahora, ensalzaré un listado de conceptos y definiciones que las delimitarán la concepción del territorio y lo que se deriva del mismo, lo describe en su texto “Relaciones en Público”, y lo describe desde la mirada Etológica, disciplina que estudia el comportamiento de los animales, esta disciplina ayudará a concretar un primer acercamiento a las concepciones.

<<Territorialidad>> por definición, es: “el comportamiento mediante el cual un ser vivo declara característicamente sus pretensiones a una extensión de espacio que define contra los miembros de su propia especie” (Goffman, 1971, p. 47).

Por ejemplo, un león que yace en un territorio y de pronto llega otro león que invade o se mete al territorio del primer león que lo toma como un desafío y se da un enfrentamiento.

Por su parte, el autor define al **<<territorio>>** como: “una reclamación sobre un espacio físico que se reclama como de uso propio, en contra de otros individuos de la propia especie” (Goffman, 1971, p. 47).

Con esta aportación podemos lograr entender cómo opera el actuar de aquellas personas que apartan los espacios públicos más próximos a sus domicilios, para evitar intromisiones si alguien que no es perteneciente a ese grupo familiar se estacionase. Reclaman como propios a dichos espacios apartándolos; porque seguramente son utilizados como estacionamiento privado por los miembros de la familia.

La **<<reivindicación territorial>>**: “es un reclamo que se hace sobre un territorio”, (Goffman, 1971, p. 47). En esta destacan las **<<reservas fijas>>**, **<<las reservas situacionales>>**, y las **<<reservas egocéntricas>>**.

Toma como ejemplo de <<reserva fija>> a “mi casa”: “Lugar en el cual hay un territorio físico *claramente delimitado legalmente protegido*, hay un título de propiedad de determinada parcela de terreno sobre la que monto mi casa y sobre esa propiedad hay una serie de estructuras legales y normativas que definen que es efectivamente mío” (Goffman, 1971, p. 47).

Un ejemplo sobre las <<reservas situacionales>>: sería si vamos a un restaurante y nos sentamos en una mesa, propiamente el espacio no es mío, no me pertenece, pero por el hecho de pasar el tiempo ahí, en función de una situación, la mesa es nuestra, y si alguna persona desconocida llegara a tomar un trozo de pan sin mi consentimiento habría una situación que nos haga sentir invadidos.

También se puede considerar una visita a un bar y existe un periódico que estoy leyendo, en ese momento se puede decir que el periódico es mío y deja de serlo en el momento en que yo dejo de leerlo y por consiguiente alguien más lo puede usar, mientras yo tenga el periódico y lo esté usando, me pertenece.

Por último, encontramos a las <<reservas egocéntricas>>: “son todas aquellas cosas llevo conmigo y como ejemplo se toman en cuenta la ropa, cartera, yo mismo, es decir, cosas que se desplazan conmigo (Goffman, 1971, p. 47).

De acuerdo con Goffman expresa que “somos animales territoriales, pero de una forma mucho más sutil que de otros mamíferos” (Goffman, 1971, p. 47). Como en el caso de los leones. El concepto de <<territorio>> va de la mano con la definición de <<espacio>> o diferentes tipos de territorios. El autor los enlista como:

El espacio es una zona física con una carga simbólica que desempeña funcionalidad respecto al uso que un individuo o grupo para realizar una actividad que ofrezca un bien o servicio, a otros, estos espacios pueden ser diferenciados por el uso, por el turno o por posesión, también proporciona resguardos si es privado o auxilios si son público dependiendo su tipo.

El <<espacio>> o recinto: “auxilios físicos visibles, que dan contención a nuestro reclamo territorial cuando estamos en público”. “El recinto es un

espacio que tiene algún tipo de límite físico sobre el que planteamos algún tipo de propiedad”. A esto se le define como reclamo personal (Goffman, 1971, p. 50).

Cuando las personas dentro de una sociedad rompen las normas de convivencia, esos actos deben de ser sancionados por medio de una “<<**infracción territorial prototípica**>>, que ocurre cuando un individuo se entromete en la reserva que reivindica para sí otro individuo, con lo cual el primero funciona como un *impedimento* a la reivindicación del segundo” (Goffman, 1971, p. 66).

En los casos que observaremos, las infracciones no siempre se llevan a cabo, pues los policías de tránsito no llevan a cabo esta actividad, debido a conflictos de interés resumidos a sobornos económicos, es por ello; que, en el *imaginario colectivo* de la ciudadanía mexicana, las personas han ritualizado la práctica del *soborno* cuando se cometen infracciones. Goffman describe que “cada pequeña partícula de nuestra conducta en la vida con los otros, tiene un cáliz calificativo y hemos desarrollado una serie de conductas de conveniencia complejas” (Goffman, 1971, p. 50).

Debido a la práctica social del soborno, tanto transeúntes, automovilistas y policías, hace que los ciudadanos reduzcan el nivel de responsabilidad porque habitualmente existe esta salida, quedando la infracción de lado y omitiéndola con respecto al deber ser. Este hecho hace que exista la normalización en las prácticas de apropiación de espacios públicos, el hecho de poner un puesto ambulante, le aporta una delimitación física/visual, que determina la propiedad del vendedor, dando un mensaje a los demás, de que todo lo que se encuentre dentro de la zona diferenciada, es perteneciente de quien lo establece.

“El territorio no es solamente una serie de espacios físicos, sino también una serie de reclamos sobre distintos aspectos” (Goffman, 1971, p. 50). A partir de la intromisión se dividen dos formas de proceder, tienen su origen en la acción de entrometerse, ya que entrometerse es la invasión que realiza una persona sobre los derechos físicos, territoriales, simbólicos, y legales de otra.

Debe acusarse de la intromisión entraña dos tipos diferentes de pecados. Uno es el que sigue el término **<<intrusión>>**: se trata del caso obvio de un individuo que penetra en un territorio al que no tiene derecho de acceso, o que contamina una reserva de otro modo (Goffman, 1971, p. 66). La invasión del espacio, sea público o privado, existen actos de *intrusión*. Aludiendo a nuestro tema, cuando los tianguistas ponen sus puestos en las calles, llevan a cabo un acto de *intrusión* colectiva, lo que se traduce en dinero para personal de la alcaldía Tlalpan, pues dejan pasar por alto, las multas por entrometerse en la vía pública.

La otra es la **<<obtrusión>>**, ocurre cuando un individuo formula reivindicaciones que se consideran excesivas del espacio personal, y de paso se entromete en el espacio personal de quien se hallan adyacentes a él o en zonas que se consideran públicas en el sentido de no ser reivindicables (Goffman, 1971, p. 67).

Incorporando los anteriores términos y que a partir de este momento en la investigación no referiremos al acto de entrometerse o invadir, como; *intromisión* y al acto de obstruir u obstaculizar, como; *obtrusión* respecto a los usos del espacio, designando al acto de avanzar de los transeúntes sobre las banquetas, como de los automovilistas sobre las calzadas, lo vemos como un acto de comunicación territorial, tenemos de ejemplo: Cuando un transeúnte va caminando por la banqueta, y encuentra una obstrucción, sea por el cascajo, por un desnivel, por una jardinera, o por automóviles estacionados sobre la banqueta, entre otras cosas; la necesidad del transeúnte hace que se tenga que bajar a la calzada, haciendo un acto de intromisión, interviniendo en el trayecto del automóvil sobre la calzada.). En este sentido, podemos decir que la intromisión del transeúnte no existiría si no hubiera un acto de obstrucción en las banquetas.

El **<<espacio de uso>>**: “el espacio que reclamamos por necesidades prácticas, son espacios que de alguna forma reclamamos como propio”. (Goffman,

1971, p. 53). En referencia a lo anteriormente descrito, las líneas de cebra son espacios que, aunque se encuentren la vía pública, en el momento que se encuentra el alto, existe un reclamo de uso propio para los transeúntes.

Así mismo, <<el espacio de turno>>: “es el derecho en la provisión de servicio, es decir, el que llega primero, se le atiende primero, reclamamos ese turno y nos molestan los colados, creemos que tenemos derecho a eso (al turno) y reclamamos el territorio” (Goffman, 1971, p. 53). En los automovilistas de la ciudad, existe una práctica ofensiva, a mi parecer, común en los conductores que ordenadamente quieren incorporarse de la lateral a los carriles centrales de alguna avenida principal.

En la zona de incorporación, hay automovilistas que ordenadamente se van formando, uno atrás de otro, pero a menudo existen los automovilistas oportunistas que se cuelan por los pequeños espacios existentes entre un carro y otro, se meten reclamando un territorio que no le pertenece y que tampoco se ganaron formándose, eso genera molestia a los demás conductores que si se incorporan como lo marca el reglamento.

El <<territorio de posesión>> son: “Cosas que son nuestras, aunque no estemos” (Goffman, 1971, p. 53). Para ilustrar esa afirmación contamos con el ejemplo de los puestos de lámina que se encuentran en las vías públicas, pues físicamente están establecidos permanentemente, pero ese puesto representa la propiedad de quien lo renta o es el dueño, suponiendo que se encuentra cerrado, el espacio donde está situado, se encuentra privatizado e informa que el pequeño inmueble le pertenece a alguien, aunque se encuentre en el terreno de lo público.

La existencia de las reservas de información en el caso de las mismas Goffman las denomina como “reservas de conversación, tenemos derecho a conversar con otros en público y tenemos derecho a que nadie se meta en esa conversación” (Goffman, 1971, p. 47). Infracciones posibles que se pueden dar en lo que se refiere a esos territorios, es decir, que hay cosas que se pueden hacer para invadir el territorio del otro: Colocar nuestro cuerpo para invadir al otro, tocar al otro, mirar al otro, interferencia de conversación, los desechos corporales; todas estas, el autor las describe como maneras de meternos en el territorio del otro.

En contraste con la definición, obtenemos el <<espacio privado>>, definida también por la (RAE), por criterios de propiedad privada, y excepcionalmente por reserva gubernamental, espacio, edificio, o propiedad que no pertenece al Estado, sino que su dueño es un particular. Un vehículo es al mismo tiempo la propiedad privada, no solo termina donde tenemos la puerta que marca el límite de la misma. Al ser propietarios de un vehículo obtenemos una extensión de nuestra propiedad cuando viajamos por las calles de la ciudad.

Finalmente, el reglamento de tránsito es un documento que tiene ciertas normativas que hay que seguir y que a mi parecer toda persona que transite por la ciudad deberían de estudiar, ya que si entendemos cómo está regulada la clasificación, preferencia, el significado de las luces de los semáforos y el respeto de los mismos, así como entender el significado de las luces de los automóviles, es decir; que tenemos que saber ese tipo de signos para saber lo que un automovilista intenta comunicarnos dentro de su vehículo, o nosotros, en qué momento podemos cruzar las calles.

La convivencia en el espacio vial se denota caótica, con cierto orden, aunque no siempre lo hay y más en una de las ciudades más grandes del mundo y con una densidad de población mayor a 9 209 994 hasta el 2021, según el censo de población del INEGI. La cultura vial que nos caracteriza como pobladores de la Ciudad de México, no del todo es ordenada.

A mi parecer, no todas las personas tienen conocimiento de las normas de convivencia vial. No todos los automovilistas que conducen un auto saben manejar. Desde hace bastante tiempo, cualquier persona puede conducir, cualquiera que pague para obtener una licencia de manejo la puede obtener sin un examen previo. En las ciudades de nuestro país, cualquiera puede manejar y las personas no tienen el bagaje cultural que se necesita para evitar conflictos en las calles de esta.

4.8. <<Un acercamiento a la cultura de la vialidad en la ciudadanía mexicana>>.

Cuando nos referimos a la cultura de la vialidad en un contexto como el de la Ciudad de México, en realidad nos referimos a un espacio con una diversidad enorme de fenómenos de interacción y las diversas situaciones sociales que vivimos

día con día en las calles de la ciudad. Dichas situaciones hacen que algunas interpretaciones de lecturas de signos. Los usuarios que se transportan, interpretan los signos de diversa forma, pues, no serán la misma lectura que un automovilista entiende a la de un transeúnte, sin embargo, es importante que todas las personas se encuentren correctamente informadas sobre los que los signos de lectura significan.

Dependiendo el modo en que una persona se transporta, las lecturas simbólicas también se modifican, es decir; que la lectura que un automovilista da a un signo, será distinta a la que él dé una mujer que va en transporte público o caminando por las vialidades.

En una sociedad como la nuestra, la cultura es una característica que hace el crecimiento de una sociedad, la transmisión de valores, idiomas, saberes, conocimiento, la historia, entre otras cosas, hacen y forman a las personas de una población, es por eso que algunos investigadores del tema han intentado describir a la cultura, pues en sí no existe una definición concreta de lo que es la cultura en realidad. Clifford Geertz nos proporciona descripción de este término.

Entendida como sistema de signos interpretables (que, ignorando las acepciones provinciales, yo lo llamaría símbolos), la cultura no es una entidad, algo a lo que puedan atribuirse de manera causal acontecimientos sociales, modos de conducta, instituciones o procesos sociales; la cultura es un contexto dentro del cual pueden describirse todos esos fenómenos de manera inteligible, es decir, densa (Geertz C.1973, p. 27).

De esta manera podemos comenzar a acercarnos al tema de la cultura de la vialidad que nos atañe, pues podemos ir interpretando que la cultura vial son todos aquellos símbolos, comportamientos, instituciones, y procesos sociales con los que podemos describir los fenómenos sociales de un sistema conformado por individuos que interactúan.

La **a) <<cultura>>** como concepto, ya sea definida como costumbre, tradición, norma, valores, reglas, etc. Se deriva claramente de lo que las personas hacen. Del mismo modo, la estructura social en cualquiera de sus aspectos, como el “**status**”, da función, la autoridad y el prestigio, se refiere al tipo de relaciones derivadas del modo en que las personas actúan recíprocamente (Blumer, Herbert. 1982, p. 5).

Las personas que se movilizan por las ciudades, lo hacen por medio de un status social que van paseándolo por las calles y avenidas de las urbes, aunque no es una regla y quiero hacer énfasis en esto, pues no todos nos transportamos de la misma forma, más bien la forma en que nos transportamos, tiene que ver con las necesidades que el trayecto requiera al hacerlo.

No todas las personas con un status socioeconómico alto se transportan en camionetas con guaruras, tampoco las personas de status socioeconómico bajo se transportan únicamente en camiones o redes de transporte público. Lo que me interesa puntualizar, es que no son reglas establecidas, pero la mayoría de las personas de altos recursos económicos altos culturalmente lo hacen en autos, camionetas último modelo, de valores monetarios estratosféricos con otro auto que lo sigue, o le abre caminos para proteger el trayecto de propietario de los vehículos.

Por lo regular vemos caravanas de dos o más vehículos haciendo movimientos amenazantes sobre las avenidas principales, mismos que rompen las normas de no exceder la velocidad, lo que le da un status superior, pues incluso tiene un trato especial por la policía auxiliar o de tránsito, normalmente las personas que tienen un poder socioeconómico de ese nivel, son empresarios, políticos con algún cargo público importante, lo que los convierte en individuos de una clase social intocable, donde sus errores viales quedan impunes en todas las ocasiones.

Tylor, en 1871 citado en Ron J. en 1977, definía la cultura como "ese todo complejo que comprende el conocimiento, las creencias, el arte, la moral, la ley, la costumbre y otras facultades y hábitos adquiridos por el hombre en cuanto miembro de la sociedad "Esta definición que expresaría el punto de vista del evolucionismo, se ha sintetizado en la afirmación de que la cultura comprende toda clase de comportamiento aprendido. En la práctica, por

consiguiente, el rasgo distintivo del estudio de la cultura sería el ocuparse de las costumbres y los "modos de vida". Identifica este autor el arte con la técnica, denominando "cultura material" a la creada por las técnicas destinadas a recoger piezas testimoniales para museos.

La capacidad de los individuos con mayor poder adquisitivo puede ser aprovechada para transportarse en vehículos de gran tamaño, y además, contar con la protección de personal con permisos de portación de armas, con mayor rango profesional que el de un policía de tránsito o auxiliar. Aunque existan una serie de infracciones al reglamento de tránsito, son intocables. La presencia de estos individuos en las vías públicas da como resultado una fuente de riesgo para los transeúntes y otros conductores que transitan por las vías públicas.

En el periodo del 2018 a 2019 fui técnico de verificación vehicular un año aproximadamente en el Verificentro AO28 (Avenida Toluca), y posteriormente me promovieron como Supervisor de Aseguramiento en Control de Calidad en el Verificentro TH26 (Tláhuac, hoy cerrado). El trabajar ahí, hizo que tuviera un acercamiento a la cara económica, social y cultural, de los automovilistas que asistían a verificar su automóvil. En aquellas posiciones de trabajo, tuve la facultad de acceder a los automóviles de algunos clientes. En estos automóviles, se encontraban elementos que me permitían identificar un poco, la personalidad del propietario, mediante los objetos que ornamentaban sus automóviles, si dejaba dinero para adquirir un brinco (tecnicismo que quiere decir, poner los datos de un vehículo que sí pasó la verificación vehicular, a la placa de otro vehículo que no pasó la prueba y obtener una verificación positiva y falsa), lo que los delataba como corruptos; en la limpieza del motor de su automóvil se lograba ver que tanto acostumbraban a darle servicio a su unidad, entre otras cosas. Sin duda un tema digno de ser investigado en la posteridad.

La vivienda es un lugar en el que las personas se desarrollan, comparten, conviven y se relacionan a través de objetos, acciones como la limpieza, el orden, los aromas de una habitación. Por lo tanto, el vehículo es una extensión del hogar y un acercamiento a las costumbres de quien habita en la casa.

Al observar el vehículo de una persona, podemos darnos una idea de cómo es el individuo, obtenemos indicios de su personalidad, por medio de la limpieza exterior o interior, calcomanías, amuletos, música, artículos decorativos, aromatizantes, entre otras cosas, son elementos simbólicos con los que podemos darnos una idea sobre la personalidad del dueño del vehículo y de quienes lo usan.

En todos esos detalles y otros, es como yo analizaba al propietario de un vehículo, cuando dejaban dinero en los autos, me percataba de sus intenciones de corromper la prueba por medio del soborno disfrazado de olvido, para que fueran alterados los resultados de la misma, cuando me acercaba y les decía que quitaran el dinero de su vehículo para realizar la prueba, lograba observar en sus expresiones el disgusto, de que no pudieron sobornar al técnico para modificar los resultados, cuando les comentaba a los propietarios de los vehículos y a los pre verificadores, los cuales ya tenían sus nexos y tratos preferenciales con altos mandos de verificentros para brincar automóviles y tener más clientes. En cumplimiento de mi deber, llegaron a haber acciones de agresiones verbales y amenazas hacia mi persona por parte de clientes y pre verificadores, porque en el puesto de supervisor de aseguramiento y control de calidad, la función principal era evitar la cultura del soborno y la corrupción dentro de las instalaciones del verificentro.

En la Ciudad de México se ha asignado históricamente un lugar preponderante a los automovilistas por encima de los peatones, que a lo largo de décadas ha llevado a un notorio desequilibrio en las relaciones entre unos y otros. Así en las nociones de cultura vial, se puso por demasiado tiempo un énfasis en la atención a las necesidades de los automovilistas por transitar en la ciudad aún y cuando éstas pasan por encima de las necesidades propias de los peatones.

Así, por décadas el transporte público ha sido desatendido o atendido sólo en sus niveles más indispensables mientras que le han dado énfasis en la ampliación de las calles, caminos, y vialidades diversas que permitan a los automovilistas llegar más rápido y en mejores condiciones a sus destinos.

En el contexto en el que vivimos y los elementos que de éste derivan, la cultura vial es un conjunto de conocimientos, costumbres, comportamientos que llevamos a cabo al momento en el que nos transportamos.

Es la forma de convivir y comunicar modos y modismos en el que se ve reflejada la manera de ser de un individuo, refleja comportamientos y costumbres en torno a la situación que se le presenta en los diversos momentos que van surgiendo al trasladarnos de un sitio a otro. Es un entramado de situaciones que complementan un tejido de conocimientos y saberes en los que se representa el individuo en sí y denota cómo es que éste interactúa con los demás involucrados en las diferentes situaciones.

Para cerrar el tema de cultura agregaremos un concepto que la Unesco agrega sobre la cultura y define al término cultural tal y como se ha empleado en Norteamérica hace referencias más a los “valores” de un determinado pueblo, que a los lazos sociales concretos que le dan consistencia orgánica como tal pueblo. Lo que hace que por cultura se entienda el modo de vivir y de concebir la existencia de un determinado grupo desde lo que pudiéramos llamar su nivel de conciencia. Tal contenido específico del vocablo hace que el llamado “método comparativo” sigue siendo válido [...] cada cultura es un ensayo único e irrepetible de vivencia del mundo (Unesco, Vol. I, 1971, p. 602).

4.9. <<Relaciones de poder (conflicto) en lo abstracto>>.

En cuanto a la problemática del desafío en el espacio vial, podemos entender que existe una lucha de poderes que los actuantes pueden tener con respecto a las normas de convivencia. Ya hemos mencionado anteriormente que existe una jerarquía con respecto a la preferencia de los que usamos el espacio vial, por ejemplo, los peatones y los automovilistas, jerárquicamente la preferencia la tiene el peatón, pero las calles están diseñadas mayormente para el tránsito vial, esto hace que el peatón quede un poco de lado, si bien no está omitido en su totalidad

en cuanto al diseños de las vialidades, si existe una preferencia por el flujo de autos que por el de los peatones.

Cuando transitamos por las calles y avenidas de la ciudad, ya sea por vehículo o a pie, damos por entendido de que tanto peatones como automovilistas contamos con un turno a la vez para cada actuante. El que tiene el turno es el que tiene el poder y el otro se somete al tiempo mientras lo tenga aquel que tiene el turno de avanzar.

Los códigos de turnos por el uso del espacio vial son entendidos, son observables los acontecimientos en donde se viola la norma de permitir el paso en cuanto al turno para cada actor social, es evidente que existe una resistencia a la disciplina, a la comunicación sana en el uso del espacio vial, "Sometido a otro a través del control y la dependencia, y sujeto a su propia identidad por la conciencia o el conocimiento de sí mismo" (Foucault, 1988, p. 7).

La resistencia a la norma para los actuantes se puede deber a la dependencia directa de la realidad que estamos viviendo en el momento ya que no siempre tenemos el mismo tiempo de transitar las calles, ni la misma empatía para con los demás.

Michel Foucault describe la clasificación de los individuos, hay una separación de caracteres entre los individuos que usan sus autos contra los individuos que no lo usan, por ejemplo; los peatones con capacidades diferentes, adultos mayores, algún perro o gato, por mencionar algunos, y por el otro; la clasificación de automovilistas, como los conductores de camiones de transporte público, los conductores transporte de carga, los conductores de las ambulancias y conductores comunes.

Esta forma de poder se ejerce sobre la vida cotidiana inmediata que clasifica a los individuos en categorías, los designa por su propia individualidad, los ata a su propia identidad, les impone una ley de verdad que deben reconocer y que los otros deben reconocer en ellos. Es una forma de poder que transforma a los individuos en sujetos (Foucault, 1988, p. 7).

a) <<El poder>> representa un conjunto de facultades que logran alcances que no distinguen de polaridad social, los alcances pueden ser benéficos dependiendo los actores sociales que se encuentren inmiscuidos en el suceso, estos se encuentran regulados por leyes que, de no seguirse, debería proceder de acuerdo a lo establecido tanto en el Reglamento de Tránsito como en la Ley de Cultura Cívica:

REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO I DEL OBJETO Y CONCEPTOS GENERALES 2015.

