



BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

INSTITUTO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

TITULO DE LA TESIS

“Flâneur, Catrin y Alleycat: una metodología en bicicleta para el encuentro con la lucha en la ciudad de Puebla.”

Tesis que presenta

Ángel Serrano Herrejón.

Para obtener el título de Maestro en Sociología

Director: **JOHN HOLLOWAY**

Dedicatoria.

El presente trabajo reflexivo va dedicado a la clase trabajadora, que sostiene con su lucha cotidiana programas como el que me ha permitido estudiar la maestría. A todxs los ciclistas con quienes he rodado durante un tiempo de poco más diez años, formándonos políticamente. A los colectivos con quienes participé de alguna manera en mi formación universitaria y con quienes he formado lazos de amistad que trascienden hasta la actualidad. A mi banda del barrio, a Guzo, a los vivosmurientes, al team turbio y a la rodada anticiudad. También es importante agradecer a compañerxs de la maestría, nacionales e internacionales quienes permitieron hacer sumamente ricas las discusiones en clase y conocer de esos mundos que se van construyendo en otras latitudes del globo. A mis profesores, la verdad que son unos rifadxs, en especial a John por dejarme *hacer*, a las chicas de entramados por permitirme estar en su taller de tesis y acompañarme en el ejercicio difícil de la escritura de mis ideas. Este trabajo va también dedicado a mis padres, hermanos, a Batza mi can compañero, quien dejó de existir en este plano después del primer semestre de esta etapa formativa y a Gagarin quien ha llegado a mi vida para aprender que la vida es un ciclo que se renueva, como la lucha.

Decirles que sin todxs ustedes esto no hubiera sido posible, de verdad gracias infinitas.

• Introducción.	pag. 1
1. Una propuesta metodológica en bicicleta para pensar la ciudad.	pag. 6
1.1 El <i>flâneur</i> y la ciudad.	pag. 6
1.2 El <i>flâneur</i> en bicicleta.	pag. 13
1.3 Experimentar para crear.	pag. 16
1.4 El <i>Flâneur</i> y la reproductibilidad de la ciudad.	pag. 24
2 La crítica al concepto urbano: Del Flâneur al Catrín.	pag. 31
2.1 El catrín y las ciudades mexicanas.	pag. 33
2.2 La Ciudad gentrificada.	pag. 43
2.3 Urbanismo y urbanística.	pag. 51
2.4 La reproducción de la urbanística.	pag. 61
2.5 El caso del cerro de Amalucan.	pag. 83
3 Chispas de resistencia: Del Catrín al Alleycat.	pag. 91
3.1 <i>Alleycat</i> .	pag. 92
3.2 Espejismos.	pag. 103
3.3 La fe mueve montañas, o por lo menos cruzarlas a pedaladas.	pag. 107
3.4 <i>Alleycat</i> frente a la crisis del coronavirus.	pag. 113
4 Conclusiones.	pag. 120

- Introducción.

“Sentí que el mundo había sido creado nuevamente.” Albert Hoffman

En abril se celebra el *día de la bicicleta*, se lo debemos al genio de la bioquímica Albert Hoffman, quien sintetizó el LSD¹ en laboratorios de Basilea y se convirtió en el primero en viajar en ácido montado sobre una bicicleta a través de la ciudad suiza. El autor de la hazaña se encontraba investigando los alcaloides del cornezuelo² en busca de un estimulante circulatorio y respiratorio, absorbiendo “accidentalmente” por vía cutánea una pequeña dosis y cayendo dormido para experimentar un sueño multiforme y en varias tonalidades de colores. Descubrió algo interesante y se sometió a un “plan experimental” al día siguiente, suministrándose 0.25 miligramos del derivado #25 que había sintetizado³.

Era el año de 1943 y a causa de la guerra había una restricción al uso de automóviles, por lo que Hoffman solicitó a su asistente W.A. Kroll lo acompañase hasta su hogar en bicicleta. En ese trayecto su percepción se expandió y comenzó a ver hacia otras derivas de posibilidades en las capacidades habituales de la mente humana, era un nuevo universo listo para ser explorado. Ese primer viaje en ácido lisérgico le valdría para ser recordado en la historia del movimiento ciclista a nivel global, y ser garante de la proclama del “día mundial de la bicicleta” los 19 de abril de cada año.

El movimiento ciclista en el mundo tiene otro día importante además de el mencionado con anterioridad, donde se organizan paseos en bicicleta por el “día

1 Siglas en inglés de dietilamida de ácido lisérgico.

2 El cornezuelo es un hongo del cereal centeno.

3 Rogelio Garza (2009) relata la historia del día mundial de la bici, entre otras, en su libro *Las bicicletas y sus dueños*.

mundial sin autos” celebrado el 22 de septiembre, fecha en la que en lugares como Bogotá se inunda la ciudad de bicicletas declarándole la guerra franca a la movilidad a base de combustible fósil.

Para el momento de escritura de este trabajo de investigación y reflexión en torno al espacio urbano, brota una emergencia sanitaria por pandemia que ha paralizado a la población a nivel global, los ritmos del capital como se venían desarrollando se vieron dificultados en algunos de sus sectores. Se detuvo por lapsos e instantes la producción global de bienes y servicios; viajes internacionales de las aerolíneas se cancelaron, se cerraron fronteras y los que pudimos, permanecemos el mayor tiempo en casa. No siendo este el mejor panorama para la escritura, por la forma tan abrupta en el cambio de los flujos sociales por el espacio y la forma distinta de habitar la urbanidad desde la restrictiva lógica de la digitalización en la sociabilidad espacial.

