

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

NADA HUMANO ME ES AJENO

COLEGIO DE CIENCIAS Y HUMANIDADES

MAESTRÍA EN ESTUDIOS DE LA CIUDAD

**El papel de la competencia en la producción del espacio.
Una lectura sobre la producción del espacio
en el transporte público de la ciudad**

TRABAJO RECEPCIONAL QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN ESTUDIOS DE LA CIUDAD

PRESENTA

José Arturo Sebastián García Collado

Directora del Trabajo recepcional

Dra. Karina Beatriz Kloster

Codirectora

Dra. Ruth Guzik Glantz

Ciudad de México, junio 2025.

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.

Índice

Introducción.....	3
Marco de referencia, antecedentes de la investigación.....	9
La abstracción del espacio a través del cálculo y las variables físicas	11
La psicología, el positivismo y los espacios en el transporte público	20
Aproximaciones al espacio social.....	28
Marco teórico: mecanismos de funcionamiento y la producción del espacio	40
Las prácticas de competencia	41
Los mecanismos de funcionamiento	46
La producción del espacio.....	49
Las prácticas espaciales.....	50
El espacio de representación	51
Las representaciones del espacio	53
Las prácticas de competencia como práctica espacial.....	56
Campo.....	56
Cuerpo socializado, historia y habitus	58
Aparato	61
Doxa	62
La ciudad inasible	66
El tejido urbano	80
La Ciudad de México, la producción del espacio y el transporte público como un mecanismo de funcionamiento	85
Las alianzas y las primeras luchas por el espacio.....	85
La conformación del espacio colonial.....	86
Liberales y conservadores en lucha por el espacio	89
La hegemonía de un partido político	97
La “explosión” demográfica y el ascenso neoliberal	99
La comodidad funcional.....	102
Las prácticas de competencia en el transporte urbano de la Ciudad de México.....	106
Conclusiones generales	115
Bibliografía.....	121

Introducción

El presente trabajo recepcional está orientado a configurar un marco teórico desde el cual se pueda analizar la construcción social del espacio a partir del concepto de prácticas de competencia, además de comenzar a trazar la estrategia investigativa con un avance analítico que funcionará como ilustración. Esta categoría y su forma analítica serán el fundamento de la investigación doctoral que le dará continuidad a este estudio preliminar. El propósito está encaminado a examinar la pertinencia de dicha categoría en relación con la producción del espacio en el sentido en que autores como Franz Hinkelammert, Henri Lefebvre, Pierre Bourdieu y Wacquant lo describen. Se parte de un fenómeno muy particular que se desprende de la constitución propia de cualquier ciudad como son los desplazamientos que hacen los usuarios del transporte público urbano bajo condiciones de aglomeración, hacinamiento y amontonamiento que se da en este tipo de transporte y que revela que estas prácticas pueden ser asociadas a la producción del espacio.

Este estudio se centra específicamente en las prácticas de competencia que realizan los usuarios del transporte público durante sus desplazamientos en dos recorridos: el primero, realizado en autobús (pesero) va de la colonia La polvorilla - localizada al sur oriente de la alcaldía Iztapalapa entre los cerros Yuhualixqui y Xaltepec pertenecientes a la Sierra de Santa Catarina-, hacia la terminal Constitución de 1917 del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la línea 8, en un horario de 7:00 a.m. a 10:00 p.m. El segundo recorrido en el mismo horario, es el trayecto alterno que se realiza en teleférico ("Cable Bus"), que va desde la estación Desarrollo Urbano Quetzalcóatl hasta la estación Doctores (ubicada en los límites de las colonias Doctores y Obrera en la alcaldía Cuauhtémoc) para concluir a pie sobre la calle Lucas Alamán hasta la calzada de Tlalpan en los límites con la colonia Tránsito. El análisis completo del trabajo de campo se presentará en la tesis doctoral.

Los desplazamientos en el transporte público que realizan miles de personas por las mañanas se efectúan bajo el yugo de la competencia espacial, estos usuarios se encuentran a merced del hacinamiento en vagones, cabinas, autobuses y

peseras; situación que los obliga a soportar diferentes formas de maltrato e indiferencia; pero sobre todo, estas personas se encuentran bajo una lluvia incesante de mensajes de transparencia y positividad espacial en estos lugares, información que contrasta con una realidad que se conforma espacialmente por un sinnúmero de obstáculos que impiden su avance. Dichas condiciones conllevan a los usuarios a consolidar diferentes prácticas de competencia en el transporte público que constituyen una base para la producción espacial de la ciudad. De esta manera, las prácticas de competencia se forman a partir de la relación que se establece entre el sujeto y los sistemas de funcionamiento del transporte urbano que gobiernan en la ciudad y demandan eficiencia.

Como antecedente de este estudio se realizaron una serie de exploraciones previas para observar cómo se representa la competencia en estos lugares y determinar la factibilidad de este trabajo. La observación de estos espacios condujo en un primer momento a considerar que las prácticas de competencia a simple vista solamente arrojan datos descriptivos y conductuales. De esta forma y con el propósito de trascender este primer plano, se revisaron diferentes documentos y se encontró que las prácticas de competencia se encuentran inmersas en la producción de los espacios y que se pueden estudiar desde una perspectiva espacial, en particular, desde la teoría unitaria propuesta por Henri Lefebvre (1974). Esta noción permitió dar un sentido profundo a las prácticas de competencia más allá de la simple descripción de movimientos y conductas. De esta manera, los esfuerzos se centraron en el estudio de la producción del espacio social en sus diferentes dimensiones, a saber, las prácticas espaciales, los espacios de representación y la representación del espacio para crear un andamio con estas categorías que permitiera visualizar a las prácticas de competencia en la producción espacial.

Asimismo, se consideraron otras dimensiones espaciales con el fin de visualizar con más precisión el papel que tienen las prácticas de competencia en la producción de los espacios antes referidos; para ello se recurrió a la propuesta que hacen Bourdieu y Loïc Wacquant sobre el poder, las formas, los mecanismos y procesos de dominación que usan los sujetos involucrados en lo cotidiano para apropiarse del

espacio y dar una nueva perspectiva a la observación de las prácticas de competencia en los correspondientes recorridos.

Ambos enfoques, aunque antagónicos en ciertos aspectos proporcionan los conceptos necesarios para visualizar las prácticas de competencia, las hace visibles ante los ojos de un observador y muestra los contrapesos entre el poder y el sujeto y entre el sujeto y los otros sujetos. Todo esto en una gran pista llamada sistema circular que mueve a la ciudad. Al considerar las prácticas de competencia como parte de esta, la llamada ciudad profunda, se hace hincapié en la necesidad de profundizar en su estudio ya que los efectos que tiene en las personas que viven o transitan por la ciudad son de largo aliento, acompañan y habitan al ciudadano prácticamente toda su vida ya que es un elemento que integra a los sujetos a los sistemas que rigen en la ciudad y al mismo tiempo los rechaza, en una constante dialéctica.

Es así como de manera cotidiana a través de diferentes medios oficiales y privados se realizan diferentes representaciones de estos espacios de tránsito, cuya intención por lo regular suele ser desfigurada y distorsionada debido a la evasión de las contradicciones, resistencias y conflictos espaciales que se entretienen como parte de la intervención que se hace del espacio para incorporarlo a la producción y reproducción de una economía, por demás desigual.

Estos espacios pertenecientes al transporte público se ven comprometidos en todo momento por la aglomeración y el hacinamiento son espacios distorsionados por una narrativa funcionalista¹ basada en la eficiencia de los sujetos y que estimula a los usuarios a saturar los vehículos,² situación que repercute positivamente en una especie de plusvalía espacial, es decir, los vehículos hacen sus recorridos rebosados hasta los estribos, suceso que produce todo tipo de excedentes pero sobre todo de índole económico a los administradores como es el caso del gobierno

¹ Conjunto de características que hacen que algo sea práctico y utilitario.

² Incluso es tan rentable esta visión que los usuarios se esfuerzan en perfeccionar las distintas prácticas de competencia para cumplir con dicha encomienda, ejemplo de ello, es cuando los usuarios de transporte logran entrar a uno de estos vehículos repletos donde no existe lugar alguno o cuando el usuario demanda funcionalidad y eficiencia, a través de un simple reclamo, como un deseo que se desvanece estación tras estación.

o propietarios particulares. Sobre este excedente se levanta esa visión acerca de las prácticas de competencia como un elemento que estabiliza el mercado del transporte porque crea la visión de un espacio transparente, sin serlo y al que se le otorga un estatus imperativo. Es en este sentido que surge la pregunta. ¿Qué características socioespaciales tienen las prácticas de competencia y cómo estas se articulan para producir los espacios en el transporte público de la ciudad?

Si bien es cierto que el transporte público y sus espacios son una parte medular para la conformación de la ciudad, puesto que contribuyen a la distribución y reproducción de la mano de obra en el sector económico, estos lugares son a su vez el resultado de la intervención de otros sectores como el político y el social, ya que es a partir de esta intervención como se organiza y clasifica su producción donde se incluye, desde luego, el orden y la disciplina de los usuarios.

Es claro que en este ordenamiento se incentiva la funcionalidad y eficiencia, que son conceptos que tienen por vocación transmitir la idea del espacio transparente, como un circuito sin obstáculos, donde las prácticas de competencia juegan un papel importante en la concepción de estos espacios, puesto que son a final de cuentas, la forma en que los sujetos se especializan para transitar por las distintas aglomeraciones y resolver los hacinamientos.

Es así como los usuarios perciben el espacio, libre y positivo para contrarrestar el estancamiento en las aglomeraciones que se forman en el transporte público, concentraciones que son parte de la oferta económica política y social de la ciudad. Además, habría que sumar a esta ilusión la densidad propia de la materialidad de los vehículos y la estructura urbana de las construcciones, elementos que generan los múltiples hacinamientos para los que no existe regularmente una escapatoria; de esta manera, se considera que es en los espacios del transporte público donde se desarrollan con más ahínco las prácticas de competencia.

Por la gran cantidad de fenómenos de este tipo y su relación con otros fenómenos, en este estudio la ciudad se considera como un objeto complejo derivado de esa interacción entre el espacio simbólico y material. Por lo que se propone que los elementos que disponen, instrumentan y conforman las prácticas de competencia

en el transporte público de la ciudad se pueden representar en diferentes dimensiones sociales y escalas espaciales para ser incorporados por los sujetos mediante una serie de abstracciones, que van a determinar la percepción, la práctica y la experiencia espacial de los usuarios en el transporte público, dichas abstracciones están encaminadas a concebir el espacio mediante su ordenamiento, clasificación y reorientación.

Por lo tanto, el propósito de este estudio es hacer una lectura teórico conceptual acerca de las características socioespaciales de las prácticas de competencia, así como su articulación para producir espacios en el transporte público que permita hacer una descripción, interpretación y dar un sentido a la presencia de dichas prácticas en las aglomeraciones y hacinamientos que se forman en estos espacios, así como visualizar su entorno. Esto permite comprender finalmente cómo estas prácticas producen la ciudad.

De esta manera se estructura la tesis en cuatro capítulos. En el primer capítulo dedicado al estado de la cuestión se hace una revisión de diferentes investigaciones relacionadas con el tema de las prácticas de competencia. De acuerdo a las características de la información se hizo una selección que derivó en tres apartados: la abstracción del espacio a través del cálculo y las variables físicas; la psicología, el positivismo y los espacios en el transporte público y por último la sección sobre las aproximaciones al espacio social. Cada una de las investigaciones que integran la selección aportaran temas colaterales a las prácticas de competencia, como el espacio físico, subjetivo o simbólico; las practicas espaciales en el transporte público y otros aspectos vinculados al tema. aspectos que condujeron a concebir a las prácticas de competencia como un concepto de corte espacial.

La primera sección reúne dos planteamientos sobre la abstracción física del espacio para convertirlo en un objeto que pueda ser un instrumento funcional y eficiente para perfeccionar los traslados del sector laboral y así no comprometer la vigencia de la ciudad. En la segunda sección se puede apreciar cómo a través de la mirada de una psicología positivista se puede enunciar abiertamente formas de control de los usuarios rompan con el orden. Por último, en la sección dedicada al espacio social

se pueden visualizar las posturas de diferentes movimientos sociales con relación al uso del espacio.

El segundo capítulo trata sobre la selección teórica que permitió hacer la proyección de los conceptos y categorías relacionadas a las prácticas de competencia para establecer un marco teórico conceptual que proporcionara los elementos necesarios para hacer una lectura etnográfica de los espacios destinados a los usuarios del transporte público donde se desarrollan dichas prácticas de competencia, donde destacan la ciudad propuesta por Jean Remy y Liliane Voyé (1999) la teoría de los mecanismos de funcionamiento realizada por Franz Hinkelammert (2003); la teoría unitaria de Henri Lefebvre (2013) y los trabajos sobre el carácter competitivo y estratificado de los mundos sociales desarrollado por Bourdieu y Wacquant (2017-2018).

El capítulo tres es el capítulo contextual de nuestra indagación. Aquí se hace un recuento histórico de cómo las prácticas espaciales construyen históricamente la Ciudad de México y los espacios en el transporte público. Además, se exponen algunas etapas que se consideran significativas para la formación de prácticas de competencia, una de estas etapas y quizás la más significativa se refiere al momento en que ingresa la modernidad al país y con ella una serie de cambios en la forma de desplazarse en el transporte público.

En el cuarto capítulo se hace un breve análisis sobre la pertinencia de definir a la ciudad y algunos de los elementos que la componen como es el espacio urbano y la urbanización. Además, se hace una narrativa a manera de ejemplo analítico, sobre las prácticas de competencia en los espacios del transporte público, principalmente en autobuses y en el Sistema de Transporte Colectivo Metro basada en una exploración previa realizada en diferentes alcaldías.

Capítulo I

Marco de referencia, antecedentes de la investigación

Es de todos conocido que los espacios en donde se viaja en el transporte público en esta la Ciudad de México regularmente se encuentran saturados y hacinados. Por consiguiente, son lugares donde se compite fuertemente por el espacio. La competencia por el espacio es una de las formas —después del tiempo— más expresiva y estructurada que se puede observar en los distintos lugares que se forman en la ciudad. Particularmente se puede advertir su presencia de manera más intensa en los diferentes sistemas que componen el transporte público. El ordenamiento espacial que antecede a las diversas prácticas de competencia que se forman en estos sistemas se encuentran articuladas a su vez con los espacios donde se llevan a cabo los procesos de producción y reproducción del capital. Esto hace que se considere a las prácticas de competencia como un componente de corte espacial

El tejido urbano,³ que integra los espacios del transporte público a partir de diversas redes de comunicación y un abundante intercambio que se manifiesta entre sujetos y los múltiples sistemas de funcionamiento que interactúan para dar estructura al espacio forman parte de los medios de producción. En esta urdimbre que se entreteje entre sujetos y sistemas en las aglomeraciones habituales que se producen en la ciudad surgen una serie de prácticas de competencia, que a simple vista se desarrollan con el propósito de obtener espacios que posibiliten desplazamientos cómodos, funcionales y eficientes, sin pormenores que retrasen su llegada a determinado destino. No obstante, y a pesar de estas pretensiones, los desplazamientos suelen ser inestables, incluso efímeros, fugaces e incómodos y a su vez dichos traslados son uniformes y estáticos ya que su producción depende de

³ El espacio se inscribe en su totalidad en el modo de producción capitalista modernizado: se utiliza para la producción de plusvalía. La tierra, el subsuelo, el aire y la luz se incorporan a las fuerzas productivas y a los productos. El tejido urbano constituido por múltiples redes de comunicación e intercambio forma parte de los medios de producción. La ciudad y los diferentes establecimientos (oficinas postales, estaciones ferroviarias, depósitos y almacenes, transportes y servicios diversos) constituyen capital fijo. La división del trabajo penetra el espacio entero (y no solo el «espacio del trabajo», el de las empresas). El espacio en su conjunto se consume productivamente, al igual que los edificios y locales industriales, las máquinas, las materias primas y la fuerza de trabajo misma. (Lefebvre, 2013, pág. 380)

un sin fin de situaciones muchas de ellas motivadas por una serie de contradicciones espaciales sobre las que difícilmente los usuarios tienen control.

Como tal, las prácticas de competencia en la ciudad se consideran como parte de la vida cotidiana, de hecho, suelen estar de tal manera integradas a las actividades diarias que escapan a la vista de los más observadores. Por lo mismo, se podría decir que gran parte de los lugares de la ciudad están constituidos por las distintas formas de competencia, es decir, son lugares que se forman bajo un conjunto de enseñanzas, creencias y principios que derivan en una experiencia constante para no ser excluido de la ciudad.

Por lo mismo es complejo identificar —dada la asociación casi invisible que guardan las prácticas de competencia y el espacio—, en la investigación académica: los diferentes elementos que las conforman. A este respecto, se reitera que en este capítulo se debe considerar que gran parte de la información revisada está dirigida a ese otro aspecto de las prácticas de competencia que se manifiesta espacialmente dado que no se localizó investigación alguna con el mismo tema. Por lo que se tuvo que seleccionar, de acuerdo a lo que señalan Barriga y Enríquez (2003), investigaciones centradas en uno o varios elementos, “semblantes o algún fragmento” relacionado o vinculado —en este caso— a las prácticas de competencia o aquellos elementos equivalentes como es espacio como escenario del transporte público de la ciudad o temas vinculados a los estudios de la ciudad. (Barriga & Enríquez, 2003)

Los trabajos consultados parten de diferentes perspectivas académicas, por lo que tienen una visión sobre el espacio de la ciudad o los espacios relacionados al transporte público muy particular y, por lo tanto, el método de abordaje de estas investigaciones depende enteramente del enfoque teórico que utilizan. Además, habría que aclarar que el presente estudio parte del interés que se cierne sobre la vivencia de las personas con las que se viaja en el transporte público. Este tema se encuentra inmerso en las prácticas cotidianas de esta ciudad —a las que todo el mundo está expuesto— y que por sus características espaciales suelen ser sumamente reactivas.

Si bien, las prácticas de competencia que se desarrollan en los espacios del transporte público no han sido directamente estudiadas, se han encontrado diversos trabajos que permiten construir un andamiaje en distintas dimensiones. Asimismo, se pudo ubicar algunas coincidencias en los planteamientos de algunos de estos estudios, lo que permitió construir tres ejes de análisis; el primer eje aborda la abstracción del espacio a través del cálculo de variables físicas, el segundo eje se refiere a la psicología, el positivismo y los espacios en el transporte público y por último el eje correspondiente a las aproximaciones al espacio social.

La abstracción del espacio a través del cálculo y las variables físicas

Masanori Murata Okita (2017) presenta un estudio sobre La estructura urbana y transporte exceso del traslado diario en la zona metropolitana de la ciudad de México, 2007–2015. En este trabajo, el autor apuesta por el análisis de lo que él denomina el exceso del traslado diario que se produce en la ciudad, para ello, propone un cálculo que consiste en establecer una relación dinámica entre la estructura urbana y la función del transporte público. Menciona que el “concepto básico del exceso de traslado diario radica en la diferencia entre el tiempo teórico y el tiempo real del traslado diario de los trabajadores, calculado mediante la concentración del empleo y la dispersión de la población” (pág. 24). De esta forma, si el trabajador en lugar de laborar en la zona de empleos cercana a su residencia trabaja en la zona más lejana, el exceso de traslado es la diferencia que tiene la distancia del lugar de residencia a la zona de empleo lejana, menos la distancia de la zona cercana al lugar de residencia.

Esta estrategia, comenta Murata, se utiliza en los Estados Unidos para romper con el monopolio de la centralidad y pasar a estructuras poli-céntricas. Sin embargo, aclara el autor que el problema de urbanización en la Ciudad de México tiene sus particularidades y explica que “la sub-urbanización y descentralización de la ciudad fue insuficiente ya que la hiper-urbanización de las últimas tres décadas del siglo XX estuvo acompañada de [...] pobreza.” Además, añade que el proceso de la invasión en los llamados asentamientos irregulares y sus correspondientes transiciones a la formalidad en la Ciudad de México ha tenido consecuencias “Entre

1930 y 1950, la saturación de la ciudad interior y la pauperización de la periferia rural provocaron (que) un gran número de migrantes (se concentrara en) [...] el primer contorno urbano de la ciudad donde comenzó la auto construcción de casas.” (Murata, 2017)

Asimismo, señala que en la década de los años sesenta se comenzó con la formación de distintas periferias las cuales se desplegaron de forma escalonada; el primer contorno de la Ciudad de México se reemplazó con las casas en renta, alcanzando en poco tiempo el segundo contorno y ya para los setenta se llegó al tercer contorno de la ciudad alcanzando la zona de propiedad ejidal. (Murata, 2017)⁴

En este estudio el tiempo antecede al espacio y el problema para desarrollar su proyecto es la pobreza que ha ido invadiendo a la ciudad. el tema de las prácticas de competencia en los espacios del transporte público propiamente no aparece como tal, se insinúa este tema cuando menciona la disputa que se despliega en calles y avenidas entre los automóviles de uso particular y el transporte público.

EL autor invita a observar desde un modelo matemático el problema del exceso del traslado diario en la zona metropolitana de la Ciudad de México. La problemática que expone se representa como una contrariedad que se deriva de la pobreza y en consecuencia se altera el espacio material mediante la formación de periferias urbanas que devienen en un exceso de traslados desde estas zonas alejadas del centro de la ciudad y que “dificultan” el movimiento del transporte privado. Este tipo de planteamientos lo que hace es representar el tiempo en lugar del espacio a través de una serie de cálculos que dan la idea de poder manipular el espacio cuyo vacío contiene objetos que se pueden mover fácilmente, una especie de tablero de fichas

⁴ El problema de la vivienda y la especulación lo expone Raquel Rolnik (2017) de manera amplia en su artículo La guerra de los lugares. La colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas. Situación a la que no pudo escapar la Ciudad de México “Después de un largo proceso de especulación que inició a principios del siglo XX en Europa y posteriormente se trasladó a los Estados Unidos y después al resto del mundo; en la primera década del siglo XXI, en el 2007. Asimismo, comenta que el negocio de supprime constituía 1.5 billones en el mercado global, Bancos y fondos de inversión en Wall Street quienes ganaban cuantiosas comisiones por operar el mercado secundario de hipotecas. Al acumular recursos para el financiamiento y el desarrollo de productos hipotecarios se pudo comprar propiedades caras esto desato una escalada de precios, los compradores al no poder pagar tuvieron que refinanciar la deuda por medio de nuevos préstamos hasta que explotó en ese año la burbuja especulativa. Esto agudizo la crisis a nivel mundial, incluido México generando un engrosamiento de la periferia de la ciudad.” (Rolnik, 2017, págs. 33-66)

que rechaza por completo la dialéctica al privilegiar el movimiento libre, sin obstáculos sobre las contradicciones que se han formado históricamente en el espacio de la ciudad y cuyo origen parte de la relación que se produce constantemente entre el campo y la ciudad y otros elementos.

Esta idea de la movilidad pura incentiva la idea de funcionalidad y eficiencia que recae en una especie de desvanecimiento de la mirada del autor cuando omite las prácticas de competencia que operan como un elemento que potencializa el funcionamiento —al menos en teoría— de la movilidad perfecta, en este caso, del transporte público, más no de los usuarios.

Aunque hay que aclarar que las prácticas de competencia no es el objeto que persigue su estudio, por lo que no está obligado a profundizar en este aspecto, aunque es importante tomar en cuenta las diferencias económicas, sociales y políticas que han determinado el espacio urbano de la Ciudad de México, elemento fundamental a considerar por la superposición —palimpsesto— de las diferentes trazas que forman la geometría urbana de esta ciudad que se construyó sobre un lago y que posteriormente se dividió el proceso denominado como “la conquista” que la dividió en dos extremos en oriente y poniente; posteriormente se fraccionó en territorios que fueron etiquetados como delegaciones o alcaldías de acuerdo a los límites que fueron dejando sus antecesoras las haciendas. Estos palimpsestos han sido determinantes en la urbanización ya que materializaron el espacio tanto en su constitución física como simbólica y adquirieron con el tiempo un significado geopolítico y social. Que más se requiere para recurrir a las prácticas de competencia cuando la ciudad en si misma es un derivado de la disputa histórica por el espacio convirtiéndola en un laberinto social

En su lugar, Murata Okita centra su narrativa en la relación centro y periferia, cuando esta dejó de existir definitivamente durante el periodo de auge del neoliberalismo en la Ciudad de México y cuando existen además procesos históricos importantes en la urbanización de la ciudad.

Montejano y Caudillo (2017) describen de otra forma este fenómeno que menciona Murata, sobre la escalada de los tres contornos de la ciudad; en su publicación

denominada “Densidad, diversidad y policentrismo: ¿planeando ciudades más sustentables?” estos autores recurren al término urban sprawl, acuñado por Ángel y Sheppard en el 2005, se refiere básicamente a “la expansión descontrolada de las áreas urbanas, experimentado por los países industrializados”. Este fenómeno, señalan Montejano y Caudillo se acompaña por un crecimiento discontinuo o “leapfrog development”, de baja densidad, que impacta negativamente en lo económico, lo social y en lo ambiental, ya que reduce el “acceso y la vista al espacio abierto; la invasión de entornos de alto valor ecológico o agrícola; (y) el requerimiento de viajes al trabajo más largos”.⁵ Esto trae consigo, de acuerdo con los autores, un incremento de las tasas de uso del automóvil⁶ seguido del aumento de los niveles de contaminación, mayor consumo de energía y de gases de efecto invernadero; además, señalan que esta expansión descontrolada y el crecimiento discontinuo repercute en el abandono de la población que no cuenta con transporte propio y que utiliza el transporte público. Esta dispersión del espacio trae consigo

el requerimiento de extensiones de redes de infraestructura pública más largas y costosas; el desvío de la inversión fuera de las áreas centrales que requieren ser renovadas; la reducción de la interacción social y de la vitalidad urbana; y el incremento de la alienación, la fragmentación social y la segregación económica y racial, entre otros (Ángel, 2005 en Montejano,2017, pág. 47).

De acuerdo con lo anterior y ante la imposibilidad del deterioro ecológico que producen las zonas consideradas como periféricas, estos espacios, se encuentran determinados por la expansión descontrolada y discontinua dada la condición en las que llegan a estas zonas grupos de desplazados y migrantes. Esta condición de

⁵ Al respecto, en la encuesta Origen y Destino se destacan algunas características de los viajes en la ZMVM, como el tipo de vehículo, los lugares hacia donde se dirigen, la ubicación territorial de éstos y los tiempos de salida, el número de actividades diarias que se realizan, estos datos dan cuenta de la distribución que se despliega en el territorio y de los servicios de transporte involucrados por territorio y horario. (INEGI, 2017)

⁶ El acceso a este tipo de transporte se ha incrementado por la amplia facilidad en el financiamiento de deuda para obtener un vehículo particular ya sea automóvil o motocicleta las cuales tienen más de una funcionalidad, sirven para transportarse y para realizar trabajos de repartidor, cobrador o mensajería del mercado de ventas virtuales y la amplia facilidad para tramitar las licencias de conducir.

lejanía y falta de servicios va a determinar la formación de una serie de competencias cuya práctica les permitan a estos pobladores desplazarse bajo condiciones de alta exigencia como son los horarios, el tiempo de desplazamiento, espacios saturados, transportes deficientes, infraestructura precaria y en malas condiciones. Las personas que viven en estas zonas se ven obligadas a responder a los espacios saturados para trasladarse a sus actividades económicas y son estos, los mismos pobladores, quienes crean sus propios espacios para vivir en función de su contraparte, es decir, la ciudad.

El problema de que existan los desplazamientos largos y una infraestructura en mal estado se encuentra relacionado con un proceso histórico de clasificación, distribución y ordenamiento del espacio de la ciudad es un producto del eje conformado por el poder económico, político y social; estas particularidades que dan muestra de cómo se asienta el poder en el espacio deben ser consideradas al momento de sugerir cambios en el ordenamiento del espacio. Lo que quieren proponer Montejano y Caudillo (2017) es una estructura poli-céntrica, dividir el centro económico de la ciudad o mejor dicho expandir territorialmente el mercado de bienes, servicios y empleo, para protegerlo y para que este no colapse y que la ciudad no muera.

Lo que hay que descartar de la propuesta que hacen Montejano y Caudillo sobre los poli-centros es que no está dirigido precisamente a eliminar los viajes arduos y complicados de los trabajadores, lo llegan a considerar, pero solo como un efecto secundario de la expansión del polo económico:

A pesar de que las personas de sectores pobres en México podrían economizar su presupuesto trabajando relativamente más cerca de su residencia en el empleo informal [...], también gastan más en transporte público y a menudo se enfrentan a viajes más largos y más caros. (Montejano Escamilla & Caudillo Cos, 2017, pág. 17)

Aunque se pretenda desviar la atención hacia los beneficios y cambios que estos sectores marginados puedan tener bajo un sistema de ciudad poli-céntrica, en realidad lo que se lee entre líneas es la urgencia de detener la saturación de los

espacios del centro de la ciudad, por los altos costos que esto representa. Por lo que hacer coincidir espacialmente el domicilio y el lugar de trabajo del sector laboral o de los compradores que surten sus negocios parece una tarea difícil de cumplir, sobre todo porque existen una gran distancia entre el centro y las distintas periferias y de los poblados desde donde se desplazan los trabajadores que radican en estados circunvecinos. Y habría que agregar los largos recorridos a pie que hacen las y los trabajadores domésticos, de limpieza o empleados de oficina para realizar mandados en las colonias amuralladas o las colonias —automóvil— donde impera el automóvil particular y se impide la circulación de transporte público, situación que agrega una condición adicional para hacer más eficientes sus recorridos y sumar más prácticas de competencia ante el rechazo espacial de poblaciones que se traslada caminando.⁷

Un elemento adicional que acentúa aún más en esta vorágine de contradicciones espaciales es el desgaste que se deriva de la dispersión de la ciudad puesto que compromete seriamente la corporeidad de los usuarios ya que los extensos desplazamientos que realizan en el transporte público generan cierto deterioro que se puede asociar a procesos entrópicos derivados de la alta competencia a la que son expuestos ya que difícilmente logran llegar al umbral requiere el circuito, por lo que los usuarios se encuentran en constante resiliencia.⁸ Al respecto, Montejano y Caudillo (2017) consideran como parte de su justificación lo que (Dumbaugh y Rae, 2009; Ukkusuri et al., 2012) señalan, que “el entorno construido influye en las lesiones y decesos”, los cuales a menudo afectan desproporcionadamente a los

⁷ Mike Davis lo explica en su obra *La ciudad de cuarzo* que existe una espiral que contiene una serie de instrumentos encaminados a la expulsión de personajes extraño, o indeseables del espacio. Además, se pueden consultar *destrucción del espacio público, ciudad prohibida, sadismo urbanístico*, Frank Gehry, *centro comercial, seguridad privada*, “*La guerra de las galaxias*”, *la ciudad penitenciaria* y *el miedo a la multitud*. (Davis, 2003)

⁸ En el estudio comparativo realizado por Jean Franco, sobre *Residuales y emergentes* en las obras de Raimond Williams y Carlos Monsiváis, al respecto, este último considera que “No se puede entender a México si no se acepta que la vida social es un martirio que atraviesa a cada familia antes de llegar a su final feliz. [...] El melodrama hace inteligible no solo la vida familiar, sino también la violencia urbana, sin implicar ninguna acción cívica en su contra es un exorcismo hasta cierto punto efectivo que convierte a la violencia desdichadamente real y múltiple en algo inteligible, que no obliga a actuar o intervenir cívicamente” (Franco, 2008, pág. 197)

peatones que utilizan las calles y los transportes públicos, condición que los hace todavía más vulnerables. (Montejano Escamilla & Caudillo Cos, 2017, pág. 171)

De esta forma, Montejano y Caudillo (2017) apuestan por hacer una revisión sobre los beneficios que tiene la densidad espacial misma que se desprende de la ciudad policéntrica. Estos autores encuentran que es mucho más probable que surja en estos espacios densos “la ciudad diversa e intensificada, la cual supone una oferta de servicios y equipamientos de calidad suficientes a nivel local, que a su vez aumentan la probabilidad de realizar viajes peatonales y ciclistas en vez de automotores” (pág. 67)⁹. Además, permite amplios sectores del estado atiendan a grupos amplios de poblaciones diversas. Con base en esto, consideran que la diversidad e intensidad permite regenerar espacios, conservar y generar suelo urbano, afianzan la seguridad y reducen la exclusión y segregación social, fomentan la interacción, la creatividad y la productividad, elementos que conforman el concepto de sustentabilidad social, situación que contribuye a disminuir las prácticas de competencia en los espacios.

En este mismo contexto, Montejano y Caudillo (2017), encontraron que las personas que viven bajo condiciones compactas —hacinamiento en vivienda, en la colonia y en el transporte público— padecen de una falta o escasa “provisión de espacios abiertos o verdes y una baja propensión al uso de los mismos” estos espacios compactos incentivan aún más las prácticas de competencia, ya que las personas al estar sometidas a un:

estrés psicológico derivado de una sensación de la violación del espacio personal; que existen efectos negativos en la salud como manifestaciones de ansiedad, retracción social, pérdida de control y molestias por el incremento del ruido; y que este aumento en la densidad puede inducir sentimientos de restricción del libre albedrío y sensaciones de privacidad reducida. (Montejano Escamilla & Caudillo Cos, 2017, pág. 68)

⁹ El estudio que realizó el INEGI en la encuesta Origen y Destino sobre los desplazamientos de los sujetos en el transporte público en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, (ZMVM) señala que los viajes cortos como un derivado de la densificación del espacio solo se va a remitir a ciertas distancias sin que esto tenga un alcance mayor como lo muestra diariamente la gran demanda de usuarios del transporte público en la CDMX.