Artículo 1.- El presente reglamento tiene por objeto regular la circulación de peatones y vehículos en la vía pública y la seguridad vial en la Ciudad de México. Las disposiciones de este reglamento son aplicables a peatones, ciclistas, conductores, pasajeros y propietarios de cualquier tipo de vehículo matriculado en el país o el extranjero y que circule en el territorio de la Ciudad de México. En el presente ordenamiento se establecen las normas respecto a sus movimientos y estacionamiento, en observancia a lo establecido en las leyes, reglamentos, acuerdos, decretos y normatividad local vigente, así como las maniobras de ascenso y descenso de pasajeros o de carga y descarga. De igual forma, determina las condiciones legales y de seguridad a las que se deben ajustar los vehículos y sus conductores para su circulación, y establece los esquemas de sanciones por la comisión de infracciones a los preceptos contenidos en el presente reglamento. Corresponde a la Secretaría de Seguridad Ciudadana aplicar sanciones por infracciones a las disposiciones de este Reglamento. Corresponde a la Consejería Jurídica y de Servicios Legales, mediante la Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica, supervisar el cumplimiento de los trabajos a favor de la comunidad. En todo lo no previsto en el presente ordenamiento se aplicará de manera supletoria las disposiciones contenidas en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México,

Reglamento de la Ley de Cultura Cívica vigente en la Ciudad de México, en los programas ambientales y de seguridad vial.

Artículo 2.- La aplicación de este reglamento estará basada en los siguientes principios rectores: I.- La circulación en condiciones de seguridad vial es un derecho, por lo que todas las autoridades en el ámbito de su competencia deben adoptar medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas, sobre todo de los usuarios vulnerables de la vía; II. La circulación en la vía pública debe efectuarse con cortesía, por lo que los ciudadanos deben observar un trato respetuoso hacia el resto de los usuarios de la vía, así como a los agentes y personal de apoyo vial; III. Se evitará la colocación de objetos que representen un obstáculo a la circulación de vehículos y tránsito de peatones; IV. Se dará prioridad en la utilización del espacio vial de acuerdo a la siguiente jerarquía a) Peatones; en especial personas con discapacidad y movilidad limitada b) Ciclistas; c) Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros; d) Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros; e) Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y f) Usuarios de transporte particular automotor y motociclistas. V. Todos los usuarios de la vía, que son los enlistados en la fracción anterior, y en especial los conductores de todo tipo de vehículos motorizados, deben responsabilizarse del riesgo que implican para los demás usuarios de la vía, por lo que su conducción se realizará de manera precautoria y respetando las disposiciones del presente Reglamento; y VI. El uso del automóvil particular deberá ser de manera racional, con el objetivo de mejorar las condiciones de salud y protección del ambiente.

Cuando hablamos de jerarquías sociales, existe un compendio de poderes asignados a ciertas Instituciones que se normalizan las leyes para que las mismas sean seguidas al pie de la letra, sin embargo en un país como México en donde el nivel poblacional rebasa fuertemente al personal asignado para cuidar que se cumplan las normas, al grado que la normalización irrespeto, el conformismo, el cinismo y la indiferencia social hacia los demás nos imprime el desinterés de mejorar

la civilidad y la convivencia sana para lograr un sistema de movilidad saludable y capaz de disminuir los accidentes de tránsito.

Con los dos anteriores artículos complemento la explicación en el caso de las personas que convivimos en las vialidades, contamos con un organismo gubernamental que estipula y fomenta el libre tránsito, pero también compromete y exhorta al ciudadano a cumplir con una serie de normas que de ser violadas habrá sanciones tanto monetarias, de servicio a la comunidad y hasta cárcel en casos especiales.

En cuanto al poder negativo, me quiero referir, al poder de destrucción que puede llegar a tener los vehículos, ya que la masa, el peso y la velocidad, son factores altamente destructivos en un accidente vial, pues el poder destructivo del tonelaje de un vehículo de carga no es el mismo que el de un automóvil.

Desafortunadamente las muertes por accidentes de tránsito son de las causas de muerte más comunes en las sociedades actuales:



COMUNICADO DE PRENSA NÚM. 662/22
17 DE NOVIEMBRE 2022
PÁGINA 1/6

ESTADÍSTICAS A PROPÓSITO DEL DÍA MUNDIAL EN RECUERDO DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
(3^{er} DOMINGO DE NOVIEMBRE DE 2022)

- Durante 2021 y a nivel nacional, se registraron 340 415 accidentes de tránsito en zonas urbanas. De estos, 3 849 derivaron en, al menos, una persona fallecida y 60 584 en, al menos, una lesionada.
- En 2021 se reportaron 4 401 víctimas mortales en el lugar del accidente y 82 466 personas lesionadas.
- La actualización de cifras 2021 de accidentes de tránsito en zonas urbanas incorpora 81 municipios más con datos georreferenciados respecto a los publicados inicialmente. Ahora se presenta también la ubicación de los accidentes para 169 demarcaciones del país.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) declaró el *Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tránsito* el tercer domingo de noviembre. Este día busca la reflexión en torno a las vidas perdidas, a las víctimas gravemente heridas, al sufrimiento de las familias y las comunidades afectadas por estos eventos.

Para finalizar este apartado el poder de las instituciones gubernamentales se extiende a los ciudadanos al nivel de la vida cotidiana, la acción de éstas se ve rebasada por la magnitud poblacional en donde los altercados superan a la

capacidad de acción de las mismas. Para poder fundamentar la cultura de movilidad sana en las calles de nuestras ciudades, tenemos que informarnos como ciudadanos y complementar culturalmente con acciones positivas que permitan, mejorar la forma en que las personas manejan, caminan, corren, andan en bicicleta, entre otras cosas, Formando una conciencia colectiva en donde el objetivo de los mexicanos no solo sea el de tener mejores gobernantes, sino de respetar los derechos de nuestros conciudadanos.

4.10. <<Memoria colectiva>>.

En la interacción social, existen sucesos que se tienen que repetir de alguna manera, la queja de algún peatón, de que los automóviles se pasan los altos, es un suceso que muchos transeúntes han vivido, el transitar por la ciudad, significa generar conocimientos en el que se repiten situaciones similares una y otra vez, generando una conciencia colectiva en la que todos los que nos transportamos en las ciudades sabemos las repercusiones que tiene el seguir o no seguirlas, el conocimiento y la conciencia se crea dependiendo el rol social que te toca transitar para transportarte.

Efectivamente, si nuestra impresión puede basarse, no solo en nuestro recuerdo, sino también en el recuerdo de los demás, nuestra confianza en la exactitud de nuestro recuerdo será mayor, como si reiniciara una misma experiencia no solo la misma persona sino varias. Pero nuestros recuerdos siguen siendo colectivos, y son los demás quienes nos los recuerdan, a pesar de que se trata de hechos en los que hemos estado implicados, esto se debe a que en realidad nunca hemos estado solos (Halbwachs, 2004, p. 26).

Al transitar por sitios que usamos para facilitar nuestros traslados lo hacemos gracias al uso de la memoria colectiva, lo hacemos pensando que todos podríamos tener la misma carga cultural o que todas las personas pueden tener los mismos saberes que nosotros, simbólica y cognitivamente hablando, pero la memoria colectiva hace su parte, por intuición es como nos desplazamos a través de las

vialidades. En la mayoría de los casos las personas que se transporten sea de la forma que lo hagan sabemos que no solo nosotros hacemos uso del espacio vial.

Durkheim observó que un individuo aislado podría si acaso ignorar el paso del tiempo, y verse incapaz de medir su duración, pero que la vida en sociedad implica que todos los hombres coinciden en aceptar el tiempo y las duraciones, y conocen perfectamente las convenciones al respecto (Durkheim citado por Halbwachs, 2004, pp. 89,90).

Tanto peatones en algunas circunstancias como cuando ignoran las indicaciones del semáforo, son incapaces de medir la duración del tiempo, aunque la mayor parte de las personas coinciden en aceptar los tiempos del ordenador, ese hecho es el que genera el disgusto por las personas que se pasan el alto para los autos o que un peatón se cruce corriendo cuando se encuentra el foco verde encendido.

Existe una representación colectiva del tiempo; se adapta sin duda a los grandes hechos generales de la sociedad se superponen otros que coinciden sobre todo con las condiciones y las costumbres de grupos humanos concretos. Incluso cabe decir: las fechas y divisiones astronómicas del tiempo están cubierta de divisiones sociales de tal modo que desaparecen progresivamente y la naturaleza deja cada vez más a la sociedad que sea ella quien organice el tiempo (Durkheim citado por Halbwachs, 2004, pp. 89,90).

En las vialidades la representación colectiva del tiempo es el semáforo o el policía de tránsito en caso de que se requiera organizar el tránsito vehicular, esto genera las divisiones sociales, a la vez que se va organizando progresivamente el tránsito, comenzando poco a poco a fluir y retomar su cauce natural, como si de un río se tratara. La memoria colectiva es un conjunto de creencias, saberes, valores, y tradiciones que se comparten en una sociedad, estas se logran a través de rituales y prácticas sociales, que refuerzan conocimientos que se transmiten por medio de

la memoria colectiva, a este proceso Durkheim lo llama cohesión social, la cual, contribuye a fomentar el desarrollo de dicha conciencia.

La movilidad se encuentra dividida en grupos y maneras en las que se transportan, la temporalidad en las calles tiene su propio ritmo uniformemente diseñado para lograr que todos puedan transitar con seguridad. Las costumbres y las convenciones socialmente establecidas, ordenan colectivamente la fluidez del tránsito.

En la sociedad de la movilidad las personas tenemos un conjunto de conocimientos, valores y prácticas sociales que debemos cubrir como transeúntes y como automovilistas, la cohesión social que a mi parecer se encuentra aún en desarrollo en la Ciudad de México, se podría lograr un mejor funcionamiento a través del desarrollo de programas más severos e implacables, en los que la ciudadanía sea más disciplinada, respetuosa y precavida para la conservación de la vida de los más vulnerables.

Capítulo V.

Descripción de las observaciones.

El trabajo etnográfico se realizó en la investigación, que, como vimos, fue de tipo cualitativo de acuerdo al territorio que definimos para mirar a las personas interactuantes que se encontraron en el espacio y tiempo en que la situación ocurrió respecto a los objetos y las cosas que rodeaban al, o a los sujetos. Las observaciones participantes efectuadas permitieron obtener información de una serie de acontecimientos que denotan la existencia de la resignificación de los espacios que se analizaron.

El conflicto inicia, cuando se pone el alto sobre la calzada Picacho, en ese momento también es el turno de los peatones para cruzar, pero a un tiempo hay un semáforo que se activa para que los automovilistas que vienen sobre la calzada Picacho, dan vuelta de 90 y 180 grados para incorporarse, ya sea a Tizimín o seguir sobre la calzada, haciendo cambio de sentido. De manera que tanto automovilistas como peatones requieren utilizar el cruce a la vez.

La investigación, fue de tipo cualitativo con referente al territorio, lo definimos para mirar a las personas interactuantes que se encontraron en el espacio y tiempo en que la situación ocurrió respecto a los objetos y las cosas que rodeaban al, o a los sujetos que se encontraron en ese espacio específico.

Este tratamiento histórico de los asuntos de movilidad y vialidad urbana en la ciudad de México ha tenido como consecuencia que los peatones queden en un lugar secundario y los automovilistas aparezcan en el lugar privilegiado, lo cual se expresa en distintos aspectos como:

- 1) Tanto peatones como automovilistas no respetan el tiempo que el semáforo marca para que cada uno de los actores pase respectivamente, es decir; que la luz roja es el alto para los autos y el paso para los peatones, y la luz de color verde es el paso de los vehículos y el alto para los peatones, también lo hacen de una forma en la que se avientan al frente para ganarle

el espacio al otro aun si es el turno de pasar para el otro actuante.

- 2) Que los peatones no caminen sobre las banquetas y espacios predestinados cuando se desplazan, estos se bajan a la calzada e invaden el espacio que está predestinado para el tránsito vehicular, lo cual provoca molestia a los automovilistas, ya que se pueden generar percances.
- 3) Que los peatones no hagan uso de los puentes peatonales, así como cruzar por lugares no predestinados para dicha acción, como las esquinas o las franjas de cebra que están pintadas en el asfalto, las cuales indican la zona para el paso de peatones.
- 4) Que las personas pongan botes, piedras, cajas y un sinnúmero de objetos en las calzadas del frente de sus casas para evitar que los autos se estacionen a pesar de que ese espacio no les corresponde porque es parte de la vía pública, es decir que se apropian de un espacio que es público aunque el límite de su propiedad sea de su puerta para el interior de la misma y no hacia el exterior, esto con la finalidad de evitar que otros autos se estacionen o para apartar el lugar bloqueado para después remover los obstáculos y estacionar el auto o autos de las personas que viven en la propiedad.
- 5) El cierre de calles debido a los comercios ambulantes, donde los tianguistas se apropian de calles, incluso manzanas enteras para poner los puestos donde venden, camiones de carga, entre otras cosas.

En ese sentido, el desafío en el espacio vial, hace conflictiva la interacción de unos individuos con otros que también usan el espacio vial, aparentemente los peatones no tienen el conocimiento necesario para justificar el mal uso de la vía pública, los automovilistas a pesar de tener o no, una serie de saberes obligatorios para desplazarse debidamente en las calles, no respetan las normas establecidas

por las leyes de convivencia en cuyo caso sería la “Ley de Movilidad y la Ley de Tránsito de la Ciudad de México”.

Ya que hemos entendido de mejor forma al concepto de cultura, es importante agregar el contenido del concepto <<Tránsito Vial>> por definición de Arcelio Hernández, apoyándose en la definición que el doctor Tamasso hizo sobre el concepto de tránsito - vehicular, en el que destaca que: “El tránsito peatonal puede definirse como el emplazamiento, la parada y el estacionamiento de los peatones, vehículos y animales en la vía pública o en los caminos privados de uso público” (Hernández. 2003, p. 31).

El doctor Tamasso aporta un concepto en el que: “Empíricamente, el denominado tránsito vehicular, tal como se observa en una calle o camino cualquiera, es generalmente percibido por el observador común como un hecho de extrema sencillez. En realidad, se trata de un hecho de suma complejidad múltiple, que abarca difícilísimos aspectos técnicos- científicos, que por lo general escapan al saber común, a pesar de que en ellos está comprendida la propia vida del hombre” (Tamasso en Hernandez, 2003, pp. 15, 17).

- Como vemos bien, la vía pública es el escenario donde la pugna por el espacio vial, pero para complementar de mejor manera nuestro análisis, es necesario hablar de las relaciones de poder que existen en dicha interacción, pero es una relación de poder simbólica en ciertos aspectos más que en aspectos físicos que ante un percance de esta índole, es la integridad física la que se ve afectada. Por ejemplo, de acuerdo a la jerarquía que establece la “Ley de Tránsito de la Ciudad de México y la Ley de Cultura Cívica”.
- En la norma está jerárquicamente establecido, que personas en situación de discapacidad y peatones tiene la mayor prioridad, son actores sociales con el grado más alto de vulnerabilidad, tiene la preferencia, posteriormente tenemos que los ciclistas y personas que hagan uso de cualesquier vehículos no motorizados, seguido de los motociclistas, posteriormente el transporte público, transporte de carga y finalmente el transporte privado. Me tomo la libertad de

mencionar a los actores, son los que conviven en la relación interactiva que se manifiesta en la vía pública.

Aunque exista cierta jerarquía en cuanto a las normas de convivencia para una correcta movilidad, no existe la infraestructura suficiente para que exista una interacción sana entre las personas que ocupamos la vía pública.

Como en toda pugna, existe una lucha, un llevar la contra hacia el otro que es igual, pero que compite o pelea por ganar, en este caso gana el uso del espacio vial. Un individuo no debe apropiarse del espacio vial, este es público, como espacio público, quiere decir que está al servicio de los habitantes de la zona y de la ciudad; sin embargo, al ganar el uso del espacio vial, también se manifiesta dicha riña por el turno de usar el espacio, es decir que se da por ganar el espacio, para después cederlo, pero con la lógica de “ocupar el espacio antes que el otro o los otros”.

El desafío por el espacio vial entre transeúntes y automovilistas en la Secundaria No 195 intersección Celestún/Tizimín. En las observaciones participantes se destacan las tres categorías primordiales con las que se analizaron las diferentes situaciones, estas son: tiempo, espacio e interacción. Cada una de estas, se encuentran divididas en cuatro distintas subcategorías que son: peatones, automovilistas, público y privado.

A continuación, se presentan las ocho distintas observaciones participantes, llevadas a cabo en diversas fechas y en momentos en los que existe una mayor demanda de los espacios establecidos para la investigación.

5.1. Primera observación en la secundaria diurna N°195, lunes 3 de abril de 2017.

5.1.2 Categoría espacio, subcategoría Transeúntes.

2:40 pm a 2:45 pm, hay algunos niños caminan sobre la banquetta, pero la mayoría de los niños caminan debajo de la banquetta y se comienza a hacer un poco de tráfico en la intersección Tizimín y Celestún que es la calle donde se encuentra la secundaria, se empiezan a hacer nudos en dicha intersección. Las personas que van caminando sobre la banquetta, requieren ciertas habilidades físicas, ya que la

misma no tiene una infraestructura correctamente diseñada para que los peatones caminen sobre esta, por espacios está plano, por espacios hay hundimientos y cosas sobre la banqueta como escombros, chatarra, jardineras montículos de tierra, que impiden caminar de forma adecuada al andar por dichas banquetas.

Esto ocasiona que los peatones se vean obligados a bajar a la calzada para caminar sin impedimentos, arriesgando su integridad física, disputando los espacios de la calzada en conjunto con los automovilistas, poniendo al descubierto la vulnerabilidad de su cuerpo aún en crecimiento.



2:45 pm a 2:50 pm. Hay más de cincuenta o sesenta niños que están obstruyendo la entrada al estacionamiento de profesores. Los niños se aglomeran en espacios predestinados para que los profesores metan sus autos. La multitud de niños es mayor que la importancia de que los profesores metan sus automóviles, se alcanza a notar que los profesores se estacionaban en los espacios sobre la calle Tizimín, los cuales prefieren esperar incluso dentro de sus vehículos a que termine la aglomeración para que se libere la entrada del estacionamiento para poder meter sus automóviles.

En esta situación tenemos dos vertientes, por un lado, se encuentran los profesores que esperan a que se retiren los niños a sus casas y a que entren los que van en el turno de la tarde para poder acceder con su automóvil al

estacionamiento, es decir; es preferible espera a arriesgarse a tener un accidente contra los peatones sólo por introducir a tiempo su automóvil.

En el momento de la entrada, los estudiantes toman un lugar preferente, en estas calles, al parecer en el momento del cambio de turnos la calle se convierte en una extensión del patio de la escuela, la propiedad de los profesores en este caso, su auto, pasa a segundo término porque saben positivamente que un altercado puede acabar incluso con su vida profesional, con su integridad, moral e incluso física tras la violencia que podría desatar un suceso así.

En un atropellamiento perdería sus beneficios legales y más porque no está atropellando a cualquier transeúnte, estaría atropellando a algún niño estudiante de secundaria, donde la ley dejaría caer todo su peso, incluso con derechos humanos.

También al automovilista que prefiere avanzar de a poco aventando la lámina como se dice coloquialmente, pero con el máximo cuidado de no golpear o atropellar a alguno de los estudiantes, sabe que tiene la batalla perdida, no se arriesga del todo a ejercer su derecho de entrar hacia su domicilio, resignados toman cautela, y respetan a que el tumulto se disipe poco a poco acelerones con el máximo de los cuidados como si se tratara de introducir un hilo en una aguja de coser.



Es un momento de riesgo también para los automovilistas, aunque su derecho sea el libre tránsito a su domicilio. Correrían la misma suerte de verse involucrados en un accidente, aunque se arriesgan, no se detienen, avanzan y

avanzan, pero su marcha es constante. Pequeños y delicados empujones van abriendo brecha a los arcos de la entrada a la unidad habitacional.

5.1.3 Categoría Espacio, subcategoría Automovilistas.

2:40 pm a 2:45 pm. Hay más carros de lo habitual estacionados sobre la banqueta del lado izquierdo sobre Tizimín, caminando hacia la secundaria, está completamente invadida por carros desde la esquina donde se encuentra una gasolinera, hay entre 28 o 30 carros estacionados sobre la banqueta del lado izquierdo y en algunas intersecciones hay algunos tramos de banqueta donde no pueden caminar los peatones libremente, existe un tramo de 100 metros aproximadamente de árboles que impiden el paso de los peatones. Entre los árboles y los automóviles, el impedimento del libre tránsito, es evidente para los peatones.



Con respecto a los automóviles estacionados, los cuales permanecen sobre la banqueta que se encuentra frente a la base de policías. Son automóviles particulares de los mismos policías, los cuales se apropian y usan la banqueta como estacionamiento privado, se suben a sus patrullas y se van a hacer valer la ley en

su jornada laboral, es decir; que para los policías, sus bienes materiales e intereses particulares son más importantes que aplicar la ley, ocupando un espacio que es vía pública, se privatiza convirtiéndose el estacionamiento de la base de policías y que además está resguardado por los mismos compañeros que permanecen en la base de policía que se encuentra en la acera de enfrente y que además opera con un cancel transparente que separa a la locación de la base, de la vía pública; esto permite que los policías que se encuentran atendiendo dentro de la base tengan la vista libre para poder vigilar los automóviles de sus colegas o los propios.

Irónicamente, los guardianes de la ley usan el conocimiento que supuestamente dominan con respecto al reglamento de tránsito, 1) abusando del conocimiento que tienen para violar dicho reglamento, 2) privatizando un espacio que es público destinado para resguardar la integridad física del peatón y convirtiéndolo en el estacionamiento privado de la base de policías. Respecto al cambio de turno que es a las 3:00 pm, los policías que van llegando, estacionan sus autos particulares, en los lugares que van dejando sus compañeros cuando se retiran del turno anterior.

Existen varias deficiencias del espacio público para los transeúntes, la mala planeación de la infraestructura en las banquetas, calles y avenidas en la ciudad, pues si bien las personas normalizan la ilegalidad de ciertas acciones, el gobierno debería imponer sanciones que se hagan valer pues la indiferencia, la pasividad y la negligencia de dicha institución hace que los propios ejecutores de la ley, que en este caso son los propios policías infrinjan las normas, apartando y ocupando espacios destinados al peatón como estacionamiento y aceptando sobornos sin poner multas a los infractores.

El gobierno local debería supervisar de manera imparcial tanto a sus trabajadores como a los ciudadanos para hacer que se respeten las normas, sancionando las acciones que contravengan lo establecido por ley.



La calzada del lado de la acera donde se encuentra la base de policías, está apartada por varios conos de plástico color azul (propiedad de la base de policías), es decir; 3) utilizan los recursos públicos para seccionar la parte de la calzada correspondiente a la base y así apartar el espacio público y convierten en el estacionamiento de las motocicletas (eran 9), las cuales permanecían estacionadas en dicho espacio.

En cuanto a la situación descrita, se podría decir que yo policía; cuando trabajo haciendo el ejercicio de hacer valer la ley en la vía pública, mientras estoy en mi patrulla, mis bienes materiales se encuentran por encima de los peatones, de la vía pública, y del propio reglamento de tránsito, portando una placa policiaca con doble moral, “en lo privado”, hago lo que necesito, incluso violar la ley con tal de tener en resguardo mis bienes mientras que trabajo.

2:45 pm a 2:50 pm. Existen carros estacionados en doble fila para esperar y ocupan la parte de la banqueta para esperar a que salgan los niños que vienen a recoger o los que vienen a dejar a sus hijos a la escuela, de la misma manera los autobuses de camiones se encuentran estacionados en doble fila algunos y otros tratan de acomodarse en zonas donde pudieran estacionarse; al parecer están tolerados porque incluso hay policías que vienen como a resguardar la hora de la entrada y la salida y toleran el desorden del tránsito vehicular.