A causa del Covid-19, el habitat humano en relación con esa forma de producción global de bienes y servicios se ve incapacitado para su reproducción, resultando formas otras de relación con los espacios en disputa. De tiempos y espacios de lucha como los de Chile, Ecuador, Colombia en 2019, las luchas de las mujeres en diferentes latitudes del globo, los *chalecos amarillos* en Francia y el movimiento universitario en Puebla, donde se disputa de manera tradicional en los sitios de encuentro público (plazas, calles y avenidas), pasamos al confinamiento en algunos países de manera estricta y autoritaria, en otros lugares bajo el discurso progresista del bien común y la “unidad de la ciudadanía responsable” o el llamado a “los buenos ciudadanos” para sortear la emergencia sanitaria de manera “pacífica” pero con el mismo resultado, el control del territorio y la población, además de una lógica en reconfiguración de tiempos y espacios de la producción capitalista bajo el enunciado de una “nueva normalidad”.

La lógica de la lucha cambia y los discursos del antagonismo se pronuncian también en una crisis, lo que los obliga a replantear el escenario de la disputa en

medios y lógicas distintas. El resultado de un cese en las actividades productivas del capital implica la desmovilización de gran cantidad de la fuerza de trabajo, reacondicionando el entorno por el que circula dicha fuerza a maneras distintas. Este reacomodo del habitar por determinadas espacialidades en determinados tiempos tiene una repercusión interesante en los paisajes urbanos.

La desmovilización de los ritmos del capital en sus espacios de producción y reproducción, permiten la aparición de diferentes relaciones sociales, donde las calles se han liberado del conglomerado de vehículos automotores en las horas pico, se comienza a ver un cambio de paradigma en la movilidad no necesariamente para bien. Hoy miles de trabajadores se emplean en plataformas de *delivery* bajo el esquema *outsourcing*, entregando comida a domicilio en bicicleta. Pareciera que la crisis del coronavirus, que no es sino la manifestación discursiva de una crisis eminentemente capitalista y sus relaciones sociales, obliga a replantear las formas de relacionamiento entre los individuos y de los individuos frente al espacio público. De la forma de okupar los lugares de enunciación, por un lado, en el espacio social constituido en el imaginario de las colectividades y por otro la praxis espacial presencial en los flujos de circulación que comienzan a configurarse en espacios del consumo y distribución mercantil como práctica socio espacial hegemónica.

COVID-19 ha permitido que las arterias de algunas urbes sean destinadas únicamente para la circulación de fuerza de trabajo, trasportando la idea de una ciudad eminentemente funcional al flujo de capital y del mercado, su producción y reproducción cotidiana, cerrando parques y plazas públicas; donde meses antes se manifestó la necesidad de estar y habitar hitos de la desobediencia colectiva como “la plaza de la dignidad” en Santiago de Chile.

Si bien lo que se presenta a continuación es un trabajo de otra forma de habitar el entorno edificado mediante el uso de la bicicleta, es necesario enunciar las contradicciones mismas en las que se encuentra el desarrollo de las ideas en torno a la reconfiguración del devenir como sociedad postpademia y la forma

dialéctica que este proceso adopta, por un lado, las utopías que sueñan un futuro idílico de equidad, solidaridad, paz, abandono del sometimiento al trabajo como forma de reproducción de la vida cotidiana y armonía con los ecosistemas en los procesos productivos, y por otro, las distopías que apuntalan la intensificación de la explotación del trabajo asalariado y la pérdida de libertades mediante la imposición de gobiernos más autoritarios que garanticen la permanencia y reproducción del Estado y el capital como la única salida a la crisis auto inoculada.

Este 19 de abril las calles de las ciudades en el mundo no se vieron abarrotadas por ciclistas okupando las calzadas de circulación del capital, pero los *delivery* siguieron entregando a domicilio y el 22 de septiembre no hubo actividades por el “día mundial sin autos”. Mientras algunos sectores del sistema paran sus actividades, otros toman más fuerza en sus operaciones.

Al igual que en el tiempo extraordinario que vivió Hoffman y la forma de sortear un acontecimiento político, económico y social de semejante envergadura, la crisis del coronavirus se nos presenta como la oportunidad de nuevas manifestaciones ideológicas en relación con la constitución de sus ciudades, arquitectura y espacios públicos, al mismo tiempo de darse la expansión de nuevas ideas de habitar. A medida que avance la crisis financiera sostenida en la deuda, se reconfiguraran las prioridades en la manera de hacer fluir la producción social, implicando la ruptura de paradigmas establecidos con relación a los asentamientos humanos.

Wuhan, la ciudad de donde se tiene registrado el brote de la pandemia, es una ciudad de poco más de once millones de habitantes y sus condiciones en cuanto a habitabilidad, hacinamiento, densidad poblacional y expansión territorial, es la muestra del fracaso civilizatorio del capital en su forma ciudad para la humanidad. Es el modelo de ciudad constituida ideológicamente a manera de herramienta de valorización de la vida humana en su reproducción cotidiana, la que habrá que pensar en las alternativas que se desarrollan en el despliegue del espacio

público, donde la bicicleta debe ser tomada en cuenta como un producto histórico que nos remite a la dialéctica inmanente al desarrollo de los procesos sociales y los desarrollos urbanos como escenario de la lucha de clases.

En el presente trabajo de investigación, se utilizarán tres personificaciones, el *flâneur*, el *catrín* y el *alleycat*, que nos ayudarán a descubrir la subjetividad que se constituye en *ethos* urbano y al mismo tiempo de constituir una crítica al entorno edificado, en específico al capital en su forma ciudad. De la mano del desarrollo de estudiosos marxistas que enfocan sus análisis a la ciudad y lo urbano como parte constitutiva del espacio-tiempo de las relaciones de producción a partir de la modernidad hasta nuestros días. La tesis se divide en tres capítulos, el primero como ejercicio metodológico en bicicleta, flaneando para proponer otra mirada *in situ* de la ciudad y el entorno edificado. El segundo capítulo resulta en la crítica a la urbanística y la profesionalización de las disciplinas parcelarias, como acatrinamiento de la “sociedad civil organizada” y sus propuestas para dar orden a la vida en los espacios urbanos y en específico la movilidad en la ciudad de Puebla. Mientras que el tercero, el *alleycat*, resulta del encuentro con la lucha y su configuración dialéctica en respuesta a los espacios despóticos y la ciudad como imperante en la forma de habitar.