No obstante, ambos investigadores precisan que existen estudios en la década de los setenta que difieren de alguna manera sobre los efectos de la alta densidad en la población ya que los vínculos que se producen entre la vida social, el hacinamiento y la vida urbana (donde se puede incluir los espacios hacinados que se producen en el transporte público), están relacionados con “efectos negativos como enfermedades somáticas, agresión, etc.” y agregan que en dichas fuentes, existe una correlación entre las enfermedades mentales y la densidad, pero “entre densidad y mortandad, densidad y delincuencia juvenil, y tasa de criminalidad y densidad.” hasta el momento no existe algún un estudio que confirme estas correlaciones. (Montejano Escamilla & Caudillo Cos, 2017, pág. 68)

Asimismo, aclaran que a diferencia de la densidad medida en escala de barrio, el hacinamiento por vivienda (inclusive en el transporte público) sí tiene efectos sociales, mínimos pero existentes, por ejemplo, señalan que en los edificios de departamento las tasas de patologías suelen ser más altas, pero la densidad poblacional por sí sola no se considera negativa para la comunidad. Aunque si se considera como desventaja potencial “en términos sociales [...] un aumento en la densidad, destacan la posibilidad de una mayor competencia entre grupos por el espacio; un menor sentimiento de comunidad”. (Montejano, 2017, pág. 68)

Por último, las investigaciones anteriores centran su interés en resolver aspectos de movilidad de la ciudad a través de una serie de cálculos cuyas variables pueden ser manipuladas físicamente auxiliándose de cálculos matemáticos y cuya justificación se sustenta en estudios estadísticos. Estos planteamientos arrojan luz en diversos aspectos relacionados con las prácticas de competencia, por ejemplo, la influencia de la densidad y la forma en que se produce en diversos espacios, particularmente en el transporte público. Estos aspectos o estas formaciones materiales dan una idea de los escenarios en donde se desplazan las personas. La densidad espacial tienen un efecto en la relación que se produce entre los territorios denominados periferias con los centros económicos de la ciudad; también influye en la relación entre los transportes particulares y los públicos, además tiene la cualidad de correlacionar aspectos de orden subjetivo, como aquellos de procedencia social, de salud y psicológicos, por mencionar algunos; estos elementos mencionados, tanto

físicos como subjetivos tienen a su vez una correlación con las prácticas de competencia ya que las personas requieren mantenerse en la dinámica de la ciudad y para ello necesitan remontar diariamente cualquier dificultad

Es evidente que el propósito de estas investigaciones se esfuerza en la protección de la ciudad, como hacerla refuncional, proteger su centro para que este no colapse y que la ciudad no muera y que se mantenga como un objeto de interés común. Asimismo, estos trabajos muestran cómo se puede influir de manera decisiva en aspectos de orden personal y social cuando se manipula el espacio; de hecho, se puede hacer con los espacios de la ciudad una especie de laboratorio que permita saber mediante la inserción de ciertas variables los alcances de la intervención social y en lo social

Estas investigaciones dan la idea de al alargar o contraer el espacio¹⁰ va a determinar la formación de diferentes prácticas de competencia en las personas que requieren trasladarse, esto es, formar las prácticas de competencias que deben desarrollar las personas tanto en su desempeño como en sus capacidades para poder desplazarse desde zonas periféricas alejadas o céntricas de la ciudad; ambos estados, vivir en la ciudad o en las periferias van a producir diferentes tipos de aglomeración en los diferentes circuitos, así como diferentes formas de hacinamiento y por lo tanto se van a formar distintas prácticas de competencias para enfrentar los recorridos. De esta forma, los trabajos de Masanori Murata Okita (2017) y Montejano y Caudillo (2017) dan cuenta de cómo el manejo y la organización del espacio repercute en la vida de los sujetos.

¹⁰ Un ejemplo de esto sucede en el oriente de la ciudad, anteriormente para llegar al Metro Constitución de 1917 se podía hacer en transportes tradicionales, como autobuses, peseros o taxis que abastecían de usuarios a dicha terminal del metro, sus desplazamientos se desarrollan conforme al tiempo que tardan en recorrer desde determinado lugar; en este caso el espacio se alargaba y eso permitía que la estación del metro se vaciara con cierto ritmo, a veces en condiciones de hacinamiento. Una vez que se implementaron los servicios del Trolebús elevado y el Cablebús, el espacio se compactó de tal forma que en la actualidad la estación del metro no se da abasto para vaciar los andenes, esta compactación del espacio ha propiciado cambios en las competencias para abordar los trenes ya que continuamente se encuentran saturados.

La psicología, el positivismo y los espacios en el transporte público

La propuesta que hace Echavarría Rodríguez (2017) de la Universidad Nacional Autónoma de México en su estudio teórico sobre la “Restauración psicológica de los factores detonantes de estrés en la movilidad urbana, un factor agregado a la vulnerabilidad social” realizado en el Metro de la Ciudad de México, parte de que el estrés que se viven en el Sistema de Transporte es consecuencia del ambiente objetivo y que el efecto que tiene en los grupos y en las personas es debido a la reiterada frustración que se produce al utilizar las instalaciones de transporte bajo condiciones complicadas. (Echevarria, 2017)

Para este autor, el estrés es la consecuencia directa de las características físico-materiales que se desarrollan en los espacios del Metro, refiriéndose con esto a una serie de factores, como el ruido, las luces, la saturación del servicio, etcétera. Estos factores que comenta Echavarría Rodríguez (2017) son casi idénticos a los resultados que arrojan la exploración documental que realizaron Montejano y Caudillo (2017) sobre la influencia que tienen los espacios densos y el hacinamiento en las personas. Esta investigación pone en la mesa de debate la relación causal como elemento a considerar el espacio físico-objetivo y el ambiente que sería la causa, y el estrés¹¹ como la consecuencia que sirve para debatir en el ámbito de los Derechos Humanos los ambientes restauradores. Parte de la idea que se intenta transmitir, es que, al garantizar la implementación de los Derechos Humanos, los usuarios tendrán acceso al disfrute de la ciudad y a una mejor calidad de vida. (Echevarria, 2017, pág. 41)

La propuesta parece complicada desde el planteamiento mismo puesto que, si bien es cierto que en el transporte público reina un continuo estrés debido a las condiciones de aglomeración y hacinamiento en las que se viaja, condición sine qua non de la ciudad, el autor sugiere que se puede resolver esta problemática con el

¹¹ Hay que considerar que el estrés como una condición inespecífica e invariable en la que el organismo se halla cuando tiene que adaptarse a alguna novedad. [...] es decir, en general aquellos factores que obligan al organismo a adaptarse, [...] este síndrome de adaptación se desarrolla en tres etapas la “reacción de alarma”, la “etapa de resistencia” y la “etapa de agotamiento. 1) pueden causarlo los estímulos psicológicos o los sociales, y no tan solo estímulos físicos; 2) también pueden causarlo las experiencias agradables y desagradables;” (DSM-IV-TR, 2002, pág. 525)

solo hecho de invocar los Derechos Humanos.¹² El autor no considera que la problemática tiene diferentes vertientes y que un problema de orden “psicológico” no se “soluciona” al crear una ley y sus artículos correspondientes, estas leyes pueden reparar o prevenir; pero la terapéutica es otra cosa. Tiene razón sobre la importancia de legislar, aunque parece insuficiente que con una serie de leyes y reglamentos se modifique el ambiente propio e inherente de la ciudad —a menos que existan castigos ejemplares— y por consiguiente los efectos sobre los usuarios.

En este caso, sería importante balancear dicho planteamiento, se debe considerar los argumentos acerca de la violación de los Derechos Humanos e identificar al estrés como parte sustancial de la producción del espacio y no como un ente que anda por ahí suspendido en el éter para implantarse en cualquier sujeto, sino como una autentica forma de rechazo espacial, situación que encuentra su antídoto a partir de una serie de prácticas de competencia. Esta investigación no intenta explicar el espacio como tal, considera que el espacio es una forma de contenedor donde se desarrolla una problemática, un ambiente y alude a los afectados como sujetos receptores de estímulos que generan estrés y plantea de forma un poco temeraria que el cambio de esta situación es factible mediante la implementación de derechos.

Esta investigación incorpora el tema del estrés como un elemento presente en los recorridos que los usuarios realizan en dichos transportes, aunque el autor hace parecer este síndrome como un impulso vago una respuesta ante un estímulo y no como parte de la producción social del mismo espacio. Por último, el autor considera que es a partir de las instancias jurídicas como se interviene el problema del estrés en el transporte público, esta propuesta descarta una serie de elementos subjetivos por considerar al estrés solo como parte de una reacción y no como parte de un sistema de preocupación como lo es la política empresarial de retardos controlada

¹² Enrique Dussel comenta que el “proyecto utópico del sistema-mundo vigente que se globaliza (económico, político, erótico, etc.) se descubre (a la luz de sus propias pretensiones de libertad, igualdad, riqueza y propiedad para todos, y de otros mitos y símbolos ... ⁸) en contradicción consigo mismo, ya que la mayoría de sus posibles participantes afectados se encuentran privados de cumplir con las necesidades que el mismo sistema ha proclamado como derechos. (Dussel, 1998, págs. 310-311)

por un reloj checador y desde donde se materializan una serie de prácticas de competencia para no ser sancionado. El caso es que Echevarría considera, al igual que la OMS, a las prácticas de competencia como parte de la salud mental:

concepto que abarca, entre otros aspectos, el bienestar subjetivo, la percepción de la propia eficacia, la autonomía, la competencia, la dependencia intergeneracional y la autorrealización de las capacidades intelectuales y emocionales. Desde una perspectiva transcultural es casi imposible llegar a una definición exhaustiva de la salud mental. Se admite, no obstante, que el concepto de salud mental es más amplio que la ausencia de trastornos mentales. (Organización Mundial de la Salud. (2001 en Echevarría 2017, pág. 9)

Bajo esta lógica se omiten reiteradamente aspectos políticos, sociales y económicos que dan lugar a la producción de estos espacios, sobre todo en el ámbito de las prácticas de competencia ya que no se les considera como un elemento que genera una dinámica espacial que parte de la eficiencia.

Otra de las perspectivas a observar que involucra a la psicología en los espacios del transporte es el trabajo de Michel Olguín Lacunza y Diana Rojas García (2017) quienes se cuestionan ¿por qué en el transporte público las personas se vuelven agresivas? En particular su estudio se enfoca en los vagones del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Ambas investigadoras en conjunto con la Dra. Dolores Mercado de la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional Autónoma de México, a través de UNAM "Global" se dan a la tarea de enumerar los posibles elementos que intervienen en la relación entre el transporte público y la agresividad¹³; plantean que es a partir de un número exorbitante de usuarios con la misma presión que tienen de llegar a tiempo a sus destinos como se generan los empujones, los pisotones, los gritos y el acoso sexual que se dan en el transporte público, todos estos elementos forman parte de lo que ellas llaman violencia de masas.

¹³ La agresividad y la violencia, en la actualidad son dos comportamientos distintos ya que la agresividad se ha ido desdoblado con el paso del tiempo, pero sobre todo se le ha dado un valor dentro de la modernidad, como una forma de eficiencia y se entiende en ciertos lugares como un "sinónimo de «espíritu emprendedor», «energía», «actividad»;" (Jean Laplanche J. B., 2004).

Dichas investigadoras recurren a una especie de modelo secuencial que integra algunos elementos para explicar lo que ellas llaman violencia de masas¹⁴, esta violencia, comentan, se encuentra relacionada a los estados emocionales de las personas que viajan en el Metro. Las autoras refieren que la emoción que prevalece en los vagones es la ansiedad la cual se deriva de la preocupación que tienen los usuarios por llegar a tiempo, además, señalan que estos grandes grupos necesitan viajar sentados por lo extenso de sus recorridos y la violencia surge de las preocupaciones que les genera no poder “salir en la estación donde bajan por la multitud (porque al estar sentados, temen que las personas que se encuentran en el paso no los dejen salir), y (como consecuencia) todo esto los lleva al estrés”¹⁵. (Michel Olguin, 2017)

Otro factor que genera la violencia de masas, de acuerdo a las autoras —y en sintonía con el proyecto liberal al que se hizo referencia en un principio— es la pérdida de identidad y la moral; es decir, sugieren que estas masas están “obligadas” a seguir determinado comportamiento, llegado el caso que alguien no se ajuste a este patrón, consideran, que los demás usuarios que integran la masa, van a imitar “la desobediencia” y esto a su vez va a repercutir en la pérdida de la personalidad, circunstancia que, además va a orillar a que los usuarios a realizar acciones violentas que al no ser sancionadas van a contribuir a la pérdida de la moral. Sobre todo, que estos acontecimientos se dan en un clima donde “México ocupa el primer lugar en América Latina en cuanto a violencia contra las mujeres”. Las autoras proponen que el Estado realice campañas que no sean punitivas y que invite a las personas a reflexionar y ser más amables para disminuir la violencia de masas, procurando que los usuarios sean más civilizados y que regresen a una

¹⁴ Las masas en los andenes del metro carecen de poder, no existe intencionalidad para dominar y controlar “algo”. Su inercia puede explicarse desde la física clásica como un mero efecto producto de la facticidad del diseño del espacio.

¹⁵ El estrés espacial que se forma por el transitar continuo por espacios “expulsivos” o como los llama Marc Augé, (2000) “no lugares”, es decir, lugares diseñados para ser incómodos, estrechos, fríos, sin mobiliario para descansar; diseños que orillan a las personas a apartarse y a experimentar una continua sensación de transgresión del espacio personal, que resulta en ansiedad que se convierte a la larga en estrategia de anticipación, de retracción social, de pérdida de control y molestias por el incremento del ruido ensordecedor, de muchedumbre; todos estos elementos pueden estar a su vez asociados en un momento dado al deterioro de la salud en particular a enfermedades de origen somático, incluso se han asociado con la agresión y los trastornos mentales.

buena conducta. Las autoras usan los términos violencia y agresividad indiscriminadamente, aunque si hay que aclarar que el acoso sexual si es una forma de violencia y habría que extraerlo del conjunto formado por los empujones, los pisotones y los gritos; de esta forma, pierde sentido su concepto de violencia de masas ya que su contenido pierde precisión.

No obstante, habría que asentar que es un acierto la inclusión que hacen de la ansiedad dentro de sus observaciones, ya que esta emoción se encuentra al igual que el estrés ligada a la preocupación, es decir, a la sensación constante de anticiparse a cualquier evento, mantener el temor de que se produzca una afectación a la persona, por ejemplo, no lograr salir del vagón en la estación deseada, porque esto puede retrasar su llegada a su destino o porque rompe con los patrones cotidianos y esto genera un desbalance en su disciplina diaria o porque existen algún rastro de agorafobia y la persona se siente asfixiar, en fin, existen diversos escenarios donde las personas practican y desarrollan sus competencias en el difícil oficio de viajar en Metro.

Por otra parte, en conferencia de prensa el Dr. Alejandro Córdoba (2016) de la Secretaría de Salud de la Ciudad de México, comentó que; “El estrés, los largos trayectos y el hacinamiento en el transporte público son factores que detonan la violencia en los capitalinos afectando su salud mental” Dicho funcionario, agregó que “los capitalinos pierden cinco años de su vida en el tráfico dentro de un medio de transporte, particular o público” Asimismo hizo hincapié que “El consejo de salud de la Ciudad de México intenta revertir mediante tratamiento psicológico o con medicamentos cuando es patológico el problema” (Domínguez P. , 2016), es decir, cuando el estrés —aclararon— detone en violencia.

El funcionario de salud hizo hincapié en los largos trayectos que deben realizar los usuarios, que implican además de largos periodos de tiempo, esto es, que permanecen por un largo periodo bajo condiciones de estreches, situación que desemboca — de acuerdo con el ponente— en violencia, condición que termina por generar una afección en la salud mental de los usuarios de transporte público.

Esta aproximación que realiza el sector salud al problema de hacinamiento durante un periodo largo en el transporte público deriva, de acuerdo con dicha dependencia en violencia, producto esta vez del estrés; este síndrome, refiere el funcionario, se compone de la combinación de viajar bajo condiciones estrechas por un largo periodo. La correlación que realizan el sector salud entre el “detonador” y la afectación de la salud mental como producto resulta coherente de acuerdo con la dependencia que emite el comunicado, es decir, actúan conforme a la lógica enfermedad–medicamento; salvo que omiten en qué momento se realizaría la intervención médica y el suministro de los medicamentos y también omiten el conjunto de síntomas que determinarían la supuesta patología.

Es evidente que el abordaje del sector salud sobre la problemática que se vive en el transporte público desvía la atención sobre otros aspectos paralelos a las prácticas de competencia que se llevan a cabo en estos transportes, Con este planteamiento pareciera que se intenta distraer a la opinión pública al considerar que un tratamiento a base de medicamentos pueden modificar o contener estos fenómenos inherentes a la ciudad o quizás, la intención sea sosegar¹⁶ a las personas que llegan a rebasar su nivel de tolerancia para no cuestionar o dañar la imagen o la funcionalidad de un sistema de transporte que se ve involucrado en las afectaciones de salud de las personas. Sin embargo, hay que considerar, que regularmente las fases posteriores a un síndrome de estrés en lugar de que la persona actúe violentamente, la persona se sume en estados de ansiedad, melancolía y temores que son emociones que conllevan al aislamiento, la hipervigilancia, incapacidades, sobresalto y agorafobias, entre otros trastornos.

En esta conferencia también estuvo presente la organización CTS “Embarq México”¹⁷ cuya actividad se centra en realizar estudios de transporte y movilidad a

¹⁶ “La medicalización de la vida se manifiesta como la intrusión de la asistencia a la salud en el presupuesto, la dependencia respecto de la atención profesional y como el hábito de consumir medicamentos; [...] la gente tiene que seguir una rutina médica especial. (que) [...] degrada la calidad del hogar, de la escuela, de la calle y la plaza del mercado. (Illich, 1975)

¹⁷ World Resources Institute México- Ross Center. (Empresa) TS Embarq México, es un programa de ciudades que catalizan soluciones de movilidad urbana, planeación, desarrollo y eficiencia urbana para mejorar la calidad de vida en las ciudades. Forma parte de una red con más de 200 expertos en Brasil China, India, Estados Unidos y Turquía. Su eslogan es “Convertimos las grandes ideas en proyectos y acciones que equilibran la interrelación entre el medio ambiente, las oportunidades

escala mundial, su representante insistió sobre la pertinencia de “fortalecer el sistema educativo con programas que consoliden el aprendizaje de la convivencia social” trabajando de forma específica en los procesos de auto–estima y el manejo de la autocrítica. Así mismo, destacó el Dr. Alejandro Córdoba (2016), que en la ciudad de México se pierde 3.3 millones de horas hombre al día producto de la congestión vehicular. Ambas aproximaciones asocian las condiciones de aglomeración y densidad que se desarrollan en el STCM con la pérdida de identidad, el estrés, la baja auto–estima. (Domínguez P. , 2016)

De acuerdo a lo expresado por la empresa trasnacional su posición con respecto a la pérdida de 3.3 millones de horas hombre obedece a que el sistema educativo del país no trabaja la convivencia social, situación que al parecer del representante de ventas del *lobby* internacional, desemboca en una práctica sui generis, es decir, una especie de parálisis o el estancamiento de mano de obra que se queda en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, como producto de la densidad y aglomeración, situación que les impide producir y afianzar su identidad, esto propicia, según el representante de Embarq México que las personas que forman esos conglomerados —comprimidos— padezcan estrés y baja autoestima —porque se funden de alguna manera en el espacio de la ciudad—.

La idea de fondo es que los usuarios además del trastorno mental adquieran la habilidad para convivir socialmente bajo circunstancias complejas, es decir, que desarrollen prácticas de competencias de convivencia. Tanto el funcionario como el cabildo, envían un mensaje entre líneas de que el sistema de movilidad no se va a modificar, incluso se puede entender que al incorporar al sector educativo en este planteamiento se sugiere la incorporación de dichas habilidades desde edad temprana. Mal presagio para los niños y niñas en la escuela o un incentivo para huir de la ciudad, porque se entiende como una advertencia de que se tiene en mente adaptar y disciplinar a las personas en un sistema escolarizado y medicamentar las crisis que resulten.

económicas y la calidad de vida”. Director Sam Adams exalcalde de Portland Oregón del Partido Demócrata. Que por cierto sus oficinas se encuentran en la Torre Mitikah.

De esta forma la tesitura de la narrativa dispensa a un sistema de transporte en el que sucede lo ya expuesto y al mismo tiempo se cabildea una marca y se deja a la imaginación quien es el que reclama la pérdida de 3.3 millones de horas hombre al día por la continua parálisis de gran parte de los sistemas de transporte; también se deja al aire quién y por qué se pierden cinco años de vida en el tráfico dentro de un medio de transporte cuando se siguen vendiendo miles de automóviles al mes que obstruyen calles y avenidas por la impericia e ignorancia de los conductores en la ciudad.

Cada vez que la ciudad presenta un problema que se contrapone al orden institucional en México se recurre a la psicología para modificar los significados de aquellos elementos que se ponen en juego, incluso se llega a plantear la disyuntiva entre adaptar o des adaptar a las personas; si no es suficiente este criterio, se sube al siguiente nivel, donde la psiquiatría aguarda pacientemente entre pabellones y medicamentos, así, hasta llegar hasta el último nivel. En el caso de los espacios donde viajan las personas ya sea en el sistema de transporte público o privado por la complejidad de factores que interactúan resulta casi imposible esbozar algún tipo de solución, casi siempre se recurre al sometimiento.

Los trabajos seleccionados integran este eje exponen diversos planteamientos acerca de una serie de elementos que dividen estos escenarios entre el trastorno real que se produce por viajar en condiciones de alta tensión y la etiqueta que busca culpabilizar al otro para ocultar alianzas entre el sector privado y el estado que perjudiquen elecciones. De todas formas, los artículos en cuestión posibilitan la lectura de un espacio donde las prácticas de competencia se manifiestan en la frontera que surge entre el sujeto y la estructura de un sistema, pero en este caso, las prácticas de competencia se visualizan como una forma de adaptación más que una oposición a un sistema de transporte que oprime ya que el sujeto se ve imposibilitado ante un aparato que lo vigila o que le dice como actuar bajo condiciones extremas.

Esto quiere decir que los espacios donde viajan las personas, así como aquellos espacios alternos a los sistemas de transporte público se encuentran dentro de un

marco de control donde participan diferentes instancias del Estado y diversas empresas para delinear su funcionamiento, es decir, liberar positivamente el espacio de obstáculos.

Aproximaciones al espacio social

Un ejemplo más de como un fenómeno complejo se reduce a un modelo secuencial¹⁸ es el que presenta Pimentel Escamilla (2018) de la Universidad Nacional Autónoma de México, quién se aproxima a explicar la Percepción de la calidad de servicio del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro por parte de la población usuaria de Ciudad Universitaria. Su planteamiento parte de una experiencia personal acerca de las dificultades que se viven en los espacios que ofrece el Metro de la ciudad para viajar y considera que esta problemática están vinculada a la falta de inversión en “infraestructura, esquemas de operación y planes de desarrollo” (2018).que actualmente funcionan, y agrega que en la medida que estos elementos se renueven o cambien mediante la asignación de presupuesto se va a “lograr un verdadero impacto de carácter positivo en la población.” (2018)., Este autor, considera que lo que sucede en los espacios que ofrece el Sistema de Transporte Colectivo Metro se encuentra determinado por la falta de presupuesto porque considera que la infraestructura es insuficiente y en su ánimo de buscar un culpable desaprueba la forma en cómo se opera el servicio, situación repercute en las condiciones en que se viaja, es decir, con la falta de presupuesto y la mala operación del servicio se incide directamente en la formación de espacio en los vagones.

Por su parte, Edward Soja (2014) relata las implicaciones que se desprenden de un caso de disociación espacial con miras a descubrir una serie de concepciones por parte de la administración pública. Esta descripción se basa en el resultado directo del caso Labor/Community Strategy Center et al. c. Los Angeles County Metropolitan Transit Authority, conocido también como la decisión Bus Riders Union

¹⁸ Estas visiones analizan la dinámica de un problema según sus causas y consecuencias adoptan una versión modificada del Modelo Secuencial Integrativo OERC que consiste en Estímulo antecedente – Organismo – Respuesta – Consecuencia, es decir, cuando se trata de personas lo desarrollan en su totalidad, pero cuando se trata de eventos se omite el Organismo.

(BRU). Este es un estudio de caso representativo de la unión de diferentes asociaciones de interés y movimientos sociales¹⁹ que logran sumar fuerzas para intervenir en una problemática urbana. Los actores principales detrás de la demanda colectiva fueron el propio Bus Riders Union (Sindicato de pasajeros)²⁰ y los demandantes principales del caso, el Labor Community Strategy Center (Centro de estrategia laboral comunitario), quien impulsaron el proceso y encabezaron la creación de una coalición amplia. (Soja, 2014)

Este caso tuvo como propósito hacer una intervención en lo social a través de una demanda colectiva para realizar una serie de cambios a los planes de la C. Autoridad de Tránsito Metropolitano del Condado de los Ángeles, dependiente de la Autoridad del Transporte Metropolitano de los Ángeles (MTA), que se enfocaban en un ambicioso, pero costoso programa de construcción de un sistema ferroviario que beneficiaría a un sector del Condado, de forma particular. Dicho proyecto, argumentaron los demandantes, tenía como telón de fondo:

un proceso discriminatorio social y espacial [...] una geografía de transporte metropolitano injusta, que favorecía a los ricos, a la población con más de un coche en los anillos suburbanos, por encima de la aglomeración masiva de inmigrantes y de los usuarios dependientes del transporte público, trabajadores pobres, en el área interior de la ciudad. (Soja, 2014, pág. 23)

Asimismo, Edward Soja (2014) hace referencia a que dichas organizaciones comentaron, que los usuarios que dependían del transporte público, lo utilizaban

¹⁹ La Alianza de Los Ángeles para una nueva economía (LAANE), la Comisión del transporte del condado de Los Ángeles y el Distrito de transporte rápido; Defensores de los trabajadores inmigrantes coreanos, el Consejo de liderazgo cristiano del sur del condado del Gran Los Ángeles; la Organización Nacional de Derechos Civiles que apoyó a Rosa Parks en sus esfuerzos para acabar con la segregación racial en los autobuses y otros servicios públicos; Miles de demandantes individuales que representaban a la “clase” formada por los usuarios dependientes del autobús. Los fiscales, de la Oficina regional occidental del Fondo de defensa jurídica y educativa; la Fundación de la unión estadounidense de libertades civiles del sur de California, el Fondo de defensa del medio ambiente. [...] un despacho de abogados democráticos. (Soja, 2014, pág. 24)

²⁰ La Bus Riders Union no es un sindicato tradicional, es decir, su origen, no se desprende de una organización tal y como lo refiere, la organización del movimiento obrero, cuyo propósito se encamina a la apropiación de los medios de producción de la economía; sino que se definen como una organización masiva, multirracial y antirracista de usuarios que dependen del transporte público, que se orienta a realizar acciones “para mejorar el sistema de transporte público y las vidas de los más de 400.000 trabajadores pobres de Los Ángeles” predominantemente minorías y mujeres.” (Soja, 2014, pág. 21)

para cubrir sus necesidades básicas de traslado ya que la mayoría eran trabajadores humildes que requerían de más de un ingreso laboral “por lo que requerían viajar a diferentes lugares (que se encontraban) esparcidos por la ciudad.” (pág. 23). Al ser un problema relacionado con el transporte, la demanda colectiva resultaba atractiva, ya que, de resolverse en favor de los afectados, abonaría al mismo tiempo en el fortalecimiento de “la justicia ambiental, [...] la lucha contra la injusticia racial y la discriminación basada en el lugar de residencia” (pág. 20). Por su parte, la Autoridad del Transporte Metropolitano de los Ángeles comentó que las necesidades de transporte de esta población estaban cubiertas.

Gran parte de la justificación que realizó la MTA, señaló Edward Soja (2014), se basó en “importantes matices raciales, clasistas y geográficos que subyacen en toda forma de planificación urbana.” (pág. 26),. Además de estas abstracciones, su defensa coincidía claramente con una forma sistemática de subordinación “a las necesidades y expectativas de los que vivían por encima del umbral de la pobreza” (pág. 22). De igual forma su concepto de igualdad estaba conformado por una generalización que consideraba el espacio como un bien general, por el hecho de que, en todos los distritos, se contaba con un colectivo que servía a las necesidades de los pobres, es decir, se ignoraba que la geografía era marcadamente plana y desigual, porque encubría intereses políticos y comerciales como los núcleos y límites territoriales y los regionales, así como lugares importantes a los que se tenía acceso solo como empleado, como el aeropuerto, puertos marítimos o determinadas playas.

De acuerdo al dictamen Edward Soja (2014) comentó que se llegó a la conclusión sobre la existencia de dos sistemas espaciales separados disociados y diferenciados por la Metropolitan Transit Authority (MTA) que proporcionaban un servicio público vital como es el caso del transporte público colectivo, ejemplo de ello, era “el sistema de metro ligero Metrolink, que servía al extenso Valle de San Fernando o la Línea Azul (que conduce) a Pasadena, [...] (que transportaba) principalmente pasajeros blancos” (pág. 27). Además, dicho transporte, comenta Soja, era subvencionado con veintiún dólares, en tanto que los autobuses que transportaban a las minorías y gente pobre, solo recibían un dólar de subvención a

pesar de que los recorridos se realizaban eran bajo condiciones de aglomeración, con opciones limitadas de traslados, situación que contribuía a una discriminación activa no solo por la escasez en las opciones de transporte público que facilitaría en un momento dado poder trasladarse con facilidad sino además viajar con comodidad a precios accesibles.²¹

Este ejemplo permite ver como desde la administración pública se puede abstraer toda una región para beneficiar a un grupo social sobre otro.²² Es a partir de la instalación de un sistema de transporte público diferenciado entre un barrio de trabajadores y una zona cuyo ingreso se encuentra por arriba del umbral de pobreza. Esta acción tiene como finalidad encubrir la segregación de una población en clara desventaja económica mediante la desviación de recursos presupuestales bajo la pantalla de un proyecto de transporte que beneficiaría supuestamente a ambos grupos. al final del proceso jurídico el juzgado da la razón al Sindicato de Pasajeros y al Centro de Estrategia Laboral Comunitario sobre el condado. Por las características de la resolución no se pudo replicar la experiencia en otros estados de ese país. En este caso resaltan las características de la determinación del juzgado sobre el ordenamiento del espacio al interior de los autobuses, dicha resolución indica como máximo ocho personas paradas por autobús y bajar el costo del viaje.

²¹ La Corte “consideró que un segmento de la población estaba siendo discriminado por la existencia de dos sistemas separados y desiguales que proporcionaban un servicio público vital, en este caso el transporte público colectivo.” A partir de esta desigualdad, se planteó la necesidad de redistribuir de forma masiva y un mayor cambio en las políticas públicas para reconducir décadas de discriminación sistemática, geográfica y racial”, es decir, recompensar el tiempo en que se incurrió en; “discriminación contra los pobres que dependían del transporte urbano y que no podían permitirse conducir un coche, estableciendo como prioridad presupuestaria mejorar la calidad del servicio de autobuses y garantizar un acceso equitativo a todas las formas de transporte público colectivo.”. (Soja, 2014, pág. 19)

²² Para Said, el poder colonizador y las geografías de las imágenes del orientalismo eurocéntrico, la construcción cultural del “otro” colonial como seres subordinados e inferiores, se expresa poética y políticamente en espacios definidos y regulados. Estos espacios colonizados de control social incluyen las clases, los juzgados, la cárcel, la estación de tren, el mercado, el hospital, el bulevar, el lugar de culto, incluso el hogar, prácticamente todos los lugares utilizados en la vida diaria. Los espacios de control social también se extienden a mayor escala en organizaciones geopolíticas, en el diseño de límites administrativos y en las políticas que surgen de la localización de edificios públicos y la asignación de las tierras. Las geografías resultantes reales e imaginarias, los espacios organizados de ocupación colonial materiales, simbólicos y ordenados de manera jerárquica junto con los procesos que los producen, contextualizan áreas cercadas, exclusión, dominación y control disciplinario. (Soja, 2014, pág. 71)

Por su parte, Dary Ríos y Jesús Rojas (2014) de la Universidad Autónoma de Barcelona muestran desde un enfoque holístico los espacios comúnmente llamados de paso, estos investigadores abordan con destreza las prácticas sociales que se llevan a cabo en el espacio público, y que nombran como los usos que sobrepasan las normas sociales y el diseño del espacio. Con sorprendente soltura estos investigadores realizan un recorrido teórico donde desfilan diferentes autores que van enlazando suavemente sus reflexiones alrededor de ese objeto llamado espacio. Su propósito es demostrar como las prácticas sociales son una forma de apropiación de determinado lugar, en este caso el lugar es una plaza considerada como un espacio público, que está integrado, por una triple composición la *urbs*, la *civitas* y la *polis*, elementos destacados en los trabajos de Manuel Delgado²³.

Dary y Rojas (2014) proponen que el punto de partida es la renovación de la ciudad y la confluencia de las contradicciones en el espacio basadas en los trabajos de Henri Lefebvre. Refieren que “la contradicción [...] emerge porque cierto tipo de prácticas, que están prohibidas y reguladas” (pág. 34) que permanecen en el espacio y dan a este un margen de armonía de la que se nutren los flujos de la ciudad que dan a su vez paso a la construcción del espacio urbano, por esta razón Jordi Borja considera que “el principio definitorio del espacio público urbano (de acuerdo con Mikel Aramburu, 2008) no es tanto de naturaleza jurídica (la propiedad pública), como sociológica (su uso y sobre todo sus condiciones de acceso).” (pág. 34)

De esta forma, señalan Dary y Rojas (2014) que la esencia del espacio se constituye a partir de la contradicción social. No obstante, en el ámbito de la geografía, este principio permite de acuerdo con John Agnew “controlar y crear diferencias entre poblaciones” ya a su vez demarcar territorios, definir fronteras y establecer pertenencias. (pág. 34). Asimismo, estos investigadores refieren que tanto Lefebvre como Michel Foucault, consideran que el concepto del espacio que utilizan las

²³ La *urbs* es la configuración física de la ciudad, calles plazas, puentes, edificios, etc.; *civitas* es el espacio de los ciudadanos que construyen social y culturalmente la ciudad a partir de sus intersubjetividades y ciudadanía y la *polis* es la estructura típica de una comunidad. (Delgado, 1999 en Dary & Rojas, 2014, pág. 34)

matemáticas y la física se encuentra desvinculado del mundo social. Además, comentan que un obstáculo que habría que librar, es la concepción general que se tiene del espacio basado en los postulados de la física (clásica), en este sentido Pep Vivas (2004 citado en Ríos & Rojas (2014) aclara, que desde esta visión se considera al espacio “como un contenedor, o aquello que ocupan los objetos, o la distancia entre dos cuerpos o la extensión de algo” (pág. 34). Esta postura, afirman los autores no permite apreciar el espacio social en su justa dimensión, porque omite “la complejidad de la vida a través de dimensiones espaciales, sociales e históricas;” (pág. 34) por lo que consideran prudente introducir dentro de su marco conceptual;

la idea de espacio concebido, percibido y vivido (Henri Lefebvre, 1974/1991); la interacción del proceso social y la forma espacial con una conceptualización de la justicia social (David Harvey, 1973/1998); el Primer, el Segundo y el Tercer espacio (Edward Soja, 1996, 2000/2008); la mención a la importancia del espacio como constructor de realidad (Michel Foucault, 1966/1974); y en la psicología social, el intento de conjugar el lenguaje, las imágenes y el espacio (Michel Foucault, 1976/1998; Pablo Fernández, 1994). (Dary & Rojas, 2014, pág. 34)

De esta forma el espacio, sostienen Dary y Rojas (2014) tiene una variedad mucho más extensa y sensible de interpretar sin descuidar “las interconexiones que dan cuenta de la inseparabilidad e interdependencia de las dimensiones espaciales, sociales e históricas”. (pág. 34) Esto permite, ampliar la flexibilidad conceptual del espacio y por ende la del espacio público, así, aclaran estos investigadores que

puede entenderse: la urbs, constituida por los espacios colectivos, la construcción urbanizada, las formas urbanas territorializadas; la civitas, identificable con el espacio público y con la construcción social de la urbanidad, toda ella hecha de procesos de sociabilidad y, por último, la polis, o espacio político (Manuel Delgado, 1999 en Dary & Rojas, 2014, pág. 34).

Esta flexibilidad permite modificar o ajustar la perspectiva desde donde se aborda el espacio, de esta manera se puede trabajar desde la seguridad, el control social,

la administración, la migración y lo demográfico; los cambios arquitectónicos, la movilidad, las nuevas tecnologías. En este contexto, el objeto al que se aboca esta investigación es el espacio público, por lo que se encamina a describir los lugares que se producen a partir de las prácticas espaciales cotidianas. Este lugar al que se refieren parte de los trabajos realizados por el geógrafo John Agnew²⁴ quien considera que el lugar se compone de la localidad, la ubicación y el sentido de lugar.