Mientras transcurren las situaciones, un policía resguarda, listo para hacer valer la ley en acontecimientos que pudieran comprometer la integridad de los jóvenes estudiantes mientras la expansión del patio escolar permanezca en las calles. La presencia del policía, por un lado, hace que los propios automovilistas que intentan ingresar a su domicilio de la unidad habitacional sean cordiales con la muchedumbre, aunque en su rostro se refleja una mezcla entre fastidio, molestia y muchas ganas de llegar a su casa. La prioridad son los jóvenes que se esparcen para retirarse, es un ritual de todos los días hábiles. La misma dinámica dos veces al día, una en la tarde y la otra a la salida del turno vespertino.

Todo se centra en la salida y entrada de los chicos de la secundaria, son respetados, los niños de la secundaria se apropian de los espacios públicos porque es momento del cambio de turno. Todo el evento es desordenado en apariencia, es un vaivén de situaciones ritualistas que se repiten una y otra vez, hay movimiento por doquier.



El transporte público se convierte en privado transformándose en una extensión de la secundaria, ascensos y descensos de los niños a los microbuses de transporte público al servicio de la escuela para llevar a los estudiantes a sus respectivos domicilios. La vigilancia constante de los policías que resguardan a la multitud de maniobras, jugueteos entre jóvenes. Residentes de la unidad habitacional, insatisfechos pero resignados, avanzan lentamente, con cautela.

La escuela y lo que ella representa, sus rituales existentes al momento de la expansión escolar, algo parecido al movimiento de los astros en el vasto universo.

Un microcosmos que se expande en miles de acontecimientos sucediendo al mismo tiempo.

3:00 pm a 3:05 pm. Uno de los camiones se empieza a mover, pero un automovilista de un Tiida blanco quiere acceder a Celestún, no pudo pasar debido a que la pluma y los cilindros de cemento le impidieron el paso, tuvo que dejar el carro en segunda, aunque hay espacio para estacionar el carro. La privatización del espacio en la cerrada de Celestún, hace que muchos automovilistas hagan maniobras en donde haya oportunidad, buscan hasta el más mínimo espacio para dar vuelta en 180.

Los mostrencos evitan que se estacionen los autos, esta acción es prohibida en cuestiones de movilidad, hacer esto amerita multa, aún la presencia de los policías omiten por completo estos actos, no hay accesos a las zonas donde existen otros sitios más escondidos, aportando privacidad extra a las 2 “parejitas” que llevan a cabo sus rituales amorosos, es decir, que los arbustos en la calle, forman una barrera donde las parejas se apartan de los demás grupos y para aprovechar el escaso tiempo que hay antes de que cada quien tengan que retirarse del , ya que es la oportunidad predilecta para besarse, ya que dentro de la institución existe mucha más vigilancia.

Una calle pública se hace privada para el resguardo de los estudiantes, mismo que adoptan el comportamiento como si estuvieran en un segundo recreo, pero más intenso, sin reglas, algunos corren, juegan, se empujan, pellizcos, gritos, risas, se jalonean entre ellos, se gritan, se cruzan la calle sin fijarse, están conscientes de que se encuentran protegidos tras las barreras que la pluma y los cilindros de cemento forman, es una fortaleza que les permite incluso, comprarles a los puestos, ingerir aquello que se compran, se toman el tiempo para socializar entre amiguitos, inclusive para besarse entre parejas de adolescentes que se ubican en puntos escondidos para poder pasar tiempo romántico entre estas.

Es la expansión del patio escolar, pero sin reglas, unos cuantos minutos en donde no hay ley, no hay prefectos ni profesores. Los chicos hacen lo que les place mientras se retiran, compran y juegan, se esconden, platican y ríen. Momento de

recreación tratando que se extiendan lo más que se pueda antes de retirarse a hacer sus deberes en el hogar.

3:05 pm a 3:10 pm. El Tiida blanco que permanece estacionado en doble fila con sus intermitentes puestas en la entrada de la cochera de una casa, misma que ésta equipada con caseta de policías, en la cual; hay un policía dentro, tolera la acción del automovilista, el guardia de seguridad ni siquiera se inmuta para evitar que el conductor del Tiida siga estacionado en ese sitio.

Un espacio como la entrada de la cochera de una casa, en teoría debería ser respetado por cualquier automovilista, ya que, si bien no es parte de su propiedad privada, es el acceso a ella. Lo que le da derecho al propietario de la casa habitación a tener libre dicho espacio para poder entrar y salir en cualquier momento ¿Cuántas veces hemos visto letreros que dicen “se ponchan llantas gratis, “respeto mi entrada y respeto tu carro” y “se usará grúa”?

Aunque propiamente la entrada de un garaje no es parte de la propiedad privada de una persona, se le da la prioridad como si lo fuera, al tener un predio, se extiende a la vía pública el derecho de los habitantes de ese hogar, de que los demás automovilistas mantengan libre dicha entrada, así mismo el dueño del predio se apodera del espacio, (un espacio que no le pertenece), se privatiza porque es la entrada al mismo.

El dueño de la casa se toma el derecho de poner amenazas en forma de “avisos o letreros”; en la que se advierte represalias en contra del automóvil de quién se atreva a dejarlo estacionado ahí. Acontecimiento que no sucede en esta ocasión, seguramente el guardia de seguridad, sabe que el conductor del Tiida blanco se retirará, probablemente, viene a recoger a algún o algunos estudiantes de la escuela.

Obtenemos una casa habitación que cuenta con portón de estacionamiento. Los dueños contratan a una persona que está única y exclusivamente para el resguardo y vigilancia de la casa, del espacio público que rodea a la misma. De manera que equipan la casa con un lugar específico y delimitado donde debe estar el guardia de seguridad, sin mezclarse con los habitantes de la propiedad; se asigna un espacio a una persona que permanece pendiente a lo que sucede a los

alrededores de la vivienda, cuidando de la entrada, misma que está monitoreada a través cámaras de videograbación.

Observamos también que los bienes materiales de la familia que habita la casa habitación se encuentran por encima de los peatones, la banqueta en sí es una rampa de acceso hecha de concreto, lo que hace difícil caminar como peatón sobre esta.

También se evita que se puedan estacionar en la vía pública, pero solo en la entrada de una cochera que no necesita un aviso o anuncio de amenaza para que los automovilistas no se estacionen ahí, sino que al haber un guardia de seguridad cuidando de la entrada en conjunto con las cámaras de seguridad que la monitorean las 24 horas del día los 365 días del año, representan la amenaza implícita en sí, es decir; cualquier persona que ronde la casa, impida la entrada o salida de la misma, se acerque con fines diferentes a los normales como servicio, entre otras cosas, al domicilio.

Se puede enfrentar a problemas de diversas índoles, incluso legales, donde se puede poner en riesgo la propia integridad física que atente algo contra la persona del domicilio y del domicilio en sí, ya que al estar un guardia de seguridad que no representa la ley en sí, pero podría estar dotado de facultades en las que pudiera hacer uso de la fuerza, o gozar de permisos especiales de portación de arma entre otras cosas.

Dependiendo del capital económico de la familia que se resguarda en ese hogar, es el servicio que se solicita para cuidar de lo mencionado anteriormente, entre más poder económico haya, un servicio con mayores facultades para proteger.



En el caso de Tiida blanco, no es que el guardia de seguridad no esté cumpliendo con su trabajo para el cual se le contrató, es consecuencia de la expansión del patio escolar a la vía pública, hace que se suspendan algunas actividades de los domicilios de los alrededores de la escuela. El conductor del Tiida blanco, al estacionarse, ahí todos los días que va por él o los niños de la escuela, hace que se tolere su estancia aun formando un bloqueo momentáneo en la entrada de la casa, por lo que el guardián de la propiedad, no sale para decirle que se quite, al parecer le resulta familiar dicha práctica del conductor.

La expansión del patio escolar a la vía pública, el poder que representa la escuela en la zona en conjunto de la carga simbólica en la sociedad, sus actividades en el sitio aunado a la apropiación del estudiantado en el espacio; hace que las personas que van por los chicos como choferes de los camiones, camionetas, autos, y padres de familia de a pie existentes en la zona, ocasiona por ejemplo: que una casa vecina, bajo el resguardo de las cámaras de video-vigilancia, ritualiza que el guardia de seguridad, suspenda mientras que la muchedumbre se va disipando poco a poco. Existe una tolerancia obligada en relación con los horarios de la escuela bajo los efectos de la carga simbólica, aunado al poder que representa la Institución escolar como tal en la sociedad.

5.1.4 Categoría Espacio, subcategoría Público.

2:50 pm a 2:55 pm. En la entrada de la zona habitacional les permiten el acceso a los camiones y camionetas del transporte escolar para maniobrar y darse la vuelta y vuelven a salir. En este sentido, veamos a la escuela como un organismo vivo que se expande a la hora del cambio de turno, en donde los guardias de seguridad que se encuentran en la caseta y las plumas bajo los arcos de la entrada y salida de la unidad habitacional, abren sus plumas, para que los autobuses accedan para maniobrar y lograr dirigir el camión hacia la calzada Picacho y transportar a los pupilos. Es momento de salir, la entrada y salida de la unidad habitacional desprivatiza su entrada para que los camiones con los estudiantes den un giro de 180° para salir de la Tizimín hacia los respectivos destinos.



La marquesina que se observa al fondo de la fotografía, es la entrada a la unidad habitacional.

5.1.5 Categoría Espacio, subcategoría Privado.

2:55 pm a 3:00 pm. Los niños compran en los diferentes puestos que son semifijos, mismos que llegan aproximadamente de diez a quince minutos antes de que abran las puertas la escuela, algunos de ellos como en el caso del puesto de pizzas, mismo que vende sobre la calzada Picacho esquina con Tizimín, muy cerca de la de donde hacen parada los camiones de transporte público, de ahí, comienza su camino hacia la escuela antes de que se realice el cambio de turno y se establece particularmente en el espacio privatizado de la calle Celestún. Mismo caso con el

puesto de papas fritas, que también llega de donde posiblemente estuvo vendiendo por otros sitios.

Hay dos puestos fijos durante el día porque son de personas que viven frente a la escuela y el espacio que tienen como banqueta lo utilizan para poner sus negocios, la banqueta es una extensión de su casa donde colocan su puesto de dulces. Niños, uno de los policías viola de nuevo la ley comprando un cigarro suelto de uno de los puestos aun estando en servicio, padres de familia compran y degustan golosinas sin percatarse de ello, como si su labor del policía comenzará a partir de que se abran las puertas de la escuela. Su compañero plática con él, demostrando su camaradería sin tomar en cuenta que están en servicio. Para el policía que fuma es como un pequeño tiempo fuera, para fumar y tomarse un descanso, justo antes de que salgan los estudiantes.

Los vecinos aprovechan para poner sus puestos, al tener una propiedad cerca de la escuela, son los horarios donde pueden obtener más venta, mientras el cambio de turno sucede, es una relación simbiótica social, fortalecida por una comunión ritualista, pues los consumibles son cotizados, los conductores de las unidades de transporte para los chicos, padres de familia, también se relajan mientras consumen sus golosinas y alimentos, los intereses de los vecinos que tienen sus puestos, están por encima del respeto a la vía pública.



3:05 pm a 3:10 pm. Al fondo de Celestún hay un tambo de agua pintado de color verde, llenos de cemento, colocados al frente de una casa sobre la banqueta para impedir que los carros se estacionen. Los tambos representa un impedimento para que otros automóviles se estacionen, pero hay carros que están encima de la banqueta, al parecer las personas que viven ahí estacionan su automóvil sobre la misma, lo que lleva al vecino a tomar partido poniendo mostrencos de dimensiones de un tambo, pero lleno de cemento, evitando así que la banqueta se convierta en algún estacionamiento particular de alguien, al parecer es una práctica muy común de las personas de la zona en donde los propios agentes de la ley practican.

5.1.6 Categoría Tiempo, subcategoría Inmediato.

3:05 pm. a 3:10 pm. Se empieza a retirar el puesto de papas fritas, en posiblemente vaya a otro sitio a seguir vendiendo que al momento de la salida; sin embargo, se mantiene presente unos minutos más, antes del cambio de turno y hasta el momento que se vacía de jóvenes la zona. Si bien el carrito de papas no es mostrenco como tal, obstruye momentáneamente la calle, en realidad no crea una molestia para las personas del sitio, por el contrario, la estancia del mismo resulta benéfico para los estudiantes, padres de familia y policías mientras el tiempo va transcurriendo.



Celestún es una calle privatizada en la que se benefician, en especial, los vecinos que yacen en la acera frente a la escuela, si bien el carrito de papas es tolerado como un organismo que representa una tradición, que provoca una práctica social en la que se ritualiza la preparación de la bolsita de papas con limón, sal y chile. El carrito es un cuerpo con un volumen que ocupa una parte del espacio donde todos transitan, pero que no representa un estorbo en sí, es una zona de suministro de alimento a bajo costo, un ritual desde el momento en que el puesto se sitúa en el espacio, cuando llega el cliente, se prepara al gusto del comprador, mismo que mientras son preparados en la psique del cliente se estimulan las papilas gustativas. Es un obstáculo con símbolo de placer culinario y práctica social, al que en la sociedad mexicana estamos altamente acostumbrados.



5.1.7 Categoría Tiempo, subcategoría Permanente.

2:45 pm a 2:50 pm. Ya están en la entrada los chicos de la secundaria, cuesta trabajo incluso el acceso a la secundaria para los carros porque no pueden pasar, está obstruido el paso hacia el frente de la secundaria por los cilindros de cemento y la pluma mencionados anteriormente, que impiden la entrada en automóvil, el acceso al frente de la escuela solo se puede hacer a pie.

La privatización de un espacio público trae consigo el beneficio del que solo se puede acceder a pie, en ese momento, solo los transeúntes pueden pasar, es un espacio de socialización que tiene que ser respetado por organismos externos como

los vehículos, que no pueden acceder al lugar, un microcosmos únicamente para las personas involucradas con el acto escolar en sí, pero que se vuelve un acceso controlado de los habitantes que viven en la privada, le retiran el candado, abren la pluma y meten sus respectivos vehículos volviendo a cerrar la pluma para que personas ajenas al lugar no tengan acceso.

3:05 pm 3:10 pm. Las personas comienzan a recoger sus puestos de dulces y de frituras. El patio como organismo de la escuela comienza a hacerse pequeño, reduce su tamaño paulatinamente, poco a poco se va vaciando la zona, dejando al descubierto el asfalto en partes, los comerciantes entienden que es momento de la retirada, salen después que salen los camiones y camionetas. La escuela comienza a reducir su volumen y vuelve a ser delimitada por sus grandes rejas. Los vecinos de la unidad habitacional comienzan a ingresar a ella con más fluidez, con otra actitud, posiblemente sea un momento evitado por algunos habitantes de esa unidad habitacional, ya que en cuanto se libera el espacio el flujo de vehículos que acceden ahí aumentó.

5.1.8 Categoría Tiempo, subcategoría Instituido.

3:00 pm a 3:05 pm. La pluma y los cilindros de cemento no deberían estar ahí porque sigue siendo un espacio público que se privatiza al poner dichos límites, es una calle que debería tener tránsito vehicular normal. Según las normas del tránsito vehicular expresan que está prohibido poner objetos que obstruyan el libre tránsito tanto para transeúntes, como para automóviles. La privatización del espacio de esa manera ayuda a la protección de las personas que se resguardan de los autos que pasan hacia la unidad habitacional donde los padres de familia pueden esperar en una explanada libre de amenazas que comprometan la integridad física de las personas sin vehículos.



5.1.9 Categoría Interacción, subcategoría Automovilistas.

2:40 pm a 2:45 pm. En este momento uno de los carros le “mentó la madre” con el claxon al conductor de otro automóvil y el otro también le contestó con otra “mentada de madre”, es debido a que uno de los automovilistas se iba a estacionar y el otro automovilista necesitaba pasar. A lo largo de los años, el acto de mentar la madre ha sido utilizado principalmente como forma de expresarle al otro una inconformidad, ya que simbólicamente, en una población con una educación altamente matriarcal, donde el acto de mentar la madre, significa mandar a ese alguien a cometer una acción incestuosa con su progenitora, porque la figura materna en México algo sagrado general.

La mentada de madre en cualquiera de sus formas en las que se puede hacer, es la herramienta por excelencia, más utilizadas cuando se presenta algún desafío o conflicto entre los inter actores involucrados en cuanto a movilidad y desafíos por el espacio vial se refiere.

5.1.10 Categoría Interacción, subcategoría Transeúntes y Automovilistas.

2:40 pm a 2:45 pm. Una persona de un Chevy blanco prácticamente nos aventó el carro para estacionarse y nosotros tuvimos que acelerar el paso porque si no, nos arrollaba. En el momento descrito con anterioridad, yo fui protagonista de un acto donde un automovilista nos *aventó la lámina*, como coloquialmente se dice,

nuestro acto de acelerar el paso para evitar ser alcanzados por el chasis del vehículo; corriendo al estilo torero, corrimos para evitar que yo y mi acompañante fuéramos alcanzados por el Chevrolet. El Chevy del conductor es más importante que la vida de los demás, nos avienta el carro para hacer que nos quitemos de un espacio que va a ocupar para estacionar su carro, en un acto desesperado para lograr ocupar ese lugar, la demanda es alta y es más importante ahuyentar a los peatones mostrando poco respeto y cuidado a la integridad física de los demás.

2:45 pm a 2:50 pm. Dos niños de la secundaria y otras cuatro niñas que fueron a la dirección de donde está la zona habitacional, un taxista les aventó el carro para ganarles el paso y darse la vuelta más adelante y regresar. Para el taxista, es más importante el tiempo y su prisa de dar la vuelta, se adelanta al paso de los chicos, mostrando así que es más importante darse la vuelta que esperar un poco a que pasen los chicos, es decir, que, para una persona con la experiencia de un taxista de la Ciudad de México, es más importante el tiempo para ganar dinero y salir lo antes posible del sitio, ya que está por el momento bastante transitado. Le demuestra con su acto que para él no importa la integridad de los estudiantes, sino que lo que importa es el tiempo, porque para el taxista es dinero que perdería de quedarse atorado con las personas que se encuentran en el sitio.

2:45 pm a 2:50 pm. Una profesora lleva un carro Gol del año color azul marino y les ha tocado tres o cuatro veces para que se quiten porque va a entrar a la reja de la entrada al estacionamiento, es la quinta vez que les toca y conforme les toca el claxon, les va aventando el carro en pequeños acelerones y los niños e incluso padres de familia se van quitando para darle paso al automóvil. Si bien algunos profesores esperan poder acceder al estacionamiento de la secundaria, no todos los profesores actúan de la misma forma. En el ejemplo descrito anteriormente, tenemos que para la profesora es más importante, introducir su vehículo al estacionamiento de la escuela porque ya se acerca el momento de dar clases a los chicos del turno vespertino.

5.2. Segunda observación en la secundaria diurna N°195, lunes 3 de abril de 2017.

5.2.1 Categoría Interacción, subcategoría Transeúntes y Automovilistas.

8:20 pm a 8:25 pm. Algunos niños corren para salir más rápido, se empiezan a formar bolitas de niños en la calle Tizimín lo cual hace que los carros empiezan a detenerse y se hacen nudos donde no dejan pasar a los carros, los autos dan oportunidad a que los niños pasen, incluso que se crucen la calle, esto provoca que se haga una cola de autos que están parados en tercera fila, están atorados, es un taxi, un versa azul y un Renault rojo, empiezan los claxonazos, ya se hizo una fila porque los niños de la secundaria se cruzan en bola de hasta 30 o 40 personas las cuales impiden que los autos avancen y se están atorando en la calle de Tizimín, los niños cruzan por todos lados y comienzan a aglomerarse.

Para la salida del turno de la noche, aunque muy parecida al comportamiento de las personas como en el cambio de turno que observamos en el cambio de horario. Los chicos del turno vespertino, se organizan para formar una bolita de personas para poder hacer una masa más grande de personas, por lo que obligan a los conductores de los automóviles a respetar que ellos están en el espacio; es su momento y los autos tienen que esperar, al grado en que esta organización de entre 30 o 40 adolescentes, es debido a que se van a pelear un par de jóvenes, la riña es rápida, los espectadores, entre jalones, porras, y risas disfrutan del espectáculo, algunos tienen a su favorito; los peleadores se arrastran en el suelo mientras se golpean, no se nota un vencedor.

Mientras eso sucede, los automovilistas esperan y van avanzando conforme se pueda ir haciendo espacio, lo curioso aquí, es que el cuadrilátero se encuentra delimitado por los mismos espectadores, los cuales sirven de barrera para que los peleadores desquiten su coraje y les dan un espacio para que se peleen. Parece ser una práctica que los chicos disfrutan. La riña duró escasos dos minutos. Los peleadores se dan la mano, no se nota un vencedor. Los automovilistas que están al frente de la fila, al darse cuenta de que la aglomeración era debido a la riña entre los estudiantes, comienzan a tocar el claxon, todo comienza con un conductor para

que acto seguido, lo hagan los demás que se encuentran atrás en la fila, desesperadamente, para presionar a la multitud a que se disipen para poder acceder a la unidad habitacional.

En esta ocasión no hay policías, no hay vigilancia, por eso los chicos toman partido para pelear, aunque se expanda el patio de la escuela, al no haber ley no hay reglas, al no haber reglas hay caos, pero organización entre los estudiantes, el fin es ver quien gana la pelea. Obtenemos dos colectivos; el primero es el interés de los chicos que van a presenciar la pelea, lo hacen inconsciente y naturalmente, el morbo los lleva a formar una barrera, dando un espacio central que forma el ring de pelea, es decir; que los jóvenes se organizan sin siquiera planearlo, actuando por impulso, hacen una masa que momentáneamente subsiste y se vuelve más poderosa que una fila de vehículos. El objetivo es ganar espacio para que se suscite el evento.

Y por el otro lado tenemos al otro colectivo de automóviles, esperando avanzar para la zona habitacional, los cuales tienen la paciencia de ir avanzando con resignación hacia la entrada de los condominios. Los conductores respetan la salida y a los jóvenes mientras están en la vía pública. Pero al darse cuenta de que el impedimento no es por la salida, sino que es debido a una riña entre chicos. Los automovilistas a manera de protesta comienzan a tocar el claxon para presionar de que se termine la riña.

5.3. Primera observación en el cruce de la Calzada Picacho Ajusco/ Tizimín, 9 de marzo de 2017.

5.3.1 Categoría Espacio, subcategoría Transeúntes.

1:30 pm a 1:35 pm. En el cruce de Tizimín y Picacho, nos ubicamos en el puente peatonal en donde se observa que el puente no es muy usado por la mayoría de las personas con que cruzan en la calzada Picacho. El puente es un tanto alto, ya que por esa avenida pasan tráiler y transportes de cargas pesadas, la calzada Picacho Ajusco, unos kilómetros más adelante, se une con la carretera libre a Cuernavaca, por lo que los puentes tienen que ser altos, lo que implica que tengan

más escaleras en comparación con puentes peatonales bajo los que no pasan transportes de carga en la ciudad.

Con lo anterior, surge la idea de que las personas en la Ciudad de México, en nuestro haber, no contamos con la cultura de la prevención, ya que vemos a las personas a toda prisa, usan las calles, tanto a pie o cualquier tipo de medio de transporte, motorizado o no, van rápido, se les nota en su rostro la preocupación de que se le hace tarde, por tal motivo pienso que subir escaleras podría resultar un tanto cansado y sobre todo el subir por el puente, podría retrasar a quien va a pie. Si las personas pre viéramos lo suficiente, el tiempo, su traslado al trabajo, a la escuela, o a dondequiera que nos dirijamos, habría tiempo suficiente, considerando que todos los altercados que nos pudiéramos encontrar en el camino, incluyendo del tiempo que podríamos tardar en subir, atravesar y bajar un puente peatonal, de esta forma también protegeremos nuestra vida, ya que los puentes peatonales fueron diseñados para que los peatones lo utilicen de manera segura sin correr el riesgo de ser atropellados.