Capítulo 1. Una propuesta metodológica en bicicleta para pensar la ciudad.

- El *flâneur* y la ciudad.

Como herramienta metodológica se considera la propuesta de Benjamin (2004) de la figura del *flâneur*, como ese ente que se contonea pasando por los grandes escaparates y vitrinas del capital, maravillado por la conglomeración de mercancías, tan cerca solo para algunos, tan lejos para la inmensa mayoría; y sueña, sueña con alcanzar esas deslumbrantes joyas. El *flâneur* como ese aburguesado personaje que proyecta su imaginario en torno a la dinámica cosmopolita del *París capital del siglo XIX*. La ciudad del *flâneur* es la de la clase obrera en constitución, es para ésta precisamente que escribieron Marx y Proudhon, un obrero fabril que interacciona su mano de obra a manera de mercancía, por un salario, de la extracción de plusvalor transformado en máquina para la extensión de la lógica productivista industrial. Así, revestido del carácter *flâneur*, rastrearemos de entre los pedazos desperdigados en la ciudad poblana para ir distinguiendo la mancha de signos y señales, entre la configuración compositiva de la obra arquitectónica y urbanística, que se unen en lo cartográfico a gran escala a manera de la morfología social y características del burgo como ilusión, que esconde entre sus calzadas y andadores, plazas y bulevares, edificios y barrios, el trabajo humano necesario para edificar su monumental dimensión, que somete al campo y todas otras formas de organización territorial, a los designios administrativos de la producción social inscrita en el capitalismo.

En lo referente a la característica constructiva de la ciudad en tiempos del *flâneur*, debemos situarnos en lo que Edward W. Soja (2008) identifica como la “*Tercera Revolución Urbana*”, en la que: “la evolución de las especificidades espaciales del urbanismo y las dinámicas de desarrollo que emanan de ellas se

adhieren en un nuevo marco narrativo que la academia occidental contemporánea ha asociado retrospectivamente a la Era de la Ilustración europea y al surgimiento de una conciencia colectiva de la modernidad.”

Y donde la forma y estilos de edificación de la época moldean a quien habita, al mismo tiempo que el habitante reviste con su trabajo el molde de los espacios en los que se mueve. Los pasajes de París son moldeados por la personalidad del *flâneur*, que con grandes almacenes, enormes vitrinas y espectaculares paredes de marmol, además de la aparición de hierro como material que renovaría el “arte edificatorio en el sentido clásico griego”, descubren la cristalización de una condición social en la que se da la ideología burguesa, encontrando la mercancía en los espacios y los espacios como mercancía.

Como propone Benjamin (2000), iremos recuperando los desperdigados fragmentos monádicos, que sirven de anclaje en la constitución arquitectónica y urbanística de esa supuesta máquina del capital. Las mónadas representadas por un sinfín de acontecimientos sociales que van dando forma no solo al hormigón, hierro fundido y calles asfaltadas, sino que a la vez constituyen significados ocultos tras su engranaje y dotan a la forma morfológica de la sociedad (ciudad), de un carácter político.

La ciudad y el espacio público en su forma concreta, no es solo la representación del tiempo-espacio presente del capital. El hormigón, hierro fundido y calles asfaltadas, traen consigo una historia que no es, ni vacía, ni homogénea, y es en la sensibilidad del arte como método, que podemos vislumbrar si pudiera llamarse así, una esencia de la urbe, un *ethos* urbano o un *ethos del flâneur*. El tianguis⁴ es un buen lugar para traer a este tiempo, la práctica de flanear, entre sus pasillos y la muchedumbre, la mercancía se oferta para los paseantes.

4 Tianguis es el mercado tradicional que se le puede identificar en los pueblos mesoamericanos de la prehispanidad, mismo que se ha visto trastocado con el transcurso del tiempo, amoldándose a los contextos históricos.



Tianguis de Tepeaca, Puebla, donde las mercancías son reflejo de la clase y los materiales del entorno edificado. Fuente: Propia.

Para reforzar la personificación del *flâneur*, podemos remitirnos a *City Lighths* (1931), a *Modern Times* (1936), *A King in New York* (1957); obras del arte cinematográfico, mediante las cuales Chaplin, con una total intención política, da cuenta, de la lógica urbana, en donde el espacio no solo se remite al sentido moral y ético de la burguesía, sino también al deseo del proletariado, las clases menos privilegiadas y las luchas como motor de la historia de lo urbano y como motor de la historia de la ciudad moderna y el espacio social en disputa. Una escena en particular de la cinta de *Moren Times* es la que representa ese vagabundaje de reconocimiento *insitu*, cuando Chaplin va caminando por la zona industrial de la ciudad y a un camión de carga que pasa a un costado se le cae una bandera, al darse cuenta corre, la levanta y grita al camión agitando la bandera para hacerles saber que se les ha caído. El conductor del camión de carga no se percata y

enseguida una manifestación del movimiento obrero aparece de tras de Chaplin, haciéndole ver como si se tratase del líder de la organización. El final es lamentable, Chaplin termina siendo confundido y arrestado, pero lo interesante de esta experiencia es la forma en la que el vagabundeo conecta una forma de habitar y con el espacio, desencadenando una praxis política.



Siguiendo esta idea, Bolívar Echeverría (2010) nos recuerda el distanciamiento que observa Marx en torno al humano y el resto de los seres vivos, una diferencia que radica en la reproducción de nuestras sociedades, persiguiendo además de nuestro mantenimiento cotidiano, una reproducción consistente en términos políticos y meta-físicos, produciendo y consumiendo no solamente algunas cosas sino que consumiéndose y produciéndose la forma concreta de la sociedad misma. Cuando decimos entonces que la producción de una ciudad como París se da mediante patrones personales del *flâneur* (las vigas de hierro, el marmol, el cristal, el comercio, el lujo, etc.), es porque literalmente esa producción y consumo se da en el entorno edificado y al consumir las mercancías se está consumiendo a la vez ese entorno edificado. El *flâneur* se produce mediante el espacio que consume y, a la, vez consume el espacio que produce.