La localidad se refiere a los marcos formales e informales dentro de los cuales están constituidas las interacciones sociales cotidianas. La ubicación es el espacio geográfico concreto que incluye la localidad que está afectada por procesos económicos y políticos que operan a escalas regionales, nacionales y globales. El tercer elemento en el concepto de lugar, es el sentido de lugar, que expresa la orientación subjetiva derivada de vivir en un lugar particular, hacia el cual individuos y comunidades desarrollan profundos sentimientos de apego a través de sus experiencias y memorias. (Dary & Rojas, 2014, pág. 35)

Así mismo, incorporan el lugar antropológico descrito por Marc Augé en 1993 que comprende el “lugar de identidad, relacional e histórico [...] (y) aunque el espacio público es espacio de tránsito, posee estas características.” (pág. 35). Los autores concluyen, por un lado, que “es a través de la formación de lugar que el espacio, cómo espacio público, pasa a ser apropiado por las personas, quienes lo llenan con significados a través de sus vivencias, memorias, de sus prácticas sociales y urbanas.” (pág. 36) Es decir, el lugar “involucra el dónde se está, el cómo se está y con quiénes se interactúa”. (Dary & Rojas, 2014, pág. 36)

Por otro lado, se entiende por prácticas sociales “al hacer de las personas y su relación con otras personas y con el espacio.” (pág. 36) donde se involucra evidencia, de acuerdo con Michel De Certeau “en el uso que entendemos como el fenómeno social mediante el cual un sistema de comunicación se manifiesta (hablar, caminar) y remite a una norma”. (pág. 36) Además, comentan que en este proceso se incluyen acciones, gestos y movimientos donde:

²⁴ Profesor Titular de Doctorado en la Universidad de California, Los Ángeles

La creación de geografías comienza con el cuerpo, con la construcción y performance del ser, del sujeto humano como una entidad particularmente espacial, implicada en una relación compleja con su entorno. Por un lado, nuestras acciones y pensamientos modelan los espacios que nos rodean, pero al mismo tiempo los espacios y lugares producidos colectiva o socialmente en los cuales vivimos moldean nuestras acciones y pensamientos de un modo que sólo hasta ahora estamos empezando a comprender. (Edward Soja, 2000/2008, p. 34 en Dary & Rojas, 2014, pág. 36)

La propuesta que realiza Luz Dary Ríos y Jesús Rojas Arredondo permite a través de una visión espacial hacer un acercamiento a los estudios de la ciudad, a partir de sus contradicciones, las cuales se forman en las prácticas espaciales cotidianas, donde surgen, desde luego, las prácticas de competencia como un elemento asociado a los sistemas regulatorios, incluso a la misma cuadratura física de lo urbano que se manifiestan en forma de aglomeración y hacinamiento

También invita a reflexionar sobre las urdimbres, los hallazgos en lo cotidiano y los intereses que orbitan alrededor de los investigadores son elementos a considerar en las diferentes narrativas para separar aquello que emerge como un dato que aporta a la investigación de aquello que el investigador quiere ver.

Es así como en estos trabajos se ha podido localizar algunas relaciones directas o indirectas con el tema en cuestión y se puede constatar en estos acercamientos a las diferentes investigaciones la presencia discreta de las prácticas de competencia, en estos diversos escenarios, aunque difícilmente se le llega a nombrar.

Este eje inicia con el planteamiento que cuestiona la inversión en infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo Metro ya que considera que se encuentra en mal estado y que tiene un efecto directo sobre la insuficiencia del espacio en los vagones del Metro y la mala calidad del servicio. Esta observación dirige su atención al sistema presupuestario, su planteamiento no deja de ser solo una forma descriptiva de la relación entre el hacinamiento y los recursos económicos. Al comparar esta investigación con el estudio del caso de Labor/Community Strategy Center et al. c. Los Angeles County Metropolitan Transit Authority se puede observar que existe un

método que permite ir más allá de la descripción; este método tiene que ver con el acceso a documentación reservada al gobierno. Esta sería otra forma de hacer una lectura del espacio desde un ámbito documental que permita hacer un análisis del contexto político, social y económico que conducen a la toma de decisiones que determinan la calidad de los espacios donde se viaja en el transporte público, para descubrir lo que encierra esta geopolítica del espacio que etiqueta los lugares y la forma como se debe viajar de acuerdo con su ubicación en la Ciudad de México.

Por otra parte, Dary Ríos y Jesús Rojas Arredondo comparten en su estudio una suerte de teóricos que estudian el espacio; dicha pluralidad de investigadores permite adentrarse a una serie de categorías de orden socio-espacial que fortalecen la realización de una lectura del espacio con especificaciones más precisas, claro está, que esta información teórica concentra una larga lista de documentos que deben ser revisados y contextualizar su información en tiempo y espacio.

De acuerdo con los trabajos antes expuestos, los diferentes métodos de abordaje que utilizan los investigadores consultados permiten señalar que la principal problemática que identifican en el transporte público es la aglomeración y el hacinamiento de personas en espacios por demás insuficientes y que generan una serie de problemáticas que rompen con un orden ideal; además se puede advertir que los métodos de abordaje en su mayoría se centran en una concepción teórica del espacio como contenedor. Es a partir de esta relación como se pueden vislumbrar diferentes prácticas de competencia,²⁵ es en este vértice que se forma entre el transporte público y la idea del espacio, donde se pretende hacer un corte entre ambas categorías que permita identificar la presencia de la competencia.

Se parte de que la aglomeración y el hacinamiento son elementos inherentes a toda ciudad y que es en el transporte público donde se pueden apreciar de manera más clara sus características y los efectos que estos fenómenos tienen en los espacios que se producen en estos transportes y se puede observar las diferentes prácticas de competencia a las que recurren los usuarios para hacer sus traslados bajo

²⁵ Para Omar Barriga el objeto de estudio es una forma de “recorte de la realidad”, aislar el tema a investigar. (Barriga & Enríquez, 2003)

dichas condiciones. Los usuarios procuran hacer sus desplazamientos sin interrupciones, con ímpetu de perfección, pueden imaginar un espacio diáfano, libre. Sin embargo, el espacio —como lo señalan los trabajos antes citados—adopta diferentes formas, se le concibe tanto en su forma física como subjetiva, circunstancia que permite con mucha mayor claridad hacer una lectura sobre cómo se produce el espacio ya sea en un sentido u otro o en ambos. Es por eso que la intervención que se hace del espacio depende enteramente de la concepción que se tiene de él.

Por lo tanto, se consideran a las prácticas de competencia como un componente espacial. Esto es, las prácticas de competencia se encuentran tan enraizadas en la cotidianidad de los sujetos que resulta casi imperceptible su presencia, se han naturalizado de tal manera que se puede competir por un asiento o ingresar primero al autobús o al vagón del metro sin que medie algún tipo de restricción, “¿qué otra cosa podía justificar un medio sino un fin?” comenta Juan Manuel Forte acerca de la ética de resultados. (Forte Monge, 2011, pág. 270). De esta manera, se pueden identificar diferentes tipos de prácticas de competencia, aquellas que se materializa espacialmente a través del comportamiento en forma de contienda o disputa; también se dice que hay competencia cuando se adquiere cierta pericia, aptitud, habilidad, perfeccionamiento, destreza o conocimiento para participar, desempeñar, funcionar y/o actuar en determinado campo. También la competencia es una forma de llamar a lo idóneo, es decir, a la facultad, el perfil o las condiciones, ya sea por la constitución, la procedencia o la naturaleza de un sujeto o el grupo. Otra característica de la competencia es la incumbencia, una especie de deber, obligación o responsabilidad

En los trabajos de Masanori Murata Okita sobre la movilidad de la ciudad, refiere al espacio como un objeto material donde se pueden mover cosas para conformarlo y diseñarlo, pero estos movimientos también transforman el horizonte simbólico de las personas, se forma un espacio híbrido, por ejemplo, al trazar una frontera se divide simbólicamente el espacio —las personas saben que el espacio tiene otras reglas y que su situación de pertenencia se modifica— como se hace entre las zonas periféricas y la ciudad. En el caso de los trabajos de Montejano y Caudillo, la

producción de espacios densos a través del hacinamiento de viviendas y de personas —como en el caso de los vagones del metro—, en un fragmento determinado. Esta condición del espacio claramente material tiene repercusiones profundas en los sujetos, por ejemplo, si se alarga o se contrae se propician estados de ánimo subjetivos, incluso llegan a mencionar, en este juego de la densidad, que se puede afectar o mejorar la salud del organismo y propiciar alivio o deterioro de ciertos trastornos mentales. Visto de esta manera, el mismo cuerpo al ser observado desde su topología es un espacio subjetivo que modifica sus competencias conforme a los cambios de la ciudad.

Asimismo, el representante²⁶ de Secretaría de Salud de esta ciudad consideró viable ordenar los espacios del Metro a través de la medicación; también avaló la necesidad de educar a la niñez en el aprendizaje de convivencia social para crear —en un futuro— espacios positivos libres de problemas, formar sujetos que no alteren el orden. Además, sugieren que al hacer positivos los espacios al eliminar los estancamientos en los recorridos de los trabajadores en el transporte público se puede contribuir al ahorro empresarial de 3.3 millones de horas hombre. Este alisamiento va a repercutir espacialmente tanto en lo material como en lo simbólico, es decir, se introduce un conjunto de ideas para concebir al espacio de la ciudad como algo que se puede manipular, que se pueden mover libremente las cosas contenidas en él. Para hacerlo práctico y transparente y al mismo tiempo impulsar los medios para que los sujetos se apoderen de la idea de que el espacio sea eficiente y funcional para sus intereses, que sea un espacio maleable, mas, para esto, el espacio debe ser estático.

La lectura de estos espacios que proponen dichos investigadores permite concluir que las prácticas de competencia se encuentran en ese rincón que se produce en la relación entre los sujetos y la ciudad. la ciudad por sí misma conforma a quienes viven o transitan por ella, va a producir a sus propios hacedores. No es que la ciudad como objeto tenga vida y voluntad, sino que son los diferentes sistemas que

²⁶ No corresponde al periodo actual

se asientan en ella y los individuos que los componen y operan, quienes hace las representaciones sobre lo que se tiene que tener y hacer para ser parte de ella.

Reunir las prácticas de competencias necesarias para sobrevivir en la ciudad, es decir, aprender a trasladarse desde zonas periféricas alejadas del lugar de trabajo, muchas veces sin desayunar, en medio de una multitud con sistemas de transporte saturados en calles y avenidas con poca movilidad y sin embargo llegar a tiempo y/o desarrollar habilidades que permitan tolerar la irrupción de los otros en el espacio personal, controlar la ansiedad que se genera por estar siempre al límite de tiempo; recuperar continuamente habilidades sociales porque la mayor parte del tiempo la gente se encuentra sola y aislada en un mundo sórdido y ajeno, tolerar hasta lo indecible, como es el ruido y el escándalo para mantenerse en control, atravesar por multitudes para llegar a su destino, entre otras habilidades que se deben reunir para vivir en la ciudad en medio del gran capital.

Estas prácticas de competencia están relacionadas con los elementos que se introducen en el espacio para manipularlo, esto es, para que los espacios adquieran determinado movimiento, a) se pueden sembrar una serie de obstáculos materiales o simbólicos que permiten que el movimiento sea continuo, (introducir obstáculos que eliminen obstáculos) o b) que se eliminen obstáculos para que fluya el movimiento y este sea continuo (se eliminan tajantemente todos los obstáculos) las prácticas de competencia que desarrollan los sujetos tiene que ver con sortear a favor o en contra estas contradicciones del espacio. En el caso de a) tiene que ver con los códigos comunitarios y reglas de convivencia y en el caso de b) es social, y tiene que ver con las reglas del mercado.

Por último, el presente estudio no se centra en la búsqueda de soluciones o proporcionar un catálogo de recetas o fórmulas para transformar las prácticas de competencia en el transporte público, sino que se propone ahondar en otra dirección que aporte otros conocimientos a los temas expuestos. Para esto, se tiene contemplado trabajar desde el espacio, la idea es poder hacer una lectura desde un espacio integral que arroje información sobre sobre el tema en cuestión en sus diferentes dimensiones.

Capítulo II

Marco teórico: mecanismos de funcionamiento y la producción del espacio

Según el diccionario latino, la acepción de la palabra leer es *lego, legi, lectum*, se relaciona con acciones tales como, coger, recoger, juntar, seguir las huellas, elegir y señalar (Echauri, 1983). De este modo, construir la relación entre el leer y el espacio de la ciudad plantean la dificultad sobre si el espacio puede ser un documento que proyecte realidades, si la vista puede capacitarse y adiestrarse para leer imágenes y recoger de éstas ciertos elementos que permitan elegir y señalar caminos, seguir huellas y conjuntar detalles para reunir evidencias.

Un fragmento de esta dificultad parte de la fidelidad con que el lector pueda interpretar y dar sentido a lo visible y a lo observable, el otro fragmento estriba en solucionar la distancia entre el lector y el texto o, mejor dicho, el contexto que en este caso sería la ciudad “con” y sus espacios “textos”. Esta dualidad entre el sujeto y el objeto puede dar algunos indicios acerca de estas relaciones, el sujeto que va más allá de mirar, de encontrarse aparte y alejado del objeto y el objeto a conocer que no es una entidad distante, sino que forma al sujeto, lo hace suyo, el sujeto se encuentra inmerso en él.

Por lo tanto, se requiere un andamio teórico que permita estabilizar esta relación sin corromper el orden científico, es decir, una base que permita reflexionar y analizar al objeto sin detener o frenar su movimiento como lo señalan los principios de la dialéctica. Para esto, es necesario centrar la lectura del espacio a través de una teoría que permita librar en la medida de lo posible los obstáculos antes referidos. Una teoría que permita establecer una estructura metodológica que posibilite coger, recoger, juntar, seguir las huellas, elegir y señalar las prácticas de competencia en el transporte público. Es así como Henry Lefebvre nos invita a mirar el espacio de la ciudad desde su Teoría Unitaria, esta teoría se basa en una dialéctica espacial, las prácticas espaciales, el espacio de representación y las representaciones del espacio elementos interdependientes que interactúan para producir el espacio de la ciudad.

Las prácticas de competencia

Las prácticas de competencia producen el espacio a través de la disputa, es como una contienda que se organiza para conseguir algo, cualquier cosa; también puede ser una pericia que se adquirió o una forma de perfeccionar un conocimiento; una facultad para llevar a cabo algo; también puede ser una responsabilidad. Este conjunto de prácticas se encuentra presente en el ámbito cotidiano de la ciudad, forman parte de los lugares comunes, de los paisajes urbanos donde se fusionan intereses y culturas de los diferentes grupos y sociedades que habitan la ciudad.

Lejos de ser las prácticas de competencia solamente un elemento causal o un ente autónomo que flota en el aire, sus antecedentes van más allá de lo inmediato, surgen siglos atrás y responden en la actualidad a un contexto global que se constituye como un:

[...] “nuevo” orden —el capitalismo globalizado— (el cual) se legitima tautológicamente gracias al implacable poder que lo sostiene. No puede prometer y ya no promete un lugar para todos, sino que exalta la ideología de la competencia a muerte y la eficiencia abstracta: [...]. Pero al afirmarse sobre un poder total e indiscutido, prescinde de toda referencia a los seres humanos concretos como fuente de legitimidad, afirmando su legitimidad por la legalidad y por la fuerza. Se autoconcibe creado, organizado y posibilitado por el imperio de la ley y las armas en una sociedad en guerra competitiva permanente por la sobrevivencia de capitales, Estados, naciones, pueblos, seres humanos y el medio ambiente. (Hinkelammert & Mora Jiménez, 2005, pág. 18)

La exaltación de las prácticas de competencia tiene lugar en las postrimerías de la Edad Media, este entusiasmo, comentan Hinkelammert y Mora se desarrolló bajo dos sistemas que las moldeando, el de la modernidad y el del capitalismo hasta que esta pudo permear gran parte de las comunidades a nivel global y contribuir a la transformación en sociedades modernas cuyos individuos se ha formado bajo la consigna de la autoafirmación.

Para Hinkelammert y Mora Jiménez (2005), este tipo de individuo, se encuentra inmerso en un circuito medio-fin, donde todo puede ser instrumentalizado, incluso el espacio. Para ello requiere cosificar su entorno y en particular a los otros para establecer una mecánica donde prevalecen las relaciones objetales, esto es, en todo momento las inclinaciones y actitudes de estos sujetos se encuentran encaminadas a la formación de espacios competitivos y como resultado de esto, los espacios tienden a ser muy reactivos por la suma simultánea de contradicciones espaciales que se suscitan en los diferentes lugares, ya que difícilmente los espacios de la modernidad no presentan resistencias. Estos son los espacios producto de las prácticas de competencia.

Pero esta relación cosificante no deja de ser un reflejo, una representación del urbanita al que Simmel (1988); se refiere como “un tipo de personalidad moderno, capitalista, indiferente y reservado; un tipo de personalidad caracterizado por la intensificación de los estímulos nerviosos.” Lo cierto es que para los sujetos comunes el sentido de “La puntualidad, la exactitud y el cálculo (que) se imponen sobre la vida por la dilatada complejidad de la existencia metropolitana y no únicamente por su conexión íntima con la economía monetaria y el carácter intelectualizante.” (Simmel, 1988, págs. 47-49).

Pero esta representación del espacio que describe Simmel tiene un antecedente en el funcionamiento, el cual impera en el mercado y que busca la perfección a través de las prácticas de competencia, a este respecto Hinkelammert y Mora Jiménez (2005) comentan que esta postura;

adolesce de una falla fundamental: la única forma de que pudiera existir un “mercado perfecto”, sin efectos externos sobre terceros (externalidades), sería imaginando un mercado “puro”, esto es, un mercado sin seres humanos y sin medio ambiente, ignorando absurdamente que el sistema de mercado está inserto en el sistema de división social del trabajo y en la naturaleza. (Hinkelammert & Mora Jiménez, 2005, pág. 101).

Si se asume que una externalidad es una situación en la que los costos o beneficios de producir o consumir un bien o servicio no se refleja en su precio de mercado.

Hinkelammert y Mora Jiménez (2005) se refieren básicamente a “los efectos indirectos (intencionales o no-intencionales) de la acción sobre la vida humana y sobre la naturaleza”, esta idea parte eliminar cualquier elemento que resista a la ganancia, es decir, producir sin mayor oposición —en este caso es el sobre esfuerzo el que suma sin que tenga un costo para la empresa—, que la vida humana y la naturaleza sean transparentes, invisibles para el capital y para ello se formulan teorías como la teoría de la acción racional elaborada por Adam Smith donde se adjudica “a la competitividad este carácter de valor supremo.” Teoría elaborada en el siglo XVIII. Según esta teoría, las prácticas de competencia producen de una manera no-intencional, la armonía social y el interés general. Smith se refiere [...] (a) la «mano invisible»” (págs. 33,144).

Es por eso que la intención central que subyace a las prácticas de competencia es sumar un plusvalor adicional a la ganancia, es por eso que quien compite se ve en la necesidad de cosificar el espacio —en sus recorridos— sin percatarse que ese sobre esfuerzo será capitalizado por la empresa para ello se les da a las prácticas de competencia ese valor supremo, mismo que al ser asociado a la lucha²⁷ se trasmite como si fuera un beneficio propio.

El valor supremo al que se refiere el señor Smith es la eliminación de cualquier resistencia, permitir el movimiento del capital (a través del espacio) sin discutir, sin razonar, sin cuestionamientos, sin asperezas, es una negación dialéctica.²⁸ Como se mencionó anteriormente, la relación cosificante que proviene de la teoría de la acción racional está sustentada en la racionalidad “medio-fin”, y utilizar al otro como

²⁷ Para Weber esta lucha está motivada desde un “arreglo a fines (propósitos) o con arreglo a valores, la acción social, tiene cuatro fases: 1) racional con arreglo a fines: determinada por expectativas en el comportamiento tanto de objetos del mundo exterior como de otros hombres, y utilizando esas expectativas como “condiciones” o “medios” para el logro de *fines* propios racionalmente sopesados y perseguidos. 2) racional con arreglo a valores: determinada por la creencia consciente en el valor -ético, estético, religioso o de cualquiera otra forma como se le interprete- propio y absoluto de una determinada conducta, sin relación alguna con el resultado, o sea puramente en méritos de ese valor. 3) afectiva: especialmente emotiva, determinada por afectos y estados sentimentales actuales 4) tradicional: determinada por una costumbre arraigada. (Weber, pág. XX)

²⁸ El mercado limita cualquier resistencia al movimiento de materias primas, mercancías y capital sea este de corte tradicional o financiero incluso se hace presente en la vida cotidiana bajo un conjunto de ideas que refuerzan en los sujetos la competencia, dentro de este conjunto de ideas se encuentran los comerciales los cuales están presentes en todos los espacios, estos comerciales pueden interrumpir en cualquier momento cualquier actividad.

mediación no como un fin. La intención, comentan Hinkelammert y Mora Jiménez, es construir “categorías de pensamiento que hacen invisible la problemática [...]. La acción orientada por la eficiencia de la relación medio-fin y [...] (las prácticas de) competencia como medio por el cual esta eficiencia es maximizada, aparecen allí como categorías últimas del pensamiento” (Hinkelammert & Mora Jiménez, 2005, pág. 149).

Es en este punto donde al anular cualquier discusión o razonamiento como lo señala el principio dialéctico, se da sustento al vasallaje porque se intenta aniquilar al sujeto, lo borran del espacio y lo envuelven en una espiral de la que no se percata. Al respecto Byung-Chul Han comenta que “la coacción de la transparencia nivela al hombre mismo hasta convertirlo en un elemento funcional del sistema. Ahí está la violencia de la transparencia.” (Chul Han, 2016, pág. 14). Sin embargo, esta dinámica se legitima hasta el punto de convertirse en un imperativo categórico.²⁹ Para Kant “son normas cuyo cumplimiento nunca debe faltar, sin consideraciones de la situación en la cual se aplican”. (Hinkelammert F. , 2018, pág. 40) Es decir, si el imperativo es competir, nadie lo puede impedir porque también es un valor.

Es así como las prácticas de competencia —en los espacios en los que se centra esta investigación— no está separada de la ideología que marca el mercado capitalista y que se refleja en la empresa, el comercio y en el ámbito laboral. Por consiguiente, cuando el trabajador viaja hacia “su” centro laboral, está trabajando, incluso cuando regresa o se encuentra en su hogar, está trabajando, está alienado y no tiene remuneración alguna por ese esfuerzo extra. Lo que Gianfranco Bettin (1982) recupera de los trabajos de Federico Engels sobre la práctica de la vida cotidiana de la clase obrera enajenada, “no sólo en el lugar de trabajo (se trabaja) sino también en la familia, en el domicilio y en la calle” se continua esta relación con

²⁹ “La forma conocida del imperativo categórico de Kant es «Obra sólo de forma que puedas desear que la máxima de tu acción se convierta en una ley universal» [...] Sin embargo —comenta Hinkelammert—, Marx descubre la injusticia de esta ley universal, en tanto es tratada como ley de cumplimiento. [...]. Las leyes universales que Kant puede derivar, casi todas son leyes que conforman lo que Max Weber llama *la ética del mercado*, en cuyo marco se lleva a cabo una lucha donde los perdedores en gran parte mueren efectivamente. [...]. Marx descubre eso en relación con casi todo lo que denuncia como explotación. Aunque se explote hasta la muerte, casi nunca la explotación del otro viola una ley. (Hinkelammert F. , 2018, págs. 40-41)

la empresa. Todo el sentido³⁰ de vida se reduce o se enfoca en la producción. “A este propósito recordamos que también el joven Marx se ocupó de la alienación obrera en la ciudad industrial, triunfo de la propiedad privada”. (Bettin, 1982, págs. 38-39) O como lo cita Juan José Bautista, “el trabajo objetivado” término rescatado por Dussel de la literatura marxista, que quiere decir, el “trabajo objetivado rebasa los límites físicos y se manifiesta de forma abstracta como “trabajo vivo” en los recorridos. (Bautista Segales, 2014, pág. 32).

Asimismo, los trabajadores requieren para llegar a los centros de trabajo, realizar diariamente largos desplazamientos en transportes públicos, que suelen ser caros y de mala calidad. Estas circunstancias se orden geopolítico al mismo tiempo sirven para organizar y tamizar grandes conglomerados de trabajadores.

Para Althusser (1987) “una formación social que no reproduzca las condiciones de producción al mismo tiempo que produce no sobrevivirá [...] Por lo tanto, la condición final de la producción es la reproducción de las condiciones de producción”. Una parte fundamental de la reproducción de las condiciones antes citadas, comenta este mismo teórico, es la reproducción de la fuerza de trabajo

opera en lo esencial, fuera de la empresa. ¿Cómo se asegura la producción de la fuerza de trabajo? Dándole a la fuerza de trabajo el medio material para que se reproduzca: el salario. [...], ya que el salario representa solamente la parte del valor producido por el gasto de la fuerza de trabajo, indispensable para su reproducción; aclaremos, indispensable para reconstruir la fuerza de trabajo del asalariado (para vivienda, vestimenta y alimentación, en suma, para que esté en condiciones de volver a presentarse a la mañana siguiente —y todas las santas mañanas— a la entrada de la empresa). (Althusser, 1987, págs. 11-12)

El salario, señala este teórico “representa solamente la parte del valor producido por el gasto de la fuerza de trabajo”. Porque la reproducción se encuentra condicionada a este valor, por lo que el salario que se le proporciona al trabajador está dirigido

³⁰ “Todo lo sólido se desvanece en el aire” comenta Marshall Berman retomando a Carlos Marx en su libro sobre “La experiencia de la modernidad”. Lo que comenta Marx, es que todo lo sólido, es decir, la historia del sujeto se desvanece en la producción. (Berman, 1988)

solo a retribuir de manera suficiente dicho desgaste para que el trabajador se encuentre en condiciones de regresar al día siguiente. (Althusser, 1987, pág. 11)

Esto significa que el espectro espacial de la fábrica, empresa u oficina se extiende más allá del lugar que ocupa físicamente ya que su ámbito de influencia espacial no solamente se amplía al hogar del trabajador, sino que al retribuir de manera suficiente el desgaste, también se habita, de alguna forma, el cuerpo del trabajador. Por lo que se presume que este espectro empresarial se encuentra presente en los desplazamientos, materializándose a través de la ejecución y disposición de otros sistemas asociados como lo es el sistema de transporte público. Es así como el sujeto trabaja competitivamente todo el tiempo en todos los espacios, difícilmente sale de esta continuidad espacial, de esta lemniscata infinita que integra todos los rincones de la vida cotidiana al circuito de la empresa. No obstante, el mismo Althusser (1987) señala que no es suficiente asegurar la fuerza de trabajo, sino que además debe ser:

competente, es decir, apta para ser utilizada en el complejo sistema del proceso de producción. [...] debe ser (diversamente) calificada y por lo tanto reproducida como tal. [...] la reproducción de la fuerza de trabajo no solo exige una reproducción de su calificación sino, al mismo tiempo la reproducción de su sumisión a las reglas de orden establecido. (Althusser, 1987, págs. 12-15)

Establecer un orden comenta Althusser (1987) y que este sea incorporado tiene un proceso, su finalidad es que la realidad coincida con lo se piensa y que lo que se piensa coincida con la realidad.

Los mecanismos de funcionamiento

Hinkelammert arroja algunas pistas de cómo se producen estas coincidencias y cómo se relaciona con las prácticas de competencia. Para Hinkelammert (2018) los mecanismos de funcionamiento, la eficiencia y la banalización del mundo son tres elementos que corren en paralelo. Su análisis parte de la utilidad propia, es decir,

El cálculo de utilidad propia presupone la cuantificación de los elementos calculados, para ser efectivamente un cálculo cuantitativo. Por tanto,

presupone relaciones mercantiles y el uso de dinero. El dinero es capaz de transformar todo en objeto de cálculo, a un mismo nivel, es un leveller o un nivelador. (Hinkelammert F. , 2018, pág. 165)

El origen y posterior generalización de este concepto Hinkelammert (2018) lo sitúa entre los siglos XIV y XVI, es a partir de la transferencia que parte de la contabilidad italiana cuyo eje central se enfoca en “el balance de la empresa con “debe” y “haber” y su correspondiente cálculo de ingresos, gastos, pérdidas y beneficios”, y que se transforma en una técnica social, esta visión será el filtro para explicar el mundo como un mecanismo de funcionamiento alrededor de la empresa. El proceso parte del costo beneficio, es decir,

La empresa, [...] produce productos que vende y que constituyen sus ingresos. La ganancia (o la pérdida) surge de la diferencia entre costos e ingresos. Se trata de un circuito. Las ventas originan los ingresos que hacen posible pagar los insumos que originan los productos por vender. Si no hay insumos, no hay productos, si no hay productos no hay insumos. Es el circuito insumo producto, también desplegado como circuito medio-fin. (Hinkelammert F. , 2018, pág. 166)

Este circuito medio-fin será la piedra angular de la teoría acción racional. De esta forma la empresa es un mecanismo de funcionamiento que opera en un mercado que a su vez es otro mecanismo de funcionamiento sin el cual la empresa no funcionaría³¹ y es el Estado quien debe de garantizar dicho funcionamiento.

“En la empresa como mecanismo de funcionamiento se puede imponer ahora un cálculo de maximización de la ganancia completamente formalizado y que arrasa con la sociedad; a esto se le empieza a llamar progreso, concebido como progreso infinito. [...]. Eso revela una dimensión más amplia del cálculo de la utilidad propia. Se calcula ahora en términos formalizados la utilidad

³¹ Para la empresa capitalista, sin embargo, se trata, en efecto, de un proceso compulsivo. Su existencia como empresa depende de la tasa de ganancia y de su maximización. Una empresa que se abstenga aisladamente de participar en este proceso destructivo, es borrada del mercado por la competencia. Participar en esta destrucción crea “ventajas competitivas” 13. No participar impone un peligro a la propia existencia de la empresa. El mecanismo de la competencia transforma la participación en la destrucción en algo compulsivo, en fuerza compulsiva de los hechos. (Hinkelammert & Mora Jiménez, 2005, pág. 93)

propia a partir del funcionamiento de estos mecanismos de funcionamiento.”
(Hinkelammert F. , 2018, pág. 166)

Esta generalización de los mecanismos de funcionamiento va a reproducir la circularidad en todas las esferas de la vida humana; por ejemplo, las rutas de autobuses, las líneas del metro, ir al trabajo y regresar al hogar, etc.; todo se va homogeneizar bajo un esquema circular sustentado en el cálculo de la utilidad propia.

Este surgimiento de los mecanismos de funcionamiento da al cálculo de utilidad propia una nueva especificación. Surge ahora como cálculo de perfeccionamiento de estos mecanismos y este perfeccionamiento se llama eficiencia. Aparece como cálculo de eficiencia en función del perfeccionamiento del mecanismo de funcionamiento, que opera por medio del cálculo de costo y beneficio. [...] cada individuo en sus relaciones con el mundo: calcula sus posibilidades de vivir en términos de costo y beneficio y se transforma en capital humano. (Hinkelammert F. , 2018, pág. 169)

De esta manera las acciones que estén encaminadas a eficientar u optimizar el rendimiento de la relación medio-fin y fomentar las prácticas de competencia como un medio para optimizar dicha eficiencia van a surgir como un imperativo incuestionable.

Por lo anterior, las prácticas de competencia tienen su antecedente en el mercado global de comercio, por lo que va más allá de la topografía del comportamiento ya que parte de una intencionalidad asociada a la reproducción de la fuerza de trabajo, dicha reproducción se sustenta en un condicionamiento que permite que los trabajadores, aunque se encuentren fuera del lugar de trabajo no rompan su dependencia hacia la fábrica, empresa o negocio y cuya finalidad se orienta a la sobrevivencia del capital, determinación que impide cualquier tipo de salida.

El principio de positividad espacial es un derivado de las prácticas de competencia, es decir, la producción de los espacios sociales a partir de las prácticas de competencia, son espacios transparentes, libres de oposición con reglamentos básicos pero categóricos, en estrecha vigilancia, son espacios libres para la

movilidad, pero sin impedimentos que alteren el orden. Son espacios cosificados donde fluye un sistema de ideas que no lesionan el flujo del capital ni del libre mercado.

Los espacios donde se llevan a cabo las prácticas cotidianas de la ciudad, como son los que se encuentran asociados al transporte público, son espacios que se encuentran constantemente saturados, a pesar de ello, se representan como espacios ausentes de problemas, sin obstáculos que distorsionen el paso, para que se perciban tranquilos, ordenados, cohesionados y fugases, que motiven el pensamiento práctico que implique un alto beneficio, con ventajas y sin compromisos, cómodo para que sea atractivo e imposible de rechazar. Aún y cuando en realidad se encuentran hacinados y saturados, esta contradicción espacial que se sustenta en el deseo de que los espacios de la ciudad sean positivos contrasta con la aglomeración inherente de la ciudad.

La producción del espacio

Para Lefebvre, el espacio como tal no dice nada, no se le puede significar, por lo que considera es un producto de la “acción social, de las prácticas, las relaciones, las experiencias sociales, pero a su vez es parte de ellas. Es soporte, [...] campo de acción. No hay relaciones sociales sin espacio, de igual modo que no hay espacio sin relaciones sociales.” (Lefebvre, 2013, págs. 14-15). El espacio urbano mantiene esa relación entre lo objetivo y lo subjetivo, su principal inquietud está encaminada a desentrañar como se produce el espacio en tiempos donde el capitalismo goza de un protagonismo marcado por un proceso de poco más de tres siglos de asentamiento en la ciudad.