Momento en el que algunas personas usan el puente peatonal y la patrulla permanece estacionada sobre las líneas de cebra.

Para los peatones, en vez de utilizar el puente peatonal, prefieren cruzar por las líneas de cebra, aunque no sean respetadas ni por los automovilistas ni

consideradas por las personas que programaron el semáforo, pero eso será algo que se explicará más adelante.

Las líneas de cebra son un espacio específico para que los peatones crucen las calzadas y avenidas, los automovilistas tienen que respetar dicho espacio, de acuerdo al reglamento de tránsito en el cual se especifica que de no respetar como automovilista las líneas de cebra como espacio determinado para el cruce de peatones, el automovilista será sancionado con una multa.

Las banquetas son un espacio diseñado para que los peatones puedan caminar de manera segura, pues es un espacio que no debería estar invadido por ningún obstáculo, como en el caso del medio tinaco que estaba en el paso de las personas que caminan sobre dicha banqueta.

1:45 pm a 1:50 pm. Muchos de los chicos que van a la secundaria usan el puente, van a un paso apresurado por la hora de la entrada al colegio y eso hace que el puente vibre con más fuerza. En esta situación tenemos algo que contradice y no lo explicado respecto a la cultura de la prevención, por un lado, tenemos que a las personas que no utilizan el puente peatonal por comodidad, o quizás por cuestiones de salud de que no pudieran algunas personas subir escalera, pero por el otro lado, tenemos a los estudiantes que alterados por el tiempo recurren al puente peatonal para poder cruzar y así no tener que detener su paso para esperar los tiempos del semáforo.

El puente peatonal es un instrumento de protección para el peatón en la vía pública que, aunque no todos lo puedan usar es accesible para todos, pero usado por algunos para acortar tiempo, aunque ello implique más esfuerzo físico.

5.3.2 Categoría Espacio, subcategoría Automovilistas.

1:30 pm a 1:35 pm. Hay una camioneta Mazda roja 2017 que se encuentra parada en las líneas de cebra. Las líneas de cebra que se encuentran debajo del puente peatonal mencionado con antelación, obtenemos que es un paso para el peatón que debería ser respetado, simbólicamente ya es un registro que la mayoría de las personas ciudadanas tenemos como parte de nuestro capital simbólico, sin embargo; la simbología de las líneas de cebra es ignorada por algunos de los

automovilistas, como en el caso del conductor de la Mazda, empeinado por avanzar y ganar terreno para trasladarse, ignora las líneas exclusivas para los transeúntes de a pie o en algún vehículo no motorizado, pone por encima sus intereses personales, que respetar y proteger al más vulnerable, nadie le reclama, los peatones rodean la camioneta al momento de cruzar, algunos solo lo ven, mueven la cabeza con desagrado, pero es preferible llegar al destino que tratar de hacerle ver al transgresor de la norma que está obstruyendo el paso.

El mismo conductor lo sabe, prefiere ignorar las caras y evade las miradas, pone su mirada al horizonte esperando ansioso a que el semáforo se ponga en verde.

1:35 pm a 1.40 pm. Hay un carro *Jetta* que a pesar de que ya se puso el semáforo en verde se fue a estacionar sobre las líneas de cebra, al parecer va a dar la vuelta. Se encuentra en el carril de alta velocidad sobre las líneas de cebra. El conductor del *Jetta* quebranta tres reglas de tránsito, por un lado, se estaciona sobre las líneas de cebra, no avanza cuando tiene que hacerlo, y cuando se orilla para colocar su auto no pone las intermitentes, para avisar a los demás que no está avanzando.

Si bien el vehículo es una extensión de la propiedad privada, algunas personas, tienen acciones de apropiación del espacio público general, afectando a los demás inter actantes. En ese momento el conductor no sabe de colores y lo que significan, lo importante es estacionar en la orilla el auto para no ser alcanzado por el torrente vehicular sin importar que se estacionó en el espacio que representa la parada de autobuses de transporte público.

1:40 pm a 1:45 pm Los carros se estacionan sobre las líneas de cebra. No dejan pasar a los peatones. Las líneas de cebra al no ser respetadas por los automovilistas, los peatones se tienen que ver en la necesidad de rodear a los autos, algunos mientras pasan, tocan el chasis del carro para hacerle saber al conductor que se encuentra sobre las mismas, de que está mal situado.

1:40 pm a 1:45 pm. El conductor de una camioneta *Voyager* está estacionada sobre las líneas de cebra, en cuestiones de movilidad en la ciudad se observa que la infraestructura se encuentra diseñada para darle una importancia mayoría las

personas que se transportan en automóvil, la estructura está diseñada territorialmente para que los autos transiten, reduciendo así los espacios para las personas no van en vehículos no motorizados.

El transportarse en automóvil en la ciudad se puede decir que otorga un estatus mayor, pero también hay una responsabilidad al ser conductor de un auto, es decir; entre más poder respecto al tamaño del transporte, mayor responsabilidad y precaución tendrían que tener los conductores porque no es lo mismo el poder destructivo de un tráiler que el de un automóvil compacto. Sin embargo, en México, cualquiera puede manejar, no existen verdaderos filtros y exámenes que ayudan a decidir quién sí está apto para manejar y quien no logra su licencia de conductor, no hay una institución con el suficiente criterio y análisis adecuado para decidir la expedición de las diferentes licencias.

Desafortunadamente, para las instancias que se dedican a la expedición de las diferentes licencias, lo único que le interesa es generar ganancias sin importar que los aspirantes a conductores tengan o no el conocimiento necesario para transitar con su vehículo por las calles de la ciudad. Llevar un proceso minucioso para tener un organismo más cuidadoso y crítico en el análisis de decidir a quién se le asigna una licencia, implicaría gasto del erario público.

1:55 pm a 2:00 pm. Un camión de pasajeros rotulado con los emblemas de la CDMX, se quedó estacionado sobre las líneas de cebra para subir o bajar pasaje. Al ver un camión que está autorizado por el gobierno de la ciudad, lo mínimo que se puede esperar es que el chofer estuviera debidamente capacitado para poder circular, brindando un servicio a la ciudadanía con el conocimiento necesario para respetar como mínimo las reglas básicas de tránsito como el de respetar las líneas de cebra. Tenemos que el chofer abusó del poder y la prioridad para brindar un servicio, por un lado, pero no le importa que los demás peatones tengan que rodear al camión para poder cruzar, es decir; es más importante lograr su cuota como conductor que respetar a los demás transeúntes, todo lo que está fuera del camión y que ingrese a este, es lo importante, el exterior que fluya como pueda.

A como se ven en la vía pública el comportamiento de los conductores de transporte público como los camiones, autobuses, microbuses, combis y taxis, dan

a notar que estos, no cuentan siquiera con la ética y la responsabilidad pública que tienen que tener para respetar y hacer valer las reglas de tránsito, sin embargo no sucede, están acostumbrados a violar el reglamento de tránsito, además abusando de la preferencia que el reglamento les brinda, abusan del poder que dichas reglas dictan, poniendo en riesgo y haciendo a un lado el bienestar, incluso la integridad física de los demás que usan las vías de tránsito.

5.3.3 Categoría Tiempo, subcategoría Permanente.

1:50 pm a 1:55 pm. Del lado donde se encuentra la tienda Elektra, el paso por donde los peatones caminan es prácticamente el estacionamiento de la misma. En este ejemplo tenemos que el estacionamiento de la tienda se encuentra sobre la banqueta de acuerdo a la estructura de las calles de la localidad, sin embargo, se encuentra adaptada para que los clientes de la tienda se estacionen, tenemos un impedimento temporal en el sentido que para el peatón es un impedimento de caminar sobre la banqueta, buscando los pocos espacios libres para transitar sobre la banqueta, sin embargo; el auto se mueva al salir del local y se lleva su carro. En este punto es donde el impedimento se hace pesado para el peatón y por su puesto permanente en el sentido de que el estacionamiento sigue estando ahí, se irán los carros en un cierto tiempo, pero siempre hay alguien dispuesto a entrar en Elektra, lo que hace que se vuelva a estacionar un auto diferente.

En ese sentido, no se hace esperar los famosos “viene viene”, que, así como la tienda Elektra, privatiza el espacio para que los automóviles se estacionen, y pide cooperación por “echar aguas”. Las personas que le llegan a dar algo es porque les quieren dar voluntariamente, otras tantas le dan por miedo a que le hagan daño a su vehículo, ya que sale más caro parchar una llanta, reparar un rayón, que darle 5 o 10 pesos.

Simbólicamente, él está ahí supuestamente para “echarle el ojo al carro”, pero con el doble discurso que se llega a notar, con una apariencia amenazante, con su forma de hablar, hace pensar al conductor que deja el auto, que es preferible aportar algo, a terminar por pagar una compostura o cualquier daño, que probablemente no se note en el momento de abordar el auto.

Los “viene viene” tienen estrategias para dañar la propiedad vehicular de una persona sin que el dueño se dé cuenta para que no les reclamen por daño a la propiedad, pinchan las llantas por ejemplo: las llantas las pinchan con un tornillo y las insertan con un desarmador dependiendo si el propietario se encuentra cerca o no de la unidad, en ocasiones solo las ponen con la punta hacia arriba en el suelo justo detrás de la llanta para con el peso del automóvil y la presión de suelo, el tornillo termine por introducirse a la llanta por completo, formando un tapón con la cabeza del tornillo, para que cuando se le termine de salir el aire a la llanta, el propietario de la unidad no sepa dónde fue que le hicieron el pinchazo, o bien; se le pudo haber introducido en cualquier calle por donde transitó.

Otra de las formas en las que les pueden hacer daño es haciéndoles micro rayones al chasis. en cualquier parte, o poniéndoles un pegamento especial tipo Kola loca, que una vez seco y al tratar de retirarlo se trae consigo la pintura del automóvil, dejando así un rayón desagradable. Es esta razón por la que las personas en ocasiones cubren una cuota, la cual no debería existir. Ya que es vía pública y el estacionamiento es parte de un servicio gratuito que brinda la tienda, el cual no debería ser cobrado, sin embargo, las personas les dan dinero a los franeleros, por miedo a que se le haga daño a su unidad vehicular.

Las personas que transitan por las calles están tan acostumbradas a que permanezcan automóviles sobre la banqueta que se normaliza la existencia de estacionamientos solo porque abarca parte de la tienda, aunque la propiedad del mismo empiece y termine a partir de esta. Tenemos que la tienda es otro organismo igual que el de la escuela, la tienda sale a la calle a brindarle un servicio a los clientes desde el momento en el que tienen un lugar para estacionar autos, llevando así la extensión de la tienda a la vía pública.

1:50 pm a 1:55 pm Frente a Elektra sobre la misma acera hay un espacio aproximado de 20 metros, hay varios puestos fijos de lámina donde se vende comida, celulares, tipo tiendita, estos puestos ocupan el espacio de la banqueta, por ahí no pueden transitar bien los peatones, de un lado están los automóviles estacionados de los clientes del Elektra y por el otro extremo se encuentran los puestos de lámina mencionados anteriormente, es decir, que los peatones tienen

que caminar entre los automóviles estacionados y los puestos de lámina y al paso van evadiendo los obstáculos. Vemos también que los puestos de lámina son una fuente de ingresos, que al igual que el franelero se sitúa en un punto cercano a la parada de autobuses, es un lugar donde hay demasiado paso tanto de peatones como de automovilistas, es un espacio donde se encuentran los puestos de lámina de manera permanente, ya acreditados. Porque cuesta trabajo a los peatones transitar sobre dicha banqueta, ya que, por un lado, se encuentran los desafíos que pueden significar para el transeúnte, y por el otro extremo se encuentran los vehículos que se estacionan para las personas que visitan la tienda Elektra.

5.3.4 Categoría Interacción, subcategoría Transeúntes.

1:35 pm a 1:40 pm. Las señoras tuvieron que correr para no ser alcanzadas por el camión de pasajeros. Con base a lo anterior es necesario destacar que uno de los problemas que se pueden observar es que los peatones se cruzan corriendo las calles y avenidas aun estando el semáforo en verde, cuando su turno de cruzar es en el momento de que el semáforo se encuentra en rojo. Se ve que los automóviles se acercan a una velocidad alta, se acercan velozmente al cruce, lo importante para los automovilistas es, que no los agarre el alto, el tiempo apremia. En esta situación obtenemos que los peatones tampoco cuentan con la cultura de la prevención, todos sabemos que al “pegar la carrera”, como se dice con coloquialidad, nos podemos tropezar, si tuvieran la cultura de la prevención, los peatones sabrían positivamente que podrían tropezar y correr el riesgo de ser arrollados por cualquier vehículo motorizado; sabiendo también que a esas velocidades, es difícil poder detener de inmediato un automóvil, el conductor tendría que tener la pericia suficiente como para hacer que el vehículo se detenga antes de arrollar a algún transeúnte.

Al observar que a los peatones no les importa poner en riesgo su vida con tal de ganarle la carrera al automóvil, pasando por alto que los colores del semáforo representan, una acción establecida que dirige que debe de hacer cada interactuante, sin embargo, es evidente que, si los peatones tuvieran el sentido de prevenir, tomarían el tiempo predestinado por el ordenador para que crucen o

simplemente utilizarían el puente peatonal. Esto destaca que, simbólicamente, los peatones que hacen eso no toman en cuenta la protección de la integridad física, es mayor que el hecho de llegar a tiempo a la otra banqueta. Hecho que se evitaría si los peatones que hacen esas prácticas, fueran más pacientes al momento de cruzar en las intersecciones donde haya un semáforo.

1:35 pm a 1:40. Los peatones están esperando a que se quite el siga de los automóviles. Si bien no todos los peatones se cruzan corriendo, algunos demuestran su cultura cívica y esperan el momento correcto para cruzar la calzada. A pesar de que está alto para los automóviles que se encuentran en las líneas de cebra, tienen que evadir a los carros que aprovechan ese momento para dar vuelta, ya sea para Tizimín en “L” hacia la colonia Héroes de Padierna o para la zona escolar. Al parecer es más importante seguir avanzando, aunque sea momento de cruce de los peatones, que ser cívico y esperar a que el verde se ponga para llevar a cabo la misma acción, pero un momento después. Los automovilistas no dan tiempo a que las personas pasen, sino que avanzan aventando de a poco el carro.

5.3.5 Categoría Interacción, subcategoría Automovilistas.

1:35 pm a 1:40 pm. Los camiones llegan a las líneas de cebra y se estacionan para tomar su pasaje, ya sea para ascenso o descenso de personas. Permanece estacionado un lapso de veinte segundos y comenzó a avanzar, Hay también un taxi Tsuru que está estacionado en las líneas peatonales. La prioridad que se les da a los servicios de transporte público, como lo son los camiones de pasajeros y los taxis, es un instrumento de poder para hacer invasión de carriles, de líneas de cebra, de no avanzar mientras se encuentra el siga, para lograr, se esperan a que se ponga el alto, esto con la finalidad de dar tiempo a que se lleguen nuevos pasajeros para que se suban al camión, en ocasiones hacen base hasta dos o tres semáforos hasta que se llene lo más que se pueda el camión. Un sin sentido de responsabilidad que hasta avanzan con las puertas abiertas y con el camión lleno hasta el grado de que las personas se van colgando del mismo. En el caso de los taxis, la situación se repite, pero a baja escala, solo entran cuatro pasajeros como máximo, pero el comportamiento es igual o similar, al de los camiones.

Para los conductores del servicio de transporte privado, la civilidad no existe, lo más importante es rellenar la cartera, tanto sacar las cuentas como sus intereses monetarios son más importantes que el de proteger la vida de mis usuarios, por eso, manejo con puertas abiertas, aunque esté prohibido. No existe un órgano regulador de transporte colectivo que regule, normas que multen o impidan la circulación de camiones que no cumplen con las normas de vialidad.

1:40 pm a 1:45 pm. Los automovilistas tocan el claxon desesperadamente. Si bien sonar el claxon es una herramienta para evitar accidentes como estipula el reglamento de tránsito, hay quienes lo hacen sonar por cualquier motivo, uno de ellos, es el de tocarlo en cuanto el semáforo se pone en verde para presionar a los automóviles, peatones, que están al frente a que avancen, la prisa de llegar al destino es primordial. En teoría se le tendría que llamar la atención a las personas que suene el claxon, así como así; según porque el sonar desesperadamente el claxon, significa contaminación ambiental y eso amerita multa.

5.3.6 Categoría Interacción, subcategoría Transeúntes y Automovilistas.

1:35 pm a 1:40 pm. El conductor de un camión de pasajeros se pasó el alto y les aventó el camión a las señoras. Como podemos observar, el desafío que representa para las señoras el hecho de tener que evadir el chasis del camión, y el chofer inconsciente que prefiere aventarles el carro intimidatoriamente para que se quiten las personas que no tienen protección alguna. El sentido y responsabilidad de proteger al más vulnerable, y más con un cuerpo motorizado de más de 10 toneladas. Cuando observo ese tipo de situaciones como el de amenazar la vida de las señoras con un camión, se evidencia nuevamente que no importa el nivel de licencia de manejo sea, el organismo regulador sigue siendo bastante endeble al grado de permitir que una persona como el camionero tenga licencia de tipo E.

1:40 pm a 1:45 pm. Una automovilista de un carro Mazda dio vuelta de Tizimín hacia Picacho con dirección a la zona poniente e iban pasando cinco niños con uniforme que van hacia la secundaria y tuvieron que rodear al automóvil, aunque venía a marcha lenta para dar la vuelta en “L”, los chicos tuvieron que echarse a correr porque la automovilista los iba a alcanzar con el carro. Los

estudiantes tienen que formar una masa mayor entre cinco para poder protegerse de cierta forma cuando van cruzando; aun así, el conductor del carro Mazda no detiene su marcha, sigue su curso porque para, ese conductor es la oportunidad de dar la vuelta. Los jóvenes al ver su integridad física amenazada tienen que correr para no ser alcanzados con el chasis del automóvil.

Misma situación con el siguiente ejemplo. Un Jetta rojo 2005 espera a que los carros del frente se muevan, pero ya estaba el alto y un conjunto de 15 personas venían caminando sobre las líneas de cebra y tuvieron que darle la vuelta por la parte de atrás al carro para poder pasar. La comodidad y protección que brinda el chasis del automóvil a la hora de transportarnos en él, en ocasiones hace que los conductores se vean poco cívicos con los demás. El atrincheramiento y protección del automóvil, representa un aislamiento en torno a las personas que están ocupando los espacios públicos al mismo tiempo, sin importar que las personas se encuentren a la cabeza en prioridades de acuerdo al reglamento de tránsito, una persona que se encuentra en dicha situación de vulnerabilidad, solo tiene su organismo para protegerse de las inclemencias que suceden en el andar del día a día.

1:45 pm a 1:50 pm. Una patrulla que sale de la calle Tizimín se da la vuelta en "L" hacia Picacho, aunque venía un conjunto de personas, la patrulla no detiene su camino, deja pasar a los peatones, pero no hace un alto total, por escasos 20 centímetros por poco le pega a la persona que cruzaba más cercana a la patrulla. Nuevamente, nos encontramos con una situación dada en donde vemos a los guardianes de las leyes cívicas, rompiendo su juramento de proteger a la ciudadanía. Aunque deja pasar a las personas, no detiene su camino nunca, sigue avanzando, pareciera amenazante esa situación. El deber de los policías es el de poner el ejemplo y respetar las normas de convivencia en las vialidades, sin embargo, al parecer solo las hacen valer, siempre y cuando puedan sacar provecho de estas situaciones, para los policías, un acto cívico que no deje alguna ganancia, no es digno de ser observado y mucho menos poner énfasis en ello.

1:55 pm a 2:00 pm. Cuando hay tráfico prácticamente el semáforo no importa, aunque el semáforo marque el rojo, los automovilistas siguen avanzando y forman

colas de automóviles que van haciendo un tipo tapón o nudo en la intersección, todos los automovilistas vengan en el sentido que vengan quieren pasar a la vez y se atora ahí el tránsito lo que provoca más dificultad para los peatones y se ven forzados a pasar entre los automóviles para seguir su camino. El tráfico vehicular es una de las cosas que más le hace perder el tiempo a las personas que habitan las ciudades, pero también es un punto donde todos comienzan a desesperarse, al grado de ignorar por completo las reglas de tránsito y los colores del semáforo. Todos buscan avanzar, peatones, ciclistas, motociclistas, transportes públicos de diferente dimensión y peso, automóviles de todo tipo. Todos avanzando al mismo tiempo, unos esquivando a otros, lo único que importa es llegar y seguir avanzando.

5.4. Segunda observación en el cruce de la Calzada Picacho Ajusco/ Tizimín 3 de abril 2017.

5.4.1 Categoría Espacio, subcategoría Transeúntes.

3:10 pm a 3:15 pm Alrededor de 15 personas hacen uso del puente peatonal y algunas personas se bajan de la banqueta para anticipar el paso cuando se ponga el alto y se preparan para cruzarse más rápidamente. Cuando las personas iban caminando por el puente peatonal se alcanzó a notar que dicho puente temblaba por la vibración que los pasos de las personas provocaron mientras cruzaban. Ese es un indicio de qué infraestructura del puente peatonal solo resiste cierta carga de personas, por lo que el uso excesivo del mismo podría espantar a los peatones que cruzan, se siente bastante cuando se balancea el puente, mientras varias personas cruzan por él. Cabe aclarar que cuando yo estaba haciendo las observaciones, estaba situado sobre el puente peatonal debido a que la altura me otorgaba un mayor y mejor punto de observación.

Según las normas de tránsito, los peatones tienen la prioridad, son más vulnerables a un accidente, ya que no tienen la protección de un chasis como en el caso de los automovilistas, sin embargo, los peatones tienen cómo deber cruzarse sobre las líneas de cebras y en el tiempo que les toca el paso de acuerdo al semáforo.

5.4.2 Categoría Tiempo, subcategoría Inmediato.

3:10 pm a 3:15 pm. Debido a que no hay un turno para los peatones exclusivamente cuando cruzan Picacho, se manifiestan ciertos problemas, ya que es el momento de paso para los automovilistas que dan las vueltas de 90° o 180° porque es el mismo intervalo en el que tanto peatones como automovilistas pretenden cruzar. Mientras los automóviles doblan hacia la izquierda en “L” o en “U”, es el momento de que los peatones pasen por lo que hace que no exista un turno específico para que estos crucen. Lo que les interesa a esos automovilistas es hacer la maniobra lo más rápido posible. Nuevamente, vemos que la prioridad que por reglamento y en la teoría la tienen los peatones, pero en la práctica lo que importa es el avance de los autos.

5.4.3 Categoría Tiempo, subcategoría Instituido.

3:10 pm a 3:15 pm. El semáforo debería estar programado para otorgarle un tiempo a los automovilistas que dan las vueltas para que no utilicen el tiempo que el semáforo tiene destinado al cruce de peatones. Tal parece que para las alcaldías son más importantes las personas con automóvil, se puede notar debido a la forma en la que está programado el semáforo, los peatones tienen que compartir el tiempo en el que tienen para cruzar la calzada, con los automovilistas que dan vuelta ya sea de 90° o de 180°, la marcha de los peatones es interrumpida por los automovilistas, que no detienen su paso para dar vuelta.