Con un estilo modernista, el restaurante Vips de la 2 oriente y 2 norte o la plaza de la Victoria en la ciudad de Puebla, figuran a manera de reflejos constitutivos de la personificación del *flâneur* en la arquitectura y la urbanística. Las vigas de hierro insinúan rieles en el andameaje simbólico del ornamento urbano, rieles del tren; los grandes ventanales nos llevan al interior de los centros de trabajo, donde se experimenta con los nuevos materiales, producto del conocimiento científico y el paulatino perfeccionamiento en la gestión espacial. Donde el marmol, lujo figurativo de la promesa de bonanza bajo el sistema industrial de producción capitalista, pretende concretar la lapidación del progreso en fríos y deslumbrantes acabados.

Lewis Mumford (2014), considera que la ciudad del siglo XIX se constituye de tres representaciones constructivas esenciales; la fábrica, el ferrocarril y el tugurio, donde la fábrica se instaura como punto de fuga en la planeación por ser el centro neurálgico de la producción de valor, el ferrocarril como distribuidor de la producción mercantil y el tugurio instalado a los costados de las vías ferreas de centro a periferia del conglomerado industrial como habitación. Configurando una especie de red articulada entre la producción y reproducción del capital al concentrar racionalmente las fuerzas productivas para su mayor aprovechamiento en el espacio y la circulación mediante el mismo, a manera de movilidad urbana como principio de expansión de los centros urbanos.

En México de igual manera se vivió un constante impulso hacia el progreso como motor de los primeros planes urbanísticos. Porfirio Díaz amante de las formas estilísticas de la modernidad parisina, plasmó ese toque vanguardista para su tiempo en calzadas, edificios y plazas; el Ángel de la Independencia en Paseo de la Reforma, Palacio de Bellas Artes y la Alameda contigua a éste, son reflejo en conjunto, de la tendencia ideológica hacia el progreso civilizatorio, en el que es innegable vincular con la red de ferrocarril que conectaba las minas y las haciendas, a los puertos⁵. No olvidemos que esta ciudad constituida en la modernidad, ve su

5 Ver: J.K. Turner(1911) México Bárbaro.

origen como centro neurálgico en el impulso artístico, científico y filosófico del Renacimiento, como manifestación monopólica de los saberes por parte de occidente.

“Los primeros emplazamientos de producción industrial se encontraban ubicados en las afueras de las principales ciudades pre-industriales, aunque siguiendo a Jane Jacobs probablemente sea mejor considerarlos como transplantes de los oficios urbanos, como el de tejedor, hacia lugares donde había fuentes de energía y podían encontrarse trabajadores más baratos, peor organizados y en mayor cantidad. La inserción de industrias manufactureras a gran escala en el espacio urbano fue, sin embargo, lo que constituyó el principal factor desencadenante de la Tercera Revolución Urbana. A partir de ese momento, comenzó a desarrollarse una relación completamente simbiótica y expansiva entre los procesos de urbanización e industrialización a una escala y con un alcance nunca antes vistos, muy similares a los efectos propulsores de las primeras ciudades en el desarrollo de la agricultura. Fue esta relación tan extraordinaria lo que definiría al capitalismo industrial como un modo de producción esencialmente urbano (y lo que también imbuiría a gran parte del pensamiento socialista en la oposición de un sesgo anti-urbano, si bien a veces algo quijotesco).” (Edward S. p.124, 2008)

Con la implementación de materiales de novedad, se asentaron aún más las diferencias existentes entre clases sociales, entre ciudad y campo, y entre naciones centrales y periféricas, en cuanto al consumo de los productos sociales se refiere, siendo el acceso a determinados bienes y servicios reflejo de la posición

económica a la que pertenece el sujeto de cada estrato social. Pierre Bourdieu (2015) hace referencia al “sentido del gusto” como relación clase/habitar de consumo, en el que la posición económica determinará el empleo de los materiales más lujosos y extravagantes en los espacios de consumo de las clases dominantes. Así junto al consumo de los espacios de lujo, de hierro, vidrio y marmol, viene el consumo de bebidas y alimentos exclusivos, además de productos culturales de la producción social como galerías de pintura, recitales de música y boutiques, que constituyen el reforzamiento del aburguesamiento de la sociedad y su influencia en el espacio social. Estos lugares a su vez son puntos de distinción por conglomerar a gran parte de los contactos de hombres de negocios, académicos y gobernantes, como escenario del campo social de la élite. El campo de la predilección por el consumo de las tendencias artísticas y los espacios arquitectónicos de vanguardia siempre han jugado el *roll* en la disputa entre clases por el acceso a la producción social y el acaparamiento de las riquezas. Las vigas, el marmol y el vidrio que se aplican en la espacialidad burguesa, a su vez son empleados en los accesorios personales, como el calzado, lentes, cinturones, telas y relojes, revestidos por la espacialidad concreta de la producción social; empleando el lujo y extravagancia que la arquitectura más rebuscada puede ostentar.

Para el utilitarismo común en el que se constituye el imaginario espacial de la sociedad moderna, una geometría euclidiana es la herramienta del conocimiento en las escuelas, para el sometimiento de la naturaleza en ese espacio urbano-industrial, donde figuras bidimensionales son representadas en una superficie plana como la de una hoja de cuaderno. En el imaginario social que recorre su aprendizaje mediante representaciones de barrios, calzadas y ciudades con el uso de líneas rectas en superficies planas. Incluso las escuelas de estudio más avanzadas como las facultades de arquitectura y geografía en las universidades, basan su reconocimiento de la espacialidad y su contacto más común, en planos a escalas 1:100 y 1:100 000, sobre sitios determinados de estudio e intervención bajo esta idea geométrica euclidiana. En el espacio habitado, en escala 1:1 la menor distancia se puede trazar con el empleo de una curva geodésica, herramienta que utilizan los

operadores de aerolíneas con el fin de ahorrar combustible, empleando de mejor manera la energía en el espacio recorrido y esto se debe a que, para sorpresa de nuestros amigos terraplanistas, la tierra presenta una curvatura, siendo más útil la geometría de este tipo.