La hipótesis de partida de “La Producción del Espacio” es que cada sociedad —y por lo tanto cada modo de producción con sus subvariantes— produce espacio, su propio espacio [...]. El espacio es un producto social, fruto de las determinadas relaciones de producción que se están dando en un momento dado, así como el resultado de la acumulación de un proceso histórico que se materializa en una determinada forma espacio-territorial. (Baringo Ezquerro, 2013, pág. 123)

Las prácticas espaciales

Lefebvre (2013) considera que el espacio donde se produce la práctica espacial (*pratique spatiale*) de una sociedad”, es a su vez, el espacio donde se percibe (*perçu*) y se incorporan los elementos circundantes que permiten descifrar y ordenar las relaciones. Se refiere a aquellos elementos como el tiempo, el uso que se le da y la relación con los componentes del espacio como las rutas y redes que ligan los lugares comunes como el trabajo, la vida privada (el hogar), y aquellos dedicados al esparcimiento (el ocio), todos ellos inmersos en un marco denominado neocapitalismo; señala que dichas prácticas asocian los lugares con los desplazamientos que provienen de la periferia, incluye además la práctica de competencia y la performance (actuaciones) espaciales propias de cada miembro de la sociedad y que a su parecer solo son apreciables empíricamente. (Lefebvre, 2013, pág. 97)

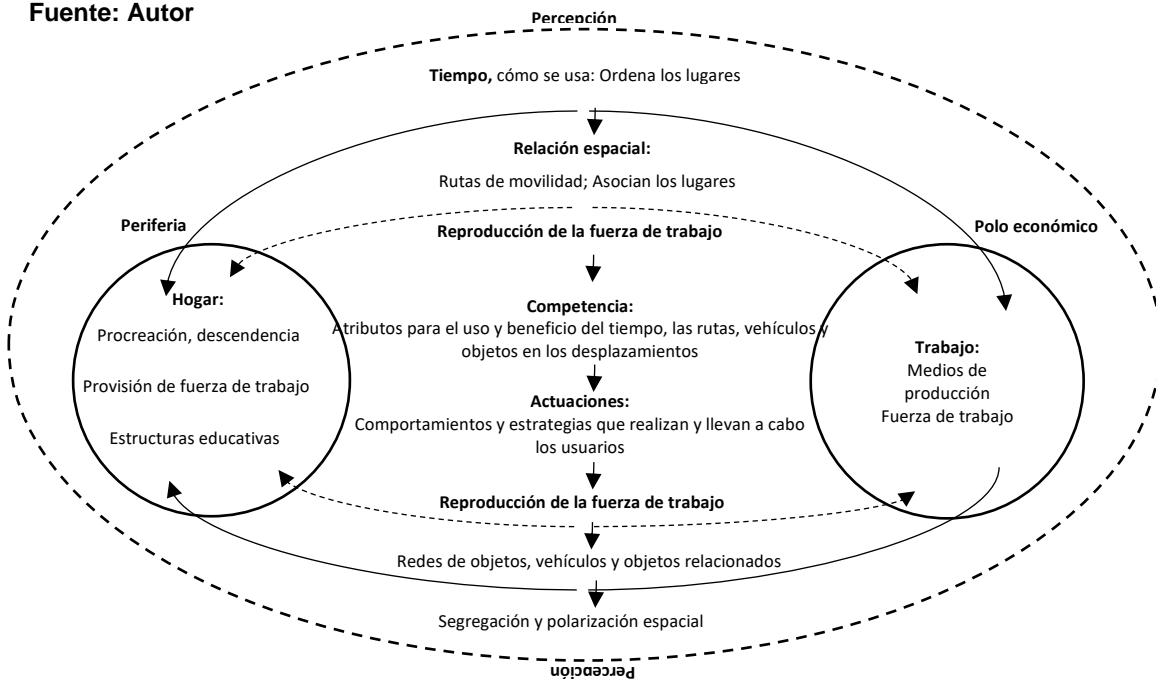
En este sentido, Baringo (2013) menciona algunas observaciones realizadas por Dimendberg (1998:20) quien precisa que las prácticas espaciales a las que se refiere Lefebvre están directamente relacionadas con la percepción³² que la gente tiene del espacio con respecto a su uso cotidiano y que al referirse al ámbito del trabajo están inmersas aquellas condiciones propias de lo que él llama neocapitalismo, es decir “las relaciones sociales de producción y reproducción, en especial la división del trabajo” que se manifiestan en el espacio a partir de la segregación periférica por un lado y por otro la construcción de suburbios residenciales, también en lo referente al hogar, que es el lugar donde se realizan prácticas de “procreación biológica de la familia y la provisión de la futura fuerza de trabajo” y lo simbólico que se puede observar en los desplazamientos entre lugares, en estos traslados se produce la “interacción entre gente de diferentes grupos de edad y género” origen cultural, formación, tipo de actividad, entre otros elementos. (Baringo Ezquerro, 2013)

³² La tesis de la prioridad del lenguaje no termina de imponerse. Las actividades que marcan el suelo, que dejan su impronta en él, que organizan los gestos y trabajos en común, no tendrían acaso prioridad (lógica, epistemológica) sobre los lenguajes muy regulados y articulados. Quizá sea preciso descubrir relaciones aun veladas entre el lenguaje y el espacio, la *lógica* inherente a la articulación que opera desde el principio como espacialidad capaz de reducir el orden cualitativo que se da de un modo caótico a la percepción de las cosas (lo práctico-sensorial). (Lefebvre, 2013, pág. 77)

El espacio de representación

El esquema conceptual propuesto por Lefebvre se encuentra integrado, la separación analítica por categorías permite hacerlo accesible y comprensible, la relación que se produce entre los diferentes elementos y componentes del esquema es en todo momento dialéctica, por eso los espacios de representación (*espaces de représentation*), es decir, el espacio vivido o plenamente vivido (*l'espace vécu*). Lefebvre comenta que la experiencia del espacio se produce “a través de las imágenes y los símbolos que lo acompañan” es un espacio o lugar común de los “habitantes” y de los “usuarios”, también Lefebvre explica que es un espacio donde “ciertos artistas” hace un uso simbólico de los objetos para expresarse artísticamente, los artistas callejeros o de teatro son ejemplo de ello, también menciona que lo usan “aquellos novelistas y filósofos” que a través de la reflexión y la palabra logran desentrañar en sus descripciones aquello que subyace a lo evidente. (Lefebvre, 2013, pág. 98)

Figura 1
Representación gráfica de las prácticas espaciales.
Fuente: Autor



Este espacio añade Baringo, se encuentra dominado por lo tanto se experimenta de forma pasiva a través de la imaginación desde la cual se desea modificar y apropiar; por esta razón se convierte en:

objeto de deseo por parte de los [...] especialistas que intentan codificarlo, racionalizarlo y, finalmente, [...] de usurparlo”. Además, agrega que este espacio al no ser material se encuentra recubierto de simbolismos que son usados a su vez por los sujetos, para formar de acuerdo con Lefebvre “sistemas más o menos coherentes de símbolos y signos no verbales. (Baringo Ezquerria, 2013)

También, Lefebvre considera al individuo como parte del espacio social y lo sitúa como un espacio de representación, por lo que este espacio es objeto de un embate constante por parte de los especialistas en ciencias, en técnicas y en teorías al servicio de ciertas ideologías instituidas por el Estado, por el sector empresarial, caciques y líderes. Este conjunto de intereses pretende cooptar el sistema de actitudes e inclinaciones de los individuos para someter, dominar, seducir, conquistar, domesticar, subordinar su experiencia y enfatizar así las líneas de acción con respecto al espacio que se disputa o por el que se compete. Estas representaciones del espacio tienen como finalidad “imponer (r) la línea y el ángulo recto y cómo (de esta manera se) justifica la pulverización del espacio con ánimo clasificador y regulador” (Martínez Lorea, 2013, pág. 17)

En este punto, cabe hacer un paréntesis, Baringo Ezquerria (2013) apoyándose en los análisis de David Harvey comenta que “La argumentación de Lefebvre de que las relaciones entre lo vivido, lo percibido y el imaginario son dialécticas, más que causalmente determinadas, es atractivo, pero puede resultar confuso (Harvey, 1997:367).” Por consiguiente, plantea que

el concepto de Pierre Bourdieu de habitus; (lo que habita a la persona) contribuye a entender y desarrollar esta cuestión, entendido como las formas de pensar y actuar, de sentir y percibir, que se incorporan al individuo de acuerdo a sus circunstancias específicas. Reúne dos caras, una objetiva (estructura) y otra subjetiva (percepción, clasificación, evaluación), por lo que

se puede decir que interioriza lo exterior y a la inversa, exterioriza lo interior (Pinto, 2002:44). (Baringo Ezquerria, 2013, pág. 126)

Por esta razón, el habitus es el componente que posibilita la interiorización de los valores y las reglas del grupo de origen, de esta forma, Baringo Ezquerria (2013) agrega que el individuo “actúa según lo que considera natural, evidente e instituido cuando en realidad lo hace de acuerdo a un habitus socialmente construido” (Bourdieu, 2007), con esto deduce que para Lefebvre, la relación dialéctica del espacio parte justamente de los elementos que se han incorporado a través del grupo social al que pertenece el agente y el espacio urbano, es decir, “poniendo (Sic) en práctica su habitus³³ en la producción del espacio y, a la vez, siendo profundamente mediatizado por el habitus de quien a su vez lo produjo.” Es decir, a lo ya incorporado —el cuerpo como espacio de representación—, la persona de acuerdo a su grupo cultural ordena lo incorporado y se posiciona ante lo incorporado a través de actitudes e inclinaciones. (Baringo Ezquerria, 2013, pág. 126)

Las representaciones del espacio

En la tercera relación del esquema del espacio social denominada las representaciones del espacio (*représentations de l'espace*), o el espacio concebido (*l'espace conçu*), y abstracto, Lefebvre lo señala como el “espacio de los científicos, planificadores, urbanistas, tecnócratas fragmentadores, ingenieros sociales” incluso algunos artistas. En este sentido aclara que el trabajo de estos personajes allegados al conocimiento “suele representarse en forma de mapas, planos técnicos, memorias, discursos producidos,” y habría que agregar dos actores importantes, el primero son las instituciones del estado como las encargadas de materializar dichos planteamientos y en segundo lugar la mercadotecnia y la publicidad como un artífice encargado de modificar la percepción a través de diferentes medios. Así mismo, señala que este grupo de intelectuales “identifican lo vivido y lo percibido con lo concebido” como objetivos a dominar. (Lefebvre, 2013, pág. 97)

³³ Es decir, a lo ya incorporado (el cuerpo como espacio de representación), la persona de acuerdo a su grupo cultural ordena lo incorporado y se posiciona ante lo incorporado a través de actitudes e inclinaciones como lo señala

Es así como el espacio concebido es dominante en cualquier sociedad o modo de producción y tiene como propósito crear una base para establecer un orden derivado de su propia estructura. Asimismo, y como parte de este orden y esta estructura, Lefebvre (2013) comenta que las “concepciones del espacio tenderían [...] hacia un sistema de signos verbales intelectualmente elaborados” (pág. 97), compuesto por signos, códigos y jergas específicas usadas y producidas por estos especialistas. Las representaciones que se hacen del espacio tienen como propósito concebirlo mediante una serie de abstracciones, mismas que se van incubando para introducirlas de forma gradual en determinado espacio social.

Para Martínez Lorea la “heteronomización del espacio (social)” se encuentra relacionada con una serie de estrategias que permiten representar el espacio a través de la combinación de medios objetivos y subjetivos enfocados a enaltecer una idea que se pretende encausar, por ejemplo, pensar el espacio como un vacío, geométrico, medible, caótico, eficiente, positivo. Es por esto que, al insertar un objeto o propósito en el espacio con una idea previamente diseñada,³⁴ lo que se hace es destacar algunos de los rasgos y/o cualidades fundamentales de lo que se quiere transmitir con la finalidad de que puedan ser agrupados y asociados con la realidad inmediata de los sujetos y así completar el proceso de abstracción, es decir, que el individuo los incorpore y puedan ser materializados en la vida cotidiana para transformar de esta manera su experiencia. (Martínez Lorea, 2013, pág. 16)

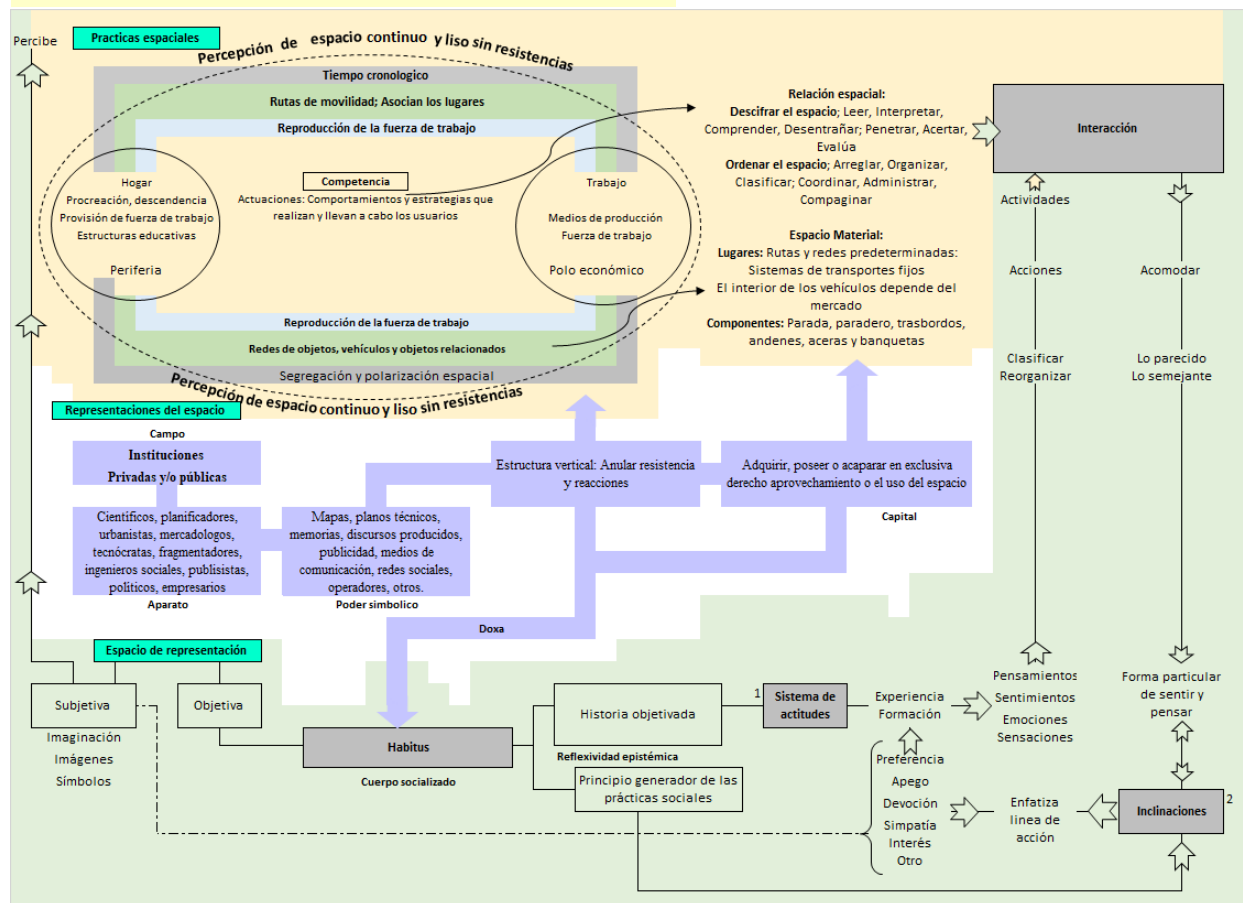
Una vez concebido el espacio de representación, el sujeto se adhiere al orden y a las reglas, sincroniza su razonamiento con el espacio y termina por transformar su habitar³⁵. Al cooptar las actitudes e inclinaciones de los sujetos se forma un usuario

³⁴ La película "They Live," dirigida por John Carpenter y lanzada en 1988, se presta a varias interpretaciones sobre el concepto de "primado negativo." Este concepto sugiere que ciertos mensajes o temas son presentados en los medios para preparar psicológicamente al público para aceptar eventos o ideas futuros, a menudo de naturaleza negativa o controladora.

³⁵ Puede advertirse que esta crítica del urbanismo discurre en dos planos: uno articulado en torno a la problemática de la producción (mercantil y tecnocrática) del espacio; otro formalizado en su argumentación sobre la apropiación del espacio (o el habitar). Con ello Lefebvre pone al descubierto que la producción del espacio (manifiestamente en la cuestión del *hábitat*) viene regida aun por la razón industrial y la dominación; por su parte, la apropiación del espacio (el universo del *habitar*) por una racionalidad urbana embrionaria que pugna por recuperar el sentido pleno de la obra, del valor de uso. (Lefebvre, 2013, pág. 42)

del espacio colaborativo sin restricciones³⁶. Superar las dificultades a las que se enfrentan sujetos para lograr apropiarse del espacio en el transporte público a través de una serie de prácticas que planean con anticipación con el propósito de sortear las dificultades y conflictos que se presentan en sus desplazamientos en el transporte público cuando se dirigen al trabajo, la escuela o al hogar distan mucho de ser salvadas únicamente por voluntad.

Mapa mental del Espacio Social de Henri Lefebvre



³⁶ Desde una perspectiva teórica del estrés, se entiende que los despotismos blandos sean los más duraderos: no ofrecen motivos a los súbditos para hacer tales cálculos al compensarlos con gratificaciones agradables bajo el yugo de la subordinación. (Sloterdijk, 2017, págs. 36-37)

Las prácticas de competencia como práctica espacial

Complementando a Lefebvre, que fija una base espacial a nivel de una estructura de enormes proporciones, Pierre Bourdieu considera que los actores suelen tratar temas más cotidianos en lugar de cuestionar “ideas preconcebidas, como por ejemplo la existencia de clases sociales”, etcétera (Bourdieu, 2024). En parte tiene razón, los temas asociados a lo que sucede en el ámbito de la *infra* y *super* estructura difícilmente se encuentran en el debate cotidiano, en este, lo que impera es la lucha por la vigencia en la ciudad a través de permanecer en sus espacios y protagonizar la historia plana y uniforme que acontece en el transporte público, mantenerse a pesar de que las puertas del vagón dejen fuera la mitad del cuerpo. No quedar al margen o afuera es la consigna.

Para Bourdieu y Wacquant el espacio social se compone de la narrativa de lo cotidiano, centran sus trabajos en la experiencia inmediata y muestran la crudeza de la relación entre sistemas —el sistema circular de la empresa y la empresa del transporte— a través de la voz y el comportamiento de los operadores y los sujetos. Muestran la forma en que se debaten los sujetos —cada uno en su ámbito de competencia— a través de una serie de prácticas de competencia para mantener cada uno sus intereses. (Wacquant, 2017, 2018), Desde lo social,³⁷ el trabajo de Bourdieu y Wacquant permite adentrarse con mucho más detalle al funcionamiento de las prácticas de competencia y sus múltiples relaciones, es así como se desprende el concepto de campo.

Campo

Para Bourdieu, comenta Loïc Wacquant (2017, 2018) el espacio social global es la sociedad, constituida en un primer momento por campos que se interceptan, pero al mismo tiempo la integran. Es un “conjunto de posiciones distintas y coexistentes, externas unas a otras, definidas en relación unas de otras por su exterioridad mutua y por las relaciones de proximidad, de vecindad o de alejamiento y por las relaciones

³⁷ Para Raymundo Mier lo social, parte del vínculo que se desprende del impulso primigenio de los individuos que lo relacionan en tiempo y espacio con la colectividad, entidad que se encuentra organizada socialmente a partir de una composición estratificada y segmentada que regula al individuo. Ambos conceptos, pueden ser observados en su interacción en un espacio que ha sido instrumentalizado y que responde al llamado mediante la escisión de las relaciones sociales. (Mier, 2003, pág. 127)

de orden, entendida como una distancia social que ordena y jerarquiza, y enfatiza; es una realidad intangible. Es un espacio simbólico tematizado, es una plataforma donde se despliega un determinado conflicto entre personas o grupos. (Wacquant, 2017)

Por ejemplo, el campo de los espacios donde viajan las personas en el transporte público el cual se encuentra asociado al campo del tránsito en la ciudad o el campo de las relaciones obrero patronales de las líneas de transporte, etc. Más allá del parecido a una relación de conjuntos, se refiere a una primera dimensión o capa de la que se conforma el texto espacial.

En el campo, comenta Loïc Wacquant (2017, 2018), se establece un proceso de diferenciación que permite acomodar la propia conducta del sujeto a la vida del grupo donde se muestran las características particulares de los sujetos que procuran un papel o función especial dentro del campo y que definen a su vez posiciones, status dentro del grupo y/o las distintas funciones o roles que desempeña en el campo. Este proceso de diferenciación se encuentra mediado por la capacidad que tiene el sujeto para mantener su autonomía, es decir, su historia; esto propicia que el sujeto incremente sus capacidades —prácticas de competencia— para afrontar situaciones nuevas y fortalecer al mismo tiempo su capacidad de decisión dentro del grupo tomando en cuenta sus actitudes e inclinaciones para adaptarse o no a determinado espacio; así como adquirir el conocimiento o el incremento de su Capital producto de su experiencia en determinada situación para que pueda utilizarla a su favor.

Para Loïc Wacquant (2017, 2018), la fortaleza o poder simbólico le va a permitir al sujeto, obtener, poseer o acaparar en exclusiva el derecho, el aprovechamiento, el beneficio de un espacio o el uso de determinada cosa; esta forma de monopolizar determinada situación, puede estar mediada por una intensa organización quiasmática, es decir, una organización que se sustenta a partir del cruce de diferentes posicionamientos cuya intencionalidad se centre en el manejo de diferentes figuras retóricas o discursivas compuestas de una contradicción, antítesis resistencias u oposiciones. Interactuar en este entramado se encuentra relacionado a la adquisición de las prácticas de competencias necesarias que le permitan al

sujeto identificar y actuar sobre la direccionalidad de los discursos o las acciones en cualquiera de los sentidos que estas tengan, o en su caso, poder armar una contra argumentación que le permita crear un efecto prismático que invierta la situación a su favor.

Cuerpo socializado, historia y habitus

El proceso de autonomía señala Loïc Wacquant (2017, 2018), es de vital importancia ya que involucra al sujeto desde su cuerpo socializado o mejor dicho su corporeidad, ya que esta, es una síntesis objetivada de su historia, es el punto nodal que dispone, y a su vez, es el faro desde donde se ubica la visión propia de las cosas y artífice de las resistencias del sujeto; bajo estas premisas, el cuerpo es habitado y contenido por un sistema que genera, ordena y clasifica, es el principio generador de las prácticas sociales.

Al respecto Giménez (2002) explica el concepto de habitus como un sistema que ensambla y articula a partir de clasificar y organizar los contenidos propios de las estructuras internas subjetivas del individuo y las estructuras sociales externas (intersubjetivas), así mismo afirma que;

Al mismo tiempo (el habitus) permite comprender que ambas formas de estructuras, lejos de ser ajenas entre sí y de excluirse recíprocamente, constituyen más bien dos estados de la misma realidad (o de la misma historia), que se asientan y se inscriben, a la vez e indisolublemente, en los cuerpos y en las cosas. (Giménez, 2002, pág. 3)

Es decir, se encuentran armonizados en una suerte de símbolos producto de la misma realidad. Para Bourdieu, comenta Giménez, los sujetos son parte y están constituidos por la sociedad a partir de un legado histórico, ya que en la construcción misma de la realidad no hay nada al azar, incluyendo a los individuos. Por lo tanto, todo lo que se encuentra en el ensamble social está articulado significativamente, no hay cabos sueltos. A los sujetos y a los objetos se les asigna un lugar, se les da un sentido a partir de la utilidad que tienen y a partir de las circunstancias en que se encuentran, por esto Bourdieu los vincula al espectro histórico, porque son elementos contextualizados que se articulan al quehacer de

una realidad humana y que se han perfeccionado a través de la historia, se les significa y resignifica de acuerdo a los cambios sociales:

el principio de la acción histórica [...] no radica en un sujeto que se enfrentaría a la sociedad como a un objeto constituido en la exterioridad. Dicho principio no radica ni en la conciencia ni en las cosas, sino en la relación entre dos estados de lo social, es decir, la historia objetivada en las cosas bajo forma de instituciones, y la historia encarnada en los cuerpos bajo la forma del sistema de disposiciones duraderas que llamo habitus". (Giménez, 2002, pág. 3)

Este sistema añade Loïc Wacquant (2017, 2018), está formado por un dispositivo que posiciona al sujeto en determinado campo a partir de sus actitudes e inclinaciones, en el primer caso, el propósito es modificar las experiencias para situarse dentro de cierto tipo de actividades que se llevan a cabo en el campo; esta transición se desarrolla a partir de reorganizar y clasificar dicha experiencia basado en la formación y en la experiencia misma que el sujeto tiene, este reordenamiento se encuentra articulado por las acciones, percepciones, los sentimientos y pensamientos que tiene el sujeto.

Por otra parte, las inclinaciones comenta Loïc Wacquant (2017, 2018) están en función de las propensiones que tiene el sujeto hacia determinadas preferencias, apegos, devociones, simpatías e interés que ha reunido a lo largo de su experiencia sobre situaciones parecidas o semejantes para estar acorde con el sentido del campo; dicha elección tendrá como base la percepción, la forma de sentir y la manera de pensar del sujeto, así como las acciones que realizan los otros y dependiendo del resultado del cruce de todos estos elementos el sujeto va a delinear las acciones a seguir.

La adquisición del capital es un elemento fundamental dentro del campo, Es con lo que cuenta el sujeto, son los recursos que posee y que lo hacen eficiente, acorde y competitivo en determinado campo. El capital es una fortaleza que posibilita la lucha, el cual permite a su portador ejercer un poder para dominar, controlar e influenciar el espacio social marcando los límites de acuerdo con sus atribuciones y los recursos que podrían o no estar en interacción en el espacio social.

Asimismo Loïc Wacquant (2017, 2018) considera que el tipo y la importancia de estos recursos determina la posición del sujeto en el espacio social y pone en marcha los mecanismos y estrategias a seguir, es decir, estos recursos van a permitir regular la actuación ya que también dan cuenta del alcance que tiene el sujeto, puesto que operan como referentes que dosifican la participación en determinado campo y revela al mismo tiempo la intensidad, el impulso y la estrategia de los competidores; por ejemplo, si actúa abiertamente o de manera oculta, con su capital permitirá saber al sujeto qué actitud, inclinación o decisión puede tomar. Aunque hay que considerar que en un mismo campo pueden interactuar distintas especies de capital, sin la necesidad de que prevalezca un tipo en específico, aunque también puede haber campos especializados o exclusivos.

El poder simbólico es otra forma de capital que impacta en la “reflexibilidad” epistémica de los otros. Este poder, señala Loïc Wacquant (2017, 2018) es un recurso o un esquema, no lo considera como una propiedad de los sujetos. El poder, se despliega en la obra de Bourdieu en forma de “relaciones de fuerza, intereses y posiciones” de esta manera el poder organiza a la sociedad en una jerarquía que los propios sujetos van a legitimar. Bajo este enfoque, el poder no es una posesión, sino que el poder se construye de forma colectiva como un objeto; puede ser conferido a determinados capitales y puede concentrarse en ámbitos específicos de lucha en torno a las formas de capital, como campos de poder y también puede ser práctico, es decir, que se puede dar por sentado, es decir, que se puede aceptar ciertas jerarquías sociales existentes. Aunque el poder simbólico puede tornarse también en forma de violencia.

Por su parte, el poder simbólico es el papel activo que desempeñan las formas simbólicas, por ejemplo, aquellos recursos que constituyen y mantienen las jerarquías sociales. Este poder opera a través de una serie de recursos culturales compuesto por categorías simbólicas y de clasificación que entretienen la vida cotidiana con las disposiciones institucionales vigentes. Este poder simbólico, señala Loïc Wacquant (2017, 2018), es una “realidad intangible, que organiza las prácticas y las representaciones de los agentes más allá del habitual reduccionismo económico, es decir, existe una amplia gama de recursos que operan más allá de

los intereses materiales y que funcionan como recursos de poder que se traducen en “formas de capital” social y cultural y son estos, los agentes y los grupos los que luchan sobre la definición de éstos recursos de poder en distintos escenarios como lo son los espacios sociales de poder, los políticos y los estatales.

El Poder simbólico tiene por oficio producir en el “otro” reflexibilidad epistémica, entendiendo por esta, la capacidad de reflexionar sobre la propia realidad es una acción intelectual por la cual se toma conciencia de algo. Quien realiza el proceso de reflexión está haciendo un análisis profundo de la situación. Dicha reflexión se encamina a examinar la fuente, la creencia o la justificación, ya que en esta reside aceptar o no un cambio o adaptación de su habitus.

Aparato

El espacio social en Bourdieu, dice Loïc Wacquant (2017, 2018), también es susceptible de ser concebido. Al instalar un Aparato³⁸ se desaparece el campo y se inmoviliza el cuerpo. El campo es susceptible de extinguirse cuando se desvanecen la autonomía, al monopolizar el poder se neutraliza la lucha y las prácticas de competencia en los otros. El cuerpo ve anulada su historia cuando su historia se nulifica y su habitus pierde el recurso que le orienta, las actitudes no encuentran soporte, la percepción se nubla y se pierde el contacto hacia afuera de las emociones y los pensamientos; el sentido parece inocuo se escinde el lazo que conecta las inclinaciones con el curso de los acontecimientos.

El Aparato es un campo controlado de manera totalitaria, quien consigue dominar en su totalidad el campo, señala Loïc Wacquant (2017, 2018) logra, por lo tanto, anular y aplastar la resistencia y las reacciones del dominado, un indicador que permite identificar la disminución del campo es cuando todos los movimientos se dirigen solo desde lo alto hacia lo bajo, la lucha y la dialéctica constitutivas del

³⁸ Cuando Heidegger, en *La técnica y el entorno [La technique et le tournant]*, escribe que *Ge-stell* significa comúnmente “aparato” (*Gerät*), sin embargo, lo que entiende por este término es “el recogimiento de esa dis-posición (*stellen*) que dispone del hombre, es decir, que exige de él la revelación de lo real en el modo del mandamiento”. La proximidad de este término con la disposición de los teólogos, así como con los dispositivos de Foucault, llega a ser evidente. El vínculo que reúne todos estos términos es la referencia a una economía, es decir, a un conjunto de praxis, de saberes, de medidas y de instituciones cuya meta es gestionar, gobernar, controlar y orientar –en un sentido que se quiere útil– los comportamientos, los gestos y los pensamientos de los hombres. (Agamben, 2011, pág. 256)

campo tienden a desaparecer, el intento por construir una reflexibilidad epistémica se rompe. Los “aparatos” representan un caso límite y pueden ser considerados como un estado donde se ha ido deteriorando paulatinamente el espacio social. Aunque considera que difícilmente se puede alcanzar tal estado.

Doxa

Cuando el aparato llega a ser aplastante y logra anular la resistencia y las reacciones de aquel que es sometido se produce lo que Bourdieu denomina Doxa: La doxa es un estado donde la dominación es abrumadora que el sujeto pierde parte de su capital o lo ve disminuido. En este caso, el sujeto llega a carecer por completo de los recursos necesarios para contrarrestar la fuerza dominante (el aparato). De esta manera, el sujeto se automatiza, tiene la creencia incuestionable de aceptar las condiciones que se desprenden de las prácticas de competencia. Existe doxa cuando en el conocimiento práctico coincide con las disposiciones que clasifican y agrupan el campo y la posición que adquiere el sujeto cuando entra en concordancia con dicha disposición.³⁹ Esto, conduce al sujeto a hacer lo que tiene que hacer sin proponérselo explícitamente como un objetivo, se actúa bajo el influjo del impulso o la cotidianidad misma.

En síntesis, ambos planteamientos sobre el espacio social tienen sus divergencias y sus acuerdos. La mayor discrepancia tiene que ver con el nivel desde donde se visualiza, ya Bourdieu lo aclaraba anteriormente, cuando comenta que difícilmente se encuentran en el debate cotidiano lo que sucede en el ámbito de la superestructura, refiriéndose a la postura de Lefebvre quien en su Teoría Unitaria encuentra la relación —representaciones— entre tres espacios que se conforman a partir de una dinámica dialéctica denominada en este caso como trialéctica, estos espacios se pueden estudiar de manera separada aunque en la práctica conforman un solo espacio, la dinámica de estos tres componentes produce espacio social.

³⁹ “Mier propone un giro que permita llegar a los vínculos sociales; donde destaca dos condiciones espaciales del sujeto, su gregariedad y su aislamiento, es decir, la relación entre el espacio plural comunitario derivado de la solidaridad mecánica y el espacio individual de la modernidad, de la interdependencia propio de la solidaridad orgánica; entre lo cognitivo y lo afectivo. Donde se destaca la condición esencial del vínculo que se manifiesta a través del impulso primigenio, desde donde nace y emana el deseo, aquello que lo hace presente, la insubordinación, la esencia singular de su negatividad. (Mier, 2003, pág. 126)

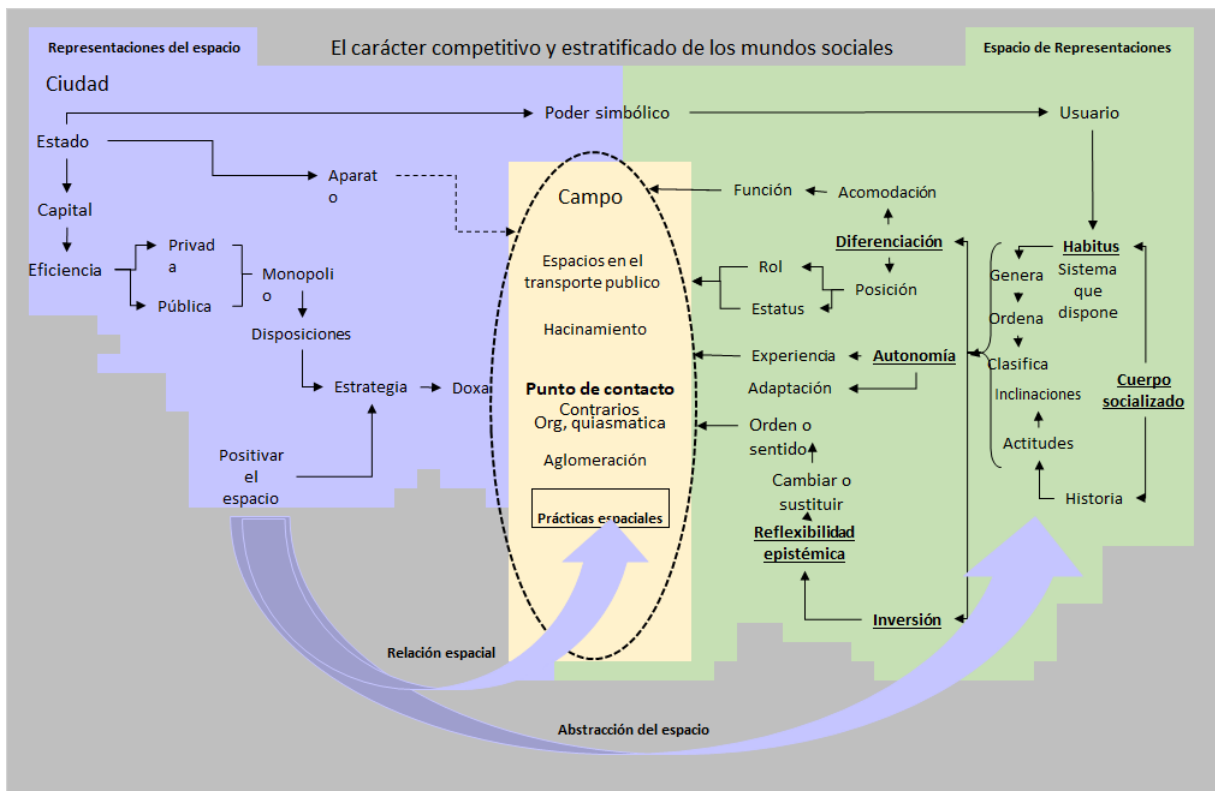
Esto es, la dialéctica se compone de manera subjetiva entre la percepción que los sujetos tienen del espacio durante sus actividades cotidianas; lo percibido se deriva de dos elementos contenidos en lo Lefebvre nombra como el espacio concebido, es decir, es el espacio que se ha conformado a partir de la composición de la urbs y que ha sido concebido a través de una serie de abstracciones y componentes que dotan al sujetos de un lenguaje simbólico que utilizan para recrear su experiencia durante sus prácticas cotidianas en la ciudad. Este espacio de representación — como lo nombra Lefebvre— es el sujeto que experimenta en su relación espacial los procesos perceptivos que posibilitan que pueda descifrar y ordenar los fenómenos circundantes. Es el sujeto que en su interior lleva a cabo una lucha que cuestiona el poder de quien posee y arrebatada la ciudad.⁴⁰

Por su parte Loïc Wacquant a partir de los trabajos, “Bourdieu viene a la ciudad: pertinencia, principios, aplicaciones” (2017) y “Cuatro principios transversales para poner a trabajar a Bourdieu” (2018) conjuga una versión del espacio social donde la relación de poder cambia de aparato dominador invisible que gravita en los trabajo de Lefebvre (2013) como representación del espacio a un sujeto reconocible, es decir el sujeto o agrupación a quien se les transfiere cierto poder espacial y que se puedan observar sus contradicciones en situaciones ordinarias como son las prácticas que se desarrollan espacialmente y donde las prácticas de competencia juega un papel relevante.