Es esos momentos se presentan conflictos entre estos dos interactuantes, los transeúntes cruzan hacia ambos sentidos y los vehículos avanzan hasta el momento de un encuentro que inevitablemente denota molestia para los peatones que señalan hacia el semáforo como diciéndoles a los conductores que es su turno al paso. Los conductores en ocasiones tocan el claxon porque para ellos es más importante seguir avanzando sin importar que sea el momento al paso de los transeúntes. Mientras avanzan los automóviles para dar vuelta, otros autos se van formando para hacerlo después.

Se forman filas de hasta treinta carros aproximadamente, formando así una fila interminable de tránsito vehicular al momento del alto en la calzada y es un

constante desafío el cruce para los peatones porque tienen que cuidar que, al momento de cruzar, no sean arrollados o alcanzados por los automovilistas que dan vueltas.

5.4.4 Categoría Interacción, subcategoría Transeúntes.

2:55 pm a 3:00 pm Las personas se tienen que bajar de la banqueta hacia la calzada para evadir a los carros. En la banqueta hay más de veinte carros estacionados en la acera contraria de la tienda Elektra, lo que provoca que los transeúntes tengan que bajarse de la misma por esa misma situación. No existe una llamada de atención para quienes se estacionan en la banqueta porque hay comercios, pero reduce el espacio de las personas que van caminando, lo que hace que ellos arriesguen su vida al bajarse de la banqueta, siguen caminando en la calzada, en ese momento es donde corren más. ya que la velocidad a la que viajan los autos es alta. Una vez que logran pasar el tramo en el que está el estacionamiento particular de los comercios de esa acera, los transeúntes vuelven a incorporarse a la banqueta para seguir su curso.

5.5. Primera observación del Tianguis en Yucalpetén/Tenosique, Col. H de Padierna. 18 de mayo del 2017. 2:00 pm.

5.5.1 Categoría Espacio, subcategoría Transeúntes.

2:10 pm a 2:15 pm. Hay momentos que se hacen encuentros en que las personas que caminan, incluso voltean a ver de una manera un poco hostil a los conductores de los vehículos, no le dicen nada, parece ser una interacción consensuada, es decir; que las personas saben que pasan los carros, y los conductores de los vehículos entienden que hay personas que cruzan tanto intempestivamente como otras que lo hacen más lento.

En cuanto al tianguis podemos ver que hay intersecciones específicas donde se dan diferente interacción con respecto a los transeúntes y los automovilistas, obtenemos una especie de interacción consensuada, es preciso que tanto los peatones como los automovilistas circulen por la intersección, donde se registran al

paso de cada automóvil una cantidad de entre cinco y diez personas que se cruzan para pasar de una sección a otra en el tianguis. El auto quiere pasar, lo hace muy detenidamente, de a poco, un error o altercado sería que afecte a algún cliente del tianguis, sería echarse encima incluso a los puesteros del mismo, el cliente del tianguis es parte del mismo. Es una célula de todo ese organismo que solo existe unas horas al día, cada jueves. en la colonia Héroes de Padierna.



Sin embargo, los automovilistas pasan con cuidado, por momento tocan el claxon para avisar su avance, algunos conductores lucen molestos y algunos lucen contentos como en el caso de los taxistas, es decir; los automovilistas que solo pasan por transitar porque es parte de su ruta, aparentemente les resulta un fastidio el hecho de tener que cruzar por el lugar, pero para los taxistas que lucen más alegres y que incluso hasta se estacionan en calles aledañas a la localidad del tianguis en doble o triple fila, es porque para ellos es una fuente de ingresos mayor y con más velocidad en comparación al de un día normal.

Me atrevo a decirlo, en algún momento de mi vida, trabajé como conductor de plataforma en mi auto propio, y justo en esta zona, durante los días jueves, que el tianguis se sitúa, hubo aumento de clientes, ellos mismos utilizan el transporte público (camiones de ruta, taxistas, combis) y privados (Taxis de plataforma). Yo llegué a tener varios clientes del tianguis a sus respectivos domicilios, me

desconectaba de la señal de internet, me dirigía a un espacio cercano al tianguis, me conectaba, y en menos de dos minutos volvía a tener una solicitud de viaje para llevar a otro comprador a su domicilio. Era muy conveniente solo llevar a personas donde sus domicilios están a no más de 10 Km, regresar y realizar la operación varias veces durante la puesta del tianguis.

El proceso descrito en el párrafo anterior me hace reflexionar que si yo como conductor de un taxi de plataforma, tuve un aumento en los tiempos y en la cantidad de viajes, los días en donde el tianguis se pone, puedo llegar a comprender el aumento de los taxis públicos por la zona, así como los sitios específicos donde los taxistas hacen filas hasta de veinte carros para ir subiendo a las personas que salen de sus compras por los diferentes extremos del tianguis.



Debido a la existencia del tianguis en la zona, la interacción se vuelve benéfica para los diferentes tipos de interactuantes en dicha relación. En primera instancia tenemos a los compradores de a pie que no cuentan con automóvil propio para transportarse con sus compras y que requieren transportes como taxis, camiones y taxis de plataforma de transporte, como segunda instancia serían las

personas que se benefician de los clientes que si tienen automóvil propio que van a comprar al tianguis y que requieren de un espacio para estacionar sus respectivos vehículos en calles aledañas a este, me refiero a los “viene viene” o franeleros que apartan sus lugares con infinidad de mostrencos para irle dando lugares a los compradores para estacionar su auto, se asignan espacios específicos entre ellos, y de esta manera organizar y delimitar, de donde y hasta dónde trabaja uno y de dónde y hasta donde trabaja otro; aportando también una respectiva cuota a las mismas autoridades que les cobran comisión por trabajar ese día en la zona, tanto a tianguistas como a los que echan aguas y por su puesto a la red de taxistas públicos y privados que se benefician de la existencia de bases de taxis que se forman debido al aumento de personas en la zona con necesidades de transporte.



En cuanto a los Franeleros, hay dos clases, por un lado, tenemos a los que se sitúan en calles más alejadas con respecto a la ubicación de las manzanas que conforman el tianguis, los cuales también pagan cuota, pero ellos solo piden una ayuda voluntaria, les puedes dar lo que gustes; por otro lado, tenemos a los franeleros que pagan una cuota mayor por tener la exclusividad de trabajar en las calles cercanas al tianguis, estos exigen una tarifa establecida de \$20 pesos por dejar estacionar en los espacios públicos de las calles más cercanas al tianguis y los compradores del mercado pagan con tal de que sus vehículos no queden tan alejado de donde compran, para cargar menos distancia del mercado al auto.

5.5.2 Categoría Espacio, subcategoría Automovilistas.

2:10 pm a 2:15 pm. El taxi iba a una velocidad demasiado baja porque en esos puestos de ropa de paca, hay demasiada gente, esto reduce aún más el carril por donde pasan los automóviles. En esta zona los puestos de paca existen por ambos lados, aun así, no es una calle que se cierre totalmente, lo que hace que los automovilistas tengan que pasar con extremo cuidado porque las personas que escogen la ropa están ahí. Las personas ven al vehículo, pero se molestan porque en ese momento para esas personas sus intereses es el de comprar como si fuera boutique, después de echar un vistazo en donde va pasando al automóvil. Las personas siguen comprando, son escasos centímetros de distancia entre el chasis del auto y los compradores. Los puesteros de la ropa de paca, son personajes que adquieren un poder mayor al del resto de los comerciantes, al tener mayor cantidad de puestos de ropa (18 en total), dividido entre varios dueños, es una zona exclusiva para puesteros de ropa de paca. Las personas que cobran la comisión por vender en el tianguis los privilegia situándose en un espacio mayor y justo en el cruce, en esas intersecciones es donde mayor número de personas se aglomeran al momento de comprar.

2:15 pm a 2:20 pm. Un taxi Tiida y detrás otro taxi, pasan por la zona de los puestos de paca, el taxista del Tiida, les toca un par de veces el claxon a las personas para que se quitaran, aunque estuvieran comprando, atrás del taxi Tiida viene un taxi Aveo y un taxi Tsuru, pasan lento y las personas se tienen que abrir para darles paso a los autos ocupando el espacio un poco reducido entre la esquina de los puestos y los carros que pasan en el carril de los autos. Las personas se orillan y esperan a que pase esta fila de autos. Me he dado cuenta que los automóviles a pesar de que es una zona donde las personas vienen a comprar y pasa. Jamás detienen el paso, pasan constantemente.



Hay momentos en donde los carros van tocando el claxon repetidamente para ir quitando a las personas, alertando a los peatones de que el carro está pasando. Los automovilistas van cuidando constantemente no atropellar a alguna persona, para esto ocupan la bocina del claxon, para ir enterando a los compradores de que el auto está pasando, se denota una complicidad en la que no se necesita un acuerdo previo, la interacción se manifiesta de manera implícitamente natural, los interactuantes, toleran a los autos que pasan y los automovilistas cuidan de no lastimar a alguien. El fin es comprar saliendo ileso del lugar o pasar sin afectar a los transeúntes.

2:20 pm a 2:25 pm. Hay un chico que está sobre la calle Yucalpetén que está echando aguas a los carros para abrirles camino, cuando un carro pasa específicamente en la zona de los puestos de paca, cuando un carro pasa ya sea para la inserción Tenosique Yucalpetén o viceversa hay un chico de un lado y un chico del otro lado para avisar con chiflidos que viene un carro que va a pasar por en medio de los puestos de la ropa de paca. O sea que la persona que está en el extremo que da hacia el lado del crucero chifla varias veces en tono de alerta, cuando el carro se va acercando y cuando el carro entra a la zona de la ropa de paca chifla en tono de echar aguas y va abriendo un poco a las personas para abrirle camino al carro, avisando a la gente que viene el carro y abriéndole paso al mismo tiempo a los carros que pasan.



Los tianguistas entienden y saben que aunque cuenten con el beneficio de poner su puesto y gozar de una exclusividad la zona, son conscientes de que la zona no se puede evitar la circulación de los automovilistas, es así que se turnan entre ellos para ir chiflando para “echar aguas”, esta acción la repiten cada vez que pasan automóviles con dimensiones más grandes como en el caso de las camionetas, ya que al tener un chasis mucho mayor, requiere una atención exclusiva brindada por los mismos tianguistas que le van diciendo al conductor como ir avanzando y a las personas que se metan a los huecos que hay entre las mesas donde se están los montes de ropa para evitar ser alcanzados al paso de las camionetas.

5.6. Segunda observación del Tianguis Hopelchén/Tenosique, Col. H de Padierna. 18 de mayo del 2017. 3:00 pm.

5.6.1 Categoría Espacio, subcategoría Transeúntes.

3:00 pm a 3:05 pm. Un señor de aproximadamente 55 años de edad se encuentra tirado en posición fetal con sus rodillas y cara en dirección a la calzada donde pasan los automóviles en una de las esquinas de Hopelchén, se encuentra inmóvil y con una expresión de dolor en su rostro y con los ojos cerrados, al parecer

le dio un infarto, según el testimonio de una comerciante que tiene su puesto en esa esquina, pero de la calle Tenosique. Al parecer vio lo que sucedió a escasos seis metros del señor.

El espacio público es un organismo en el cual suceden toda clase de acontecimientos, aunque en el caso donde el señor fallece, es un suceso extraordinario, sin embargo, son acontecimientos realmente trágicos, ahí de pronto en una de las calles cercanas al tianguis, todo sigue con normalidad sin que falten los curiosos, porque no cotidiano ver a una persona inerte, tirada en el piso a plena luz del día. Aunque las buenas intenciones no faltan de querer ayudar, también es un riesgo y más cuando hay una muerte de por medio.

Me refiero con esto a que los más que se puede hacer en esos casos es hablarle a una ambulancia o a una autoridad competente que analice y delibere lo sucedido, acercarse al cadáver de una persona podría alterar y meter en problemas al que ayuda, fue así que la señora habló a la patrulla para que estos deliberaran que procedía. Morir es un riesgo que se corre en un espacio público, la responsabilidad civil que podría implicar tras el deceso, implica repercusiones legales que pueden tener al ciudadano que intervenga, retenido por la justicia, aunque su intención sea la mejor para ayudar a la persona que está siendo víctima de un suceso; las buenas intenciones no sirven de nada en instancias como esas, lo que impide actuar con empatía hacia las personas que llegan a ser víctimas de un accidente de tránsito u otro tipo de incidente.

5.6.2 Categoría Tiempo, subcategoría Público.

3:15 pm a 3: 20 pm. La ambulancia llega a la zona y los paramédicos lo están valorando y al parecer no tiene signos vitales. La señora que tiene el puesto de verduras en la esquina de Tenosique les comenta que el señor se cayó lentamente mientras se tocaba con la mano derecha el pecho en la zona del corazón hasta que se derrumbó, argumenta que ella fue la persona que le habló a la patrulla. El señor se encuentra tirado sobre la banqueta.

En el momento en que la ambulancia hace su arribo, los policías se encuentra cerrando el espacio para que nadie más se acerque mientras permanece el cuerpo

en el lugar, ya que se podría alterar, por algún descuido, el espacio donde fallece la persona, por el hecho de que sucede en la vía pública; y es necesario una investigación posterior para deslindar responsabilidades, deliberar la situación y concluir las causas de la defunción y reportarlo en un expediente sobre el suceso.

El espacio es público para los civiles, pero para el estado, es de su propiedad por el hecho de estar en el territorio nacional. El Estado se rige por leyes, procesos y protocolos que se tienen que llevar a cabo en torno a las situaciones extraordinarias que suceden en la vía pública, sobre la cual diversos organismos se apropian del espacio del suceso, porque se encuentra en el territorio considerado de su jurisdicción, por tanto, se encarga de dominar la situación que los civiles no pueden resolver y automáticamente el suceso pasa a ser “propiedad” del gobierno de la alcaldía, las autoridades de salud y los investigadores.

5.6.3 Categoría Espacio, subcategoría Privado.

3:00 pm a 3:05 pm. Hay dos policías que delimitaron la esquina con cinta de plástico amarilla para evitar que más personas transiten por ahí y se acerquen más al cuerpo mientras lo revisan. Un policía toma fotografías, el otro habla por un radio para pedir una ambulancia o algún tipo de asistencia especial.

El espacio público se privatiza momentáneamente para atender una situación extraordinaria, como en este caso. Los policías en cumplimiento de su deber hacen la privatización pertinente con la cinta amarilla de prohibido el paso, preparando así el espacio para que llegue la ambulancia y posterior a esto los servicios forenses. La privatización del espacio en vía pública está prohibida, pero las autoridades tienen todas las facultades para cerrar los espacios cuando se trata del cumplimiento del deber, es decir; que los policías representan la autoridad; sin embargo, en el cumplimiento de sus deberes tienen que hacer lo que se considere necesario, aunque eso implique romper la ley. Es mientras cumplo la ley, puedo estacionar mi vehículo particular encima de las banquetas, mientras cumplo la ley, puedo privatizar acordonando zonas por donde quiero evitar que pasen los transeúntes, mientras cumplo la ley, quebranto reglamentos que están establecidos para el buen funcionamiento cívico de la sociedad.

3: 25 pm a 3: 30 pm. Los policías piden la presencia de los servicios forenses, una vez que los paramédicos determinaron la ausencia total de signos vitales, hay personas aglomeradas en la zona debido a la situación. Los policías comienzan a desalojar a la gente pidiéndoles que sigan su camino, los familiares del señor aparecen y los policías les permiten el acceso a la zona donde se encuentra el cuerpo tirado.

Hay un poco de tensión debido a que la esposa y una niña de aproximadamente 11 años se inclinan a tocar la mano y el rostro del señor como para corroborar la ausencia de signos vitales. Los policías interrumpen la catarsis para explicarle sobre el sitio a donde tienen que ir por las pertenencias del señor, ya que llevaba consigo una mochila color negro y demás cosas dentro de las bolsas de su pantalón. En ese momento el cuerpo del señor y lo que trae consigo, también se privatiza decomisando las pertenencias del finado y se consignan a las autoridades, sin importar que ahí estén los familiares del señor fallecido. Pudiendo entregar de una vez las cosas a los mismos. Sin embargo, se tienen que apropiarse de las cosas ajenas para llevar a cabo un proceso en las procuradurías que privatizan el derecho a las pertenencias.

Los familiares pierden el derecho sobre las cosas del difunto, si se quieren reclamar dichas cosas, se tiene que pasar por todo un proceso legal, aunque se las pudieron entregar en el momento; se tiene que llevar a cabo dicho proceso, para los policías, las pertenencias del finado representan símbolos y evidencias, que pueden apoyar a deslindar responsabilidades.

5.7. Primera observación de la Zona comercial, Intersecciones Picacho/Homún y Picacho Tenosique, 3 de abril de 2017.

5.7.1 Categoría Espacio, subcategoría Automovilistas.

4:25 pm a 4:30 pm. Un automovilista acaba de pasar a una velocidad alta, para darse vuelta en el retorno aprovechando la oportunidad de que tenía libre el espacio hacia donde se incorporaba, derrapó las llantas y dio la vuelta apresuradamente haciendo un medio trompo para alcanzar a ganarles a los carros

que venían de la zona poniente a oriente, logrando un giro de 180° para bajar hacia la zona oriente que sería al sentido del periférico, los hace de forma agresiva e intrépida, rechinando las llantas, a las que les salía humo, era un automóvil Platina color blanco 2014, el conductor aparentaba una edad de entre 25 y 30 años, tenía una actitud agresiva, salió del estacionamiento de la Farmacia de Similares, al incorporarse hacia el sentido que había logrado se les metió a varios automóviles de manera abrupta, se pasó el alto, no había personas cruzando en ese momento, pero si excedió los límites de velocidad.

La escena descrita en los párrafos anteriores son el ejemplo perfecto para ver la influencia que tienen en el público mexicano las películas de Hollywood. El automovilista encuentra el momento y la situación perfecta para colocarse en su papel de conductor temerario tipo “Rápido y Furioso”, rechinando y quemando llanta, llamando la atención, se denota un aparente temor en los peatones no es tanto por la pericia y la tempestividad del conductor que llama la atención de los transeúntes, sino que las personas están atentas al paso del automóvil, ya que a la velocidad tan alta a la que dicho conductor sale disparado después de hacer su maniobra, podría fácilmente hacerle perder el control de la unidad y como resultado un grave accidente.

Cuando el conductor aprovecha su escena, adopta una actitud nada cívica, poniendo en riesgo su vida, la de algunos transeúntes y automovilistas de la zona; en apariencia su tiempo es más valioso, no le importa pasarse el alto, rebasar el límite de velocidad establecido y por supuesto, ganarle el espacio a los conductores que se acercan a alta velocidad que transitan en el sentido correcto.

Con este ejemplo podemos observar que el conductor no cuenta ni siquiera con el sentido de responsabilidad civil que todo conductor de cualquier ciudad y de cualquier vehículo automotor debería de tener, también que las personas de a pie lo voltean a ver por proteger su vida, los conductores que vienen sobre la calzada tienen que reducir la velocidad para evitar un accidente, y por supuesto, el semáforo no representa ningún significado para nuestro “legendario” conductor. Para él las normas de tránsito son algo inexistente, cero respetos al peatón, al semáforo, a los

demás conductores, y toda la alevosía para el beneficio personal sin importar pasar por encima de lo establecido por las normas de convivencia de la ciudad.

5.8. Segunda observación de la Zona comercial, Intersecciones Picacho/Homún y Picacho Tenosique. 3 de abril de 2017.

5.8.1 Categoría Espacio, subcategoría Transeúntes.

5:00 pm a 5:05 pm. Los transeúntes tienen que verse forzados a caminar por la zona donde estacionan los automóviles. El espacio son los estacionamientos de todos esos comercios, una llantera, pizzería, farmacias, cafeterías, una tienda que vende telas, farmacias, oficinas, es una zona comercial muy transitada. Las banquetas en ambos sentidos de la calzada son la expansión de los comercios para que sus usuarios se estacionen, los transeúntes tienen que compartir el espacio, lo que provoca que tienen que ir evadiendo los obstáculos y buscando los pequeños espacios entre los autos estacionados para protegerse de los carros que van pasando constantemente.

La poca banqueta existente es una zona de constante vaivén de personas y vehículos, por supuesto no pueden faltar los franeleros, que, con su actitud de sueños de la calle, dejan estacionar a los automovilistas que van llegando, dándole importancia a los que le dejan dinero, y cuidado y no les des, porque se ofenden al grado de discutir sin importar las consecuencias, al grado de hacerle daño a los vehículos, de llegar a la violencia verbal y hasta física. Son personas que se apropian de los espacios, se los reparten entre ellos las secciones del mismo, lo importante aquí son los conductores, los transeúntes estorban e interfieren para dejar estacionar libremente a los automovilistas. Algunos de ellos ofrecen el servicio de lavar el automóvil por una tarifa establecida, para que los clientes, mientras visitan los locales de la zona, gocen de este fabuloso servicio.



La gente va caminando por la acera de la llantera y como la banqueta es tipo rampa, los peatones tienen que evadir los automóviles que están estacionados en la banqueta. Respecto de la llantera, la zona se vuelve conflictiva, los clientes de ahí estacionan sus automóviles sobre la banqueta, la cual está modificada a manera de rampa, para que los automovilistas que van a la llantera tengan fácil acceso al establecimiento y muy mala protección para los peatones que, aunque es banqueteta, los peatones tienen que bajarse a la calzada para poder evadir a los automovilistas, arriesgándose a que algún automóvil que venga sobre el carril de baja los pudiera atropellar.

Como bien podemos observar, el propio Estado le permite a la llantera modificar las banquetetas para que tenga derecho al libre acceso al establecimiento de la llantera, haciendo a un lado a los peatones, aún y cuando ellos caminan sobre un espacio que, en teoría es, exclusivo para los transeúntes. El gobierno o la alcaldía otorga los permisos para que se puedan modificar las banquetetas, todo aquello que ofrezca una ganancia es más importante que la integridad física de las personas que no van en vehículo, ya que lograr un permiso para modificar la vía pública, se tienen que llevar a cabo un trámite y proporcionar un pago expedido por la secretaría de movilidad de la Ciudad de México; lo que también conlleva a que si no se cumple dicho pago el establecimiento que modifique la vía pública sin el trámite, es acreedor a una fuerte multa.

5:05 pm a 5:10 pm. Una señora de aproximadamente 67 años, va acompañada por varias personas, caminan sobre la banqueta de los comercios. Hay escalones bastante irregulares, le tuvieron que ayudar sus acompañantes para que pudiera pasar.

Para algunos peatones, como en el caso de la señora de la tercera edad, les puede resultar un difícil transitar sobre una banqueta irregular, sobremanera y que también es poco ancha, ya que dos personas no podrían caminar libremente a la vez por esta, precisamente se encuentra modificada para que solo los clientes de la zona puedan usarla para acceder a los establecimientos.

La privatización y modificación de la banqueta, hace poco probable que los peatones que no van a los establecimientos, la usen; porque solo las personas con la necesidad de acceder a estos, son capaces de soportar pasar sobre dicha banqueta. La mayoría de los peatones que no van a acceder a algún local, utilizan la zona central por donde pasan los automóviles, que además utilizan dicho espacio como atajo para saltarse el alto que se encuentra en la esquina de Tenosique. Los automovilistas atraviesan la brecha que termina en la calle Homún, avanzando una cuadra grande al mismo tiempo que el semáforo de Tenosique está en rojo.

Justo en esa sección se crea un conflicto, porque, por un lado, tenemos que se encuentran automóviles estacionados en ambas orillas, a lo largo de la cuadra hay tres franeleros que se distribuyen a la orilla de la cuadra, para evitar por medio de botas y mostrencos que algunos automovilistas se estacionen o permitiendo estacionarse, quitando los estorbos para dejarle establecido a los que se estacionan que ese lugar le pertenece y que va a ser tan amable de dejar estacionar al automovilista a cambio de recibir una cantidad “voluntaria” de dinero. Y claro con sus respectivas represalias ya sean verbales o físicas, dependiendo la actitud del conductor que estacione el vehículo.