Un acercamiento a la ruptura epistémica del reconocimiento geográfico, espacial y social propuesto metodológicamente, es la bicicleta para derrumbar supuestos paradigmáticos que solo expresan explicación a una fracción limitada de la realidad.

- El *flâneur* en bicicleta.

“Siguiendo el procedimiento que atribuían a la naturaleza, el industrial y el funcionario municipal produjeron la nueva especie de ciudad, un amontonamiento maldito de hombres, desnaturalizado, que en vez de adaptarse a las necesidades de la vida se adaptaba a la mítica “lucha por la existencia”; un ambiente cuyo mismo deterioro era prueba de la feroz intensidad de esa lucha. No había lugar para el urbanismo en el trazado de esas ciudades. El caos no necesita un plan.”
(Mumford L. 2014)

Flanear en este trabajo reflexivo se vuelve fundamental como método de obtención de información y relación profunda con el entorno edificado, convirtiéndose en una alternativa a la visión técnica de la urbanística y la arquitectónica, cuando ven de manera euclideana y fragmentada la espacialidad. La propuesta es ir más allá de la simple forma material y geométrica, analizando la cuestión urbana en tanto social *insitu*, considerando aspectos sociológicos, para el análisis de la realidad urbana como manifestación concreta de los anhelos y utopías

de la sociedad burguesa y sus espacios de representación espacial. Ya que la ciudad moderna se levanta concentrando los centros de decisión, en su racionalidad ve la explotación de la sociedad entera a manera orgánica, ya por la concentración a su vez de la producción humana en su conjunto o por ser una especie de fábrica que trata de totalizar sus espacios como hegemónicos y de organizar la actividad de la clase obrera en determinaciones burguesas. Identificando la ciudad no como un lugar estático y pasivo, sino constitutivo de la producción social y de la reproducción de sus medios, además de los antagonismos entre propietarios de la ciudad como medio de producción y las clases desfavorecidas y extirpadas de la posesión de la tierra en su calidad de medio productivo.

El *flâneur* por ser una figura que corporiza la “vida futura y desconsolada” de la humanidad en la ciudad y que es quien aún se encuentra entre el espectro de esa urbanidad moderna del *París del siglo XIX* y la cepa cultural del aburguesamiento en la habitabilidad. Aunque las ideas de la ciudad y de la vida burguesa tratan de subsumirle, el *flâneur* escapa, vagabundea entre las calles y callejones, topando de frente el escaparate de la producción mercantil, siendo esta la fachada del almacén, último territorio de su estadía en la metrópolis. Quedando su vagabundeo a momentos atrapado ya sea de manera simbólica ante los encantos del *stock* capitalista o bien por la policía como con Chaplin en “*Modern Times*”.

Más allá de una etnografía en bicicleta, tomemos en cuenta como Augé (2009) cuando transcurre por momentos diferenciados hasta su plena constitución en elogio. Pues el recorrido en bicicleta representa el constante conocimiento y reconocimiento del entorno edificado por donde se rueda⁶, a su vez, es una

⁶ En bicicleta podemos reconocer, al pasar por cualquier mercado, que se perciben aromas, ahí se mercan los productos alimentarios; materias primas, huevo, fruta, insumos, legumbres, carne y semillas en el oriente de la ciudad de Puebla y debido a su dinámica, la forma de utilizar el espacio y el entorno edificado tiene cierta correspondencia con las relaciones sociales objetivas que se desempeñan en dicho lugar, siendo el quehacer social de producción y reproducción, lo que constituye eso que llamamos ciudad o lógica urbana, ese espacio que habitamos y esos lugares reconocidos, a pesar de los olores y sensaciones, tienen una dinámica material específica. Avanzas por bulevar *Xonaca* y nos encontramos una plancha asfaltada de rodamiento vehicular que conecta el centro de la ciudad como salida hacia las periferias, a la vez que conecta a las periferias con el centro, mediante brazos tentaculares interconectados a una red de viviendas, que se van desarrollando al paso de la expansión de calles, senderos y callejones con poca o nula planeación.

herramienta que no resulta para nada estática, ya que la construcción del saber sobre un lugar o espacio determinado se va dando como resultado de múltiples momentos de su constitución, sin cerrar la posibilidad a la reformulación de resultados y también al perfeccionamiento de la herramienta. En tanto espacio sensorial, proponemos flanear, inspirado en parte por un hacer en bicicleta que trascienda las condiciones de explotación y que transcurra por momentos diferenciados desde su representación embrionaria hasta su constitución como sujeto con potencial de un cambio rotundo; del mito a la epopeya y de la epopeya a la utopía. Siendo el primer momento el del *flâneur*, el momento del mito.

Es de suponer que la lógica en la edificación de espacios construidos, en torno a las diferentes actividades a realizar a lo largo y ancho de una urbe, desde las turísticas, comerciales, industriales o las de vivienda, tienen directa y mutua correspondencia. Andando la ciudad se tiene el privilegio de infiltrarse entre sus enigmas constructivos y funcionales para percibir detalles ocultos para otras formas de observación y de investigación. Ya que, de manera euclidiana, desde el plano conceptual bidimensional, difícilmente se puede aprehender parte de la complejidad de la ciudad moderna, es necesario recurrir a una constante revisión epistemológica.

Aquí no planteamos el hacer en bicicleta, como la única manera de conocer la realidad metropolitana, pero sí poner los pies en tierra o en los pedales, para desvelar factores de lo urbano, que hasta el momento parecen invisibles a la lógica académica y científica convencional, rígida y estática, en especial de las disciplinas parcelarias como la urbanística o la ingeniería civil.