Bajo estas circunstancias, se puede entender que el campo como concepto propuesto por Bourdieu es ese punto de contacto donde se lucha por pertenecer, poseer, sostener, en fin, por cualquier motivo. El tema que Lefebvre pone en la mesa de debate es la ciudad y el punto de contacto son sus espacios. Los espacios urbanos de la ciudad, es decir, aquello que conjunta ese ente desconocido y que lo vierte en el espacio de manera subjetiva, abstracta, simbólica; elementos antagónicos que ponen en juego la percepción de quienes integran el «habitar» que

⁴⁰. Como lo refiere Víctor Serge en su libro “Memorias de un revolucionario” durante su estancia en Barcelona se vinculó a la CNT y especialmente a su líder, Salvador Seguí, el Noi del Sucre, quien, contemplando la ciudad desde la montaña del Tibidabo, pensando en voz alta, dijo «Esta ciudad que hemos construido los trabajadores nos ha sido arrebatada por la burguesía, pero algún día será nuestra...». frase que inspiró a Serge para escribir (Borja, Jordi, 2003, pág. 17)

es la actividad creativa, libre expresión inequívoca de la potencialidad humana y que tiene que ver con ese interés por la emancipación colectiva. En este juego tiene un papel relevante el concepto de Habitus y su historia, porque es a partir de este acervo (capital inicial) lo que confronta las contradicciones del poder (simbólico) espacial mediante el reforzamiento de sus prácticas de competencias, es decir, nutrir el acervo de origen con instrumentos que le permitan contextualizar y dotar de un lenguaje para responder a las representaciones de los espacios de la ciudad.



El habitus coincide en algunos aspectos con el espacio de representación de Lefebvre, es decir, el sujeto como pantalla y contenedor de subjetividades, abstracciones y simbolismos, sin embargo, Loïc Wacquant (2017, 2018) señala que los sujetos tienen una base, un acervo histórico que se compone de actitudes e inclinaciones formadas dentro de su clan. este conjunto de elementos es de lo que va a depender si la lucha de los sujetos requiere de mayores instrumentos para fortalecer sus prácticas de competencia, es decir, incrementar su capital para tener mayor poder simbólico —adquirido a través de su experiencia con la ciudad— y dotarlo de la suficiente reflexibilidad que impida caer en la creencia incuestionable.

Todo esto en el marco de una idea de ciudad sitiada por un capitalismo de mercado que para Lefebvre el sujeto es como un pez al que se le debe de atrapar, en tanto que para Bourdieu y Loïc Wacquant el sujeto es quien reclama su lugar en la ciudad.

Estos planteamientos que parten de la Escuela francesa, tienen su origen en la ciudad de París, la cual posee una cultura y organización propia de sus espacios, aún y cuando el concepto de ciudad se ha generalizado por el sistema del capitalismo de mercado, de todas formas, existen diferencias importantes con respecto a la Ciudad de México, por lo que es importante contextualizar los conceptos sin amalgamarlos, es decir, se requiere comprobar su utilidad para los fines de este estudio

Capítulo III.

La ciudad inasible

En este capítulo se aborda como parte de los estudios de la ciudad lo complejo que resulta definirla por la cantidad de correlaciones que esta tiene; sin embargo, también se habla de la necesidad de adentrarse a ella y tener acceso a esos elementos que producen su actividad. Ese acceso se llama espacio, por lo en este capítulo se hacen algunas reflexiones acerca de la ciudad, el espacio urbano y algunos componentes de urbanización.

La humanidad en su despertar, en el comienzo de su entendimiento, ha iniciado un camino que tiene como fin sobrevivir, para ello ha manipulado todos y cada uno de los elementos que lo rodean, de esta forma, la humanidad ha tenido que inventarse a sí misma, partiendo de que ella es su propia referencia. Este desamparo la empuja a crear algo propio, una realidad que le permita asirse a su propia condición, Hannah Arendt traduce esta condición como: “El artificio humano del mundo, (que) separa la existencia humana de toda circunstancia meramente animal, pero la propia vida queda al margen de este mundo artificial y, a través de ella, [...] (la humanidad) se emparenta con los restantes organismos vivos” (Hannah, 2017, págs. 14-15). De esta forma, se considera a partir de esta premisa que la base de este artificio es la ciudad, puesto que es la obra que le permite a la humanidad trascender algunas de sus limitaciones y parte de su naturaleza en un tiempo y en un espacio definido, sin que esto resuelva por completo su desamparo.

La ciudad como objeto es el artífice que ocupa el espacio, su base simbólica se fundamenta en una analogía simple, su construcción tiene la intención de evocar y superar las formas naturales para satisfacer las necesidades humanas de ser y estar en el mundo; con ella se ha logrado forzar el espacio para crear un lugar propio donde la humanidad pueda inventarse y dialogar con su propia creación, pero al mismo tiempo, existe un elemento que condiciona dicha relación, Albert Camus lo resume de la siguiente forma, “En la medida en que (la humanidad) imaginaba una finalidad en su vida, se supeditaba a las exigencias de un propósito que había de alcanzar y se convertía en esclavo de su libertad”. (Camus, 1985, pág. 30) Es decir, para Camus existe una condición relativa de la libertad que obliga a los humanos a

construir sin descanso su propia realidad por más tediosa que esta sea. Así, la ciudad puede ser vista como un producto, un objeto hecho por la humanidad que establece en todo momento condiciones.

Al respecto, Arendt insiste en que “El mundo en el que la *vita activa* se consume, está formado de cosas producidas por las actividades humanas; pero las cosas que deben su existencia exclusivamente a los hombres condicionan de manera constante a sus productores humanos”. (Hannah, 2017, pág. 23) Se parte de estos argumentos porque al mirar la ciudad como ese ente que condiciona a la humanidad,⁴¹ lo hace desde su misma complejidad, por esto, al igual que Edward Soja se parte de que “la ciudad es primero”, (Quezada, 2016, págs. 156-157) ya que se considera que para explicar cualquier fenómeno que se produce en ella hay que comenzar por esclarecer la idea que se tiene de la ciudad, es decir, recuperar algunos de sus componentes y ver cómo contribuyen éstos a la construcción de esa idea de ciudad, sus relaciones, interacciones y sus dimensiones, pero sobre todo cómo se vive en esta.

La ciudad es un ente complejo que se mueve continuamente y que desafía cualquier aproximación o acercamiento que intente descifrar dicha complejidad, por ello es importante no caer en la vieja pretensión de que la ciudad es una entidad frustrante como en su momento la definieron Rittel y Weber por el hecho de ser “un producto humano y por ende (tener) [...] sistemas abiertos, sumamente complejos, sin reglas fijas y siempre evolucionando” (Montejano Escamilla & Caudillo Cos, 2017, pág. 12).

Al respecto, Ullán de la Rosa (2014) considera a la ciudad como un “escurridizo objeto de estudio en una constante infiltración interdisciplinar”; por esto, considera que por la bastedad y simultaneidad de elementos que interactúan en su conformación que al intentar extraer o aislar alguna de sus unidades, dispositivos, mecanismos, componentes o desempeño para ser estudiado por separado, resulta al mismo tiempo y de forma inevitable, abordar otros elementos, matices y

⁴¹ David Harvey. Por ejemplo, habla de «conferir a la "ciudad" cualidades objetuales que pueden dominar las prácticas cotidianas y provocar una cadena de acciones posteriores...Sería estúpido negar el poder de la reificación, la capacidad de las cosas que hemos creado para volver a nosotros como formas de dominación, así como asignar capacidad de acción social a tales cosas» [1966]. (Marcuse, 2004, pág. 8)

relaciones que la conforman. Por tal motivo, siempre y en todo momento resulta complejo separar un solo elemento de la ciudad sin considerar también su historia, los intereses que se disputan, la cultura que la envuelve y el perfil de la academia⁴² que la estudia. (Ullán de la Rosa F. J., 2014, pág. 1)

Si se parte de estas proposiciones, se puede decir que el objeto ciudad al menos logra mantener un elemento de certeza, su complejidad. Así, la dificultad que se tiene para definirla parte de la gran variedad de estudios de todas las ramas y tendencias sobre sus sistemas, reglas y mutaciones. Anzaldúa (2007) considera que “una de-finición (da paso) a una sola concepción que (da) [...] fin a [...] otras” concepciones. (Anzaldúa, 2007, pág. 99), es decir, definir a la ciudad, significaría llegar a un punto donde ya no existe variación alguna, donde ya no hay retorno, situación un tanto compleja en el caso de la ciudad por el hecho de que esta, tiene diferentes elementos en constante transformación y áreas estáticas.

La definición en sí misma es un callejón sin salida, una forma de dogma; no es el caso de la ciudad por lo que comentan Rittel y Weber y tampoco por la frustración a la que se refieren, sino por el hecho de que la ciudad es inasible, escurridiza, siempre se encuentran en transformación; de hecho, al estudiar a la ciudad no se pretende tal sentido de exactitud en lo que se refiere a fijar una definición de la ciudad porque es importante considerar que los elementos que la podrían describir en un momento dado, se refieren básicamente a la dinámica espacial que ocurre en ella, como es el caso de las prácticas de competencia y el funcionamiento de sus sistemas, es por eso que los fenómenos que se despliegan en sus espacios, más que llegar a ser objetos terminados, fijos y concluidos, estos fenómenos suelen ser procesos que se articulan desde la diversidad de quienes la ocupan y la consumen.

⁴² Entre estas disciplinas se encuentran diferentes corrientes académicas como la “Escuela de Chicago” enfocada a la reforma social, la “Escuela francesa” orientada al espacio y la sociedad urbana; la “Escuela de América Latina” involucrada en el paradigma funcionalista; la “Escuela de los Ángeles California, encaminada en la formación de un nuevo paradigma basado en la interconexión del complejo Global–local y por último, los trabajos de Yoshihara Naoki realizados en Japón posteriores al final de la Segunda Guerra Mundial basados en los postulados de la “Escuela Culturalista de Chicago”. (Ullán de la Rosa, 2014)

Sin embargo, en el ámbito de la geografía urbana, Capel (1975) fija dos elementos importantes, que pueden ser utilizados para aproximarse a la ciudad, esto con la intención de encontrar un punto de apoyo, una referencia desde donde partir para relacionar las prácticas de competencia con la ciudad. Capel comenta que, por un lado: “se encuentran las (definiciones) que se basan en una o dos características que se consideran esenciales.” Por otro lado “se encuentran las definiciones eclécticas, que intentan dar una idea de la complejidad de lo urbano sintetizando las diversas características previamente definidas” (Capel, 1975, pág. 2).

En el primer caso, las definiciones basadas en una o dos características tienden a ser definitorias puesto que bajo esta visión la ciudad puede ser una cosa u otra, es decir, se parte del interés particular que se tiene sobre determinado elemento de la ciudad para definirla en función de ese mismo interés, por ejemplo, la ciudad aglomerada, ciudad diversa, ciudad periférica, ciudad global, la ciudad competitiva etcétera, como si la ciudad en cada uno de sus, elementos, sistemas, reglas o mutaciones fueran pequeños micro-cosmos que abarcan toda su complejidad fenomenológica⁴³.

En esta variedad de intereses se escinde mutila y se pierde la relación de sus elementos y por lo tanto la combinación y fusión de un posible enfoque integral que permitan abordar la ciudad de forma amplia; por ejemplo, Marcuse señala que “se utiliza deliberadamente (el término ciudad) como una sinécdoque” (Marcuse, 2004, pág. 8), donde una parte sustituye al todo. De esta forma, se diluye su complejidad y sobre todo su sentido de simultaneidad.

En lo concerniente a la variedad de enfoques utilizados de manera pertinente según la problemática a tratar (eclecticismo) al que se refiere Capel aplicado a la ciudad, permite extraer y yuxtaponer los componentes y fenómenos que se desprenden de la misma, con ello se facilita un abanico amplio de posibilidades; circunstancia que da paso a la expresión del acontecer humano en su dimensión espacial, por ejemplo, las prácticas de competencia como un componente espacial de la ciudad,

⁴³ En este sentido se entiende por complejidad fenomenológica la motivación humana que sustenta al movimiento que tiene la ciudad y no a la mecánica que se desprende de la relación causal descrita por el positivismo. (Hall & Lindzey, 1970, pág. 15)

del espacio social, su relación con lo urbano y lo público y su relación con la aglomeración, la densidad y el hacinamiento, fenómenos que dan forma a las contradicciones espaciales. Cabe señalar que también se corre el riesgo de incurrir en la segmentación, fragmentación o escisión espacial si no se entienden los vínculos y relaciones que median entre los fenómenos, situación que puede conducir a utilizar el recurso simple de la interpretación causal y contingente que se desprende de su mecánica material o de movimiento y de sus correlaciones.

Es por eso que Marcuse insiste en el hecho de que al hablar de ciudad aún y cuando se exprese de manera convencional obedece a determinado interés, y exhorta a clarificar su uso ya que este trae consigo una posición política y señala que el problema;

“no es el de la mera definición: lo que define la ciudad es la densidad, los límites legales, el volumen de población, las características demográficas sociales, la función económica. [...], el uso convencional remite a un complejo espacial específico” (Marcuse, 2004, pág. 7).⁴⁴

Que bien pueden ser las practicas espaciales que confeccionan las personas, es por esto que, para establecer una aproximación a la idea de ciudad, es necesario incluir de primera instancia los elementos y componentes correspondientes que vayan acorde con la problemática que se aborda y ubicar un plano (espacio) donde converjan las diferentes relaciones⁴⁵ que se establecen entre estos, más que una

⁴⁴ El ejemplo que pone Marcuse es (...la famosa formulación de Wirth: "Podemos definir la ciudad como un asentamiento de gran tamaño, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos" ["Wirth, 1964. originalmente 1938 in *American Journal of Sociology*"]. Cuando hablamos de «ciudades propiamente dichas» o utilizamos el término «ciudad» sin más precisiones. el sentido es ése: *ciudades lugares espacialmente definidos, definidos por la demografía, la función o el estado legal* (por ejemplo, cuando Scott y Moulaert.1997, o muchos otros hablan de «los procesos que constituyen las ciudades contemporáneas» dan a «ciudad» este significado convencional). (Marcuse, 2004, pág. 7)

⁴⁵ Mc Kelligan (2012) insiste en la importancia de que la ciudad sea estudiada “desde distintas disciplinas y perspectivas”, esto significa que es posible incorporar al estudio un sinnúmero de elementos, siempre y cuando se pueda explicar su relación. (Mckelligan, 2012, págs. 13-30) Por su parte Herrera (2009) considera que esto permite involucrar los diferentes campos de estudio, pero sobre todo integrar la diversidad de ángulos desde donde se puede mirar la ciudad, esto es, la ciudad vista como un prisma donde se han “desvanecido las líneas divisorias entre disciplinas [...] configurando al mismo tiempo nuevos campos de estudio (situación que permite) al mismo tiempo (sic) (formar) líneas de investigación que exigen el respaldo o el enfoque interdisciplinario”. Aunque es importante salvar los fundamentos teóricos que nutren las diferentes ramas del conocimiento. (Herrera, 2009, pág. 1)

explicación causal o secuencial. De lo que se trata es de explicar los fenómenos desde los acontecimientos que se despliegan dentro del universo de espacios que ofrece la ciudad. Como es el caso de las prácticas que se realizan en el espacio, entre estas, las prácticas de competencia. De esta manera se establecen criterios para incluir dentro del estudio aspectos tales como la dicotomía que se forma desde lo material y lo subjetivo dado que ambos polos forman parte de la producción del espacio.

Bajo esta perspectiva resulta ineludible romper la dicotomía para explicar, por ejemplo, la expresión que tienen lo material y lo subjetivo en la formación de la facticidad⁴⁶ a la que obedecen las masas de usuarios cuando se desplazan por los andenes y corredores o como sucede en el caso de las prácticas de competencia considerar que una persona al desayunar el vagón del metro, lo que hace es practicar la perfección.

Aunque no hay que descartar del todo el planteamiento acerca de lo convencional al que se refiere Marcuse, quien señala que es una forma de expresión política, es decir, que se persigue un interés, en este sentido, cabe aclarar que, al realizar estudios de la ciudad, difícilmente se podrá escapar al hecho de que el sujeto pertenece al objeto y por lo tanto tiene un interés. Así, el planteamiento de Marcuse sugiere que en lo no convencional se puede llegar a cierto grado de perfección en la definición de ciudad (dogma) porque se ha superado esa expresión política o la transferencia⁴⁷ que emana de la pertenencia o de ambas. Lo cierto es que al ser el sujeto parte del objeto obliga a este a definir claramente el lugar que ocupa, la intencionalidad y el interés de estudiar la ciudad y así evitar entrar en una “puerta giratoria” que no defina nada.

⁴⁶ De acuerdo con Pérez Porto y Ana (2022) Gardey la facticidad es una relación al carácter contingente de ciertos hechos, es decir, aquello que se da de facto, lo que tiene existencia de hecho. (Pérez Porto & Gardey, 2022)

⁴⁷ Por transferencia. (se) Designa, en psicoanálisis, el proceso en virtud del cual los deseos inconscientes se actualizan sobre ciertos objetos, dentro de un determinado tipo de relación establecida con ellos y, de un modo especial, dentro de la relación analítica. (Jean Laplanche J. B., 2004)

Por esto, es indispensable considerar la pertinencia⁴⁸ en el estudio de la ciudad, es decir, formar un criterio que establezca la importancia y la necesidad de la investigación dentro de determinado campo, acorde a determinada realidad, es decir que el estudio tenga sentido y que se dirija a enfrentar un problema real como lo es la ciudad

Por lo anterior, habría que considerar como línea base lo propuesto por Jean Remy y Liliane Voyé en su obra “La ciudad hacia una nueva definición”, ambos puntualizan que la ciudad es;

“una composición espacial definida por la alta densidad poblacional y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables, una colonia humana densa y heterogénea conformada esencialmente por extraños entre sí; La ciudad en ese sentido, se opone al *campo o a lo rural*, ámbitos en que tales rasgos no se dan. Lo urbano en cambio es otra cosa: un estilo de vida marcado por la proliferación de urdimbres relacionales deslocalizadas y precarias. Se entiende por urbanización, a su vez «ese proceso consciente en integrar crecientemente la movilidad espacial en la vida cotidiana, hasta un punto en que ésta queda vertebrada por aquella» (Delgado, 1999, pág. 1)

Este conjunto de elementos espaciales que integran Remy y Voyé para explicar la ciudad, primero por oposición con respecto al campo; otro elemento que se encuentra vinculado a esta exposición es la formación de entramados que se extienden con mayor intensidad durante los traslados que hacen los sujetos por la ciudad y el proceso de movilidad cotidiana. Esta estructura permite tener un punto de referencia para abordar otras expresiones, imágenes e ideas de la ciudad y sus espacios.

En materia espacial, desde la antropología Abilio Vergara considera la dinámica espacial cotidiana como una serie de “situaciones tipo”,⁴⁹ se refiere básicamente a

⁴⁸ Si las nuevas definiciones se introducen en el sentido de la pertinencia, y en qué medida ello ocurre, no depende, en verdad, sólo de la simplicidad o de la coherencia lógica del sistema, sino, entre otras cosas, de la orientación y metas de la investigación, que no se pueden explicar ni entender a partir de la investigación misma (sino del interviniente). (Horkheimer M., 2003, pág. 230)

⁴⁹ No obstante, comenta Vergara, es posible encontrar situaciones típicas en las urbes; practicas reiterativas (abordar el metro, sentarse en un parque, apurar el paso en las aceras por la presión de

lo que sucede en los contextos ciudadanos, al entramado, su entorno y los procesos que surgen y crecen en el espacio y que dan paso a la prisa a los imprevistos, al desplazamiento de grandes conglomerados de personas y a los espacios saturados contrarios a la vida rural, es decir, son elementos que conforman las prácticas cotidianas en la ciudad. (Vergara, 2015, pág. 24)

Desde la geografía urbana francesa y para ampliar la perspectiva espacial Capel (1975) recupera algunos elementos adicionales propuestos por J. Beaujeu, Garnier, G. Chabot, y de H. Bobek como la “continuidad de aglomeración (extensión de una región urbanizada o periferia) y la dimensión suficiente (mostrar todos los elementos de una dimensión en este caso la dimensión espacial)”⁵⁰ estos elementos conforman desde esta escuela una geografía urbana. Asimismo, Capel expone la postura de *Städtisches Leben* quien a diferencia de Remy y Voyé considera que no se puede definir el modo de vida urbano por oposición al modo de vida rural para no caer en una tautología. (Capel, 1975, pág. 16)

Quizás no solo por no caer en una aliteración se definiría una cosa con relación a sí misma, como un meta relato. Al respecto Giddens desde la economía social, considera que las sociedades modernas provienen de aquellos sistemas sociales que lograron acumular recursos distributivos (economía) y de autoridad (política) y con ello lograron concentrar poder en los territorios y propiciar con esto una dinámica espacial alrededor de un punto específico, una fuente que reúne riqueza⁵¹,

los transeúntes, etcétera), posiciones de objetos, espacios y edificaciones que relacionan personas y papeles: policías en los cruceros, semáforos, centros comerciales, mercados populares, etcétera; lo que dificulta abordarlos es que cada reiteración tiene otros actores, como en el río de Heráclito, parafraseándolo, no es posible encontrarse con la misma persona en la misma situación metropolitana. (Vergara, 2015, pág. 24)

⁵⁰ Continuidad de aglomeración es la extensión de una región urbanizada sin solución de continuidad a lo largo de varias circunscripciones administrativas y dimensión suficiente, en el contexto de los mapas es aquella que muestra todos los elementos de una dimensión entre las líneas de extensión

⁵¹ Y que solo se puede acceder a ella a través del dinero, amo y señor de la abstracción. “Al ser equivalente —señala Simmel— de todos los casos en la misma forma, el dinero se convierte en el nivelador más atroz; el dinero expresa todas las diferencias cualitativas de los casos en términos de ¿cuánto cuesta? Con toda su capacidad e indiferencia, el dinero se convierte en el común desarrollador de todos los valores y vacía, irreparablemente, el centro de los casos, su individualidad. [...] Las grandes ciudades —las sedes más importantes del intercambio monetario— propician la mercantilización de las cosas de manera más impresionante y con mayor énfasis que las localidades pequeñas. Ésta es la razón por la que las ciudades constituyen, también, el entorno auténtico de la actitud blasée.” (Simmel, 1988, pág. 51)

es decir, según José Luis Lezama (2022), Giddens se refiere al periodo colonial que conformó las sociedades preindustriales en los inicios del capitalismo en Europa.

Por ello la ciudad emerge en ese periodo como un espacio geográfico que simboliza el poder y la dominación sobre su entorno territorial, y de allí la explicación de las llamadas relaciones desiguales entre la ciudad y el campo⁵², mediante las cuales se estructuran las relaciones sociales en esa etapa de la historia. (Lezama J. L., 2022, pág. 381)

Al concentrar ese poder territorial en un solo punto se propicia la producción de movilidad espacial y aunada a esta, la formación de urdimbres como lo mencionan Remy y Voyé. Lo que sugiere Giddens al respecto, es que dicho poder va a sincronizar toda transferencia y va a organizar el movimiento en un tiempo y espacio fijo e inamovible —la formación de lo cotidiano—. Este manejo del tiempo absoluto propicia la disrupción del espacio-tiempo que tienen los sujetos, es decir, esta ruptura espacio-temporal se puede observar en la actualidad en los viajes que realizan las personas diariamente en esta ciudad, cuando se observa a los usuarios correr por los andenes del metro con la firme intención de contraer el espacio, cuando en realidad no deja de ser una ilusión; en este caso el sistema de transporte domina y controla por completo el tiempo y el espacio, apoderándose del campo y por consiguiente intenta influir en los usuarios a través de la reflexión. Como respuesta a esto, los usuarios afinan sus prácticas de competencia sustentadas en su experiencia para emprender, por un lado, una lucha sin cuartel en el espacio-tiempo y mantener su autonomía y por otro lado asume sin cuestionar la sincronización, adaptándose a los ritmos que imponen los sistemas espaciales de la ciudad y, procura, de esta manera, estandarizar ya sea en un sentido o en otro sus traslados.

⁵² Marx se refiere, asimismo, a una oposición que proviene del carácter contenedor-concentrador que tiene la ciudad moderna, en la medida que en ella se contienen y concentran la población, el capital y los instrumentos de producción. El campo, en cambio, se traduce en dispersión y aislamiento. Como la ciudad es el escenario en el cual se decide la distribución del producto, aparece también como territorio que simboliza el poder. Pero este en ningún momento emerge como atributo de lo urbano, sino más bien como resultado de la desigual distribución de los medios de producción, sobre la que se sustenta el orden social capitalista. (Lezama J. L., 2022, pág. 122)

Este poder vicario se ejerce desde los distintos polos económicos de la ciudad ya que existe un condicionamiento que materializa en los desplazamientos que hacen los sujetos y adquiere mucha más fuerza cuando los sujetos parten de los espacios periféricos. Dichos espacios, señala desde la etnografía urbana Mike Davis (2014), son lugares donde las dinámicas difícilmente se ajustan a una forma de composición espacial definida —siempre en formación— y agrega que “la mayoría de la población urbana sin recursos ya no vive, sin embargo, en el interior de las ciudades”. Al respecto comenta que:

Desde 1970, la mayor parte del crecimiento de la población urbana mundial se ha producido en el Tercer Mundo y ha sido absorbido por las comunidades hiperdegradadas de la periferia urbana. De hecho, las áreas suburbanas de muchas de las ciudades pobres han crecido de tal manera que probablemente obliguen a redefinir el concepto de periferia. [...] lo que ha llevado a algún investigador a sugerir que «a estas zonas se las considera periurbanas, pero en realidad es la urbe propiamente dicha la que es periférica» [...] Las periferias urbanas, esos extraños limbos donde ciudades «ruralizadas» se transforman en campos «urbanizados», son unas grandes desconocidas para sus propios gobiernos. (Davis, 2014, pág. 53)

Lo que advierten estos estudiosos sobre la ciudad es que las periferias se forman a partir de un espacio geográfico que ha sido simbolizado por el poder y por lo tanto se ejerce un dominio sobre este entorno territorial, esta clase de geopolítica, se centra principalmente en los límites espaciales, puesto que es en estas trazas simbólicas donde operan con mayor énfasis las relaciones de desigualdad entre la ciudad y las periferias.

El estado en el que se encuentran estas zonas, comenta Davis (2014) están sujetas a una hiperdegradación derivada de un abandono territorial sistemático⁵³. Una continuidad de aglomeración caracterizada por un abandono continuo por parte de

⁵³ Aunque también se puede ubicar dicha degradación a los procesos especulativos sobre la vivienda desarrollados durante los siglos XIX, XX y XXI en las ciudades como lo explica Raquel Rolnik en La guerra de los lugares, “El pasaje de la deuda de los estados a los individuos y las familias: el sistema de hipotecas, el negocio de los lugares privados y el ahorcamiento de los créditos mediante el manejo de intereses hipotecarios.” (Rolnik, 2017, pág. 33)

diferentes administraciones estatales, situación, que puede ser observada en cada una de sus dimensiones espaciales, es decir, en lo regional, en lo territorial, en la configuración del paisaje y en los lugares.

Esta separación que separa a la ciudad y de las periferias se diseñan sutil y cautelosamente los accesos a la ciudad —áreas exclusivas— mediante el control de fronteras, pasos y sistemas de transporte que tamizan el desplazamiento y la movilidad de grandes masas compuestas por trabajadores. Conglomerados que se ciernen para que los sujetos puedan llegar —previa afinación de prácticas de competencia— gradualmente y en orden al “*otro lado de la frontera*”, un trato que se asemeja —guardando ciertas proporciones— al que se les da a los migrantes en la frontera internacional norte.

En lo referente a la urbanización a la que aluden Remy y Voyé (1992), esta, se concibe como un proceso, el cual se podría explorar a partir de los trabajos realizados por Manuel Castells quien considera que la urbanización parte históricamente de dos procesos que, a su modo de ver, son paradójicamente contradictorios. La urbanización, comenta, se encuentra ligada;

a la primera Revolución industrial e inserta en el desarrollo del modo de producción capitalista, es un proceso de organización del espacio que encuentra su base en dos conjuntos de hechos fundamentales: 1. La descomposición *previa* de las estructuras sociales agrarias y la emigración de la población hacia los centros urbanos ya existentes, proporcionando la fuerza de trabajo esencial a la industrialización. 2. El paso de una economía doméstica a una economía de manufactura y después a una economía de fábrica, lo que significa al mismo tiempo la concentración de mano de obra, la creación de un mercado y la constitución de un medio industrial. (Castells, 1974, págs. 20-21)

Estos procesos que obligan a las personas a desplazarse o a migrar porque se ha desintegrado económica y materialmente su entorno⁵⁴ siguen vigentes en la

⁵⁴ Una gran diferencia con el pasado es que un componente fundamental de la actualidad es la pérdida masiva de hábitat a consecuencia de una variedad de patrones extremos que van desde la

actualidad. Los sitios cercanos a la ciudad a donde llegan estas personas se encuentran alejados de los lugares donde se concentra la riqueza y los servicios, son lugares, áridos, desprovistos de una economía y de recursos; situación que determina, que los sujetos, su clan o sus familias dependan de su fuerza de trabajo, Este proceso de organización pone énfasis en la disputa y el control por el espacio, situación que deriva en acciones muy directas que no vacilan en ocultar sus intenciones como lo demostró “Hausman en París” (Davis, 2014, pág. 88) o como Robert Moses lo hiciera más tarde en la ciudad de New York (Berman, 1988, pág. 303), ambos funcionarios modificaron el paisaje de sus respectivas ciudades no solo en términos vedutistas, sino que de forma muy concreta asentaron y enclavaron en el territorio su visión de orientación burguesa y moderna de ciudad. Hundieron en las entrañas del territorio su permanencia en el tiempo.

Por su parte, el reformismo progresista al que se refiere Harvey parte del mismo principio, salvo que en este caso “disimula los planes capitalistas de acumulación del capital y desarrollo territorial especulativo: una máscara que esconde culpabilidad burguesa, paternalismo, control social, vigilancia, manipulación política, pérdida de derechos de las masas marginadas pero inquietas y la exclusión de cualquiera que fuera diferente” (Harvey, 2000, pág. 179).

Pero solo los movimientos obrero, sindicalista y socialista que se extendieron en diferentes países de todos los continentes lograron desenfocar esa visión entusiasta que “encarnaban la modernidad y el futuro” de esta clase social que posteriormente se asociaría en el siglo XX con el fascismo y el nazismo para mantener su hegemonía. Formaron:

expropiación masiva de tierra hasta el envenenamiento de la tierra y del agua a causa de la minería. (Sassen, 2017, pág. 11).

El neoextractivismo, comenta Svampa (2019) es una categoría analítica muy productiva nacida en América Latina que posee una gran potencia descriptiva y explicativa, así como también un carácter denunciativo y un fuerte poder movilizador. Esta aparece a la vez como una categoría analítica y como un concepto de corte fuertemente político, pues nos “habla” elocuentemente acerca de las relaciones de poder y las disputas en juego y remite, más allá de las asimetrías realmente existentes, a un conjunto de responsabilidades compartidas y al mismo tiempo diferenciadas entre el norte y el sur global, entre los centros y periferias. (Svampa, 2019, pág. 16)

grandes centros urbanos diseñados para [...] la concentración del capital en (un) determinado territorio y la racionalidad,⁵⁵ se ha transformado a pesar de la exaltación conferida a la industrialización y la política urbana de ese sistema. (Harvey, 2000)

La desindustrialización corre a cargo de los intereses de los grupos industriales corporativos desde mediados del siglo XX, estos grupos, comenta Harvey tienen una gran movilidad espacial (globalización), este poder les permite territorializar des-territorializar⁵⁶ grandes flujos de capital convirtiéndolos en

El enemigo corporativo [...] mayormente de las ciudades, y las grandes empresas (que) no parecen tener ya necesidad de ciudades o comunidades concretas. El resultado es dejar a la suerte de las ciudades casi en su totalidad en manos de contratistas y especuladores inmobiliarios, de constructores de oficinas y del capital financiero. (Harvey, 2000, pág. 180)

De esta manera, el sistema que dominaba, controlaba y organizaba simbólicamente y materialmente espacio era el capital tradicional, lo hacía mediante la concentración de recursos de autoridad y distribución en un territorio específico (la ciudad), este dominio, se ha perdido poco a poco, solo quedan formas urbanas incrustadas por la cotidianeidad, susceptibles a la especulación globalizada. Esto transfiere irremediablemente modificaciones en todas las dimensiones espaciales de la ciudad, se fragmenta y reconfigura lo que antes era estático y fijo, lo que sincronizaba las transferencias y el movimiento, en su lugar, surge hoy un proceso de urbanización donde la movilidad espacial —véase la inserción de la motocicleta— que ya no organiza la vida cotidiana, la vida cotidiana es movilidad espacial en sí

⁵⁵ Lo que Saskia Sassen actualmente llama “capitalismo tradicional” (Sassen, 2017, pág. 15)

⁵⁶ Cuando nos fijamos en el Sur global ponemos la atención en las economías pre-capitalistas y en su incorporación a las relaciones capitalistas de producción. Sin embargo, el período posterior a los años ochenta visibiliza aún otra variante de esta capacidad de adueñarse. Se trata de la apropiación o destrucción del capitalismo tradicional que ahonda aún más en un tipo de capitalismo *avanzado* dominado por una lógica financiera.² [...] El banco tradicional vende algo que posee, es decir, dinero, a cambio de un interés. Las finanzas venden algo que no tienen y por tanto necesitan desarrollar instrumentos complejos que les permitan irrumpir en otros sectores a fin de capitalizar cualquier valor que pueda ser extraído para después incorporarlo a los circuitos financieros. Es esta característica la que me lleva a proponer que las finanzas son un sector extractivo y que cuando han extraído todo lo posible se desplazan a otro lugar, dejando tras de sí la destrucción (Sassen 2008^a: cap. 4 y 5; 2013a; 2014: cap.3). (Sassen, 2017)

misma; razón por la cual las prácticas de competencia cada día se hacen más demandantes e intensas, más rápidas.