5.8.2 Categoría Espacio, subcategoría Automovilistas.

5:10 pm a 5:15 pm. Hay un camionero que le dijo “muévete, hijo de tu pinche madre” a una persona en motocicleta que estaba orillada con las intermitentes puestas en el carril de baja velocidad. El motociclista avanzó con una actitud de

molestia porque el camionero le venía aventando el camión por detrás del motociclista presionando a que se mueva.

Todos los que hemos andado por la calle, ya sea como transeúntes o como conductores, no hemos percatado de la falta de cultura cívica que tiene los conductores de las diferentes rutas de la ciudad de México, como si el ser insolente con los demás fuera un requisito para ser chofer de un camión. Estos interactuantes me dan a pensar varias cosas, como si de cinco posibles respuestas se tratara, es decir; que los conductores de transporte público no tienen conocimiento del reglamento de tránsito, así como de las reglas básicas para llevar a cabo una sana y adecuada movilidad, se supone que tiene a su cargo una responsabilidad tan enorme como la de transportar personas, lo que lo pone en un lugar privilegiado en la escala de los que tienen preferencia según el reglamento de tránsito.

También tras la idea del párrafo anterior, me hacen pensar que no cuentan con el capital simbólico, donde sus áreas de oportunidad no les permiten ver la responsabilidad tan grande con respecto a las vialidades de la ciudad, así como la de su comportamiento un tanto abusivo e irresponsable para con los demás.

Por otro lado, también pienso que conocen tan bien que el reglamento y abusan de la preferencia de la que gozan por ser transporte público, lo que los ponen justo después de los motociclistas, los segundos representan interactuantes con más vulnerabilidad después de los transeúntes con vehículos no motorizados como los serían los patinadores, ciclistas, los que llevan patines del diablo o patinetas, *Scooters* entre otros. La mayoría de los conductores de transporte público y me refiero a los conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxistas; tienen una forma de manejar muy poco responsable y cívica en cuanto a la movilidad.

Los conductores del transporte público son unas personas que abusan y explotan al por mayor la preferencia que el reglamento de tránsito les da, al mismo tiempo pareciera que tienen derecho de amedrentar a los demás conductores, así como el de postrarse sobre las líneas de cebra, pasarse los altos y hasta el de aventar el camión amenazantemente a conductores, como en el caso del motociclista a pesar de que este estaba llevando a cabo correctamente el proceso de poner intermitentes en el carril de baja si no se está avanzando para que los

demás conductores rebasen; aun así, se da el lujo de agredir verbalmente al conductor de la moto.

Aunque también vemos por su parte a motociclistas que rompen muy seguido el reglamento de tránsito, se supone que deberán de tomar el carril por donde van como un automóvil, por el contrario, rebasan por los lados, sin importar que no esté permitido rebasar por la derecha; sin embargo, también lo hacen. Se van metiendo en los huecos entre carro y carro para ir avanzando, en ocasiones hasta golpean los retrovisores de los automóviles, acto que queda impune, el conductor del vehículo afectado queda atrapado en el tráfico mientras los motociclistas se escabullen.

Capítulo VI

Análisis y conclusiones.

Con la existencia del “Reglamento de Tránsito y la “Ley de Cultura Cívica”, los cuales son documentos específicos y avalado por el Gobierno Mexicano desde hace décadas. Mismos que se encuentra homologados para todos los estados de la República, y tienen como objetivo; regular la circulación de transeúntes y vehículos en la vía pública y la seguridad vial en México, mismos que establecen normas viales y vehiculares para regir el correcto funcionamiento de la movilidad en el país.

De manera que con estos documentos se delimitan las condiciones legales y de seguridad a las que deben ajustarse todas las personas que circulan por los espacios públicos de la ciudad. En estos reglamentos, la prioridad de circulación la tienen las personas con capacidades diferentes, peatones, animales, personas con vehículos no motorizados. Los organismos emisores de estos reglamentos son la Secretaría de Transportes y Vialidad, así como la Secretaría de Seguridad Pública.

A lo largo de la investigación pude observar que las normas son poco respetadas, la población no las lleva a cabo, esto aplica tanto para transeúntes como para automovilistas. La designación de individualidad en cuanto a los transeúntes, la jerarquía del sujeto peatón es preferente en el uso del espacio vial pero aun así hay circunstancias en las que los peatones al ver el semáforo en verde, que le cede el paso a los automovilistas, pero los peatones aprovechan la lejanía de los automóviles a la intersección para cruzarse aún sin que sea su turno para cruzar, los peatones se cruzan apresuradamente para no ser arrollados por los automóviles si ninguna necesidad de arriesgar su vida.

Son normas deberían seguirse por ambas partes, es respetar los turnos que el administrador o semáforo indica para que cada actor social use el tiempo y espacio, establecido por las normas, pero cuando se manifiesta el desafío representado por el impulso del peatón al cruzar sin ser su turno y que a pesar de ser conscientes sobre la vulnerabilidad que representa cruzar de esa forma.

Los automovilistas de igual forma, no respetan el paso de los peatones provocando una molestia y un impedimento físico e incluso a pesar de que los códigos de comunicación son claros para dichos actores.

El desafío por el espacio vial, representa un tema disciplinario que se encuentra fracturado por la falta de principios, de bases sólidas reales, por la falta de la cultura cívica y una educación vial efectiva. Si se llevara a cabo con la debida civilidad, podría ayudar a mejorar la sanidad en la comunicación vial en la que todas las personas que nos transportamos, salgamos beneficiados, al seguirla adecuadamente se evitarían muchos accidentes los cuales terminan en tragedias irreparables, donde los involucrados pierdan su libertad e incluso la vida que pone en juego cuando se viola el reglamento de tránsito. Es una práctica social altamente ritualizada, hechos aparentes donde el desafío a la muerte de esta manera, resulta un triunfo y no una responsabilidad social.

Retomando los cuestionamientos de mi investigación, es necesario llevar a cabo el recuento de las preguntas tanto general, como de las particulares, para llevar a cabo el análisis, respondiéndolas con la información obtenida en las observaciones:

¿Cuáles y cómo son las interacciones sociales entre transeúntes y automovilistas, en algunos espacios de la colonia Héroes de Padierna en Alcaldía Tlalpan, aun con la existencia de normas de convivencia previamente establecidas, en el “Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México” y la “Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México” y en cómo las partes involucradas hacen uso del espacio en la vía pública?

Como bien vimos en la investigación tenemos el escenario de la Secundaria Federal diurna Número 195 en la cual encontramos que las formas de convivencia se dan en función de los horarios de la secundaria, mismo que de ahí derivan las actividades de los habitantes de la unidad habitacional, los policías de la base que se encuentran sobre la calle Tizimín, los puestos de los vecinos de la secundaria hasta los puestos ambulantes, como lo serían los vendedores de pizzas y los vendedores de papa fritas, así como todo lo que se genera a raíz de la entrada y

salida de los chicos en la tarde, en conjunto con lo observado en la salida del turno vespertino.

Iniciando el recuento, observamos que los policías como encargados de hacer valer la ley, demuestran muy poca civilidad, cinismo y sobre todo, nada de empatía para con los peatones cuando estacionan sus automóviles particulares en la banqueta, haciendo de ésta su estacionamiento particular en un espacio público, so pretexto de meterse a su patrulla e irse a trabajar, para ellos, es más importante resguardar sus bienes materiales y económicos, que el de respetar la banqueta como un espacio exclusivo creado para que los peatones transiten en ésta.

Ese hecho hace que los policías violen la norma de no estacionarse encima de la banqueta, es una práctica social que tiene que ver con el aspecto económico que representa subirse a una patrulla para irse a trabajar. Con ello quiero expresar que en la Ciudad de México tenemos un sistema policial altamente corrupto, obeso, enfermo, deshonesto, carente de principios y valores; lleno de privilegios, digno de aquellos tiempos del Negro Durazo.

Como vemos los guardianes del orden representan una autoridad simbólica, corrompible y contagiosa, en donde la sociedad también ritualiza la práctica del soborno como una salida al incumplimiento normativo, para no recibir una multa o lo que proceda por cometer la falta.

La figura policiaca y sus integrantes deberían poner el ejemplo, pero no es sí. En una cultura de movilidad en la que ¡una mordida o un soborno lo soluciona todo!, hace que las multas y los remolques existan solo cuando el infractor no le llegó al precio al policía, en vez de que ser lo que está reglamentado.

Y ten cuidado si se lleven tu vehículo al corralón porque, ¡resígnate estimado lector!, pues seguro encontrarás tu auto, desvalijado y asaltado por los mismos policías y por el personal que resguarda los automóviles, en los diferentes centros de retención vehicular. Pero ese es otro tema digno de ser estudiado en la posteridad. Son dotes de un país, donde las malas prácticas sociales resaltan como flores blancas en una verde pradera.

Pero no toda la culpa es de los policías, si no que la ciudadanía también está acostumbrada a no respetar lo establecido por ley en las vialidades, al existir

sobornos hace que se ritualizan, programando al ciudadano en el imaginario colectivo, de que, si no respetan la norma, no pasa nada, no hay sanción; y casi siempre se le puede sobornar al policía.

En las afueras de la secundaria Número195. Es el aspecto económico también lo que favorece al aumento en la cantidad de persona que llegan al momento de hacer turno Matutino al vespertino, o la salida del turno de la tarde; que en el periodo de clases, de lunes a viernes, tres veces al día; se expande el patio escolar al exterior, como un organismo vivo que respira y recobra vida al momento de la entrada y salida en ambos turnos, asignándolo como los instantes más importantes, que serían la salida del turno matutino, la entrada del turno vespertino y la salida del vespertino.

Al observar todo el microcosmos que cobra vida tres veces al día, el flujo y aumento de personas en dichos horarios, representan un aumento económico en las ganancias de los vecinos de la secundaria, que ponen sus puestos de dulces semifijos, puesteros ambulantes, choferes de camiones escolares, vendedores de a pie, la llegada de los profesores a las instalaciones de la escuela, entre otros.

Los puesteros, los microbuseros que convierten su transporte público en el transporte exclusivo para los estudiantes y familiares que abordan a dichas unidades, dependen completamente de las actividades de la secundaria. El poder que representa la escuela pública en la colonia, atrae consigo grandes beneficios a los vecinos de la colonia, pues la caseta de policías se encuentra en menos de 200 metros, hay mayor alumbrado público, mayor vigilancia y por su puesto la existencia de cámaras del C4 y timbre de pánico. ubicado justo en la esquina de Celestún.

La presencia de los profesores se destaca por su notable paciencia para ingresar cuidadosamente, su automóvil al estacionamiento de la escuela.

Cuando el patio de la secundaria se expande a la calle, la convivencia es caótica con ciertos dotes de violencia en los jugueteos de los estudiantes, que actúan como si se encontraran en un mundo aparte, protegidos por la ley, por los padres, por los policías, por los mismos profesores. Hay toquidos impacientes de claxon, impaciencia, desesperación, resignación aparente; en algunos habitantes de la unidad habitacional que pretenden ingresar ésta.

Carros y microbuses estacionados en doble fila, nudos viales, tres veces al día en horarios escolares, son momentos ritualizados desde que comienzan a ponerse los puestecitos de dulces. Son momentos en los que los jóvenes estudiantes representan el poder, el cuidado y el respeto a este ente gigante llamado patio escolar.

En el cruce de la calzada Picacho esquina con Tizimín, se realizaron las observaciones en horario cercanos a los horarios escolares, porque es un cruce que representa un papel importante porque los estudiantes de la secundaria 195, los familiares de éstos los usan para poder llegar a la escuela y también para salir de la zona, según sea el caso.

El cruce es un espacio en el que todo transcurre de manera tan rápida, como la velocidad a la que pasan automóviles en la calzada, todo se mueve en un cosmos de muchas partes, un espacio en donde muchas cosas transcurren al mismo tiempo, lo hacen en miles de direcciones que es imposible lograr observar todas las interacciones que suceden en el mismo tiempo.

Es un espacio de la ciudad, en el que difícilmente se puede seguir las normas y respetar los tiempos del semáforo, donde el único objetivo es el de avanzar con la intención de llegar a tiempo; transeúntes avanzan, conductores de diferentes clases sociales, en vehículos donde el lujo o no, transportan a sus dueños, también conductores que se transportan en otros vehículos tanto motorizados, como no motorizados de diferentes marcas y costos. El cruce es una zona en donde se reúnen la mayoría de las manifestaciones interactivas en torno a la movilidad de la zona.

Todos tienen el derecho aparente de transitar por el lugar, sin embargo, se nota una clara preferencia al flujo vehículo, pues los tiempos del semáforo duran más cuando se les otorga el paso a los automóviles y es menor cuando se les da el paso a los transeúntes. La lógica de solo avanzar y hacerlo rápido es la actitud que los transeúntes muestran en su lenguaje corporal, en cuanto a los vehículos se nota esa misma actitud, por la fuerza en los acelerones, en las diferentes intrusiones y obstrucciones, entre automovilista. El tiempo juega un papel primordial, en los semáforos, en los pocos espacios, y en una sobrepoblación de personas caminando

al mismo tiempo que los diversos vehículos van avanzando, en este lugar se encuentra dos niveles físicamente establecidos, el nivel superior y el nivel inferior.

El nivel superior es el puente peatonal en donde los peatones se enfrentan a problemas en la estructura metálica del puente, es inestable, es muy alto y difícil de subir para las personas de la tercera edad o para los peatones con problemas motrices, al momento de cruzarlo el puente tiembla cuando más de tres o cuatro personas lo cruzan al mismo tiempo, dicho movimiento, a una altura que supera los cinco metros, que al atravesar una calzada donde pasan por debajo tres carriles de vehículos por ambos sentidos, más los autos que pasan por debajo a velocidades superiores a 40 kilómetros por hora, hace que cruzar en este puente se perciba una sensación de vértigo e inseguridad, yo mismo fui testigo de ésta sensación cuando estuve realizando las observaciones desde lo alto del puente peatonal, con el fin de obtener un mayor panorama y visibilidad para realizarlas.

En este espacio encontramos una estructura complicada para subir en el caso de las personas de edades avanzadas y personas con capacidades diferentes, en silla de ruedas, muletas, bastones entre otros. Las líneas de cebra es la única alternativa que existe debajo de éste, aunque es controversial cruzar por aquí, en el sentido, de que; en ese nivel la interacción es mayor debido a que aumenta la cantidad de transeúntes y conductores.

Es una zona altamente violenta tanto simbólicamente, como físicamente, porque a cada segundo, se escuchan toquidos para presionar unos a otros a pasar y en formas de mentadas de madre, intrusiones tanto de transeúntes a automovilistas y viceversa. Con normalidad se rompen las reglas y normas viales. Este cruce es un espacio donde ha habido toda clase de interacciones conflictivas, que van; desde riñas físicas como simbólicas, éstas van de leves a fuertes, atropellamientos, percances, choques simples y algunos otros que han cobrado vidas.

En el cruce, al ser es un espacio en el que las líneas de cebra se encuentran debajo del puente peatonal, algunos automovilistas se postran sobre éstas, incluyendo a los policías que estacionan su patrulla sobre las líneas por horas ritualizando dicha acción como parte de su cotidianidad.

En ocasiones los peatones también insultan a los automovilistas que se muestran negligentes ante el paso peatonal, esto provoca un feedback de disgusto en los transeúntes, en consecuencia, se toman el derecho de exponer su molestia, empoderándose con expresiones kinésicas como la de inclinar la cabeza hacia abajo y moviéndola en un signo reprobatorio de un lado al otro mirando fijamente al infractor, son riñas que van desde llamarle la atención al conductor, ya sea a palabras, a insultos e incluso; exhibir su molestia con golpes al chasis del auto, y en ocasiones se han desatado riñas físicas que se desenlazan en agresiones de peatón a conductor o viceversa.

Los peatones para poder cruzar cuando se encuentra el semáforo en rojo, tienen que rodear debido a las *obstrusiones* de motocicletas, vehículos particulares, taxis, camiones de todo tipo, bicicletas. Se provoca una *intrusión* al momento en que los transeúntes tienen que cruzar, pero también en ese momento es el paso para los automovilistas que van a dar vuelta, según las luces de este semáforo, también es el momento en el que se le designa el paso a los vehículos que van a doblar en 90° o 180° sobre la calzada, por lo que al mismo tiempo tienen que interactuar para cruzar a la vez, los transeúntes y automovilistas, no hay un turno específico para cada grupo de interactuantes, el semáforo se encuentra mal programado en cuanto a la designación de turnos.

Las personas con capacidades distintas son las más afectadas en las interacciones, porque tienen que cruzar por las líneas de cebra, todas aquellas personas que no pueden subir al puente peatonal, no pueden hacerlo de forma segura, personas que van en silla de ruedas, muletas o bastón. Hay momentos en los que algunos automovilistas se solidarizan y son conscientes de que tiene que dar vuelta, pero también es el paso para los transeúntes, lo hacen con precaución, otros con descuido y a alta velocidad, solo hay poco tiempo para maniobrar.

Es este espacio es importante que justo debajo del puente peatonal, existe una parada de ascenso y descenso para las personas que utilizan el transporte público sea en microbús, combis, camiones o taxis privados o públicos. Es un lugar frecuentado, los conflictos no se ausentan, el tiempo, la prisa y la velocidad con la que hay que cruzar ahí, lo convierte en un foco importante de potenciales

accidentes, de conflictos e insultos de unos a otros, hay expresiones kinésicas con brazos o piernas, tocado en el claxon que aumenta o disminuye la frecuencia e intensidad dependiendo el grado de molestia del el, o los automovilistas, cabe aclarar que no todos los interactuantes insultan a los demás.

El crucero es un espacio donde encontramos factores importantes que destaca por ser un foco rojo en el que abundan las malas prácticas de cultura vial, aquí existe individualismo entre los que interactúan, son poco cívicos al momento, la prisa, bajo la lógica de avanzar todo el tiempo; sin embargo, por momentos existe una organización inconsciente y colectiva, entre los transeúntes, porque ni si quiera se ponen de acuerdo, sino que es una acción proxémica, que voluntaria e involuntariamente, como si de un imán se tratase, hace que los transeúntes solitarios se unen para avanzar de manera organizada, se juntan en grupos de más tres, hasta de quince personas, haciendo una especie de masa, la cual físico/simbólicamente compite con los chasis de los vehículos, logrando así, que los automovilistas respeten el paso de la misma en momentos de mayor tránsito.

La masa es una organización proxémica de personas que físico/simbólicamente, se unen para avanzar y ejercer el derecho al libre tránsito, imponiéndose a los conductores que se muestran renuentes a ceder el paso, debido al hecho de que la calzada es un espacio público diseñado y dominado en su mayoría por los automovilistas, que se detienen bajo el poder tanto físico como jurídico que representan estas pequeñas masas para pasar de un extremo al otro. Porque en el peor de los casos, no es lo mismo atropellar a un solo transeúntes que el de hacerlo con varios.

La dimensión de camiones en el caso de los transportes públicos y de carga, los automovilistas de transportes públicos como lo son los microbuseros, los taxistas de autos particular como Uber, Didi, y los taxis de servicio público, los convierte en interactuantes con mayor faltas a las normas de tránsito, no toman en cuenta el tiempo establecido para los altos, se quedan más tiempo para poder subir la mayor cantidad de pasaje posible en el caso de camiones y en el caso de taxista subir a algún pasajero, a eso se le conoce como hacer base, ya que también es un punto importante donde las personas de servicio de transporte de taxi privado se paran

para recoger a los clientes de este transporte de aplicación. Todas esas acciones también son una de las mayores causas de tráfico vehicular en la ciudad, esos mismos hechos son completamente ignorados por los policías de tránsito.

En cuanto a las intersecciones que se observaron del tianguis que fueron dos, la de Cancún/ Tenosique y Hopelchén/Tenosique, el factor en común es la calle Tenosique, como la principal en la que se colocan la mayoría de los puestos de tianguis. La asistencia de los compradores, provoca un aumento económico en el lugar, cada jueves de cada semana exceptuando que el día jueves fuera 25 de diciembre o 1 de enero, los clientes y tianguistas, interactúan a medida que aumenta la asistencia de compradores, así mismo hay aumento también en el uso de los camiones, en la cantidad de los ascensos y descensos en el camión RTP, en taxis tanto públicos como privados que llevan a las personas que realizaron sus compras.

Como si de un acto de magia se tratase se puede ver la aparición de franeleros que apartan lugares para hacer de las calles su fuente de ingresos, cosa que solo sucede el día jueves que se pone el mercado, estableciendo tarifas dependiendo la cercanía donde se deje el automóvil a donde se encuentre el tianguis, es decir; a mayor distancia, menor el costo o lo dejan al criterio del que se estaciona, a menor distancia, mayor el costo, en una tarifa establecida por los mismos franeleros, los cuales también le dan dinero a las personas de la alcaldía encargadas de administrar y cobrar a los puesteros del tianguis, ellos; son quienes deciden, en donde, quien y que puesto si y que puesto no.

El personal encargado de regular la estancia del tianguis hace al espacio público en privado para que exista el comercio en la zona. Es un ritual donde la falta a lo reglamentado, está permitido por las mismas autoridades y personal de la alcaldía. Básicamente las relaciones sociales que se manifiestan en el lugar son a causa del comercio que se desenvuelve cada jueves en la zona.

El transporte público y privado, los puesteros, los compradores, los policías, en caso de que haya un suceso como cuando falleció el señor por el paro cardiaco; se observó cómo los policías hacen una barrera para que los demás no se acerquen y acordonan el espacio donde se encuentra el cuerpo del finado para resguardarlo, intentando que no se altere el lugar donde fue el deceso, hasta que llegue la

Secretaría Médica Forense (SEMEFO), instancia especializada para hacer la investigación de la muerte.

En cuanto a la zona comercial sobre la calzada Picacho en el tramo de entre Homún y Tenosique, tenemos que es un espacio demasiado concurrido en el que las interacciones en el espacio público es el lugar predestinado para ser banqueta, pero debido a la existencia de varios comercios, se ha ido modificando al paso del tiempo, a manera de que se realizó un estacionamiento exclusivo para los comercios de ahí permanecen. La pizzería de Dóminos ocupa la calzada como estacionamiento exclusivo de las motocicletas de sus repartidores, como observamos, la economía que se encuentra en movimiento alrededor de los comercios, por supuesto que los franeleros no pueden faltar, la existencia de las dos paradas de camiones las personas suben y bajan todo el tiempo de los camiones de transporte público. En la acera de enfrente también se modificó la banqueta para hacerla tipo rampa para que haya fácil acceso al establecimiento de la llantera, sin embargo, también cumple con la función de banqueta para los peatones.

Lo que se pretende destacar tras está observaciones, es que los transeúntes no son suficientemente tomados en cuenta en ambos lados de lo que pretenden ser banquetas, pues éstas fueron modificadas de una forma notoria que destaca fácilmente una preferencia bastante favorable a los automóviles que se estacionan en el lugar, mismo que es privatizado por los propios franeleros que te “apoyan” a estacionar y a salir del lugar, bajo el pretexto de que te “cuidarán el automóvil” mientras que realizas tus compras o pasas a comer a algún establecimiento de comida cercano.

Los transeúntes son los menos beneficiados en cuanto al uso del espacio para transitar en él, por un lado, una de las banquetas fue reducida a modo de que sólo pueda caminar una persona a la vez, se modificó a manera de que solo las personas que se encuentren sanas puedan caminar sin complicaciones. Por el otro, los adultos mayores o personas con capacidades diferentes, son afectados porque no cabe sobre la banqueta una persona en silla de ruedas, con muletas o bastón, es una banqueta imposible de transitar, es decir; que la banqueta básicamente se

encuentra diseñada para que los clientes accedan a los diversos comercios, lo que obliga al transeúnte común que no comprará en éstos comercios, a bajarse a la zona donde pasan los automóviles evadiendo tanto las obstrucciones como las intrusiones de los conductores de los diversos vehículos motorizados o no.