En sus momentos de observación participante activa sobre el entorno urbano por el que se transita, llega a ser un medio de obtención de información y producción de datos, que permitan diluir las barreras de apariencia en el uso y cambio a través

del tiempo en el entorno edificado. Reconocer los procesos de gentrificación, intervención del Estado en el paisaje urbano, deterioro y abandono de inmuebles en sectores específicos además de relacionarlo con la maraña de relaciones sociales que se ven interconectadas en la consolidación de la urbe. Teniendo claro que no siempre toda acción en bicicleta representa un exhaustivo método para la obtención de información, se recurre a un dispositivo digital, que permite analizar de nuevo material videográfico para volver a lugares y tiempos que a primera vista parecen, no representar importancia para el análisis⁷.

De igual manera que las disciplinas parcelarias que enfocan sus análisis al estudio de las ciudades desde *París capital del siglo XIX* hasta nuestros días, tienen una cegada perspectiva economicista, como la ciencia burguesa *par excellence*, que tiende como finalidad en su desempeño, a la reproducción de las aparentes, o así se nos presentan, “eternas y naturales” relaciones sociales de producción capitalistas. Estas disciplinas dejan de ver en su quehacer práctico, el transcurso histórico que se manifiesta como antagonismo entre clases, en la producción y reproducción de la ciudad y del desarrollo de la *polis* como entorno donde se desenvuelven las fuerzas productivas que dan sustancia material al ámbito urbano como praxis espacial de la sociedad contemporánea y la propiedad privada como hegemonía en la concepción espacial. Pero de eso hablaremos a más detalle en el siguiente capítulo.

- Experimentar para crear.

Indiscutible es, que la percepción sobre la urbe, antes y después de haber montado en bici por sus calles es totalmente distinta, de igual manera para Augé, su *elogio a la bicicleta* constituye una parte esencial en su formación como etnógrafo, misma que trastoca la aparente “objetividad” del conocimiento formal. Y la manera con la que se trata el objeto de estudio por parte del sujeto, siempre ha

⁷ Se utilizó una cámara de tipo deportiva o acción (*go-pro*).

implicado cierta “pertinente distancia objetiva”, claro esta que “científica”, que avale la imparcialidad de los resultados, mediante metodologías, la mayoría de las veces probadas y aceptadas legítimamente en el campo de la investigación pura y dura, cuantitativamente de preferencia. En este caso ¿no estaríamos faltando a esos principios, por nuestra familiaridad con el “objeto de estudio”?

Para sortear esa dificultad, resulta la inquietud de poner a prueba la propuesta metodológica. Una especie de etnografía en bicicleta que permitiera un hacer en bicicleta en terreno ajeno, que ayudara a perfeccionar y pulir las herramientas, como cuando un taladro o una pinza mecánica, necesita aceite lubricante o algún ajuste de tuerca para sacar el máximo provecho de su rendimiento. Este hacer en bicicleta necesita de ello, un constante y dialéctico ajuste de tuerca para apuntar la directriz de sus intenciones en la investigación social y el entorno edificado. Así como Augé (2010) que, en *El metro revisitado*, vuelve a los andadores y túneles del transporte público, en los que ha viajado toda su vida, para reescribir y redescubrir dinámicas qué han cambiado en el lugar descrito veinte años atrás en *El viajero subterráneo* (1987), resultando en una experiencia de reajuste de sus herramientas etnográficas. Éste ajuste de tuerca y engrasado de la herramienta metodológica, retomando el anterior ejemplo, decidiendo hacer con un recorrido hacia espacios que no se conocían, con los que no se tiene familiaridad cotidiana y en los que, se nos presenta la realidad en igualdad de condiciones que la ciencia con su, “pertinente distancia objetiva”. Es decir, una experimentación de la herramienta en un entorno distinto al lugar de estudio para la tesis, en el que se nos permitiría emular el instrumento y dar cuenta de resultados arrojados en relación con el entorno edificado del lugar por el que se circula e interactúa.



Primera avería; pinchadura de llanta en la frontera de los estados de Puebla y Morelos.⁸

En el verano de 2019 con rumbo a Tepoztlán en el estado de Morelos, se recorrieron poco más de 200 kilómetros, en los cuales se pudieron percibir elementos compositivos del entorno edificado, que a simple vista y mediante otras formas de movilidad quedan ocultas. Es importante resaltar que, a diferencia de otros modos de locomoción para el traslado humano, la bicicleta rompe los trayectos directos entre puntos asignados, sumando los lapsos de descanso en recorrido a velocidad media, dislocando la inmediatez del paso por el territorio entre puntos A-B. En lo referente al alistamiento metodológico en bicicleta, no solo implica un esfuerzo físico, panorámico, de disfrute y goce, sino que, a la par reflexivo y de

⁸ El tiempo se detiene, los neumáticos en pésimo estado y cuarteados en algunas partes no borran la sonrisa de haber salido de la mancha urbana y el ajetreo cotidiano; el silencio salvo cuando pasan autos es el que domina el paisaje, solo acompañado de un sonido en *off* de algún insecto de la región que chirra constantemente recordando algunos cameos de *anime*. Tanto se suspende el tiempo que detener la marcha, reparar y seguir el camino resulta más un alivio que un retraso ante el agobiante calor de la canícula de verano.

carácter sociológico. La distribución espacial del conglomerado civilizatorio implica la ambiciosa tarea de la separación entre la sociedad y sus medios de subsistencia, como condicionante reproductora del capital, donde la fuerza de trabajo en su forma mercancía es movilizadada en la red infraestructural de un intento totalizador (lo urbano). Desde la ciudad de Puebla hasta Jantetelco en Morelos no se pierde el contacto con indicios de esa muestra civilizatoria por más de 15 minutos sobre la carretera. Así un hacer en bicicleta permite en el vagabundaje *flâneur*, cual, si fuera un filme, analizar cuadro por cuadro el largo o cortometraje de la experiencia en torno al espacio, ya que la velocidad media que despliega la cadencia del pedaleo permite ir observando a detalle *HD*⁹, la dinámica espacial, “En unos pocos segundos el horizonte limitado se libera, el paisaje se mueve. Estoy en otra parte, soy otro y sin embargo soy más yo mismo que nunca; soy ese nuevo yo que descubro.” (Augé M. 2009: 39) y al descubrirme, descubro nuevos horizontes de percepción y aprehensión de la realidad social, como cuando Hoffman en ácido.