En este sentido Lefebvre desde la sociología urbana se adelanta a este proceso espacial y lo resume de la siguiente manera, “son las contradicciones de la sociedad [...] las que vienen a irrumpir en el espacio, a nivel del espacio, dando lugar a contradicciones espaciales” (Lefebvre, 2013, pág. 391). Por lo tanto, las ciudades se transforman por la actividad humana —las urdimbres relacionales se fragmentan, abandonan al sujetos—, las cuales se encuentran íntimamente relacionadas a los medios de producción, donde las personas viven cotidianamente en un tránsito austero en espacios que reconfortan y hostigan al mismo tiempo y neutralizan cualquier práctica de competencia; se forman espacios contenedores donde se vive diariamente entre muros imaginarios una lucha silenciosa que atrae y expulsa continua y sistemáticamente a los sujetos, no solo desde la materialidad del espacio, sino también desde su subjetividad.

Esta relación que se produce entre el espacio material-racional y el simbólico-social se articula en una dialéctica⁵⁷ del espacio donde se tejen y se deshebran diariamente los procesos de arraigo de los sujetos hacia la ciudad, lo que Marc Augé (2000, pág. 84) denomina no-lugar y que es factible de dimensionarlo a una no-ciudad, es decir, orgánicamente⁵⁸ los sistemas de la ciudad no permiten que los sujetos se establezcan tan fácilmente en los espacios.⁵⁹ De esta forma, cada mañana las diferentes representaciones que se hacen del espacio se ensamblan

⁵⁷ El “*materialismo dialéctico*. Sintetiza y unifica, en efecto, dos elementos que Marx halló separados y aislados en la ciencia y en la filosofía de su tiempo: materialismo filosófico, ciencia ya avanzada de la naturaleza, por una parte; y, por otra, esbozo de una ciencia de la realidad humana, dialéctica de Hegel, es decir, teoría de las contradicciones. [...]. En rigor, sólo la razón dialéctica ofrece una solución, porque sólo ella se esfuerza por comprender las condiciones concretas de la investigación y los caracteres concretos de lo real. [...] Marx, [...], afirma que la idea general, el método, no nos exime de aprehender cada objeto en sí mismo; provee simplemente una guía, un marco general, una orientación para la razón en el conocimiento de cada realidad. Es necesario descubrir las contradicciones propias de cada realidad, su movimiento propio (interno), su calidad y sus transformaciones bruscas;” (Lefebvre, 1961, pág. 21)

⁵⁸ Si se hace una analogía cuerpo-ciudad, esta última tiene una serie de elementos que dominan los espacios, estos sistemas actúan en conjunto, no como un tejido, sino como una homeostasis donde se comprometen conceptos tales como la resiliencia, la entropía y la cibernética.

⁵⁹ “Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar.” (Augé, 2000, pág. 83).

nuevamente y dejan caer su manto entre ciernes, aherrojando a través de la disputa, la oposición, la rivalidad, la pericia y demás prácticas de competencia que se muestra en las diferentes calles, avenidas y andenes.

El tejido urbano

Este sedimento que emana de la funcionalidad de los sistemas de la ciudad —las prácticas de competencia— se forma cotidianamente en un circuito continuo que retiene al sujeto, mediante un conjunto de elementos que comparten determinados caracteres comunes como son; las prácticas de competencia, el poder, las formas de dominación, el conflicto, la estratificación, los procesos de dominación y reproducción que cobran un papel relevante en la conformación de un estilo de vida urbano que se forja diariamente a través de un embate sistemático a las actitudes e inclinaciones que tienen los sujetos con respecto a las relaciones superficiales con los otros en sus traslados por los diferentes espacios de la ciudad. En este sentido, Martínez Lorea considera que

“la esencia” de la ciudad, esto es lo urbano, persiste, bien sea en modo disperso, alienado, como germen o como virtualidad. Lo urbano entendido pues como proceso, como horizonte y como práctica. No obstante, lo urbano se confunde con demasiada frecuencia con aquello que Lefebvre denomina el “tejido urbano”, es decir, el escenario de la proyección y planificación. (Martínez Lorea, 2013, pág. 15)

El tejido urbano Lefebvre (1978) lo concibe como la permanencia del fenómeno de la “aglomeración urbana, con formas, funciones, estructuras antiguas o nuevas” (1978, pág. 162), que no se modifican ante los cambios que se puedan presentar dentro de la ciudad. El tejido urbano es el componente estático que permanece al proceso de transformación que tiene la ciudad antigua medieval con relación a los cambios y modificaciones que se trazan desde la “nueva ciudad”. Es una especie de palimpsesto donde permanecen algunos residuos y emergen nuevos componentes.⁶⁰ Lefebvre pone como ejemplo la extensión de las fronteras de la

⁶⁰ Esta transición del tejido urbano también se puede aplicar a lo que comenta Saskia Sassen sobre como el capitalismo avanzado se sobrepone al tradicional hasta el punto de que la ciudad —como lo plantea Harvey— en si misma ya no le es útil a los grupos industriales corporativos.

ciudad cuando el centro sigue fijo, esto es, la formación de periferias, “sectores residenciales los barrios, [...] pabellones, [...] barrios de bloques” (1978, pág. 162). y puntualiza que este proceso de extensión de la ciudad pertenece también a

la relación (campo-ciudad) dialéctica, posición conflictual que tiende a trascenderse cuando en el tejido urbano realizado se reabsorben simultáneamente el antiguo campo y la antigua ciudad. Lo que define la «sociedad urbana» va acompañado de una lenta degradación y desaparición del campo, de los campesinos, del pueblo, así como de un estallido, una dispersión, una proliferación desmesurada de lo que antaño fue la ciudad. (Lefebvre, 1978, pág. 15)

En esta relación entre lo urbano (los procesos y las prácticas entre los sujetos) y el tejido urbano (la extensión de la mancha urbana de la ciudad) Lefebvre va a ponderar la producción espacial como un elemento que desencadena la movilidad espacial. Asimismo, Manuel Castells (1978), explica detalladamente las relaciones que se producen en lo urbano y lo eleva a una categoría fundamental para explicar la ciudad, a este respecto considera que lo urbano es;

el lugar donde se efectúa la reproducción simple y ampliada de la fuerza de trabajo. La forma específica que asume la estructura espacial se moldea por medio de este proceso de reproducción. Las prácticas urbanas operan entonces el punto de unión del proceso de reproducción de la fuerza de trabajo con la estructura social en su conjunto. El sistema urbano puede definirse, por tanto, como la articulación específica de las instancias de una estructura social en el interior de una unidad espacial de reproducción de la fuerza de trabajo (Castells, 1978: 280 en Lezama J.L., 2022, pág. 269). (Lezama J. L.)

La ciudad, comenta Castells, encierra por sí misma una problemática profunda, ya que representa el conjunto de esfuerzos para organizar en un determinado espacio la vida de la humanidad más allá de la naturaleza, esto es, expone el proceso histórico de urbanización

[...], el término urbano designará una forma particular de ocupación del espacio por una población, o sea, la aglomeración resultante de una fuerte concentración y de una densidad relativamente elevada, que tendría, como correlato previsible, una diferenciación funcional y social cada vez mayor. (Castells, 1974, pág. 16)

Es decir, Castells considera que el espacio urbano se estructura a partir de la relación que se establece entre la densidad y la aglomeración y cómo ambos fenómenos al articularse históricamente se han sintetizado hasta formar sistemas funcionales y de diferenciación social, esto es, un sistema-ciudad.

De esta forma, los cambios que han hecho posible la formación de las ciudades de occidente van a transcurrir a través de una narrativa que integra a cada paso nuevas ciudades. Las nuevas ciudades —como la Ciudad de México— van a integrar la experiencia de las primeras ciudades, esto es, las innovaciones y vanguardias que modifican al sistema-ciudad se han globalizado en función de lo que toda ciudad que se integra al circuito de organización occidental requiere de dichos modelos para resolver ciertas problemáticas acordes al propio sistema-ciudad, pero sobre todo para estar en sintonía y en conexión con las ciudades primigenias que ostentan mayor poder económico⁶¹.

Otro elemento que se vincula con lo urbano en los trabajos de Lefebvre es lo señalado por Manuel Delgado (2013) quién identifica otra característica de lo urbano

⁶¹ [...] algunos de los componentes, clave de los “procesos de globalización” y su significado para diferentes tipos de ciudades y regiones urbanas. -comenta Saskia Sassen- La formación en curso de ciudades globales es uno de ellos, [...] la nueva tendencia hacia la formación de mega-regiones, que, en el caso de algunas regiones, como Europa, tiende a ser un proceso transfronterizo. El otro es la expansión de flujos transfronterizos que conectan ciudades a diversos niveles de la jerarquía urbana. Para capturar el crecimiento y diversificación de estos flujos Inter ciudades, (se desarrollará) [...] un tipo de muestra de un “mundo pequeño” de varias ciudades diversas, desde aquellas globalmente poderosas a las más débiles, [...] Para focalizar la mirada, la discusión en esta sección del artículo está confinada a ciudades globales y a ciudades-regiones globales. El concepto de ciudad-región global agrega una dimensión completamente nueva a las cuestiones de territorio y globalización². [...] La cuestión de la competitividad de una región está profundamente centrada en sus infraestructuras convencionales –transporte de todo tipo, producción y distribución de agua y electricidad, aeropuertos, y así sucesivamente—. En alguna medida, esto es también una variable crucial en el caso de las ciudades globales, pero es de un tipo mucho más especializado de infraestructuras en estas últimas. La escala regional trae al frente cuestiones de transporte público, construcción de autopistas y aspectos similares que la mirada en la escala de las ciudades globales no tiene. (Sassen, 2007, págs. 10-15)

en su trabajo. Compara la postura que tiene Lefebvre de lo urbano con el espacio público más allá de la materialidad del espacio y la ciudad, en este sentido, Delgado considera que

el espacio urbano, en el sentido de espacio *de y para lo urbano*, entendido como una forma específica de organizar y pensar el tiempo y el espacio en general, y no sólo en el marco físico de ese constructo material que es la urbe. [...] La ciudad es una base práctico-sensible, una morfología, un dato presente e inmediato, algo que está ahí. La ciudad es lo que ocurre en las calles, en las plazas. Lo urbano es otra cosa: no requiere por fuerza constituirse como elemento tangible, puesto que podría existir y existe como mera potencialidad, como conjunto de posibilidades. (Delgado, 2013, pág. 3)

“Lo urbano se perfila, así como la ocasión para acceder al rango de ciudadanía y a la apropiación del espacio como etapa de superación de la alienación social.” (Martínez Gutierrez, 2013, pág. 45) Es así como

el pensamiento lefebvriano otorga al habitar el carácter de una actividad creativa libre, expresión inequívoca de la potencialidad humana. Desde esta argumentación la ciudad aparece no sólo como *el topos* (lugar) donde se condensan los procedimientos técnicos, económicos y políticos de dominación de la vida social: la crítica sociológica y el «habitar» portan de manera conjunta el interés por la emancipación colectiva. (Martínez Gutierrez, 2013, pág. 45)

Este habitar en contraposición con los procedimientos técnicos desarrollados por las instituciones y organizados en sistemas van a formar estas polaridades a las que se refiere Lefebvre. Estas visiones se van a confrontar en una dialéctica a la que él llama “*la producción del espacio social*”. Donde la vida de la ciudad se desarrolla a partir de la relación dinámica y periódica que se establece entre las personas, los grupos y los diferentes elementos que median en la composición y contraposición tanto en lo objetivo como en lo subjetivo derivados de dichos espacios. Estos enfoques alternos acerca de lo urbano lejos de generar dudas

enriquecen los diferentes ángulos desde donde se puede observar la ciudad, lo urbano y el proceso de urbanización.

Así, las diferentes representaciones que se tienen de la ciudad, lo urbano y su proceso de urbanización tienen a su vez una serie de elementos que los cruza transversalmente; dichos elementos forman parte de una serie de sistemas que actúan como intermediación que activa y regula las relaciones entre dichas espacialidades. Es por eso que la idea que expuso Lefebvre sobre el espacio social parte de la mirada que este teórico tiene de la ciudad, la cual es concebida como un producto complejo derivado de los sistemas económicos, políticos y sociales que en su conjunto ordenan y dan sentido a las diferentes prácticas —entre estas, las prácticas de competencia— que repercuten en los diferentes estilos de vida y que a su vez son representados por diferentes grupos sociales para producir cotidianamente los diferentes espacios urbanos.

Por lo anterior, se puede resumir que la ciudad al ser un objeto resultado del desamparo humano que se estructura a partir de diversos sistemas que se encuentran abiertos y en constante evolución y que la ciudad como tal genera dependencia y reificación hacia sus productores. Esta complejidad fenomenológica que se mueve bajo una simultaneidad constante dificulta su definición, puesto que la relación entre la ciudad vista como objeto y quien emprende la tarea de estudiarla, (sujeto), va a requerir clarificar sus intereses, considerar diferentes enfoques y dimensiones, desechar explicaciones causales y posturas convencionales, todo esto con el propósito de explicar los fenómenos desde los acontecimientos que se despliegan dentro del universo de espacios que ofrece la ciudad. Para esto, hay que aclarar las dicotomías, ubicar espacios de convergencia, establecer criterios de intervención, contemplar que la ciudad es un objeto en constante transformación; verificar continuamente la relación epistemológica entre el sujeto y el objeto y el discernimiento acerca de la importancia de dicha intervención.

Capítulo IV

La Ciudad de México, la producción del espacio y el transporte público como un mecanismo de funcionamiento

En este capítulo se realizará un recuento del modo en cómo se ha gestado la producción social del espacio a partir de las prácticas de competencia, dando lugar a lo que se concibe como la Ciudad de México. Este espacio puede ser pensado como el modo en que las prácticas sociales se han amalgamado constituyendo el constructo de la ciudad.

De esta manera, cada ciudad produce sus propios espacios, en el caso de la Ciudad de México las prácticas de competencia vistas como un componente espacial tienen su propia historia. Adentrarse a los detalles históricos que tiene la ciudad permite identificar algunos elementos para comprender la formación espacial de los mecanismos de funcionamiento donde se desarrollan las prácticas de competencia en los espacios destinados al transporte público.

Las alianzas y las primeras luchas por el espacio

La Ciudad de México se encuentra en la región del altiplano que une los extremos de las sierras madre oriental y la occidental, en dicha geografía se fundaron las primeras ciudades. La cultura Tepaneca construyó la ciudad mítica Tepanohuayan —la que pasa— (Atzacapotzalco, Coyoacán y Tlacopan) y la ciudad Mexica llamada Tenochtitlan que se asentó en el lago de Texcoco, ambas culturas fueron influenciadas por la cultura Tolteca que proporcionó un lenguaje, el náhuatl que permitió nombrar los lugares, la vida, política, cultural y cotidiana.

La división del espacio en el valle de lo que ahora se conoce como Valle de México, partió de la “Politeia” —si se permite retomar esta analogía— misma que comenzó a formarse a partir de la alianza del Altépetl⁶², compuesto por los pueblos de Atzacapotzalco, Xaltocan, Culhuacán y Xochimilco situados al poniente del valle y que serían quienes expulsarían a los mexicas de Chapultepec hacia el centro del lago de Texcoco. Dicha expulsión permitiría a su vez la consumación de la Tripe

⁶² Altépetl, es uno de los conceptos culturales más importantes de Mesoamérica. Se entiende como una entidad tanto étnica como política y territorial, en la que se organizaron los pueblos de esta región (Atzacapotzalco, Xaltocan, Culhuacán y Xochimilco) en el posclásico (1200 – 1521). (Navarrete Linares, 2012)

Alianza formada por Tenochtitlan, Texcoco y Tlacopan (Tacuba) y con ello se iniciará la primera lucha por conquistar el espacio del Valle de México hasta la consolidación de la ciudad de Tenochtitlan, centro político, económico y cultural de toda una región conocida posteriormente como Mesoamérica. Esta primera división del espacio entre tierra firme y la zona lacustre del valle produjo los primeros caminos y calzadas que fueron delineando la influencia de la urbe Tenochca compuesta de chinampas y canales hacia otros pueblos y lugares más allá del valle.

La conformación del espacio colonial

Posteriormente el ejército español en el siglo XV formó una alianza con el Altépetl y con el pueblo tlaxcalteca, unión que derrocó al imperio azteca y con ello se transformó gran parte de su estructura urbana. A partir de estos acontecimientos se dio paso al periodo conocido como la Colonia base extraccionista para la consolidación de la modernidad europea.⁶³ (Dussel, 2016, pág. 18) La sustitución de la ciudad antigua por la ciudad colonial mantuvo su orientación geográfica del centro de lo que antes fue Tenochtitlan hacia el poniente del Valle de México, esto es de vital importancia porque va a determinar el ordenamiento del espacio tanto en lo geopolítico como en lo económico y en lo social. Por consiguiente, los desplazamientos de los sujetos van a estar determinados por las diferentes trazas y la naciente propiedad privada en cada uno de los futuros periodos de transformación hasta su estado actual.

Una vez que se estableció la corona española en el valle se delimitó, dividió y diseño el espacio conforme a los cánones sociales europeos de la época. El ordenamiento del territorio de la naciente ciudad se situó hacia el poniente. El gnomon,⁶⁴ —

⁶³ Esta última, finalmente, culminará en la tradición de la filosofía europea que fundamentará el fenómeno de la Modernidad—desde la invasión de América, la instalación del colonialismo y del capitalismo— y llegará a convertirse en la civilización central y dominadora del sistema-mundo a partir de la Revolución Industrial, desde finales del siglo xviii, hasta el comienzo del siglo xxi.

⁶⁴ La sombra del gnomon, la convergencia de los vientos, las aguas y la luz. Para Chavalier (1986), “el papel que debe desempeñar la astrología en la construcción de las ciudades, que reflejan los movimientos del sol, fijándolos, y cuyo plano coincide a menudo con las posiciones de la Osa Mayor. En Roma, como en la China, en la India o en Angkor, el plano de la ciudad se establece con la ayuda del gnomon. Estando la ciudad en el centro, el gnomon no debe dar sombra en la mitad del verano. El papel de la geomancia es también manifiesto, pues el sitio debe ser establecido según la convergencia de los vientos, de las aguas o de las corrientes telúricas, según la disposición de la sombra y de la luz.”. (Chevalier, 1986, pág. 309)

instrumento antiguo usado para planear ciudades— permitió seleccionar los mejores espacios cuya condición cósmica, geográfica, climática y con acceso al agua y a las tierras de cultivo eran favorables. Este sector del valle gozaba de agua corriente y beneficios a lo largo de cada una de las estaciones del año en los ángulos solares durante el día y la tarde, así mismo, el viento permitiría alejar el miasma; mientras tanto a los sobrevivientes del pueblo Mexica se les “otorgó” el área de pantanos, fueron relegados de nuevo a la parte lacustre del valle. Como se muestra en la figura siguiente “La cuenca de México alrededor de 1519 a la llegada de los españoles”. (Betton, 1987)⁶⁵ La

Figura 1



Ilustración: Mapa de la cuenca de México en torno a 1519, a la llegada de los españoles (Betton, 1987)

distribución territorial de Tenochtitlan en relación con el valle y las principales calzadas y su conexión con otros pueblos prevalecen después de quinientos años. En la actualidad la Ciudad de México conserva gran parte de ambas trazas mismas que configuran la urbanización actual, donde se puede identificar calzadas, barrios y un sinnúmero de edificios

Esta segunda división del valle conduce a un escenario, que se refiere básicamente a la formación del kilómetro cero (ver la figura 2), indispensable para ligar los caminos de la ciudad con otra idea diferente a la anterior, se enfocaba principalmente a la construcción de vías que permitieran transportar riquezas

⁶⁵ Las líneas y la orientación de los puntos cardinales, los asteriscos, así como el croquis de la actual colindancia de la Ciudad de México son modificaciones que se realizan para adecuar el mapa al contexto del documento. *This file licensed under the Creative Commons Attribution–Share Alike 4.0 internacional 3.0 Unported 2.5, Generic and Generic license.*

minerales vía la ciudad hacia el continente europeo. De acuerdo con la versión que proporciona Campos Salgado (2016) el trazo inicial de la ahora Ciudad de México lo realiza Alonso García Bravo el “Alarife” o “Jumétrico (...) con la ayuda de Bernardino Vázquez de Tapia y de dos indígenas, según las crónicas”⁶⁶. El nuevo orden se asentó sobre las asperezas del escombros que se produjo de la destrucción de los edificios de la antigua ciudad. (Salgado Campos, 2016, págs. 149-166)

De esta forma los nuevos diseñadores se basaron en el croquis anterior al utilizar como enlace la calzada de Tlalpan y unirla con la calzada de Iztapalapa al sur y del Tepeyac al norte, estas vías fueron los principales ejes que se utilizaron para permitir la salida hacia otras regiones (ver figura 3). En la dirección este-oeste, se extendió de acuerdo con Campos Salgado “del Centro Ceremonial a Tacuba, así como la calle que llevaba al embarcadero del lago de Texcoco”. Lo que ahora se conoce como la calle de Tacuba al este y su continuación al oeste República de Guatemala; —con rumbo hacia lo que ahora se conoce como anillo de circunvalación— (Salgado Campos, 2016)

Para garantizar la paz de los nuevos habitantes —comenta Campos Salgado— se transformó el embarcadero en una Atarazana o astillero justo donde

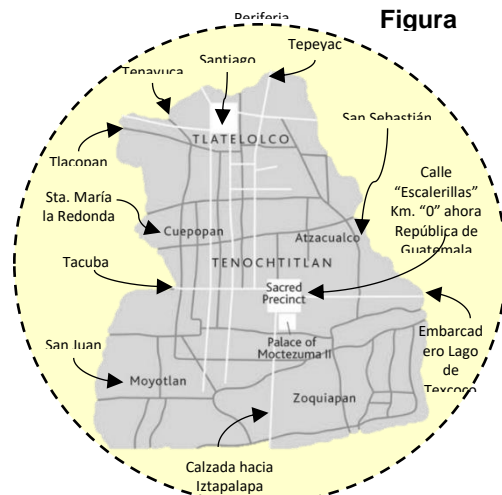


Ilustración: Mexica capital city, Tenochtitlan © Interpretación del mapa de la isla Tenochtitlan. (Betton. 1987)

Figura 3



Ilustración: “Vialidades actuales en comparación con la antigua ciudad de Tenochtitlan-Tlatelolco”

⁶⁶ Nota: José Ángel Campos Salgado se basa en los trabajos realizados por Francisco del Paso y Troncoso a principios del siglo XX. (Salgado Campos, 2016)

colindaba la calle de “Escalerillas”⁶⁷ hoy calle de República de Guatemala y el Lago de Texcoco, esto con la finalidad de mantener control sobre el lago y resguardar a los pobladores de la isla de algún ataque de los pueblos indígenas, quienes habían sido relegados —y posteriormente esclavizados— más allá de los barrios periféricos que antes ocupaban y que fueron bautizados con nombres españoles: Teopan devino en San Pablo, Moyotlan en San Juan, Cuepopan en Santa María la Redonda, Atzacualco en San Sebastián y Tlatelolco en Santiago, (Salgado Campos, 2016).

Liberales y conservadores en lucha por el espacio

Paralelamente se fue desecando el lago dando cauce a ríos, se construyeron acequias y puentes, se formaron pasos obligados



Imagen: "al entrar a la ciudad (por) el Canal Nacional [...] al menos (se podía identificar) 20 puentes de madera y piedra. Imaginemos caminar un día del año de 1760 en la calle de Roldán." (Créditos a quien)

acompañados de vigilancia; los canales y las riberas se hicieron coincidir con caminos extensos que comunicaban con otras regiones para transportar mercancías y riqueza mineral hacia los puertos marítimos. En esta idea de ciudad las canoas, barcazas y carretas impulsadas por equinos eran los vehículos que permitían comunicar la centralidad con diferentes puntos periféricos del Valle de México.

A la traza de la ciudad se sumaron, ranchos, conventos, minas y pueblos, pero sobre todo haciendas, compuestas por un abundante peonaje y distribuidas a lo largo y ancho del valle, algunas de ellas ubicadas en lo que ahora se conoce como San Ángel, Tlalpan, Xochimilco, Coyoacan, Azacpotzalco; mismas que se fragmentarían posteriormente en colonias. Algunas de estas colonias conservan en la



Imagen: Vista de la Garita del Canal de la Viga (por la parte de atrás), esta garita se ubicaba en el actual cruce de La Viga y Chabacano, hoy en su lugar se encuentra los Baños Granada. Ciudad de México 1906. (Créditos a quien)

⁶⁷ Esta información la maneja de igual forma Héctor de Mauleón salvo que en su publicación confirma el nombre de la calle. (De Mauleón, 2015)

actualidad el nombre de la hacienda de la cual devienen actualmente como la Hacienda del Rosario, La Condesa o como es el caso de algunas vialidades que llevan el nombre de algunos de los propietarios como; Coapa de Toriello Guerra, Peña Pobre de Rafael Dondé, San Antonio de Francisco Buch, Xotepingo de Benito Marín⁶⁸ y Clavería en Atzacapotzalco. A partir del establecimiento de los deslindes de estas modalidades económicas y sociales cuya extensión espacial no va a reparar en nimiedades se van a formar a lo largo del siglo XIX sinuosos caminos y sus fronteras que darán paso posteriormente a las alcaldías y sus colonias en lo que es actualmente la Ciudad de México.

Tuvieron que pasar trescientos años y un periodo largo de ajustes y cambios derivados de la contienda entre conservadores y liberales posteriores a 1821 hasta la consumación de la Reforma encabezada por Benito Juárez donde hubo pocos cambios en la configuración de la ciudad producto de una sociedad y su gobierno desgastados por las constantes guerras. A la muerte de Juárez luego de haber fincado las bases de la modernidad en el país, comienza el porfiriato, que en palabras –un tanto elocuentes– del General Ignacio M. Escudero (1889) es un periodo donde se desarrollaron:

todas las industrias, prosperando el comercio, progresando la riqueza material, aumentando la población, la agricultura fecundando los terrenos desiertos y baldíos, comunicada todas las poblaciones, aún las más pequeñas, por el alambre telegráfico y cruzando el territorio por grandes vías férreas y numerosos ramales, por todas partes la riqueza y la prosperidad. (Escudero, 1889, pág. 10).

Si bien el espacio de la ciudad durante este periodo se había modificado como producto de la transformación sustentada en los avances tecnológicos de la época,

⁶⁸ De acuerdo con “El Bable”, en su artículo publicado el viernes 28 de septiembre de 2012 Las Haciendas que hubo en lo que hoy es la Ciudad de México “el número que marca de haciendas establecidas en rededor de la ciudad de México [...]” Según Herbert J. Nickel, en su obra *Morfología social de la hacienda mexicana*, en el Distrito Federal existían 874 haciendas y 871 ranchos, cifras que con el transcurso del tiempo fueron disminuyendo, teniendo un repunte durante el Porfiriato para luego, con la Revolución, declinar definitivamente.” En 1886 se publica en Nueva York el libro “The Haciendas of Mexico”, a list of plantations and principal farms in the Republic of Mexico, together with the name and post office address of the owners. La compilación de esta información la hizo John C. Cochran y la edición fue de Rooth & Thinker. (Bable, 2012)

el papel de los vehículos sería de gran importancia, en particular, la actividad del incipiente sistema de transporte público. Su asociación con las diferentes bondades económicas de finales del siglo XIX a las que se refiere el General Escudero desembocó en el desarrollo no solo en forma y desempeño de los vehículos, sino de la organización en general, donde se incluyen, desde luego, los aspectos políticos, sociales materializados en la ciudad.

Lo que sucedía en realidad en ese entonces en la ciudad era el ingreso del capitalismo y paralelamente se abría paso la modernidad. En este punto la historia de la ciudad se produjo un cambio significativo. Las haciendas gradualmente comenzaron a desaparecer ya que era insostenible conservar un conjunto de peones y sus familias que pertenecían a la misma hacienda y aunque su fuerza de trabajo se destinaba al cien por ciento a los bienes del hacendado, faltaba la utilidad.

Al respecto, Hinkelammert (2018) se percató de que durante el siglo XIX la pregunta recurrente era el por qué no había surgido el capitalismo en los primeros siglos europeos, cuando este ya se habría generalizado y a pesar de la presencia de otros factores como el mercado, el derecho y el Estado. Hinkelammert se apoya en el argumento de Friedrich Engels para responder esa pregunta

la razón consistía en que no tenían todavía (el capitalismo) una praxis que considerara la igualdad humana. En este sentido, la esclavitud (peones) y la desigualdad eran generalmente aceptadas, lo que imponía un límite no franqueable, que excluía la posibilidad del capitalismo. (Hinkelammert F. , 2018, pág. 168).

Para Hinkelammert lo que faltaba era una “visión de la disponibilidad completa del mundo para el cálculo de la utilidad” disponibilidad que el sistema de esclavitud impedía. “La esclavitud sostenía esta diferencia cualitativa. No era posible explicar el ingreso del aristócrata como simplemente cuantitativamente diferente del costo de manutención de un esclavo.” (Hinkelammert F. , 2018, pág. 168).

Bajo este argumento Hinkelammert considera surgen los mecanismos de funcionamiento, que son sistemas en forma de circuito que se entrelazan con el mecanismo con que opera la empresa y que obedecen a la eficiencia que de esta

emana y que modifica la disponibilidad a través de una serie de prácticas de competencia.

En el caso de la Ciudad de México el rompimiento con el sistema hacendario se demoró todavía más, pero el proceso ya estaba en marcha. Una vez que se comenzó a transformar el régimen de esclavitud en la ciudad durante el periodo porfirista se transitó lentamente de la economía del campo basaba en la mano de obra de peones a la ciudad donde se comienzan a formar los barrios pobres que irán ensanchando los grupos obreros para hacer refuncional el sistema de explotación.⁶⁹



Imagen: "Un par de tranvías de mulitas con rumbo a Azcapotzalco. Ciudad de México 1898" (Créditos, 2022)

Durante este periodo de transición se comenzó a utilizar los primeros tranvías impulsados por mulas. En esta etapa se fueron esbozando los primeros rasgos de una ciudad moderna, lo residual y lo emergente se tradujo en lo rural y lo urbano. Ambas formas del espacio libraron una lucha política, económica y social por prevalecer, al mismo tiempo se pusieron en juego los atributos tecnológicos de cada una de estas modalidades. El espacio de lo urbano se formó a partir de clase media acomodada y migrantes desplazados que huían de sus lugares de origen y que encontraban cierto cobijo en una ciudad incipiente; durante esta transición se conformaron algunas fábricas, comercios y talleres artesanales en tanto que lo rural se mantuvo como un espacio cautivo para la mano de obra de peones captados por una amplia red de enganchadores.

⁶⁹ A este respecto John Kenneth Turner comenta que "En ciertas esferas se admite que existe esclavitud; pero se niega la culpabilidad del Gobierno. Sin embargo, es absurdo suponer que éste pueda ignorar una situación en la que la tercera parte de la población de un gran Estado está esclavizada. Además, es bien sabido que centenares de funcionarios de los Estados y de la Federación están constantemente dedicados a juntar, transportar, vender, vigilar y cazar esclavos. Como ya se hizo notar, todas las cuadrillas de enganchadores que salen de la Ciudad de México o de otros lugares para Valle Nacional u otro distrito esclavista, son vigilados por los rurales del Gobierno. [...] Probablemente, no menos del 80% de todos los trabajadores de las haciendas y plantaciones en México o son esclavos o están sujetos a la tierra como peones. El otro 20% lo integran los considerados trabajadores libres, quienes viven una existencia precaria en su esfuerzo por esquivar la red de enganchadores. (Kenneth, 1985, pág. 83)

Hasta entonces no se le daba el nombre de transporte público, Esta modalidad nace en la llamada ciudad moderna, cuando gran parte de los trabajadores ya no se encuentran sujetos al peonaje, son por así decirlo, “libres” porque han adquirido un trabajo en algún taller o fábrica en la ciudad y eso les permite o les obliga de alguna u otra forma abordar algún tipo de transporte para llegar a sus trabajos, de lo contrario al no tener una actividad económica formal o un salario bajo obliga a los trabajadores a realizar todo tipo de desplazamiento a pie.⁷⁰

Durante la transición aún sobresalen algunos sistemas anteriores de transporte debido a la composición geográfica del Valle de México, donde la memoria del agua se impone por sobre todas las cosas. Conjuntamente con las barcas que cruzaban el Canal de la Viga con destino a la acequia principal y los carros impulsados por mulas se comenzaron a utilizar algunos transportes automotores con rutas fijas, es decir, circuitos. que funcionan continuamente

Dichos circuitos hacen sus recorridos de ida y vuelta como el que se muestra en la fotografía que va de Atzacapotzalco al pueblo de Tacuba cuyo espacio se puede apreciar completamente lleno, de tal forma que los pasajeros viajan en



Imagen: "Camión con rumbo a Tacuba, circula sobre Avenida Atzacapotzalco en la colonia Clavería 1920" (Creditos, 2022)

los estribos en tanto que en su interior las personas —aunque no se logran ver con claridad—, se presume se encuentran amontonadas. De esta manera la nueva experiencia en la ciudad es viajar hacinados en los espacios breves que ofrece el transporte público, se comienzan a formar prácticas de competencia cuya finalidad es subirse —aunque sea de mosquito— a ese tren de la modernidad.

⁷⁰ A pesar lo miserables que son los mesones, —comenta John Kenneth Turner— 25 mil mexicanos sin hogar que duermen en ellos son afortunados comparados con los millares que, al caer la tarde, ven que no pueden juntar los tres centavos para pagar el alquiler de un petate y un pedazo de suelo. Todas las noches hay un éxodo de millares de personas que desaparecen de las calles de la ciudad; se llevan sus pobres pertenencias, si tienen alguna, y codo con codo si son una familia, marido y mujer, o simples amigos atraídos mutuamente por su pobreza, caminan varios kilómetros fuera de la ciudad, hacia los caminos y campos próximos a las grandes haciendas ganaderas que pertenecen a altos funcionarios del Gobierno. (Kenneth, 1985)

Durante el periodo revolucionario se sentaron las bases para la consolidación del modelo liberal que se impulsó desde la Reforma y el porfiriato pero que no se consolidó hasta después del periodo revolucionario. El sector político que logró imponerse favoreció al sector empresarial y menospreció al sector obrero y campesino. La ciudad poco a poco configuró su geografía a partir de una geopolítica que dibujó sobre lo ya dispuesto un paisaje que confirmó fronteras sociales y añadió nuevos espacios para la ampliación de un Distrito Federal. Una ciudad burócrata como base del proyecto institucional que daría pie entre otras cosas al ejercicio de la prevaricación y el nepotismo; por otro lado los desplazados que llegaron del campo u otras regiones se les proveerá de tierras más allá de los márgenes territoriales de este oasis presupuestal; se voltará la mirada hacia el gran llano, hacia el occidente, hacia el “comal ardiente”, hacia el desierto salitroso que se formó después de desecar el lago de Texcoco; otros migrantes, encontrarán un lugar en barrancas y laderas, en vecindades céntricas y edificios abandonados.