En la banqueta de enfrente sobre la calzada, tenemos una significación de espacio distinta, con la modificación de la banqueta en rampa que facilita el acceso de los automovilistas que sean clientes de la llantera, compartiendo el espacio con los transeúntes que caminan en ambos sentidos, en una situación similar que en la que los carros dan vuelta en el cruce mientras los transeúntes atraviesan la calzada. Esto provoca un déficit en la funcionalidad para los transeúntes pues caminan con un pie arriba y otro abajo con respecto al declive de la rampa, tampoco pueden transitar seguros ya que al compartir la banqueta con los automóviles; las *obstrucciones* e intrusiones son muy comunes pues la llantera es muy concurrida por sus clientes, hay encuentros con los carros ya que muchos automovilistas pues también la usan por su fácil acceso, para estacionarse sobre ésta, ocupando así el espacio que por ley les corresponde a los transeúntes para transitar con seguridad. Con base a lo anterior también se logran observar interacciones con tintes de violencia pues algunos transeúntes denotan molestia tanto kinésica y proxémica mente, porque tienen que interponerse al hecho de que algunos conductores constantemente invaden el espacio donde se camina estacionándose y por el otro que los clientes de la llantera tienen poca empatía al respecto y hasta se molestan si un transeúnte se cruza a su paso.

Como hemos visto, existe un factor en común en estos cuatro escenarios, el análisis principal es que el factor en común es el factor economía, en todos los espacios tienen que ver los aspectos económicos que como provocan la ruptura de las normas de manera sistemática en formas sutiles, otras no tan sutiles, en el que un segundo factor que abunda y es la omisión de los hechos.

Tenemos a los policías con un ritual establecido, que estacionan a sus automóviles sobre la banqueta mientras que permanecen trabajando y cuidando de la ley al mismo tiempo, en un ejercicio de doble moral, percibiendo un sueldo, que seguro no le alcanzaría si se le multara como se debe por obstruir la banqueta.

También tenemos que los puesteros ambulantes y los de vecinos de la escuela, se establecen para obtener ganancia por vender sus dulces y demás productos, también los vigilantes de la unidad habitacional que reciben una remuneración económica por parte de los choferes de microbuses que acceden a la unidad habitacional para darse la vuelta.

Los estudiantes, cuando la escuela expande su patio al exterior se convierten en la némesis de las personas que viven en la unidad habitacional que van accediendo de a poco para cuidar de la integridad de los jóvenes y así evitar a toda costa un percance con algún estudiante. Los jóvenes forman masas con actos de *obtrusión* e *intrusión*, empoderados con el respaldo institucional de lo que representa una escuela en la ciudad, donde los propios policías cuidan de las situaciones y omiten las violaciones a las normas, en donde lo único que importa es hacer que los jóvenes entren o salgan del lugar sanos y salvos. Aquí, el acceso y salida de los habitantes de la unidad habitacional pasan a segundo plano, con una actitud de adoctrinamiento, resignados avanzan protegiendo y protegiéndose de cualquier percance.

En cuanto al cruce, la economía la vemos en las paradas del camión donde suben y bajan los peatones, éstas se encuentran establecidas a un lado de las líneas de cebras, las cuales son omitidas por los propios choferes, se paran sobre ellas y se quedan estacionados haciendo base. Metafóricamente hablando, veamos al sistema de avenidas y calles de la ciudad como un gigantesco sistema circulatorio, en el que el transporte público en general, es el mal de éste sistema circulatorio, así mismo; los choferes de éstos camiones y taxis, obstruyen y se meten cortando el paso a otros automovilistas, produciendo sistemáticamente intromisiones muy peligrosas para a los demás automovilistas, y me atrevo a decir que son muy peligrosas porque yo mismo como automovilista, he estado a punto de estamparme con éstos camiones cuando hacen intromisiones hacia carriles aledaños. El comportamiento irresponsable y la negligencia por parte de estos choferes y de las autoridades, hacen que esta enfermedad deteriore poco a poco la salud de la ciudad, gangrenando el organismo y, por ende, la salud vial.

Los camiones, microbuses de pasajeros y taxistas, son como el colesterol para las arterias, por su comportamiento en las vialidades (arterias); lo que hacen estos choferes se llama abuso de poder. Abuso en el sentido de que tienen preferencias por encima de los autos particulares, pero, aunque se encuentra por debajo de los transeúntes, éstos violan el reglamento, hacen base en donde quieren sin importar que estén sobre el paso peatonal, su prioridad es retacar el camión de personas, lo más que se pueda, al grado de transitar con las puertas abierta con gente colgando, parada sobre los escalones de ascenso y descenso.

Son actos y prácticas sociales que casi todos los choferes de transporte público tienen por costumbre hacer, demostrando con sus actos la mala educación vial, cuando se supone que por el hecho de brindar un servicio público deberían de ser y comportarse como expertos choferes, son actos con el trasfondo característico de la economía, a mayor atascamiento del camión, mayores ganancias para ellos, entre más rápido manejan compitiendo entre ellos para llegar antes que los demás compañeros, el que llega antes, encuentra mayor cantidad de gente esperando el transporte y por consecuencia mayores ganancias para el intrépido chofer.

En contubernio con la irresponsabilidad quiero dar a entender que las vidas, la integridad física de los pasajeros, día a día los accidentes e incluso muertes por este tipo de prácticas que tanto los choferes como los pasajeros llevan a cabo, se exponen.

Hay poco respeto por los pasajeros, mismos que éstos fomentan al mismo tiempo por el hecho de subirse de esa manera a los camiones solo por ser transportados, actúan como si no se merecieran transportarse segura y dignamente. Probablemente esa situación solucionaría si, hubiera mayor cantidad en el transporte público y los pasajeros fueran más exigentes y selectivo a la hora de abordar, simplemente con él hace de no subirse al camión cuando ya se excedió su límite de cupo. La falta de capacitación, la falta de ética, la irresponsabilidad en los conductores, en conjunto con la prisa de los pasajeros por no llegar al trabajo a tiempo, son factores que los impulsa a subirse de esa manera a los camiones.

Como choferes, echando carreritas con sus colegas, rebasando, exponiendo las vidas de sus pasajeros y de los transeúntes, lo que importa es el dinero sin

importar de qué manera lo consiga. Como pasajero pareciera que no importa su vida, ni su integridad física, lo que importa es llegar al trabajo, a la escuela o a cualquier lugar.

Para finalizar en la ciudad vemos estos rituales todos los días vemos en muchos choferes de camión, en taxistas que también manejan de la misma manera, la realidad es que no hay conciencia cívica en la población, la modernidad y el excesivo interés de obtener bienes económicos, hace que las personas se individualicen, todos anteponen sus intereses personales de cualquier índole, olvidando o dejando de lado el civismo para con los demás, sin respeto por la vida de los más vulnerables.

El carácter de una persona es el parte aguas del actuar de cualquiera persona, de éste emana la manera, las formas de andar por las calles, de manejar cualquier vehículo. Del carácter podemos observar el comportamiento de alguien, a través de éste se nota kinésica y proxémica mente si la persona tiene prisa, si se encuentra molesta, si tiene ganas de desafiar a los vehículos, tanto transeúnte, como automovilista, en como toca el claxon, si los toquidos son calmados, o si son estruendosos y constantes. A través de los acelerones a los vehículos motorizados podemos percatarnos qué tipo de carácter tiene esa persona, y que tan iracundo o calmado puede ser.

Una vez concluida la respuesta de la pregunta general, comenzaremos a indagar si la resolución de nuestras seis preguntas particulares. Como primer cuestionamiento e indagación, ¿Cómo es que se producen las jerarquías en la interacción social entre transeúntes y automovilistas de la Alcaldía Tlalpan; con respecto de las normas de convivencia establecidas en el Reglamento de Tránsito y Ley de Cultura Cívica en la Ciudad de México?

En este primer cuestionamiento lo que quiero destacar, es que yo he vivido la ciudad desde todos los puntos de vista, todas las personas que son parte de una ciudad nos toca vivir la movilidad desde diferentes puntos de vista, que no es la misma percepción de la realidad que tiene una persona que va manejando un automóvil, que una persona que va en bicicleta, motocicleta, camión o caminando, por tanto; el comportamiento cambia, en las diferentes formas en las que nos

movilizamos, por ejemplo; yo como conductor que soy desde hace 18 años, he sido peatón, me transporté en camiones y taxis, en bicicleta, en patines, patinetas, aún lo hago en ocasiones.

Son Prácticas que sigo haciendo dependiendo la circunstancias a las que me enfrente para poder transportarme de un punto de la ciudad a otro, eso me proporcionó la experiencia y experiencias, de cómo es vivir la movilidad desde esas esferas sociales, sin embargo; yo he observado cómo la mayoría de los motociclistas no llevan su casco, tampoco llevan a cabo lo que el reglamento de tránsito indica, como de no rebasar por la derecha, ni meterse entre los automóviles para rebasar, así como el de pasarse los altos e subir más de dos personas a un vehículo como este.

Una cosa es lo que dice el reglamento de tránsito, los códigos civiles y jurídicos que de él emanan, así como la jerarquía que se le dan a los diferentes interactuantes existentes en él, y otra cosa es como la estructura de la Ciudad de México prioriza y jerarquiza en la esfera más alta a los automovilistas en cuanto a lo territorial se refiere. Por un lado, tenemos la "prioridad", lo primero son los transeúntes, estos abarcan desde personas con capacidades distintas y personas de a pie, como a personas con vehículos no motorizados; patines, patinetas, *Scooters*, bicicletas.

Dentro de los conductores y su prioridad son personas con motocicleta y vehículos motorizados y eléctricos de menor volumen y peso al de un automóvil, posteriormente siguen los camiones de pasajeros, vehículos de carga y materiales pesado, seguido de los taxis; y al final queda los vehículos de uso particular.

Pero la estructura de la Ciudad de México nos dice la prioridad la tienen los vehículos, se entiende que en las calles deben de tener acceso en vehículos, pero las banquetas en la mayoría de las colonias de la ciudad no tienen la estructura adecuada para que los peatones transiten seguros, las calles se encuentran modificadas, invadidas por puestos de lámina, cascajos e infinidad de mostrencos (hacen *obtrusiones*), lo que obliga a que los peatones se bajen de la banqueta e invaden el espacio (hacen *intrusiones*) por donde transitan los vehículos.

Es evidente el olvido al transeúnte en cuanto a la estructura de las calles en la ciudad, hasta hace poco más de una década, se comenzaron a tomar acción los gobiernos de la ciudad, al tomar en cuenta a los ciclistas, haciendo una ciclo pista en lo que antes era el Ferrocarril a Cuernavaca, por el antigua camino a Acapulco, ese fue el primer esfuerzo real que se vio, que se hiciera algo que no fuera llevado a cabo para los vehículos de con motor, de ahí en adelante se han ido tomando poco medidas y se han abierto más espacios para fomentar el uso de la bicicletas o vehículos, no motorizados, ejemplo de éstos son los paseos dominicales cuando cierran la Avenida Reforma a la altura del Zoológico de Chapultepec, o el carril compartido que se asignó a la extrema derecha de la Avenida Insurgentes en ambos sentidos para los ciclistas; por mencionar algunos. Son varios los ejemplos en los que podríamos decir que se le ha tomado en cuenta más a las personas que no usan auto particular y que buscan alternativas para movilizarse en la ciudad, pero para una población tan grande como la de la ciudad de México no es suficiente, lo importante es que se comienzan a incluir las nuevas alternativas de movilidad, en ese sentido poco a poco se le va quitando la importancia y jerarquía a las personas que usan el transporte de vehículos motorizados, para ir comenzando a dar paso a las nuevas alternativas de movilidad.

Para las personas de una ciudad tan grande como lo es ésta, es importante aclarar que hace falta un poco más de esfuerzo, es regresar a retomar la importancia de proteger la vida, de evitar accidentes que resultan fatales en un altercado, como ya lo habíamos mencionado con anterioridad; es necesario proteger a los más vulnerables, es comenzar a tomar medidas más efectivas para asegurar que los automovilistas estén certificados verdaderamente a través de diversos exámenes con un nivel de rigurosidad mucho mayor al que tenemos.

Las personas que actúan tan egoístamente para con los demás en tema de civilidad, que se estacionan sobre las líneas de cebra, sobre banquetas, que avientan la lámina y así podría mencionar un sin fin de situaciones que destaquen dicho egoísmo. Todo se mueve por el dinero y que lo importante es tener dinero, eso implica que las personas que tenemos prisa por llegar a nuestros trabajos a

tiempo, a la escuela o los deberes que a corto, mediano o largo plazo nos van a producir una ganancia económica.

¿Cuántas veces hemos escuchado la famosa frase? *“primero yo, después yo y al último yo”*, en general la población de las ciudades vivimos en una constante presión, por los deberes escolares, de trabajo, o negocios, citas al médico y especialistas, entre otras cosas.

La rutina, los compromisos, y los horarios; nos han convertido en seres automatizados, empeñados con el objetivo de adquirir ganancias, bienes inmuebles, títulos, grados, tiempo, música, descanso y experiencias turísticas, restaurantes, ropa, aparatos tecnológicos, vehículos, comida y dinero; por mencionar algunos. Eso nos lleva a centrarnos en nuestro yo internos, en el que creemos que tenemos necesidades para suplirlas, dichas necesidades son tanto más, como las de nuestras familias. Es una lógica egoísta que se centra bajo la idea de que mientras tú o cualquier miembro de tu familia se encuentren bien, lo demás no importa.

Ese egoísmo nos ha llevado a ser una población desconfiada, con un sentido de prisa y competencia para obtener el mejor grado, el mejor carro, la mejor casa, la mejor ropa, estudiar en la mejor escuela, obtener el mejor trabajo, casarte con la mujer más hermosa, o el hombre más varonil de acuerdo a los estándares de belleza establecidos por el Eurocentrismo y el Estadounidismo. Todos en busca de algo, algunos buscan salud, algunos subsistir, algunos poder y dinero, algunos ser los primeros en todo, sin importar pasar por encima de los demás y de las leyes. Es en un sentido, “hacer lo que me plazca y lograr lo que quiero por encima de quien sea”, no importa si omito las normas, no importa si tengo que ser deshonesto, lo que importa es avanzar, avanzar, avanzar y avanzar.

En México, el proceso de llevar a cabo el trámite para obtener una licencia de conducir, es demasiado fácil, cualquiera que pague puede obtener su licencia porque no existe un filtro efectivo que repare en realizar en pruebas psicológicas, de pericia. El actuar así por parte del Estado mexicano, hace que tengamos en las calles a personas manejando sin siquiera tener los conocimientos básico, teórico/prácticos, para poder manejar, por eso es que vemos en las calles a personas que te avientan el carro para no dejarte pasar, cuando marcas con la direccional hacia

la izquierda o a la derecha para cambio de carril, por eso existen personas que te mienten la madre, cuando te las encuentras en una calle, de frente, en sentido contrario, con su automóvil y les haces ver su error, personas sin sentido de responsabilidad, con poca civilidad, que te hacen señas ofensivas o que te insultan proxémico/verbal mente.

¿Cómo son las relaciones tanto simétricas, asimétricas, complementarias y jerárquicas, que se pueden dar en las interacciones entre transeúntes y automovilistas, las cuales; muestran un desafío de movilidad para los involucrados?

Son asimetrías en las calles de la ciudad donde la jerarquía simbólica es representada por ir dentro de un vehículo, o automóvil particular, esto es mayor que la jerarquía que tienen un peatón, por ejemplo, aunque éste tenga la preferencia en cuanto a el Reglamento de tránsito. Esto se convierte en una relación asimétrica desde el hecho que la mayor cantidad de territorio se encuentra predestinado a los vehículos y no al peatón o a los transeúntes, también por la forma de transportarse, pues como ya lo sabemos, un vehículo particular es una extensión de nuestra casa, es viajar con un vehículo que físico/simbólicamente representa parte de tu propiedad privada, esto hace que los conductores de un vehículos psicológicamente se sientan, más seguros, más confiados, más a gusto y por su puesto con mayor privacidad.

Lo que significa que la protección de del chasis de un automóvil propio, hace que esta forma de movilidad, sea jerárquicamente superior, a la que pudieran llevar a cabo los motociclistas, ciclistas o transeúntes. Así mismo dentro del segmento de los automovilistas, se nota el nivel socioeconómico que representa el tener un automóvil en la se destaca, la marca, el año, el valor comercial, el lujo que representan algunas marcas, depende también si son autos sedanes, o quizás subcompactos, camionetas entre otras cosas.

La asimetría representada por el hecho de que los policías estacionan sus automóviles en la banqueta en función de su deber, en donde los bienes del propio policía, son de mayor importancia jerárquica que los derechos del peatón, los guardianes de la ley sus vehículos son superiores a cualquier derecho establecido para la población. Las *obtrusiones* por los vehículos de los policías hacen que los

transeúntes hagan intrusiones en la calzada, lo que provoca que los automovilistas se molesten, provocando disgusto que en ocasiones deriva comúnmente en palabrerías por parte de los automovilistas hacia los transeúntes.

Misma situación cuando las personas hacen *obtrusiones* con objetos de cualquier índole para apartar lugares públicos, cabe destacar que esta práctica social no es solamente llevada a cabo por franeleros, sino también por propietarios de algún predio que aparta los espacios que rodean su domicilio y los adoptan como su estacionamiento particular. En este sentido parece ser que existe una memoria colectiva en la que los dueños de los predios, por alguna extraña razón, actúan, sienten, y piensan; que el espacio público de la calzada que abarca la longitud de su propiedad, "*también les pertenece*".

Según esto las normas cívicas establecen multas para las personas que llevan a cabo este tipo de actos, sin embargo, la práctica de la denuncia para la población de México es muy escasa, pocas personas reportan dichas situaciones o prefieren buscar otro lugar en donde estacionar su automóvil para evitar altercados con los que "*se creen dueños*" de la calle que apartan.

¿Qué sistemas de lenguaje y comunicación se utilizan en las interacciones sociales entre transeúntes y automovilistas, que podría generar una convivencia desafiante e irrespetuosa entre éstos, según las normas de convivencia establecidas en el Reglamento de Tránsito y Cultura Cívica?



En la movilidad, la comunicación y el lenguaje juega un papel fundamental en las interacciones al transportarnos, el lenguaje simbólico se encuentra representado en las señales de tránsito como la de no estacionarse, las líneas de cebra, en los semáforos, en los significados y signos de las líneas, en la jerarquía y clase social que representa ir en automóvil particular, el cual, dependiendo el nivel de lujo, simbólicamente es mayor y mejor, brindando un confort complementado con sistemas de seguridad avanzados, otorgando de poder al conductor y sus acompañantes, enviando mensajes a los demás de que quien va en ése vehículo es superior, al resto de los conductores con autos más convencionales.

En el caso de las personas que van en vehículos blindados acompañados desde uno y hasta tres vehículos escoltas también blindados en su mayoría, pagando seguridad privada con individuos, incluso con rangos superiores a los de los policías de tránsito y auxiliares, circular de una manera amenazante, violenta, que amedrenta con intromisiones y *obtrusiones* abusivas hacia los demás conductores y transeúntes, omitiendo reglas y leyes de tránsito esa manera por las

calles de la ciudad, lo que hace que los policía de tránsito ni si quiera intervengan en querer sancionar éstas acciones, porque probablemente se encuentren con alguien superior en cuanto a su rango profesional que resguarda las acciones negligentes y poco cívicas de quien lo contrató. Hay tantas marcas y diferentes categorías dentro de los vehículos, es un simbolismo implícitamente establecido en el estatus socioeconómico, un ejemplo extremo de esto sería, las personas millonarias que se transportan en helicóptero, avionetas y aviones.

Retomando el tema sobre la colocación de mostrencos para evitar que los automovilistas se estacionen, una piedra, un bote, una caja de madera para transportar verduras, cilindros de cemento con un tubo incrustado, por mencionar algunos; todo aquello que sirva para impedir física y simbólicamente, la acción de poner un objeto para impedir el uso de un espacio público por otra persona, cuya función primordial es el de dejar en claro al otro, que *“ahí no se puede estacionar”*, soy propietario del predio más cercano o porque llegue antes para poner cosas y apartar un espacio que aunque no es mío pero me apropio de éste, lo que me da el derecho de poderle dar el permiso a alguien que yo quiera, quitándolos para dejar estacionar a alguien, todo con el fin de obtener una retribución económica, Pero también existe éste doble discurso violento en la memoria colectiva de la ciudadanía mexicana, porque; cuidado con contradecir al que lleva a cabo esta práctica social, porque, en caso de que el que pretenda utilizar dicho espacio, y no cubrir con las expectativas del *“dueño simbólico”* del espacio, porque *“le van a pasar cosas al automóvil si lo dejas”*, esto puede ser desde rayones, pinchaduras de llantas, hasta cristales rotos o daños mayores al vehículo.

Es bien sabido por la ciudadanía que apartar lugares, son acciones penadas por la ley, sin embargo, la conmisericación y la resignación disfrazada de tolerancia, hace que unos pesos, que no afecten la economía de quien requiera el espacio, hace que se pasen por alto este tipo de acciones. Caso contrario al de los dueños de predios que hacen lo mismo, pero con la finalidad de advertir al que quite los mostrencos, que habrá probables consecuencias si se remueven los mismos, pues desafiar a una persona que desafía las normas establecidas y reglamentadas por ley, seguramente es una persona que tiene como apellido la palabra violencia.

Esa es la razón principal porque las personas acceden a darle dinero “voluntariamente o pagar la cuota”, para evitar daños colaterales, normalmente las personas que se dedican a ser franeleros, son personas de la misma colonia que simbólicamente representan una amenaza para todo aquel al que se le ocurra desafiar sus acciones, en un momento dado cuentan con el respaldo de otros franeleros, puesteros, hasta policías que puedan ayudarlo en caso de que se presente una riña, al parecer en México ser franelero se considera un oficio, y no es que lo sea pero es lo que parece. Ser franelero aparenta ser un oficio similar al de los boleros, organilleros, limpiaparabrisas, por mencionar algunos; no hay una autoridad que defienda el libre uso de suelo en la vía pública, o mejor dicho si la hay, pero no se aplica.



En cuanto al lenguaje de las interacciones tenemos la comunicación no verbal, sea en transportes público, automóvil particular, en transporte de vehículo no motorizados, o a pie; se utiliza incluso para insultar por medio de la Kinésica para mentar la madre, dar las gracias, pedir el paso, entre otras cosas, por tomar el mejor ejemplo que podría mencionar del tipo de comunicación no verbal sería, cuando el policía de tránsito se encuentra organizando el paso y a los automóviles para agilizar, por medio del silbato, su *kinésica* y *proxémica* que realiza al momento de hacer su trabajo.

Normalmente al haber riñas en las interacciones sociales es debido al choque de capitales simbólicos, los cuales son conformados por tres diferentes aspectos

como el social, el económico y el cultural, lo que detona el comportamiento, carácter, formas de interaccionar con los demás, respuestas y acciones, que afecten la integridad de los demás, podrían desatar un conflicto entre los actores sociales, el cual podría tener un desenlace violento. Es un desacuerdo que desata una lucha de poderes en el que se desafían mutuamente, en el que existe una total ausencia de empatía social y civilidad, al grado de haber un altercado que rebase la situación.