⁹ Siglas en inglés que significan High Definition (alta definición)



Pinchadura de llanta y ajuste de casete llegando a Tepoztlán.¹⁰

Una avería en un tramo de la carretera a Cuautla, cerca del poblado de Jantetelco, entre vueltas para encontrar donde acampar, a 28° C, golpes de calor y fatiga, el reconocimiento del poblado se facilitó por la fluidez del rodamiento. Al ir y venir del zócalo a la autopista, flanear por sus calles e inspirar confianza entre los pobladores, siendo desalineados ciclistas facilitó la tarea del etnógrafo espacial. O en el acto de a medio día parando el camino por el atenuante calor a tomar una cerveza, se puede llegar a saber de primera mano que la señora de la tienda tiene un padre enfermo, o que poco después de haber subido a su hijo al camión para ir a la escuela, “por ay de las 7, unos chavos asaltaron un camión de Bimbo, en el tope que está aquí adelante”.

¹⁰ Quien ha visitado Tepoztlán y subido al Tepozteco sabe que no es tarea fácil, en su cima una recompensa, con acceso al templo del dios Tepoztecatl, pero pocos son quienes han subido el Tepozteco completo desde Cuautla hasta la cima, una pinchadura no es nada, es más implica un momento sereno de contemplación, de escuchar, oler y sentir la humedad con la que da la bienvenida el entorno después del esfuerzo.

Ahí hay que echar a volar la imaginación y comenzar a codificar el mundo de información que hay alrededor. La sociología o el pensamiento reflexivo con base en la teoría, no se edifica de la nada, hay que saber codificar movimientos en el horizonte interpretativo de la realidad aprehendida; desde la banda de música tocando al fondo de una casa que se alcanza a oír y que armoniza el paisaje observado, hasta el sonido producido por el chancleteo¹¹ del chico que cruza el camino por las caguamas¹² hacia la tienda, siendo indicios monádicos que pueden ser interpretados de manera crítica. La señora de la tienda cuenta que el pueblo se dedica a la zafra¹³, y que después de ello no hay trabajo, lo que implica que la gente ante el desempleo incurra en ese tipo de actos “delictivos”, nos dice la señora que no son de ahí los malandros, pues claro, pero todos los pueblos a la redonda tienen la misma actividad productiva o se dedican parcialmente a la zafra de temporal.

Relacionando sociológicamente las condiciones de abandono por los gobiernos, el alza generalizada de la violencia en el país como resultado de la absurda guerra contra el narcotráfico iniciada por Felipe Calderón y las condiciones de precariedad e inestabilidad laboral en la zona, aunado a los procesos de despojo por megaproyectos en la misma y la condición de intercambio desigual en los mercados hacen del espacio, terreno de disputas entre distintos actores, permeados por el control de la renta del suelo y la explotación del trabajo asalariado como mandato social, un *habitus*¹⁴. Creemos firmemente que la bicicleta puede ser un instrumento que desmitifique la espacialidad urbana como síntesis y conciliación entre el antagonismo de clases y ese es uno de los factores a favor, ya que la etnografía en bicicleta no termina cuando desmontas del vehículo y apagas la cámara, grabadora o guardas la libreta, ni tampoco inicia cuando montas en bicicleta, lo que refiere una no hegemonía en la práctica espacial a manera de mandato, como si pasa con la ciudad y el imperativo urbano como categoría social

¹¹ El chancleteo es el sonido producido al caminar con chancas (sandalias)

¹² La caguama es la medida familiar de cerveza en el mercado de aproximadamente un litro.

¹³ “Se le denomina zafra a la corta y cosecha de caña de azúcar”

¹⁴ Bourdieu describe el *habitus* a lo largo de su obra para hacer referencia a las estructuras, estructurantes que estructuran, que descifrando las marometas argumentales del autor, podría describirse como las prácticas cotidianas que producen y reproducen las relaciones sociales existentes.

del habitar en la modernidad. Lo que interesa de la bicicleta es esa fuerza desmitificadora y no su ritualización cotidiana de manera mecánica, atrapada por el trabajo y el capital.

Sobra decir entonces que una metodología de esta línea se complementa con interacciones a pie, en los recesos y pausas, en el almuerzo, así de tú a tú. La bicicleta no solo es el transporte que te lleva de un lugar a otro, también es el vehiculó, hacia interacciones que rompen la primera barrera de la desconfianza ante la hostilidad recurrente en algunos territorios mexicanos. Un ciclista que ha pedaleado ya una distancia considerable con equipaje a cuestas debe de tener sino buenas intenciones, por lo menos planes en mente ajenos a delinquir y huir a toda velocidad del lugar. Y por ello es una llave de posibilidades infinitas, no siendo de ninguna manera exenta de rechazo, además...

“La bicicleta, símbolo de una clase obrera ya desaparecida, de desafíos deportivos que hoy no tienen equivalentes y de una vida urbana soñada, ¿no corre el riesgo, en la realidad concreta del mundo globalizado, de convertirse en el instrumento fantasmático de la negación, en el pretexto de una vida social sometida únicamente a los imperativos del consumo, en una palabra, en la última ilusión?” (Augé M. 2009: 52)

Deben reconocerse los límites que tiene la propuesta técnica del hacer en bicicleta, y aclarar que es una propuesta para el estudio del caso específico del entrono edificado en la ciudad de Puebla. También hay que decir que se identifica el hecho de que no toda acción en bicicleta representa una ruptura, ni solo mediante la bicicleta se hará una ruptura crítica con la dinámica despótica en la gestión del entorno edificado. Deben reconocerse los límites que tiene la propuesta técnica del hacer en bicicleta, y aclarar que es una propuesta para el estudio del caso específico del entrono edificado en la ciudad de Puebla.



Tianguis de Tepeaca 2019. Refacciones de bicicleta.