Después de que se cumplieran en 1914 cien años de la fundación del Distrito Federal y una vez concluido el movimiento revolucionario en 1923 a mediados de la década de los años veinte la división política del territorio del Distrito Federal. estaba compuesta por trece municipalidades, a saber: México, Guadalupe Hidalgo, Azcapotzalco, Tacuba; Tacubaya, Mixcoac, Cuajimalpa, San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Xochimilco, Milpa Alta e Iztapalapa. (Camara de Diputados, 1997). De esta manera las zonas que formaban la ciudad quedaron perfectamente etiquetadas territorialmente y su vocación política se suscribía a dar cobijo al aparato institucional y burocrático encargado de instalar los diferentes mecanismos de funcionamiento (sistemas). En ese entonces se constituye la ciudad como un centro político y productivo donde se concentran actividades comerciales, político-administrativas y de esparcimiento como el cine y la radiodifusión, arrancaba el llamado “milagro mexicano”.⁷¹

⁷¹ Al respecto Cervantes señala que la ciudad se convierte en un polo donde se inicia una oleada migratoria que llega a crecer en un 1,800%, a partir de 1930 de un millón llegó a dieciocho millones de habitantes en medio siglo; “en este lapso, (1930 a 1980) la superficie urbana aumentó de 80 a 1,300 km². En los años sesenta la ciudad sobrepasó los límites del Distrito Federal y ocupó territorio del Estado de México y actualmente se extiende sobre el Distrito Federal y 17 municipios del Estado”. (Cervantes, 2016, pág. s/n)

Una vez que se consolidó en México el proyecto de ciudad frente al campo las diferentes fuerzas encargadas de su consolidación se encaminaron al fortalecimiento de la centralidad mediante el control y dominio del espacio; éste poder se sustentó principalmente en actividades políticas, económicas y administrativas dirigidas al manejo de áreas estratégicas como los sistemas de servicios básicos; además se crearon y fortalecieron las instituciones relacionadas al manejo de excedente y acumulación del capital, así como los instrumentos para su especulación, sobre todo de aquellos dirigidos al sector inmobiliario y la dirigida a formalizar la estructura legislativa y judicial. Todos estos elementos contribuyeron a formar un efecto territorial denominado periferización, este fenómeno se compone de un perímetro que se forma —no necesariamente al alrededor de la centralidad— expreso para delimitar el espacio de acuerdo con las relaciones de producción.

A mediados del siglo XX los espacios del transporte público de la ciudad no pasaron desapercibidos. Desde lo cultural se le asigna un lugar dentro de la vida cotidiana y se muestran las problemáticas en los espacios donde viajaban las personas. Se expusieron nuevas formas de convivencia en esos espacios y se mostraron nuevos conflictos en el transporte derivados de una incipiente modernidad que marcaba el paso en la organización de los espacios urbanos. Al mismo tiempo estas miradas culturales logran adentrarse a la relación que se producen entre los individuos, ahí donde se forjan identidades y se comparten sentidos y solidaridades. Lugares que permiten la formación de vínculos. En estos lugares —como lo señala Retamozo— “se construyen sentidos colectivos”, (Retamozo, 2010, pág. 245).

Ejemplo de ello es cuando se relaciona la vida cotidiana con el transporte público, esta relación es documentada en la Ciudad de México por Alejandro Galindo en dos filmes denominados “Esquina bajan” y “Hay lugar para dos”⁷² que muestran una tragicomedia que teatraliza lo que sucede en y alrededor del transporte público de manera cotidiana a finales de la década de los años cuarenta. En estas películas,

⁷² Imagen sujeta a Derechos de autor (hasta el momento se desconoce si pueden ser publicadas. Joven Méndez 9 de abril de 2018 (hasta el momento desconoce si pueden ser publicadas. Si no se consigue el permiso se retirará la imagen)

primeras en su género, se muestra algunos paisajes del ambiente que se desarrolla alrededor de las líneas camioneras y la forma en que se organizaban los espacios cotidianos donde viajan las personas en el transporte público, los conflictos que surgen del hacinamiento, la creación de nuevos personajes de la vida cotidiana, trabajadores del volante; las relaciones entre los usuarios y las prácticas de competencia, los grupos de interés de esa época, (Retamozo, 2010, págs. 233-252) los sindicatos y el gobierno, a partir de este conjunto de elementos se logra producir un nuevo espacio el de la modernidad y el amontonamiento.



Imagen: Autor de las Imágenes Francisco Rivero Gil "Esquina Bajan"

Estas películas⁷³ muestran el contexto del transporte público de la época, un fragmento de la historia urbana, la política de la ciudad y los espacios que se entrelazan en las diferentes intrigas. Más allá de la parodia que exhibe los excesos de violencia de un chofer (David Silva), que raya en una especie de estereotipo que asocia perversamente la pobreza y la ignorancia con la brutalidad social de un conductor de autobús de clase baja; acompañado de "regalito" (Fernando Soto "Mantequilla"), su fiel "escudero" que muestra su



Imagen: Autor de las Imágenes Francisco Rivero Gil "Hay lugar para dos"

habilidad casi pedagógica de barrio, intentando en todo momento apaciguar –sin lograr del todo– el impulso constante de este chofer brabucón. (Galindo, 1948).⁷⁴

⁷³ La propuesta de Luis Buñuel en "La ilusión viaja en tranvía" en 1954 donde Carlos Navarro, Lilia Prado y Fernando Soto "Mantequilla" roban un tren (tranvía) antes de que estos transportes sean descontinuados. Los involucrados, Juan Godínez el "Caireles" Tobías el "Tarrajas" y Lupita emprenden un viaje nostálgico a tiempo que intentan despistar a toda la compañía para evitar una serie de sanciones que implica la aventura. (José de la Colina, 1986, pág. 97)

⁷⁴ Por su parte, en la película "Hay lugar para dos" ambos personajes, Gregorio y "Regalito" se envuelven en una comedia más orientada al romance. Lo rescatable en cuanto al tema en cuestión es cómo la compañía despide a los cobradores por la instalación de cajas colectoras y como el sindicato logra sacar de la cárcel a Gregorio, lugar en el que se encuentra por el hecho de haber sido investido por un tranvía al querer ganarle el paso y dejar a los pasajeros heridos. En este sentido el segundo plano que tiene el personaje se modifica, pasa de ser un "Héroe de la clase trabajadora" en la película anterior a una especie de "termidor" en la película siguiente.

Ambos personajes son contruidos sobre una imagen, una representación modificada⁷⁵ del ciudadano de barrio pobre, en el periodo presidencial de Miguel Alemán Valdés. Estos personajes van a dar soporte a una historia de confrontación entre dos grupos de interés que persiguen apropiarse de una ruta de transporte en particular y que a su vez son regulados por el Estado (Bueno), quién impone las reglas del juego. Todo esto a partir de la lucha incesante de un personaje que se revuelve en sus propias contradicciones y que lo hacen transitar como lo señala Olson “entre la conducta individual voluntaria e irracional y el bien colectivo”, (Olson, 1985, pág. 205).

Se considera que en estos documentos cinematográficos se muestran diferentes representaciones que producen el espacio que se vivía en ese entonces, donde las líneas de autobús, los operadores y las prácticas de competencia a las que se recurre por las rutas (circuitos mecánicos de funcionamiento) dan paso a una lucha por el espacio que se instrumentaliza económica y políticamente para ser rentable.⁷⁶ En tanto que los usuarios pasan a segundo plano, son parte de la organización del plan maestro donde lo importante es el pago de su pasaje, se les representa como a aquellos a quienes hay que disciplinar en el ámbito ciudadano si se quejan por el maltrato. Se muestra en la pantalla grande cómo se debe actuar cotidianamente en el transporte público.

La hegemonía de un partido político

Así la ciudad fue ordenada conforme a un proyecto institucional articulado en penumbras por un partido que al igual que en el porfiriato la idea de progreso se

⁷⁵ El significado que Susan Sontag, le da al término “*camp*”, artificio y exageración de algo. Para Monsiváis, considera María Eugenia Mudrovcic, este término se ubica “Ahí donde las formas, son formas sin contenido y donde el vacío semántico obliga a recurrir a la decoración y a la sobreabundancia de la escenografía [...] donde se necesita instaurar el reinado terrorista del *camp*. Porque de terrorismo simbólico es de lo que, a fin de cuentas, Monsiváis está hablando”. Mudrovcic explica, a través del discurso de Monsiváis, el proceso de instalación de una figura simbólica en el imaginario colectivo cuando ésta carece de un simbolismo definido. (Mudrovcic, 2008, pág. 128)

⁷⁶ El «termidor» los representa muy bien, incluso en la beligerancia, porque siendo aquellos, poder, harían lo mismo o peor. No se trata de la crítica a las personas sino a lo que éstas representan; porque en política, las personas encarnan categorías políticas, es decir, formas de ver y relacionarse con la realidad. La crítica entonces va dirigida al conjunto del sistema de categorías que encarna el «termidor». Estas categorías enmarcan la visión, como perspectiva, de lo que se percibe como verdadero o falso, bueno o malo. El «termidor» establece entonces una ortodoxia y define, desde la lógica del poder, qué es el bien y qué es la verdad. Su legitimidad ya no descansa en el pueblo sino en la extensividad de su poder. (Bautista, 2017, pág. 10)

basó en la vieja consigna, “Poca política y mucha administración” los nuevos soberanos y el nuevo régimen reinventaron el espacio con la construcción de un periférico en los años cincuenta —que no completaba el circuito— que solo se limitaba a recorrer



Fotografía: 4 “Antes del metro así se transportaban en el Distrito Federal, Años 60” (corresponda C. a., 2021)

el poniente de la ciudad de norte a sur en automóviles lujosos y un circuito interior que no termina de ser un circuito. Para mediados de la década de los sesenta se tomaron decisiones que trascendieron más allá de su contexto. La estrategia de crecimiento controlado que llevaba el jefe de Gobierno del entonces Distrito Federal Ernesto P. Uruchurtu tenía por objeto luchar contra los asentamientos informales — como en el porfiriato—; dicho plan se mostró finalmente incompatible tanto por la necesidad de mano de obra disponible como barata que requerían las empresas.

La Comisión de Planificación se convirtió en un obstáculo para los proyectos de inversión de sectores poderosos del Estado. La gota definitiva fue su oposición a la construcción del suburbano. Después de derribar en septiembre de 1966 la Colonia de Santa Úrsula en Ajusco, fue destituido por el presidente Gustavo Díaz Ordaz, un político famoso por sus grandes conexiones con el capital extranjero y los especuladores de terrenos. El PRI cambió la política urbana en la capital, y estableció una agenda de crecimiento rápido en la que toleraba la urbanización pirata en la periferia a cambio de la renovación urbana en el centro. (Davis, 2014, pág. 83)

Dicha estrategia dio paso a esa nueva experiencia, la de realizar largos y tardados viajes para llegar al empleo, antecedente que daría paso a la creación de nuevas prácticas de competencia y propició la planeación de un Sistema de Transporte Colectivo Metro, subterráneo y obligatoriamente económico encargado de transportar a toda la planta de trabajadores en un circuito de oriente a poniente sin ser vistos, sin alterar el paisaje con sus rebatinga por los asientos y lugares, expresión grotesca pero necesaria de una serie de prácticas de competencia para dar una pausa al cansancio de los pies hinchados y el dolor de rodillas o de los

viajes de “mosquito” —poder entrar a la dinámica de la ciudad aunque sea colgado— , habilidades que se refinan y perfeccionan con el tiempo y que se hacen prácticas y cotidianas —solo falta que alguien las inaugure para que se generalicen, para que se hagan de sentido común— En estos escenarios



Imagen: “Miedo en el microbús: lo que la gente se ha acostumbrado a vivir” (corresponsal C. a., 2017)

semi pedagógicos donde se afinan las competencias para lograr subirse al circuito de la modernidad. la insuficiencia de vehículos de transporte público se transforma en plusvalor que se refleja en caravanas de camiones atascados de pasajeros, revueltos y amontonados.

La “explosión” demográfica y el ascenso neoliberal

La gran afluencia de migrantes a la ciudad propició que se organizara una geopolítica específica para dicha concentración, para ello se formaron zonas perfectamente delimitadas para el sector obrero, clase media industrial y clase alta; así mismo se habilitaron sectores y colonias populares para trabajadores en Delegaciones como Iztapalapa y Gustavo A. Madero y se crearon en municipios aledaños del Estado de México las llamadas “ciudades” obreras en Nezahualcóyotl y Ecatepec, estas delegaciones y municipios dieron sus primeros pasos en la urbanización proletaria a finales de los años sesenta, al mismo tiempo se establecieron suburbios de clase media en Naucalpan y Tlalnepantla colindando con la frontera poniente de la ciudad.⁷⁷

⁷⁷ En Ciudad de México las clases medias tradicionales hicieron un personaje de Ernesto Uruchurtu, que en su largo mandato como alcalde (1952-1958, 1964-1966) se enfrentó a la marea de pobreza rural que se extendía por la ciudad y que venía provocada por el modelo de crecimiento económico del PRI basado en el carácter céntrico del Distrito Federal. Cuando en 1952 llegó al cargo, miles de campesinos del centro del país se lanzaban todos los meses «en paracaídas» sobre la periferia de la ciudad. Los asentamientos ocupados llamados *colonias populares* que en 1947 albergaban un insignificante 2,3 por 100 de la población habían pasado en cinco años a representar una cuarta parte de los habitantes de la ciudad.¹⁵ Uruchurtu se propuso detener la marea de campesinos expulsando a los «paracaidistas», sacando de las calles a los vendedores informales y llevando una política de negación de derechos y servicios hacia las *colonias* ya existentes. Como señala la socióloga Diane Davis, su estrategia de crecimiento controlado reflejaba el trasfondo racial de su política. «Como muchos de los residentes de la ciudad, Uruchurtu responsabilizaba a las masas ingentes de desheredados, muchos de ellos de origen indio, de la destrucción física y social de la ciudad» (Davis, 2014, pág. 77).

Con esta sobre abundancia de trabajadores y trabajadoras se formó en tiempo récord una nueva recomposición espacial en la ciudad para enfrentar a los grandes monopolios internacionales durante el proceso de consolidación de la economía global a finales de la década de los setenta y se trazará un nuevo reacomodo del espacio de la ciudad a mediados de la década de los ochenta. Pero como “la ilusión viaja en tranvía”⁷⁸ y al virar en la esquina en el mes de septiembre del año de 1985, el régimen comenzó a mostrar sus fisuras, la ciudad cual terrón de azúcar comenzó a mostrar lo que años atrás en ambiente festivo la burocracia idealizaba, se diluía el sueño, se desnudaba el festín del sindicato charro, el influyentísimo mostraba sus entrañas, ya no era necesario salir en la foto para estar alineado. Pero a pesar del calvario de la devaluación, de la eterna crisis económica, el régimen supo rehacerse, apostó a la re-funcionalidad que otorgaba el neoliberalismo encabezado por los hijos y nietos del oportunismo “revolucionario” y sobrevivientes del porfiriato. Un nuevo orden se perfilaba bajo el manto de la obsolescencia, la especulación, la gentrificación, y esa bacteria territorial llamada ciudad global.

La ciudad creció y bajo la sombra de sus tentáculos aparecieron los peseros, se ampliaron caminos, hubo preocupación por transportar a toda la gente, se calculó milimétricamente el espacio que ocupa una persona “promedio”, su altura, cómo podría viajar cómodamente, después de tales disertaciones anatómicas cuasi frenológicas y estadísticas “biopolíticas” la estrategia optó por los “microbuses” (Rodríguez L., 1999), y aunque ese sistema es completamente contrario a lo que se planeaba su rendimiento era cien por ciento competitivo, una unidad podía transportar a decenas de personas en un espacio breve y reducido, —bien pegaditos uno con otro sin dejar espacios— sin limitación o restricción alguna, capaz de romper el espacio. Una nueva era transformaba el espacio de la ciudad. Las paradas se podían hacer en cualquier lugar, se podían pasar los semáforos que fuesen necesarios que impidieran ganar pasaje, acondicionar los asientos y los tubos para ampliar el cupo, no obstante, el entusiasmo, llegaron los súper accidentes, día con día se informaba sobre los acontecimientos trágicos de los temibles microbuses.

⁷⁸ Título de la película *La ilusión viaja en tranvía*, dirigida por Luis Buñuel (1954)

Posteriormente y después del auge migratorio de la década de los ochenta del siglo pasado, se comenzaron a poblar los bordes exteriores de las periferias, se creó una especie de perímetro que opera como un espacio diverso donde se desarrollan múltiples procesos sociales y que



Imagen: "Shutterstock/Fernando Macías Romo" (Shutterstock, s/f)

en su mayoría dependen de los transportes públicos para estar en contacto directo con la Ciudad —aunque en términos prácticos pertenecen a la ciudad—. De esta manera, el centro de la ciudad, así como algunos sectores periféricos se encuentran delimitados por diferentes factores, principalmente por aquellos espacios asociados a los sistemas del poder económico y político, espacios destinados a instituciones gubernamentales, colonias de clase alta y media donde se asientan principalmente industriales, políticos, clero, alta y media burocracia; artistas, gente de la farándula y futbolistas. En estas zonas de la ciudad se usa principalmente el transporte particular con chofer y escoltas, mientras tanto los empleados y trabajadores de estas colonias utilizan los sistemas de transporte público como el Metrobús, Trolebús o autobuses RTP y algunas estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro, vehículos por demás bonitos, aunque con la misma lógica de saturación, de "llenarlos" a su máxima capacidad, situación que obliga a crear nuevas prácticas de competencia.



Imagen: "Metrobus" (corresponsa C. a., El alebrije.net, 2017)

La periferia destinada a la instalación de parques industriales, centrales de abasto, rastros y colonias donde habitan los sectores administrativos, obrero, empleados, migrantes, entre otros; mantienen una relación obligada con la centralidad y con

aquellos polos económicos y de servicios que se han instalado en diferentes puntos del territorio derivado de la expansión de la ciudad, las consecuencias y contextos derivados del desplazamiento de grandes grupos de trabajadores hacia sus lugares de trabajo lo realizan principalmente



Imagen: "Así fue como la ciudad se llenó de combis y micros" (Cuartoscuro, 2020)

a través de los llamados peseros en cualquiera de sus modalidades. Ambos polos, la centralidad y la periferia se encuentran comunicados por diferentes sistemas de transporte que se desplazan a través de vialidades ex profesas para los diferentes vehículos encargados de transportar personas y todo tipo de materiales, enseres, materias primas en abundantes camiones de carga y repartidores.

La comodidad funcional

La producción de espacios en la ciudad a través de una ideología que promueve la comodidad funcional, a pesar del gran reto que esto implica se debe estar preparado para remontar cualquier obstáculo para lograr la eficacia, la perfección para ello se requiere una serie de prácticas de competencia que integren los espacios de la vivienda al circuito de la productividad. Este fenómeno Wallerstein (2005) lo denomina "Unidad Doméstica", que viene a ser un sustituto de familia, el cual se compone;

de tres a diez personas quienes, en un largo plazo (digamos unos treinta años), juntan sus recursos e ingresos a fin de sobrevivir de modo colectivo. [...] Lo que distingue a una unidad doméstica es alguna forma de obligación de suministrar el ingreso para el grupo y compartir el consumo resultante de dicho ingreso. (Wallerstein, 2005, pág. 25)

Más allá de cualquier tipo de ayuda mutua, esta modalidad clasifica dichas unidades en cinco formas de suministro; el salario, actividad de subsistencia, pequeña producción mercantil, la renta y los pagos de transferencia, estas clasificaciones

sirven para determinar el salario, cálculo que depende del porcentaje de aportación de toda la unidad.

Pero quizás el elemento a destacar en esta visión que homogeniza a los sujetos son las variantes; la unidad doméstica proletaria —donde trabajan todos sus miembros, incluso los niños, también se puede aplicar a los grupos de migrantes que comparten un cuarto o un departamento— y la semi proletaria que se enfoca en el manejo de las resistencias que se orientan principalmente en mantener un determinado estatus o identidad —como los llamados roomie´s—, esto de acuerdo a Wallerstein va a permitir que la unidad doméstica sea homogénea —pero sobre todo cíclica porque el hogar ya es parte del espacio de producción— puesto que esta homogeneidad permite socializar e integrar bajo un sistema social histórico a sus integrantes, asociado por supuesto al sistema-mundo. De esta manera cada uno de los integrantes proyecta ante el grupo sus actitudes e inclinaciones “—su nacionalidad, su raza, su religión, su etnia, su código de sexualidad—” como principio que promueve la práctica social ya que permite un sistema que genera ordena y clasifica en función del sistema-mundo, situación que naturaliza las reglas y códigos de actuación. (Wallerstein, 2005, pág. 28).

La confluencia de los diferentes grupos que diariamente recorren al interior y aquellos que traspasan las diferentes fronteras que delimitan la ciudad, se encuentran organizados y ordenados por un sistema de transporte público, sea este del estado o de particulares, que se encuentra orientado al dispositivo sistema-mundo. Así, el transporte público encabezado por el Sistema de Transporte Colectivo Metro que abarca la mayor parte de las alcaldías, el Metrobús, el recientemente construido Cablebús, el trolebús son sistemas que controlan los diferentes tiempos y espacios de la ciudad; son tiempos que se traducen en horarios a vencer y espacios que se convierten en



Imagen: “El trolebús elevado en Iztapalapa o sobre cómo no se puede solucionar una ciudad pensando que su población es el problema” (corresponsal C. a., 2019)

lugares a ocupar, esta relación espacio-temporal resume la experiencia diaria de las personas que transitan y no dejan de transitar por la Ciudad de México.

Esta gran movilización de trabajadores también ha sido motivo para transformar el espacio en regiones, territorios, lugares y paisajes. Para ello se han dispuesto diferentes sistemas de transportes encargados de trasladar a las personas. Conforme se han creado estos nuevos sistemas masivos las condiciones en que viajan las personas no han



Imagen: "Esto paso hoy en el Cablebus linea 2" (Foto, 2021)

variado, por el contrario, se han agravado; de esta forma, camiones, peseros y las llamadas combis van a recorrer las calles y avenidas saturadas de viajeros para enlazar poblaciones que viven en las periferias, más allá del Sistema de Transporte Colectivo Metro situación y que orilla a los pasajeros a adoptar nuevas prácticas de competencia y adecuarse al plusvalor que representa rebasar la capacidad del vehículo.

Para esta gran organización se ha creado un sufijo nuevo para nombrar al de transporte público "bus" termino un tanto hueco que sustituye al de camión y que da nombre a los nuevos transportes como el Metrobús, el Cablebús en las alcaldías Gustavo A. Madero e Iztapalapa, el Trolebús, el Trolebús elevado. Gesto un tanto cómico, pero poco efectivo ya que esto no modifica las aglomeraciones y los hacinamientos. También se crearon nuevas modalidades de taxi; los Bicitaxis y los Mototaxis para hacer traslados cortos, esto contribuyó a la saturación de los accesos en las estaciones del metro, también se ampliaron considerablemente los créditos para obtener motonetas y motocicletas, igualmente se incursionó en el uso de la bicicleta, la bicicleta eléctrica y el escúter. Esta diversidad de transportes propicia la creación de nuevas prácticas de competencia.

En estos espacios que se producen al interior de los transportes públicos, vehículos, puntos de intersección o enlace en los recorridos que realizan las personas diariamente, confluyen miles de sujetos. Los llamados transeúntes o pasajeros se ven expuestos diariamente en sus recorridos a un sinnúmero de situaciones producto no solo de la saturación del espacio físico que se hace en estos lugares sino además del conjunto de significados que se les dan a los espacios. Dicha saturación se compone básicamente de personas que residen en la ciudad y viajeros de otras demarcaciones; ambos grupos rebosan diariamente entre apretujones y espíritus corpóreos estos espacios. En este contexto los usuarios como parte de la producción del espacio se batan en una lucha incesante que los obliga a crear constantemente prácticas de competencia donde despliegan un sinnúmero de recursos, valores y costumbres para llegar al trabajo o al hogar, cualquiera que sea el caso.

Es así como la Ciudad de México sucumbe al artificio como un mecanismo de funcionamiento para conseguir, encubrir o simular la vida y que a su vez abre un universo de posibilidades que hacen surgir y potenciar las habilidades, destrezas y conocimiento de quien la habita. En este sentido, la Ciudad de México se formó a partir de las trazas que delimitaron el espacio conforme a los diferentes momentos históricos que distribuyeron a sus pobladores. Estas divisiones a manera de enclaves espaciales confirieron un estatus y una identidad según del lado de la línea donde se viva, situación que definió también la creación de un conjunto de prácticas que les permitiera competir para mantenerse dentro del radar económico, político y social de la ciudad y sobrevivir ante la adversidad que resulta de los desplazamientos y otros problemas.

Sea por agua, por terracería, en el asfalto, los sistemas de transporte para el grueso de la población se encuentran saturados hasta el punto del colapso, son los riesgos del plusvalor, de los sistemas que persiguen la eficiencia al menor costo bajo la fórmula: a mayor número de usuarios transportados por viaje, menor costo de insumos y desgaste del vehículo, por lo tanto, mayor ganancia derivada del excedente.

Esta es una forma de como en la búsqueda de este plusvalor los propietarios o arrendatarios de transporte público, incluso si pertenece al gobierno compiten por este excedente en aras de mejorar su rentabilidad y desde luego que esto trae consigo una respuesta en esos mismos términos se crean diferentes prácticas de competencia por parte de los usuarios, salvo que, en el caso de los usuarios su motivación se encuentra asociado a un complejo sistema de preocupación que lo obligan a no tener que esperar y subir al vehículo se encuentre como se encuentre, no hay opción o al menos no hay tantas opciones por más que se fraccione las rutas del transporte.

Las prácticas de competencia en el transporte urbano de la Ciudad de México

La articulación de los factores económico, el político y social tiene un efecto profundo en la conformación de los espacios de las ciudades. Un claro ejemplo de ello es la forma en cómo Haussman transformó la estructura de la ciudad de París en la segunda mitad del siglo XIX, también se pueden nombrar los trabajos de Robert Moses⁷⁹ en la ciudad de Nueva York quien planificó con un amplio presupuesto los puentes que unen diferentes islas que componen esa ciudad. En lo que se refiere a la Ciudad de México, el arquitecto Carlos Contreras⁸⁰ realizó en el entonces Distrito Federal los trazos del periférico y el viaducto para delinear una ciudad moderna en los años veinte; incluso se pueden incluir en esta breve lista la implementación de técnicas de “disuasión espacial” impuestas por Uruchurtu a los migrantes que intentaban asentarse en calles y avenidas de esta ciudad; también se puede incluir la formación de los ejes viales realizados por Carlos Hank González durante el sexenio del Lic. Miguel de la Madrid o como la Ciudad de México se transformó de ser un espacio lacustre a ser un espacio hormigón. Estas intervenciones que se han estructurado desde lo político, económico y social encuentran su origen en los primeros intentos por sistematizar —con una carga claramente ideológica— los espacios, al respecto Davis (2014) comenta que

⁷⁹ Así mismo también se puede consultar capítulo “En la selva de los símbolos; algunas observaciones sobre el modernismo en Nueva York” donde Marshall Berman describe como Robert Moses transformó dicha ciudad a partir de la intervención que hace en el espacio. (Berman, 1988)

⁸⁰ La urgente necesidad de resolver las primeras congestiones automovilísticas de una ciudad con un millón de habitantes, obligó a diseñar arterias viales alternas a las trazadas en el porfiriato, planeadas exclusivamente para carretas y tranvías. (Legorreta, 2002)

La segregación urbana, no es un *statu quo* congelado, sino más bien una incesante guerra social (por el espacio) en la que el Estado interviene en nombre del progreso, del embellecimiento e incluso de la justicia social, para redibujar las fronteras urbanas en beneficio de propietarios de terrenos, inversores extranjeros, elites nacionales y clases acomodadas. Como sucedía en París en 1860, bajo el fanático reinado del barón Haussman, el desarrollo urbano actual todavía se esfuerza para simultanear (sic) el máximo beneficio privado con el máximo control social. (Davis, 2014, pág. 130)

En efecto, el Estado tiene por vocación intervenir en nombre de algunos de los sectores políticos, económicos y sociales —dicho sea de paso, al intervenir en un sector, interviene necesariamente en los otros dos restantes y viceversa—. Al respecto Peter Sloterdijk comenta que “todo sistema social requiere de una base formada por instituciones, organizaciones y medios de transporte (y que dicha base) debe velar por la producción y el intercambio de bienes y servicios” (Sloterdijk, 2017, pág. 15). Un aspecto que resalta de dicha composición de acuerdo con lo mencionado por Sloterdijk para la conformación de los sistemas sociales en los espacios de la ciudad se requiere de los medios de transporte.

Estos medios de transporte se encuentran insertos en una serie de actividades y procedimientos periódicos denominados en su conjunto como prácticas espaciales. Los sistemas de transporte sirven para que las personas puedan llegar a sus actividades diarias por lo que requieren necesariamente de la organización conjunta de diferentes sistemas integrados de funcionamiento, donde intervienen las empresas, los trabajadores de las empresas, los empresarios, instituciones del Estado y que operan como un circuito.

La experiencia cotidiana que se desarrolla en los sistemas de transporte público de la Ciudad de México confirma que, para poder concluir los desplazamientos de los usuarios, estos, deben enfrentar una serie de retrasos por su constante aglomeración y saturación. Diariamente pasan por las calles, avenidas, pasillos, corredores y andenes grandes grupos compuestos de personas pertenecientes a la

clase trabajadora. Estas imágenes conocidas por todos remiten inmediatamente a un conglomerado que se desplaza en el metro a determinada velocidad compuesto de cientos de cuerpos sincronizados, moviéndose en el espacio en una sola dirección y que termina por difuminarse cuando se fragmenta en diferentes direcciones cuando llegan a espacios abiertos o con bifurcaciones. Se asemeja a un caudal de personas que recorre a lo largo de un cauce y que se pierde en el horizonte. Oleada tras oleada, estos conglomerados todos ellos idénticos pasan una tras otra a lo largo de la mañana, de lunes a sábado, mes con mes, año con año, es un circuito interminable. Aunque es evidente cuando se está inmerso en esta multitud de usuarios, que sus integrantes también miran, desvían la mirada, voltean, corren; intentan salir de la inercia, escapar, abrirse paso en tiempo y espacio, es un repertorio de lo que pasa en su interior, aunque no es inagotable.

Lo que se aprecia es la mecánica de los cuerpos en relación con los otros cuerpos, con los objetos y con el espacio material construido, incluso algunos gestos suelen ser idénticos. Estas imágenes se presentan como algo inevitable como un mecanismo de funcionamiento de la vida cotidiana donde no existe queja alguna, donde todo pareciera que fluye a pesar de los obstáculos. El espacio se percibe estático, los cuerpos están fijos prendidos a los pasillos a los asientos y a los tubos, las personas se mueven conforme a los frenados bruscos, a las pendientes de las escaleras, a las esquinas de los muros o a las vallas que los conducen al final del pasillo o del andén. No se deja espacio vacío alguno, todo espacio vacío se ocupa en el momento, en segundos, pero solo una persona —en teoría— ocupa el lugar, lo gana —se dice comúnmente— mientras los demás frenan su carrera.

De esta forma, para romper lo estático los usuarios del metro intentan desafiar el espacio y el tiempo cuando corren para ingresar al vagón cuando se tiene la señal de advertencia de que se van a cerrar —o ya se están cerrando— las puertas del vagón. También hay quien fortalece su necedad al intentar ingresar a toda costa sin importar que quede atrapado entre las puertas; en el caso de los autobuses pasa algo similar cuando las personas viajan “colgados” de los peseros y camiones cuando estos se encuentran completamente llenos. La mayor parte de los usuarios caminan de prisa en pasillos, andenes y corredores a una velocidad inusual, unos

corren, otros hacen cualquier suerte de argucias para “ganar” un lugar, avientan bolsas o envían al niño por delante para poder sentarse, los más rígidos le pisan los talones a las personas que caminan adelante, hacen movimientos, amagan para que se quiten, las más aferradas se sientan encima de la persona que les ganó el lugar; también existen usuarios que viajan entre filas en los pasillos del vagón, los más ágiles suben corriendo por las escaleras eléctricas y los más enojados suelen pelear con otras personas por un lugar o simplemente porque se les roza, otros de plano caminan en contrasentido desafiando a la multitud que camina apurada.

En fin, estas acciones dependen estrictamente de las circunstancias en las que se encuentra cada persona. La astucia callejera se multiplica cuando las multitudes de usuarios fluyen por cientos o quizás miles de transeúntes en la misma dirección, más de uno de estos usuarios intenta hacer cualquier suerte de argucias para avanzar. Es cuando el espacio material pareciera ser un obstáculo, los muros contienen, las escaleras se alargan, las vallas son interminables y las personas se amontonan se estorban unos a otros, —manifiestan su malestar con sus movimientos—; sus miradas se nublan, sus pupilas vibran en un nistagmo sin control, es entonces cuando cualquier espacio por pequeño que sea se convierte en algo suficiente, un triunfo para mantener vigente la pertenencia a la ciudad, para ser ciudadano “de a de veras”, se siente un instante de alegría cuando se obtiene ese lugar, significa que hubo una buena planeación del recorrido.

Todos estos elementos pueden ser reconocidos en la estructura relacional que proponen Bourdieu y Wacquant (2017-2018) sobre el carácter competitivo y estratificado de los mundos sociales. Es así como, los concedores — quienes tienen más capital— logran descifrar y organizar algunos elementos del recorrido se guían por señales, tienen su propio “timing”, tienen sincronización plena del espacio y el tiempo logran hacer la abstracción.⁸¹ El incauto —que es el que asume la

⁸¹ Técnicamente, comenta Alexander Luria, “Los procesos de abstracción y generalización [...]: son producto del desarrollo socio-económico y cultural. [...]. El proceso de abstracción del objeto (en este caso el espacio) es una forma especial de actividad cuya esencia consiste en destacar los rasgos fundamentales del objeto (abstracción: espacio vacío, medible y cuantificable) y agrupar a estos en las correspondientes categorías (generalización: espacio inmutable). [...]. Las operaciones por realizar, los sistemas de clasificación que realmente se seleccionarán se determinan por la práctica

Doxa— pierde la percepción en los recorridos fija su mirada en el sitio al que hay que llegar en el destino, cuantifica el tiempo y padece la geometría; percibe el espacio como si viajara a través de un túnel vacío, sin texto, fija su mirada en la luz al final del túnel.⁸²

Por otro lado la incorporación de la perspectiva espacial como propuesta que permite visualizar la forma en cómo se materializan los mecanismos de funcionamiento en los procesos de urbanización, que son aquellos los que se encuentran en movimiento como lo señalan Jean Remy y Liliane Voyé (1999), que en este caso como lo son los sistemas de transporte público de la ciudad teniendo como base al capitalismo financiero que revoluciona la movilidad de los espacios y cómo en estos procesos se niega la dialéctica espacial al transmitir una representación —ideológica— que ve la vida sin obstáculos, sin contradicciones espaciales derivada de una visión positiva cuya trama —estilo de vida— se desenvuelve en una constante formación de prácticas competencia.