Todo aquel desacuerdo donde las partes involucradas no ceden y comienza la riña, el insulto, e incluso la violencia física, que en ocasiones pueden terminar en desgracia y en temas jurídicos. La falta de valores cívicos, son poco promovidos por las autoridades hacia la ciudadanía, son factores que han mermado el trato de los individuos para con los demás, a la vez que la ciudadanía les resta respeto y cordialidad hacia los policías, porque sus acciones corruptas y de conflictos de interés, hace que se genere desconfianza en la memoria colectiva de dicha ciudadanía, porque al final se tiene la creencia de que *“siempre es lo mismo y que los policías nunca hacen su trabajo”*.

No se cuenta con una educación para la vialidad, son escasos los cursos de educación vial, las personas actúan bajo sus propios instintos, lo que provoca falta de empatía hacia el otro. Esto nos lleva al punto de que el egoísmo social que hemos desarrollado como individuos, es lo que hace que las personas se transporten y se muevan por la ciudad, lo hagan de manera hostil.

¿Cuáles son las posibles razones de una riña simbólica y física que interrumpen la comunicación asertiva entre interactuantes, así como de los usos de privatización hacia los espacios públicos, los cuales representan una violación a los reglamentos de Tránsito y Cultura Cívica?

Las personas de la Ciudad de México no contamos con una preparación efectiva para respetar las normas de convivencia ya establecidas, desafortunadamente vivimos en un país de personas que se encuentran más preocupadas por obtener ganancias para vivir y poder atender las necesidades básicas, que, por el interés de crear una sociedad con una sana convivencia, basada en el respeto, la tolerancia y empatía hacia los más vulnerables, que también tiene derecho a movilizarse.

La mayoría de la ciudadanía mexicana no cuenta con la información suficiente para poder transitar en las calles, por tal motivo; desafortunadamente tampoco tenemos instituciones dedicadas a la educación vial y mucho menos que promuevan la cultura de la movilidad, como un tema importante para el desarrollo de una buena salud pública, ejemplo de ello sería; Singapur, donde los ciudadanos son recompensados económicamente por demostrar el compromiso hacia el respeto por las normas básicas de convivencia social para un tránsito seguro, o en Alemania; donde se protege al cien por ciento la integridad de los más vulnerables. Estos países, se encuentra comprometidos con penas más rigurosas y severas a quienes no cumplan con el reglamento establecido, que refuerzan el castigo a los infractores y educan a la población fomentando la conciencia social.

La cultura y la educación vial, deben ser consideradas como algo importante y altamente necesario para el desarrollo social, ya que la movilidad en general es la razón principal por la que podemos gozar económicamente de muchos beneficios en nuestras ciudades.

Lo importante es insertar el interés y la importancia que representa tener vialidades seguras, organizadas y sobre todo, fomentar en la ciudadanía la idea de mejorar la calidad, para que así se concientice con la intención de que la salud vial puede ser una realidad, ya que otros países lo han logrado y otros tanto lo están logrando, México es un país con ciertas limitaciones, pero también se le puede considerar como un país beneficiado de una población trabajadora y extensamente fuerte, para lograr mejoras sociales.

La intención es fomentar el respeto a los demás por medio de la empatía y la comprensión de que somos seres sociales y que tenemos que disciplinarnos más en ese rubro y concientizarnos de forma colectiva para que se pueda lograr la idea de tener una ciudadanía respetuosa y organizada, comenzando desde nuestra policía auxiliar y de tránsito.

En la Ciudad de México existen personas que, al romper las normas, el orden de las vialidades, faltando a la empatía social, ejercen su poder, insultando a quien le exija respeto o le haga ver su fallo. Nos hemos acostumbrado a un “*cinismo social*”, dejando pasar por alto los atropellamientos al sistema de valores cívicos.

Nos hemos conformado con un sistema vial socialmente mediocre, a grados en que los mismos policías rompen las normas para su beneficio personal, lo que les interesa es trabajar para generar ganancias.

El sistema policiaco de México es un sistema obsoleto y flojo con el que se destacan los cuestionamientos de, ¿Para qué desgastarse poniendo multas para hacer valer las leyes viales?, si se pueden perdonar a cambio de una buena remuneración económica. A veces creo que las personas de mi ciudad no comprenden la importancia de las normas jurídicas, las cuales llevan a la conservación de la vida, las personas son incultas en ese sentido o utilizan las reglas a conveniencia en caso de verse perjudicados.

El comportamiento del “*Yo primero*”, es reflejo de la actitud que demuestra el atraso en la evolución como sociedad. Se tendría que implementar un sistema de movilidad tan fuerte y superior lo suficientemente capaz de imponerse ante las acciones negativas de los ciudadanos y por su puesto el compromiso de todos para promover el buen comportamiento, que establezca la cordialidad y, sobre todo, la seguridad de todos.

En una sociedad que se encuentra acostumbrada a quebrantar la ley, vivimos en sistema enfermo, donde la corrupción es el peor de sus males. Prácticas sociales deleznable, es decir; que no hay nada que una mordida, mochada o gratificación al policía, no solucione, por eso; es que vemos en las calles a personas en automóviles a toda velocidad, aunque existan las foto-multas, a patrulleros parando a motociclistas y a automovilistas sin una orden de revisión emitida por alguna procuraduría, y usurpando las funciones de la policía de tránsito, con la intención de sacar dinero, molestando y amedrentando al ciudadano, deteniéndolo con razones inexistentes, orillándolo a ofrecerles un soborno, con tal de reiniciar el transitar.

Una persona irresponsable, en un vehículo automotor representa un potencial agresor físico, incluso mortal hacia los demás, la creación o mejoramiento de las instituciones más rígidas al momento de solicitar licencias o permisos de conducir, así como la implementación de sanciones más severas para los agresores de la normas viales y sobre todo la concientización de que todos tenemos derecho de transitar saludable y seguramente por las calles de la ciudad, respetándonos y

siendo más empáticos con aquellos que no van en automóvil, concientizar que su cuerpo representa su chasis el cual es completamente frágil, el cual no se compara al poder de la lámina y el acero.

Cuando observamos también la forma en la que se organizan los peatones al cruzar por la avenida utilizando el poder de la Masa en donde se arma una bolita de personas, juntándose para pasar, lo hacen al mismo tiempo, de manera organizada, conformando simbólicamente un mayor volumen, como para hacerle frente a los vehículos, imponiéndose y exigiendo el respeto del paso peatonal. Se congregan, se juntan, todo se lleva a cabo por medio de comunicación no verbal, sin siquiera ponerse de acuerdo, todo fluye en las personas por instinto, se unen con los demás, para protegerse entre todos, no hay lámina o acero que se atreva a desafiar esta masa; es una organización primitiva como cuando los hombres prehistóricos cazaban en grupo a los mamuts por supervivencia, en este caso; no es por sobrevivir, pero sí por protección físico/jurídica implícitamente organizada, ya que como se explicó anteriormente, pues no es lo mismo atropellar a una sola persona que a varias.

Las personas de la ciudad estamos acostumbrados a convivir con diversos hechos como el de ver lugares apartados con mostrencos, esto se ha normalizado en actos de lástima, como una herramienta común que los franeleros ocupan para presionar a su interlocutor a darle una gratificación monetaria, si bien no la usan todos sea mujer u hombre, en esos casos, el hecho de hacer pensar a un conductor, sobre la vida difícil que puede tener un franelero, como una persona desamparada que no tiene empleo y probablemente tampoco estudios, en la que normalmente su vestimenta es desalineada, sucia, rota y descuidada; llevándolo a tomar un camino diferente e ilícito para su manutención, sin embargo; son personas que ganan en un día de trabajo arriba de dos o tres salarios mínimos por día. Son personajes sociales que no tienen prestaciones de ninguna índole, pero gozan de su libertad sin tener que rendir cuentas a una empresa, no tienen obligación de cubrir un determinado número de horas, se mantienen de lo informal.

A lo largo de esta investigación, se repiten una y otra vez en diferentes esferas y clases sociales, lo mismo es pasar por un barrio con aparatos que

obstruyen e impiden el libre uso del espacio público para estacionarse, que mostrencos más sofisticados como los de Polanco así como la regulación del gobierno de la ciudad que disfraza sus mostrencos simbólicos de parquímetros con sanciones severas que hasta el corralón llegan los automóviles de personas que se resisten a pagar dicho mostrenco; acción muy similar a la relación que se da con los franeleros. “Si no pagas castigo allá tú con tu vehículo”. Hay que pagar para que no le hagan nada a tu unidad o se lo lleven a un corralón, y déjeme decirle que, si su carro entra ahí, es lo mismo que dejarlo abierto a medianoche en la colonia doctores, la cual se caracteriza por el robo de automóviles a cualquier hora del día, de diferentes formas.



Vemos autos a toda velocidad en las calles y avenidas de la ciudad, también a conductores utilizando los carriles exclusivos para el Metrobús, la movilidad es representada como un desafío en la forma en que las personas nos transportamos, manejar en la ciudad y no ser detenido por policías corruptos para no ser sobornados también representa un desafío. A sí mismo considero también que algunos accidentes son ocasionados por descuidos, o falta de infraestructura en los trazos de las vialidades, por eso mis recomendaciones son las siguientes:

- Imponer sanciones más severas, que concienticen a los transeúntes que también infringen la ley.
- Arreglar, sustituir e integrar nuevos semáforos.

- Dar mantenimientos constantes a los señalamientos de tránsito.
- Pintar líneas de cebra.
- La creación de rampas y accesos para las personas con capacidades diferentes.
- Asignar más espacios exclusivos para la circulación de personas con vehículos no motorizados, con el fundamento de que se transporten con mayor seguridad.
- La creación de un programa de seguridad que sea imparcial, selectivo e incorruptible, que expida las licencias de conducir.
- Un sistema policial de tránsito incorruptible, que en verdad haga respetar lo establecido en el Reglamento de tránsito, con un patrullaje especializado que ponga sanciones y un mayor énfasis en la vigilancia, de la no privatización de los espacios públicos.
- La creación de un departamento de supervisión que vigile constantemente y sancione las violaciones a las normas por parte de los servidores públicos que infrinjan la ley.
- El retiro de licencias por dos años a los infractores que incurran en violaciones a las normas.
- Cancelación definitiva de licencias de manejo para automovilistas que reincidan en las violaciones al reglamento de tránsito.
- Sanciones más severas y efectivas a la ciudadanía que se apropie de los espacios públicos para su beneficio personal y económico.

Todos los acontecimientos observados y analizado a través esta metodología, los 13 video realizados con la técnica de la deriva, al ser analizados, repetían constantemente información que ya había sido observada en la técnica de observación participante, es por ello; que en este aparato de investigación no se tomaron en cuenta los análisis para realizar el desarrollo de la investigación, sin embargo; dichos videos pueden servir de respaldo para concretar que lo que se observa son prácticas sociales altamente concurridas como, estacionar autos sobre la banqueta, obstruir la misma con cascajos, jardineras, u otros objetos, caminar

como peatón por la calzada, que los peatones se crucen corriendo en momentos que no les correspondan, así como la de formar masas para imponerse al paso de los automóviles, más automóviles estacionados en las líneas cebra, pasándose altos, por mencionar algunos. Con ello no quiero decir que sean menos importantes, sino que son datos que nos pueden proporcionar información para una investigación relacionada al tema en la posteridad.

Los habitantes de la Ciudad de México somos personas que no conocemos el miedo, donde el desafío en el espacio vial es representado por los ejemplos que vimos en esta investigación, todo lo que involucra en estos fenómenos sociales nos representa de alguna forma, somos seres en la que nuestra educación está basada en obtener ingresos sin importar cuantas normas o leyes se pasen por alto, lo importante es subsistir, transportarse y por supuesto, desafiar los caminos, las formas; desafiar al tiempo, a los tumultos, a la agresividad en la que vivir y movilizarse en ésta fuerte, maravillosa y enorme urbe, es representada, por un desafío constante, complejo, con diversas problemáticas en el espacio vial, en el que tanto transeúntes y automovilistas nos vemos involucrados diariamente, mientras respiramos, nos comunicamos, nos relacionamos, subsistimos y e interactuamos con nuestros conciudadanos; formando así una ciudad viva, que fluye y concentra un macrocosmos que se transforma y cambia constantemente.

Personalmente creo que se podría mejorar significativamente la salud vial en la ciudad, ser amable con el otro, no te quita más de tres segundos de tu tiempo, seguir las reglas y las normas establecidas por ley son características de la evolución social, los países más avanzados del mundo tienen como característica, una población más disciplinada, respetuosa y consciente.

Demostrar cortesía y educación con los demás es muy importante para conformar la unión social, son conocimientos que ayudarían a mejorar exponencialmente la empatía social. Una población bien informada, con los conocimientos necesarios para transitar por la ciudad de forma saludable y respetuosa disminuiría significativamente los accidentes y muertes en las vías públicas, por atropellamientos y choques, así como la disminución de riñas en las calles.

Creo que, en las diferentes ciudades de México, los modales y saberes en cuanto a la cultura vial y cívica, son prioridad para mejorar la cordialidad entre los actores sociales, aún tengo la esperanza de poder ver algún día a conductores que al ver la luz amarilla del semáforo, entiendan que la luz amarilla significa **“disminuya su velocidad y deténgase”** y no **“métele, porque te quedas”**, o que al ver una direccional de otro vehículo sea una **obligación dejar pasar**, y no una decisión de **haber si te dejo pasar**, también, **anticiparte 50 metros la vuelta**, formándote del lado al que vas a doblar, es una práctica altamente efectiva que he comprobado, **dar el paso y ser amable como automovilistas**, es una práctica que supera las expectativas de transeúnte, motociclistas, y otros automovilistas, por eso es que vemos a personas que se sorprenden cuando algún automovilista es educado y otorga el paso, quinésica mente se sorprende y proxémica mente se paraliza, como si de un pequeño corto circuito cognitivo se tratara, al ver que alguien le dio el paso.

Desafortunadamente los habitantes de la Ciudad de México, no estamos acostumbrados a que exista cordialidad y amabilidad entre nosotros en las calles de la ciudad al momento de trasportarnos, me gustaría observar en la memoria colectiva de los ciudadanos mexicanos, que nos sorprendamos al observar que alguien no es cordial en su interactuar con los demás, en vez de sorprendernos porque alguien sí lo es. Al parecer nos hemos resignado a que es lo que tenemos, conformados con lo que hay, comuna ciudadanía desinteresada en mejorar y desarrollar acoplamientos que funcionen para tener una verdadera calidad en los sistemas de movilidad.

Ser cordial y educado, demostrando valores y empatía con los demás, pareciera que no tienen nada que ver con la clase social, económica y cultural de un individuo, sin embargo; los individuos de una sociedad cuentan con un entramado complejo de saberes y conocimientos, los cuales, determinan su comportamiento para con los otros, es por ello que en ocasiones vemos personas de clase social alta en sus camionetas o autos de lujo, que no les interés en lo más mínimo, de ser cordiales con los transeúntes, haciendo fechorías de pasarse altos, aventado lámina, tocando el claxon como energúmenos, mentando madres,

estacionándose en doble o triple fila al ir por sus hijos a sus colegios, apartando lugares alrededor de sus domicilios con mostrenco más sofisticados que los botes con cemento, mismos comportamientos que podemos observar en personas con un nivel socio cultural y económico menor.

Es importante destacar que el carácter de una persona determina la manera en cómo nos relacionamos con los demás, en cómo nos contesta de acuerdo a nuestra actitud, sin embargo; aún quedan incógnitas por las que podríamos analizar en cuanto a las malas prácticas sociales, mismas que no distinguen de clases sociales, comportamientos de reto a la normatividad enfocados al beneficio propio, destacando la falta de compromiso social. Para poder cambiar dichas prácticas sociales es importante que como sociedad nos comprometamos a querer mejorar la calidad de vida en materia de movilidad, si bien los accidentes viales son inevitables, si se podrían disminuir significativamente, si existiera una conciencia social y una memoria colectiva en la que se trabaje a favor de la preservación de la vida de los más vulnerables.

Suena utópico la idea de querer tener una ciudad culturalmente más preparada en materia de movilidad, creo que es posible poder lograrlo con bases sólidas, siempre y cuando cada una de las personas de esta mega urbe se comprometieran a restaurar sus andares y acciones para con los demás, deseosas de ver una ciudadanía más educada y empática, haciendo a un lado las diferencias y entender que todos formamos parte de un organismo gigantesco, de que todos nos transportamos de formas diferentes, siendo conscientes de que en la sociedad los actos que tenemos por pequeños que parezcan, tienen consecuencias que ayudan o empeoran las interacciones sociales existentes.

La cordialidad, el respeto, hacer comunidad, ser empáticos, ser sociables, ser comprometidos, siendo responsables con los demás; son valores evolutivos aplicables a una sociedad en la que, si la ciudadanía se interesara en desarrollarlos, podríamos tener un avance tan grande y significativo que podríamos sentirnos seguros y protegidos al momento de transitar por las calles de nuestra bella Ciudad de México.

Para finalizar, a raíz de esta investigación, surge una incógnita por la que valdría el esfuerzo realizar una nueva investigación que tenga como tema principal el ¿por qué a los mexicanos en general, les cuesta tanto trabajo seguir las reglas?, sin duda un tema que puede dar mucho de qué hablar, en el que quizás podremos ver algunos reflejos de nuestro propio comportamiento social, probablemente la raíz de nuestra falta de respeto a las normas, podrían tener su origen histórico en el que observemos comportamientos renuentes al orden, y a la disciplina; para indagar en ello, se necesitaría hacer una exhaustiva recopilación de información en donde se estudie el carácter de los mexicanos en tiempos mesoamericanos, de la conquista española, la colonización, la independencia, la revolución, entre otros. Sin duda es escudriñar en las entrañas de la personalidad de la raza mexicana a través de la historia, y así, solo así; podríamos integrar a nuestro saber, el porque de esta rebeldía en la personalidad mexicana.

Bibliografía

- Blumer Herbert. Interaccionismo simbólico: perspectiva y método.
- Careri F. (2002). El andar como práctica estética. Barcelona España. Editorial Gustavo Gili.
- Diccionario Unesco de Ciencias Sociales Vol. IV, Madrid 1987, Editorial Planeta.
- Edmond M, Picard D. 1992. La interacción social. España. Ediciones Paidós.
- Foucault M. El sujeto y el poder. Revista Mexicana de Sociología, Vol. 50, No. 3. (Jul. – Sep., 1988).
- Geertz C. 2003. La interpretación de las culturas. Barcelona España. Gedisa editorial.
- Goffman E. 1971. Relaciones en público: Microestudios del orden público. Madrid España. Editorial Alianza.
- Halbwachs M. 2004. La memoria colectiva. España. Prensas Universitarias de Zaragoza.
- Marc E. y Picart D. (1992). La interacción social. Cultura, instituciones y comunicación. Barcelona, Buenos Aires, México. Ediciones Paidós.
- Tamasso en Hernandez, 2003, pp. 15, 17
- Taylor S. J y Bodgan R. (1987). Introducción a los métodos cualitativos de investigación. Barcelona España. Ediciones Paidós.
- Watzlawick P, Janet Helmich y Don D. Jackson. 1985., Teoría de la comunicación humana. Barcelona España. Editorial Herder.

Otros

- Aportes de Edward T. Hall. Consultado el 22 de junio de 2023: [ContributionsofEdwardTHallforFriendsofAFSES.pdf\(d22dvihj4pfop3.cloudfront.net\):https://d22dvihj4pfop3.cloudfront.net/wpcontent/uploads/sites/27/2019/02/13110951/ContributionsofEdwardTHallforFriendsofAFSES.pdf](https://d22dvihj4pfop3.cloudfront.net/wpcontent/uploads/sites/27/2019/02/13110951/ContributionsofEdwardTHallforFriendsofAFSES.pdf)
- Ardevól, Elisenda. Etnografía virtualizada: la observación participante y la entrevista semiestructurada en línea. Consultado el 19 de marzo de 2022. [file:///C:/Users/usuario/Downloads/67-exto%20del%20art%C3%ADculo-67-1-10-20060906%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/67-exto%20del%20art%C3%ADculo-67-1-10-20060906%20(1).pdf)
- Berger Peter L. Luckmann Thomas. La construcción social de la realidad. Consultado el 15 de junio de 2023. <https://redmovimientos.mx/wp-content/uploads/2020/07/La-Construcci%C3%B3n-Social-de-la-Realidad-Berger-y-Luckmann.pdf>
- Comunicado de prensa núm 98/21 29 de enero de 2021 ciudad de México página 1/6. Consultado el 25 junio de 2023. [EN LA CIUDAD DE MÉXICO SOMOS 9 209 944HABITANTES\(inegi.org.mx\):https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladepresa/boletines/2021/EstSociodemo/ResultCenso2020_CdMx.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladepresa/boletines/2021/EstSociodemo/ResultCenso2020_CdMx.pdf)
- Desafiar Consultado el 23 de mayo de 2020 en la Real Academia Española (RAE) <https://www.rae.es/drae2001/desafiar>
- El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales. Consultado el 29 de junio de 2023. [El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales \(scielo.org.mx\)](https://scielo.org.mx/)
- Fuente: Google Maps. Consultado el 13 de octubre de 2020. <https://www.google.com.mx/maps/place/Tenosique+%26+Hopelch%C3%A9n,+Territorio+Torres,+H%C3%A9roes+de+Padierna,+14200+Ciudad+de+M%C3%A9xico,+CDMX/@19.2856938,-99.2262903,17z/data=!4m6!3m5!1s0x85cdf52a0e74ef7:0xd5804860e68624e3!8m2!3d19.2862558!4d-99.2232862!16s%2Fq%2F11f32vp189>

- George Herbert Mead: El interaccionismo simbólico. Consultado el 28 de junio de 2023: http://euaem1.uaem.mx/bitstream/handle/123456789/2981/6_OP%20%203694_George%20Herbert%20Mead%20El%20interaccionismo%20simbo%CC%81lico%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Interaccionismo Simbólico, unidad 5. Consultado el 24 de junio de 2023: http://ual.dyndns.org/biblioteca/sociologia/pdf/unidad_05.pdf
- Introducción a las teorías de la comunicación y la información. Consultado el 28 de junio de 2023: [Microsoft Word - JMAguado Cap 9 IDU 03.doc \(um.es\)](#)
- Ley de Movilidad del DF, 2015. Consultado el 14 de noviembre 2021: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>
- Peatón Consultado el 23 de mayo de 2020 en la Real Academia Española (RAE) <https://www.rae.es/drae2001/peat%C3%B3n>
- Pellicer, I. Vivas E. Rojas J. 2013, La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona *EURE*, vol. 39, núm. 116, enero, pp. 119-139 Pontificia Universidad Católica de Chile Santiago, Chile. Consultado el 13 de junio de 2021: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612013000100005: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/49a0a80ee030f12d0f797c671da2918e508f30cb.pdf>
- Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México 2015. Consultado el 20 de febrero de 2021: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/595/156/874/595156874054b624321047.pdf>
- Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado el 28 de marzo de 2020: <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Transito/Actualizaciones/Reglamento-de-Transito-CDMX.pdf>

- Rizo Martha, Portal de la Comunicación, El Interaccionismo simbólico y la Escuela de palo Alto. Consultado el 29 de junio de 2023: <https://www.um.es/tic/LECTURAS%20FCII/FCI20Tema%205%20texto%20c%201.pdf>
- Sobre el concepto de cultura. Ron José. Consultado el 28 de junio de 2023: <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/481111.pdf>
- Teorías y modelos de la comunicación colectiva. Consultado el 15 de junio de 2023. <https://www.um.es/tic/Txtguia/TCtema9.pdf>
- Territorio, Consultado el 23 de mayo de 2020 en la Real Academia Española (RAE) <https://www.rae.es/drae2001/territorio>

Anexos

Videos realizados para los análisis de la técnica cualitativa de “La deriva”



video01



video02



video03



video04



video05



video06



video07



video08



video09



video10



video11



video12



Video 13