Al usar el transporte público se pueden observar diversos escenarios, basta con abordar cualquier transporte (combi, pesero, autobús, Metrobús, trolebús, teleférico o el vagón del Metro) para experimentar los distintos tipos de saturación que imperan en estos vehículos. En este contexto se destacan las prácticas de competencia como forma para lidiar con el conflicto donde predominan las contradicciones del espacio, surgen la discrepancia, la divergencia, la apatía y la falta de empatía que se funden simultáneamente entre el deseo por el espacio vacío y el anhelo de espacios transparentes, que den certeza y claridad, que sean accesibles, nítidos. En esta cara del conflicto se ponen en juego estas prácticas de para desafiar el orden y el caos.

dominante en la actividad del sujeto. Esta, a su vez, depende de las condiciones de vida formadas a lo largo de la historia. (Luria, 1987, págs. 61-62)

⁸² Por otra parte, dos elementos importantes a considerar sobre los espacios de la ciudad, es que estos espacios son en todo momento simultáneos y dimensionales, esto quiere decir que pueden acontecer fenómenos distintos al mismo tiempo en un espacio breve sin que exista una correlación o causalidad que medie y paralelamente el fenómeno puede suceder dentro de un marco de referencia que implique estar en diferentes dimensiones espaciales, es decir, que el fenómeno suceda en un lugar, dentro de un territorio que a su vez se encuentre inmerso en una región.

Aunque resulta inquietante la naturalidad con que los usuarios viajan hacinados en estos lugares, se pueden amontonar sin objetar las malas condiciones a las que son sometidos, suele suceder que, a la menor señal de inconformidad, es el colectivo de usuarios quien acalla al inconforme y en caso extremo “el quejoso” puede ser sancionado (atemorizado) por la multitud o un policía por alterar el orden o puede ser confrontado por el “personal de apoyo” del operador. La experiencia cotidiana de cómo se viaja en el transporte público en la Ciudad de México trasciende cualquier imagen que se haya publicado y que tenga por objetivo representar la realidad.

La vivencia en estos lugares aglomerados, hacinados y amontonados es viajar en medio de vallas que corrigen el diseño de los espacios; se utilizan para amainar el caos que se produce en las entradas y salidas, en los ascensos y descensos; la experiencia cotidiana se limita a la vivencia frecuente de los pisotones, los manoseos, la falta de oxígeno; la prisa, los empujones, los arrinconamientos; el acoso espacial, la indiferencia ante el que cae muerto y que ¡no deja pasar!, el escándalo de los vendedores, de los lugares hostiles que expulsan desde su diseño, de música a todo volumen; la presencia de pleitos y peleas, la lucha incesante por los asientos y la preocupación constante por los carteristas, los extorsionadores y las bandas de la delincuencia familiar donde la abuelita es la que recibe al final el celular; incluso los sujetos que arrojan a otros usuarios a las vías cuando llega el tren o que aquellos homicidas que portan un cuchillo o un arma de fuego y comienzan a disparar o acuchillar a las personas.

Son espacios donde se fortalece la tolerancia cuando se es desplazado por bultos o los morrales o por los codos incesantes de las personas que miran afanosamente sus teléfonos o que envían mensajes frenéticamente desde sus celulares y que le pican al de al lado las costillas; pero sobre todo la obligatoriedad con que cada usuario se autoafirma cuando busca ingresar al vagón cuando ya no cabe o el incrédulo que se queda atrapado entre filas. También se encuentran las personas desorientadas que atropellan a los otros.

Además de estos entramados, las características materiales y físicas de los vehículos, así como el lugar que se destinan para que los usuarios viajen, suelen

ser estrechos, improvisados, desproporcionados o controlados en exceso; también pueden estar sucios o muy limpios, pero en todos los casos comparten la característica de ser, inhabitables, incómodos, fríos, insuficientes, amenazantes, resbaladizos; son espacios hostiles que desarticulan por su sordidez la conciencia espacio-temporal de las personas.

A esto habría que sumar el desempeño de la mecánica de los vehículos y su relación con la topología de las calles, avenidas, el mobiliario urbano y los asfaltados repletos de hoyos que aparecen de la nada; el exceso de vehículos, la sorpresiva y repentina aparición de los motociclistas con su escape ruidoso en sentido contrario o sobre banquetas. El pánico en los ojos de los perros callejeros puede resumir este ambiente vertiginoso. Otro elemento a considerar es la precaria, nula o excesiva reglamentación según la alcaldía, la improvisación y la mala preparación de los conductores, la poca habilidad social de los operadores, acomodadores y personal anexo; incluso el aire contaminado que se respira cuando se viaja en las alturas en una cabina atornillada a un cable.

Todo esto hace que el dominio del vehículo se haga complejo y se jalonee por el frenado y las aceleraciones repentinas; la experiencia electrizante de los arrancones que abren la imaginación a una muerte trágica y el exceso de velocidad que apresura hasta el más incauto a pasar la calle lo antes posible y las personas que corren al cruzar las calles porque los automovilistas no se van a detener. Todas estas situaciones cambian la inercia en el interior de los vehículos y por ende en el cuerpo de los pasajeros, esta situación genera que los usuarios caigan, se desequilibren, que tengan que hacer un sobreesfuerzo en un cuadro de veinte por veinte, el cansancio por mantener una sola posición de manera prolongada, ser estrujado hasta el desmayo, la tensión muscular, las lesiones óseas y musculares, entre otras afectaciones, incluso el desgaste emocional que se nota a media semana. De esta manera, el desafío por mantener este estilo de vida en los usuarios va a decantar o mejor dicho va a deshacer cualquier dejo de confrontación o cuestionamiento ante el cansancio que vence a las personas.

Por otra parte, es frecuente que en redes sociales y en distintas páginas web se especialicen en documentar de manera informal, incluso a manera de sorna o comedia los acontecimientos más grotescos que acontecen en el transporte público, por ejemplo, las imágenes de una multitud de mujeres a la entrada de un vagón del metro donde se puede apreciar a dos grupos de personas que empujan unas contra otras sin permitir la salida y la entrada para ninguno de los dos lados, efectivamente en estas imágenes no existe un lugar para nadie; también se puede observar en un video musicalizado como se impulsa hacia el interior de un vagón en cámara lenta a un grupo de personas en el momento en que se abren las puertas; imágenes que permiten constatar como las personas que están al frente corren lo antes posible a los asientos y otros caen al suelo en su intento de escapar y salvaguardarse de la turba que empuja desenfrenadamente.

Aunque estas escenas no dejan —pese a la música y las risas de fondo— de exponer el drama que se vive a cualquier hora en los espacios del transporte público. Otro tipo de imágenes se recrean en la mente de las personas a partir de números y estadísticas que se difunden en los discursos, las noticias, las entrevistas, los estudios, los programas recreativos y los programas oficiales donde se destaca, desde luego, la eficiencia de los sistemas, su amplia oferta de traslados, la prontitud, la capacidad de carga de los vehículos, la velocidad, la economía, el tiempo y casi siempre se omite el espacio donde viajan los usuarios, este espacio, regularmente queda ausente en las narrativas oficiales o solo se le da una connotación física, de cupo, de capacidad o de contención; incluso se habla de locura, y de medicar a los agresivos, se construye un discurso sobre el aletargamiento de los usuarios. Amansarlos para que no se alebresten. Estas representaciones que se difunden difieren un poco con lo que se experimenta en estos lugares; ya que es al interior de los transportes urbanos donde se lleva a cabo —por parte de los usuarios— la mayor demostración de eficiencia posible sustentada en las prácticas de competencia, son ordenados, callados y obedientes.

Es así como los usuarios en su andar por pasillos, aceras, escaleras y andenes desarrollan prácticas de competencia con el reloj checador de la fábrica, la oficina o la cita previamente agendada para “reducir” lo más la distancia, se camina rápido

con prisa, se buscan atajos, se transita en sentido contrario o pasan por donde no hay paso, la idea es avanzar a toda costa.

También existe una inquietud manifiesta alrededor de esto que no se alcanza a dilucidar a simple vista, efectivamente, nada de todo esto es extraordinario ya que en lo cotidiano y a pesar de lo rutinario de estar constantemente se practican competencias, pero lo relevante surge cuando las personas comentan su vivencia en estos espacios; es común que al llegar al trabajo o a la casa después de un trayecto difícil intenten con aflicción y ansiedad dar una explicación detallada del origen de lo que vivió y sucedió en estos espacios y como a partir de esto despliegan un extenso imaginario que intenta dar orden y sentido a la experiencia caótica por la que acaban de pasar, es a través de una narrativa muchas veces desarticulada como intentan dar una explicación exacta de lo que se vivió en cada uno de sus traslados, es una catarsis continua para reconstituirse día a día en su transitar por la ciudad.

En suma, se puede decir que hay una llamada de atención sobre lo que pasa en estos espacios de la ciudad, pero que se desacredita dicha demanda cuando se reduce a “problemas entre particulares”. En efecto, existe una serie de prácticas de competencia que los usuarios del transporte público se esmeran en alcanzar a pesar del cansancio y el agotamiento que implica el traslado diario, batallar día y noche sin cesar para conseguir un lugar en la ciudad, pertenecer a ella y aun y cuando la cotidianidad apela a lo superficial de los hechos; las prácticas de competencia no deja de centrarse en competir con el otro para poder subsistir, para ser más eficiente, para existir a pesar del otro, de aquel que se encuentra a un lado, porque pareciera que no se puede competir con lo que no se ve, con lo intangible, con aquello que escapa a la vista, nada es como parece, el otro siempre es culpable. Esto es, existe un vacío que puede ser estudiado desde lo académico en estos espacios que pertenecen a la ciudad para dar otro tipo de respuestas a lo que sucede en el transporte público, proponer una visión y un sentido diferente a lo que estudia en estos espacios abatidos por las prácticas de competencia.

Conclusiones generales

Estudiar y generar alternativas a los problemas que se viven en la ciudad requiere de un amplio proceso de investigación, gran parte de las dificultades que se presentan en las ciudades tienen un origen diverso y complejo, esto plantea al investigador elaborar un estudio de una problemática de la ciudad desde sus relaciones y no desde el aislamiento de la problemática a partir de una causalidad; por ejemplo, instalar “topes” en las calles para controlar el exceso de velocidad de los conductores en lugar de restringir su uso y acceso al consumo de automóviles. Sin duda es difícil concebir que el mercado de automóviles apruebe esta medida. Sin embargo, un estudio de la ciudad no persigue atenuar o paliar problemas, eso más bien corresponde a los políticos quienes son los encargados de equilibrar las fuerzas sociales y económicas.

En este caso el problema que se desprende de las prácticas de competencia en el transporte público, encierra una problemática mucho más compleja que ganar un asiento o entrar primero a un camión o a cualquier vehículo. Aunque el hecho de competir por un asiento representa más que eso. Lo que representa es un síntoma de una ciudad que tiene serias dificultades para con sus habitantes o para quien requiere de su abundancia.

Las prácticas de competencia se desarrollan en un entorno cuyo antecedente tiene un origen remoto en el devenir de la humanidad, de tal manera que no se pueden soslayar sus correlaciones —como lo son la modernidad y el capitalismo— con argumentos remediales, es decir, su arraigo social las ha colocado como un componente habitual de la actividad humana y espacial, ya que es casi imperceptible su presencia en los espacios propios de la vida cotidiana, es por eso que pareciera que no son un problema del que se deba estudiar, sino que son parte de la organización habitual de los espacios a pesar de que tienen un efecto contundente en la vida diaria de las personas. Por lo mismo, la información sobre las prácticas de competencia es escasa.

El problema de naturalizar las prácticas de competencia obliga a abordarlas desde su espacialidad, es decir, estudiar la relación que estas tienen con la ciudad, la forma en que operan en la producción del espacio y la manera en que se

desenvuelve en la cotidianidad. Derivado de esto, se pudo seguir un hilo conductor a partir de la revisión de otras investigaciones que permitió relacionar el tema de las prácticas de competencia con algunas de las teorías más importantes en materia de ciudad, el espacio social, la producción de sistemas, entre otros trabajos que en conjunto arrojaron algunos rayos de luz sobre el tema y su correlación con otras áreas y teorías.

Como resultado de este proceso, el estudio se centró en cuatro trabajos, a saber: la ciudad propuesta por Jean Remy y Liliane Voyé (1999) donde se destacan, además de la ciudad otras categorías como lo urbano —estilo de vida— y la urbanización (movimiento); asimismo se integró la teoría de los circuitos realizada por Franz Hinkelammert (2003) que permitió esclarecer la relación que existe entre las prácticas de competencia y los circuitos que se forman a partir de los mecanismos de funcionamiento.

Por otra parte, se retomó la teoría unitaria de Henri Lefebvre (2013) ya que permite formar una base espacial en la que se puede trabajar a través de la composición dialéctica que se compone en primera instancia de las prácticas espaciales que forman un espacio donde se percibe lo que hay que hacer cotidianamente, la estructura de la vida cotidiana —prácticas de competencia—, ligado a esta categoría se encuentran los espacios de representación, que es un espacio completamente subjetivo donde la persona experimenta vivencialmente la comparación entre su horizonte personal y las demandas externas —políticas, económicas y sociales— que emanan de la tercera categoría a la que Lefebvre nombra como las representaciones del espacio, “lo que se busca que el espacio sea”, es decir, lo que deben ser y hacer las personas para producir el espacio, la finalidad última de esta categoría es apropiarse del espacio, dominarlo.

Por último, se consideraron los trabajos sobre el carácter competitivo y estratificado de los mundos sociales desarrollado por Bourdieu y Wacquant (2017-2018), estos trabajos permiten —a diferencia del espacio propuesto por Lefebvre cuya propuesta se basa en dimensiones mayoritariamente subjetivas— hacer un acercamiento a las prácticas de competencia y al papel que juegan en la producción de los espacios sociales, ya que sus categorías forman una estructura relacional, que permite

observar la correspondencia, conexión, interacción y vínculo entre los actores, quienes son a final de cuentas la representación viva de los mecanismos de funcionamiento los cuales forman la dinámica circular de los sistemas espaciales.

Este marco teórico permitirá realizar un análisis empírico de las prácticas de competencia con base en un diseño de corte descriptivo, mediante el cual se puede estudiar las características espaciales de las prácticas de competencia, así como la manera en cómo se representa estructuralmente en el espacio, cuál es la función que desempeñan las formas de abstracción en la producción de los espacios relacionados al transporte público. De esta forma se consideró la etnografía como enfoque metodológico la cual en su “práctica de conocimiento [...] busca comprender los fenómenos sociales desde la perspectiva [...] de sus miembros (entendidos como “actores”, “agentes” o “sujetos sociales”)” (Guber, 2001, pág. 5).

En este sentido, algunos de los procedimientos metodológicos utilizados por la antropología pueden contribuir a describir cuál es el papel de la competencia en la producción del espacio social, de esta manera la “etnografía permite trascender la superficie-visible (significantes, denotación) de dichos espacios demarcaciones, objetos y hechos que allí existen y/o se realizan” (Vergara, 2015, pág. 26). Así mismo, refiere que para Lévi-Strauss

existen ámbitos no visibles a los ojos del observador y que muchos actos no se asoman a la conciencia de los actores sociales, Por ello, la etnografía busca descubrir los elementos que subyacen, muchas veces contradiciendo las apariencias, y esto sólo se logra articulando diferentes aspectos, aparentemente no presentes en la circunstancia etnografiada. (Vergara, 2015, pág. 26)

Al respecto, Rosana Guber señala que en sí misma la descripción es una forma de interpretación y añade que la descripción por sí sola solo registra comportamientos que carecen de sentido. De esta forma, la interpretación/descripción se basa en la relación de dos ámbitos fundamentales, lo que para Vergara es trascender la superficie-visible para Guber es articular el objeto o referente empírico de

investigación “lo que se vio y se escuchó” con el marco de interpretación (teoría), es decir, los constructos teóricos. De esta forma, “la etnografía es el conjunto de actividades que se suele designar como trabajo de campo y cuyo resultado se emplea como evidencia para la descripción. Dichas actividades se centran en tres aspectos fundamentales; a) neutralidad de conocimiento sobre lo que se observa, b) describir e interpretar “una cultura para hacerla inteligible ante quienes no pertenecen a ella” y c) “la descripción textual del comportamiento de una cultura particular, resultante del trabajo de campo” Marcus & Cushman 1982; Van Maanen 1988 en Guber, 2001, pág. 7)

Puesto que "La información obtenida en situación unilateral es más significativa con respecto a las categorías y las representaciones contenidas en el dispositivo de captación, que a la representación del universo investigado" (Thiollent 1982:24, en Guber, 2001, pág. 20). Esta reflexión recuperada por Guber permitió seleccionar la técnica de recolección de datos, es decir la observación participante, estrategia que permite hacer una serie de composiciones, la primera de ellas, relaciona la experiencia con la testificación, ambas contribuyen a la fuente de conocimiento del etnógrafo y, por otro lado, la observación y la participación, aunque ambos elementos suministran perspectivas diferentes, porque o participas u observas o viceversa, lo cierto es que;

Con su tensión inherente, la observación participante permite recordar, en todo momento, que se participa para observar y que se observa para participar, esto es, que involucramiento e investigación no son opuestos sino partes de un mismo proceso de conocimiento social (Holy 1984). En esta línea, la observación participante es el medio ideal para realizar descubrimientos, para examinar críticamente los conceptos teóricos y para anclarlos en realidades concretas, poniendo en comunicación distintas reflexividades. Veamos cómo los dos factores de la ecuación, observación y participación, pueden articularse exitosamente sin perder su productiva y creativa tensión. (Guber, 2001, pág. 24)

Aunque cabe señalar, que es indispensable tomar medidas para trabajar la des-implicación, es decir, lo que Freud llama en el psicoanálisis la transferencia y

contratransferencia. Elementos que llevan a reflexionar continuamente el proceso. Ante estas circunstancias Abilio Vergara sugiere el uso de otro procedimiento metodológico que caracteriza a la etnografía:

el cruzamiento de la información adquirida de diversas fuentes, en una suerte de triangulación que multiplica y enriquece las perspectivas que abordan el problema a investigar, en un trabajo que articula experiencia e interpretación de los actores en las situaciones sociales en que se encuentran, —inclusive en las entrevistas realizadas por los antropólogos—, así también "cruzar" con la información obtenida de diversos documentos, históricos y contemporáneos, testimoniales, cotidianos, rituales y artísticos, etcétera. (Vergara, 2015, pág. 25)

Por su parte Sampieri sugiere además de la observación/participante y la triangulación, buscar narraciones documentadas de las personas involucradas, documentos visuales, auditivos, textos. Y aclara que el propósito es —de acuerdo a los recursos que se destinan para realizar el estudio- explorar los datos, asignarles categorías, describir con fidelidad las experiencias de los participantes; descubrir conceptos, categorías, temas y patrones presentes en dichos, su vinculación con el planteamiento del problema, a fin de otorgarles sentido y poder interpretarlos y explicarlos; dar cuenta del contexto que rodea a la información, “reconstruir hechos e historias, [...] vincular los resultados con el conocimiento disponible y [...] generar una teoría fundamentada en los datos. (Hernández S. R., 2014)

Una vez que se tengan los datos y que estos sean congruentes con las circunstancias y el objeto del problema, Vergara sugiere realizar el relato etnográfico, el cual requiere de “un marco conceptual [...] (que) le permite al antropólogo “ordenar” e interpretar la información, y así "penetrar" en la realidad que lo confronta. (Vergara, 2015, pág. 25). En este mismo sentido, Vergara alude al pensamiento de Clifford Geertz, cuando este se refiere a la meta que tiene dicho relato, comenta que; “es llegar a grandes conclusiones partiendo de hechos pequeños, pero de textura muy densa, prestar apoyo enunciaciones generales

sobre el papel de la cultura" en la construcción de la vida colectiva relacionándolas exactamente con hechos específicos y complejos" (Vergara, 2015, pág. 25)

De esta forma, la etnografía es una técnica de investigación social que se concentra en estudiar a través de la observación y el discurso de los informantes aspectos culturales de una población, sirve, de acuerdo con Luz Domínguez, para dar "respuesta al problema de la representación de relaciones entre el todo y sus partes" con la intención de representar la vida cotidiana. Así mismo, Abilio Vergara apunta que, "observando la diferenciada articulación de las categorías de observación, análisis-síntesis y exposición empleadas para presentar la relación de los actores con el espacio y el tiempo, la causa y el proyecto, los usos funcionales, los imaginarios, las expresiones y las representaciones" y que es de utilidad para la reconstrucción simbólica del fenómeno la línea que cruza dicho relato [...] y que obliga a entender las condiciones de enunciación, es decir, la posición que tienen las personas y permite "observar el capital social y simbólico que sustenta lo que hacen y dicen, [...] así como los elementos que subyacen" (Vergara, 2015, pág. 25).

Bibliografía

- Agamben, G. (mayo-agosto de 2011). ¿Qué es un dispositivo? *Sociologica*(73), 249-294.
- Althusser, L. (1987). *Ideología y aparatos ideológicos del Estado*. México D.F.: Ediciones Quinto Sol.
- Anzaldúa, R. (2007). Lo imaginario en la historia de las mentalidades. En B. Ramírez, *De identidades y diferencias* (págs. 63 - 104). México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Augé, M. (2000). *Los no lugares, espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa editorial.
- Bable, E. (28 de septiembre de 2012). *Las Haciendas que hubo en lo que hoy es la Ciudad de México*. Obtenido de <https://vamonosalbable.blogspot.com/2012/09/las-haciendas-que-hubo-en-lo-que-hoy-es.html>
- Baringo Ezquerro, D. (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri lefevre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. *Quid* 16(3), 119-135. Obtenido de dbaringo@unizar.es
- Barriga, O., & Enríquez, G. (2003). La Presentación del Objeto de Estudio. Reflexiones desde la práctica docente. (U. d. Departamento de Sociología, Ed.) *Cinta moebio* 17, 77-85. Obtenido de www.moebio.uchile.cl/17/barriga.htm
- Bautista Segales, J. J. (2014). *¿Qué significa pensar desde América latina?* Madrid: Akal.
- Bautista, R. S. (2017). El termidor de la revolución democrático cultural. *Revelión*, 1-13.
- Berman, M. (1988). *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- Bettin, G. (1982). *Los sociólogos de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S. A.
- Betton, N. C. (1987). Mapa de la cuenca de México en torno a 1519, a la llegada de los españoles. *Paleopaisajes y arqueología pre-urbana de la cuenca de México Tomo I y II (ISBN 3785726)*. (C. d. (CEMCA), Recopilador) Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Mexico#/media/Archivo:Basin_of_Mexico_1519_map-es.svg
- Borja, Jordi (2003) *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza Editorial.
- Bourdieu. (6 de Abril de 2024). ¿Qué es el campo de poder? (E. Bloghemia, Entrevistador)
- Camara de Diputados, C. d. (1997). *Camara de Diputados del Congreso de la Unión*. Obtenido de Historia de la Ciudad de México: http://www3.diputados.gob.mx/camara/content/download/176464/423932/file/historia_ciudad_mexico.pdf
- Camus, A. (1985). *El mito de Sísifo*. Madrid: Alianza Editorial.
- Capel, H. (febrero-mayo de 1975). La definición de lo urbano. *Estudios geográficos*(138-139), 265-301. Obtenido de <http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm>
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI editores.

Cervantes, E. (11 de abril de 2016). *Senado de la República*. Obtenido de Posgrado UNAM: www.posgrado.unam.mx/sites/default/files/2016/04/1103.pdf

Chevalier, I. (1986). *Diccionario, de los símbolos*. Barcelona.

Chul Han, B. (2016). *La sociedad de la transparencia*. Barcelona: Herder.

Cirlot, J.-E. (1992). *Diccionario de símbolos*. Barcelona.

corresponda, A. q. (10 de febrero de 2022). *El México de ayer@vidas_mx*. Obtenido de @LoMejor DeAzcapo.

corresponda, C. a. (10 de diciembre de 2014). *Transporte público, autobuses y microbuses CDMX*. Obtenido de urbanosmx.blogspot.com

corresponda, C. a. (7 de marzo de 2017). *El alebrije.net*. (J. M. Viniegra, Editor)

corresponda, C. a. (7 de diciembre de 2017). *Publimetro.com.mx*. (J. Espinosa, Editor)

corresponda, C. a. (29 de octubre de 2019). *Labrujula.nexos.com.mx*. (M. M. Ventura, Productor)

corresponda, C. a. (23 de enero de 2021). *eluniversal.com.mx*. (R. G. Texto Carlos Villasana, Editor)

Créditos a quien, c. (s.f.).

Creditos, a. q. (23 de Julio de 2022). *Lo mejor de Azcapotzalco*. Obtenido de @LoMejor DeAzcapo.

Créditos, a. q. (11 de Diciembre de 2022). *Mi México antiguo*. Obtenido de <https://www.twitch.tv/alexmatoskg.jpg>

Cuartoscuro. (26 de octubre de 2020). <https://www.chilango.com>. (C. Tomasini, Editor)

cultura, S. d. (2018). *Cultura*. Obtenido de cultura.gob.mx

Dary, L., & Rojas, J. (2014). Prácticas sociales en el espacio público. Usos que sobrepasan las normas sociales y el diseño del espacio. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 33-50.

Davis, M. (2003). *Ciudad de cuarzo, arqueología del futuro en Los Ángeles*. España: Lengua de trapo.

Davis, M. (2014). *Planeta de ciudades miseria*. España: Akal.

de la Rosa, U. F. (2014). *Sociología urbana: de marx a Engels a las escuelas posmodernas*. Madrid: Centro de Investigaciones sociológicas.

De Mauleón, H. (24 de Abril de 2015). El kilómetro cero. *Nexos*. Obtenido de Recuperado de: <https://www.nexos.com.mx/p=24683>

Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.

Delgado, M. (s/d de Mayo de 2013). El espacio público como representación. *Espacio urbano y espacio social en henri Lefebvre*. Oporto, Ribeira, Portugal: Google académico. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/36219827/el_espacio_publico_como_representacion_MANUEL_DELGADO_Lefevre.pdf?1420898302=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DEL_ESPACIO_PUBLICO_COMO_REPRESENTACION.pdf&Expires=1603996766&Signature=RLU1aqQn

Domínguez, P. (26 de julio de 2016). Largos trayectos en transporte afectan salud mental. *Milenio*. Obtenido de http://www.milenio.com/df/problemas_de_movilidad_afectan_bienestar_mental-salud_mental-estresAlejandro_Cordoba_0_781121906.html

- DSM-IV-TR. (2002). Trastornos por estrés postraumático [309.81]. *Manual de diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales*. Madrid, España: ELSEVIER MASSON.
- Dussel, E. (1998). *Ética de la liberación en la edad de la globalización y de la exclusión*. Valladolid: Trotta.
- Dussel, E. (2007). *Materiales para una política de la liberación*. Ciudad de México: Plaza y Valdés Editores, .
- Dussel, E. (2016). *Filosofía del sur. Descolonización y transmodernidad*. España: Edicionesakal México, S. A. de C. V.
- Echauri, E. (1983). *Diccionario básico Latino-español, Español-latino*. Barcelona: BIBLOGRAF S.A.
- Echevarria, J. E. (Mayo de 2017). Tesis. *Restauración psicológica de los factores detonantes de estrés en la movilidad urbana, un factor agregado a la vulnerabilidad social*. Ciudad de México, México: UNAM.
- Escudero, I. (1889). *Apuntes históricos de la carrera militar del señor Porfirio Díaz*. México: Imprenta y Literatura Latina.
- Forte Monge, J. (2011). *Maquiavelo*. Madrid: Editorial Gredos.
- Foto, c. a. (17 de agosto de 2021). *Denunciometro*. Obtenido de <https://fb.watch/iCCvDqaqz/> (denunciometro)
- Franco, J. (2008). Residuales y emergentes: Carlos Monsiváis y Raymond Williams. En M. M. Prado, *El arte de la ironía, Carlos Monsiváis ante la crítica* (págs. 193-203). México: Ediciones Era.
- Galindo, A. (Dirección). (1948). *Esquina bajan* [Película].
- Giménez, G. (enero-junio/julio-diciembre de 2002). Introducción a la sociología de Pierre Bourdieu. *Colección Pedagógica Universitaria*(37-38), 1-11.
- Guber, R. (2001). *La etnografía. Método. campo y reflexividad*. Colombia: Grupo Editorial Norma.
- Guzik, G. R. (2017). Algunas reflexiones en torno al acercamiento a la ciudad desde una perspectiva cualitativa. En F. y Córdoba, *Anuario de espacios urbanos* (págs. 411-420). Ciudad de México: UAM, A. Ciencias y Artes para el Diseño.
- Hall, C. S., & Lindzey, G. (1970). *La teoría existencialista de la personalidad. Binswanger y Boss*. Buenos Aires: Paidós.
- Han, B.-C. (2016). *La sociedad de la transparencia* (Septima Edición ed.). España: Herder.
- Hannah, H. (2017). *La condición humana*. México: Paidós.
- Harvey, D. (2000). Mundos urbanos posibles. En Á. Ramos, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (págs. 177-198). Catalunya: Ediciones UPC.
- Hernández, S. R. (2014). *Metodología de la investigación*. Ciudad de México: McGraw-Hill, Interamericana Editores, S.A. DE C.V.
- Herrera, A. (2009). *La construcción social del Zócalo de la Ciudad de México*. México: Tesis de grado UNAM.
- Hinkelammert, F. (2018). *Totalitarismo del mercado, El mercado capitalista como ser supremo*. Ciudad de México: Ediciones Akal México S.A de C.V.,.
- Hinkelammert, F. J., & Mora Jiménez, H. M. (2005). *Hacia una economía para la vida*. San José de Costa Rica: Colección Economía-Teología.
- Horkheimer, M. (2003). *Teoría crítica*. Madrid: Amorrortu editores.

- Illich, I. (1975). *Némesis médica, la expropiación de la salud*. Barcelona: Barral Editores.
- INEGI. (2017). Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Encuesta Origen y Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*. Obtenido de https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf
- Jean Laplanche, J. B. (2004). Diccionario de psicoanálisis. *Primera edición*. Buenos Aires: Paidós.
- José de la Colina, T. P. (1986). *Luis Buñuel, Prohibido asomarse al interior*. México: Joaquín Mortiz Planeta.
- Kenneth, J. (1985). *México Barbaro*. México: Ediciones Quinto Sol.
- Lefebvre, H. (1961). *Introducción al marxismo*. Buenos Aires: Eudeba.
- Lefebvre, H. (1978). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Ediciones península.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio* (Primera ed.). (E. M. Gutiérrez, Trad.) Madrid: Capitán Swing Libros S.L.
- Legorreta, J. (16 de octubre de 2002). Historia de dos vialidades en camino de transformarse. *La Jornada Virtu@l*. Obtenido de jornada.com.mx
- Lezama, J. L. (2022). *Teoría social, espacio y ciudad*. México: El Colegio de México.
- Luria, A. R. (1987). *Desarrollo histórico de los procesos cognitivos*. Madrid: Ediciones Akal, S.A.
- Marcuse, P. (2004). ¿Qué es exactamente una ciudad? *Revista de occidente*, 7 - 23.
- Martínez Gutierrez, E. (2013). Ciudad, espacio y cotidianidad en el pensamiento de Henri Lefebvre. En H. Lefebvre, *La producción del Espacio* (págs. 31-50). Madrid: Capitán Swing.
- Martínez Lorea, I. (2013). Henri Lefebvre y los espacios de lo posible. En H. Lefebvre, *La producción del espacio* (págs. 9-30). Madrid: Capitán Swing Libros, S. L.
- Mckelligan, T. (2012). Hablar de lo que sucede en la ciudad. En A. Treviño, *Subjetividad y ciudad* (págs. 13-30). Ciudad de México: UACM.
- Metro, F. d. (24 de julio de 2023). *Metro CDMX en fotos*. Obtenido de <https://www.facebook.com/profie.php?id=100069355734411>
- Michel Olguin, D. R. (27 de Noviembre de 2017). ¿Por qué en el Transporte Público las personas se vuelven agresivas? Obtenido de <http://unamglobal.unam.mx>
- Mier, R. (Julio-diciembre de 2003). Calidades y tiempos del vínculo. *Tramas*(21), 123-159.
- Montejano Escamilla, J. A., & Caudillo Cos, C. A. (2017). *Densidad, Diversidad y Policentrismo: ¿planeando ciudades más sustentables?* Ciudad de México: CONACYT.
- Mudrovic, M. (2008). Cultura nacionalista vs cultura nacional: Carlos Monsivais ante la sociedad de las masas. En M. e. Moraña, *El arte de la ironía. Carlos Monsivais ante la crítica* (págs. 124-135). Ciudad de México: Era.
- Murata, M. O. (2017). Tesis. *Estructura urbana y transporte exceso del traslado diario en la zona metropolitana de la ciudad de México, 2007-2015*. Ciudad de México, México: Universidad Nacional Autónoma de México.

- Navarrete Linares, F. (2012). *Los orígenes de los pueblos indígenas del valle de México: los altépetl y sus historias*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Olson, M. (1985). La lógica de la acción colectiva. En D. R. Aldmon G., *Diez textos básicos de la ciencia política* (págs. 203-220). Barcelona: Ariel.
- Pérez Porto, J., & Gardey, A. (16 de agosto de 2022). *Definición de*. Recuperado el 1 de septiembre de 2022, de <https://definicion.de/facticidad/>
- Pimentel Escamilla, J. (2018). Tesis de licenciatura. *Percepción de la calidad de servicio del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro por parte de la población de Ciudad Universitaria*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Quezada, F. (2016). El giro espacial. Conquista y fetiche. *Revista europea de investigación en arquitectura*, 155 - 170.
- quiéncorreponda, C. a. (5 de Enero de 2022). *Grupo Pueblo Magdalena Mixhuca*. Obtenido de <https://www.facebook.com/profile.php?id=100057581464546>
- Retamozo, M. (2010). Movimientos sociales. En E. V. González, *(Pre)textos para el análisis político. Disciplinas, reglas y procesos* (págs. 233-256). México: Flacso.
- Rodríguez L., J. B. (1999). *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. México: Así funciona.
- Rolnik, R. (2017). *La guerra de los lugares. La colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas*. Santiago: Lom Ediciones.
- Salgado Campos, J. Á. (2016). Traza y morfología de la Ciudad de México en el virreinato. En U. X. Posgrado, *Investigación y diseño* (págs. 149-166). Obtenido de <https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/campos-traza-y-morfolog3ada-de-la-ciudad-de-mc3a9xico-en-el-virreinato.pdf>
- Sassen, S. (2007). El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. *Revista eure*, 9-34.
- Sassen, S. (2017). La pérdida masiva de hábitat. Nuevas motivaciones para la migración. *Iglesia Viva*, 11-38.
- Simmel, G. (1988). *La metrópolis y la vida mental*. México: UNAM. Obtenido de www.bifurcaciones.cl
- Sloterdijk, P. (2017). *Estrés y libertad*. Buenos Aires: Godot.
- Soja, E. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Valencia: Tirant humanidades.
- Svampa, M. (2019). *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina*. Guadalajara: CALAS.
- Ullán de la Rosa, F. J. (2014). *Sociología urbana: de marx a Engels a las escuelas posmodernas*. Madrid: Centro de Investigaciones sociológicas.
- Vergara, A. (2015). *Etnografía de los lugares*. México: Ediciones Navarra.
- Wacquant, L. (2017). Bourdieu viene a la ciudad: pertinencia, principios, aplicaciones. *EURE*, 279-304.
- Wacquant, L. (2018). Cuatro principios transversales para poner a trabajar a Bourdieu. *Estudios Sociológicos XXXVI*, 3-23.
- Wallerstein, I. (2005). *Análisis de sistema-mundo*. México: Siglo XXI.
- Weber, M. (Desconocido). Concepto de acción social. *Desconocido*.