También hay que decir que se identifica el hecho de que no toda acción en bicicleta representa una ruptura, ni solo mediante la bicicleta se hará una ruptura crítica con la dinámica despótica en la gestión del entorno edificado. Esta herramienta es puesta en marcha bajo privilegios de sexo, genéricos y estrato de clase, que ayudan a inmiscuirse en sitios y horas de posible riesgo y que, ante la latente amenaza de una ciudad, ocupada por los procesos de acumulación por desposesión Harvey D. (2004) del capital en su forma de “delincuencia organizada”, resulta un posible riesgo ante la normalización de la violencia inherente a la urbe. Por ahora, esta investigación en bicicleta representa un esfuerzo por sacudir el rígido escritorio de la academia positiva en las disciplinas parcelarias y por articular nuevas formas de percibir la realidad urbana, ante nuevas formas en su dinámica que bajo discursos demagógicos buscan embelesar oídos ingenuos.

Bien identifica en la obra de Marx, Bolívar Echeverría (2017) que el papel del Estado en la planificación y aseguramiento de la circulación mercantil. Es decir, el Estado como una empresa que protege y fomenta la garantía del mercado laboral donde las masas de desposeídos se ven en la obligada necesidad de mercar su

sustancia viva, su mercancía fuerza de trabajo a capitalistas con el fin de continuar la rotación de la mercancía; en suma “la continuidad del proceso de reproducción social” en términos capitalistas.

Entonces dejar claro que, así como recurrimos a una revisión epistemológica a la hora de rechazar el reconocimiento del entorno edificado mediante las técnicas de representación en dos dimensiones, también vamos con precaución en el implemento de la etnografía espacial en bicicleta, y que estamos consientes que en este trabajo formativo puede no lograr presentar un producto metodológico pulido, perfecto e infalible a ser cooptado por la máquina totalizadora.

- El *Flâneur* y la reproductibilidad de la ciudad.

Es verdad que el reconocimiento socio espacial que se logra en la bicicleta mediante el flaneo de la ciudad, es un instrumento situacional de experimentación y debe considerarse como eso, ya que de otorgarle facultades extraordinarias como pretende la institución, corremos el riesgo de tecnificar la práctica política entre la herramienta y la humanidad. Y es que los tiempos del *flâneur* se caracterizan por la constante tecnificación y mejoramiento de las innovaciones en el ramo de la industria. Dando como resultado el perfeccionamiento del trabajo humano y su especialización para una explotación y acumulación ampliada del capital.

A finales del siglo XIX y principios del XX la burguesía como manifestación cultural dominante y el capitalismo como forma manifiesta de la economía mundial, transforman las ciudades en mero objeto de la reproducción ideológica, cargada de símbolos del progreso industrial, lo que implicó el derroche de toda la fuerza social ejercida como potencia transformadora del entorno en el esculpido profesional de sus trabajadores y el espacio que les rodea como un coloso civilizatorio, hasta de las conciencias más rebeldes.

El proceso civilizatorio en los países de periferia transcurre diferente que en los países industrializados. Mientras en Europa se vive un proceso de urbanización que toma como protagonista el culmen de la concentración de riquezas en sus territorios y la expansión del ideal urbano como forma de producción global de bienes y servicios, a pesar de las espantosas guerras imperiales, eminentemente capitalistas que destruyen todo a su paso y el levantamiento de entre las ruinas edificando la tesis del progreso como fin de la humanidad. En México debemos recalcar que, a pesar de también experimentar la constante pujanza hacia la urbanización de su territorio, es hasta finales de los 70's a manera de ruptura¹⁵ que consideramos, un hito histórico en su constitución espacial. Es verdad que las ciudades mexicanas ya contaban con la directriz capitalista en su desarrollo, pero es importante recalcar el cambio en la concepción y organización de la producción previo a la década de los 80's y después, donde aún se contaba con un modelo de sustitución de importaciones¹⁶, cambiando hacia una serie de modificaciones estructurales con miras al proceso neoliberal global. De igual manera consideremos que en el siglo XX es que se desenvuelven vanguardistas muestras arquitectónicas y urbanísticas, tanto en centro como en periferia, y como los rotundos cambios en el entorno edificado de quizá el siglo más ajetreado hasta nuestros días, representan la necesidad de la crítica a la ciudad y la forma de movernos y relacionarnos.

“La reestructuración económica de la década de 1980 indujo diversas estrategias de reorganización en las empresas. Algunos analistas, en particular Piore y Sabel, sostienen que la crisis económica de los años setenta fue el resultado del agotamiento del sistema de producción en serie y constituyó una segunda divisoria

¹⁵ Recordemos que posterior a la crisis financiera de los años 70's, se comienza a reestructurar la dinámica de acumulación por lo que la producción sufre un cambio hacia la flexibilidad, tomando como referente el toyotismo y su doctrina del “*just moment*”, en el momento justo, implicando un cambio en la espacialidad edificada.

¹⁶ El modelo de sustitución de importaciones fue adoptado para garantizar el suministro de bienes de consumo durante y posterior a la segunda guerra mundial, mismo que permitió cierta autonomía productiva en México durante el periodo previo al modelo neoliberal.

industrial en la historia del capitalismo.” (Castells, 1996 p.215)

Los tiempos del *flâneur* son los tiempos de la reproductibilidad técnica de la obra, producto del trabajo e intelecto humano y es donde la ciudad se nos presenta como la manifiesta consolidación del escenario de la disputa entre clases, síntesis del quehacer humano y su relación con el entorno y de la reproductibilidad de sus calzadas y andadores, de sus plazas y bulevares. El valor de uso en la metrópoli moderna se somete al valor de cambio, y es mediante el cambio que accedemos a esos lugares del desencuentro urbano, a esa morfología social atrofiada por el capital, que niega cada vez más la vida que transcurre por sus espacios. Espacios hechos y constituidos de la mecanización en su elaboración, de la mecanización y racionalización de sus rincones al servicio de la acumulación capitalista.

A más de un siglo de la *París del siglo XIX* descrita por Benjamin (2004), es el tiempo de las tecnologías de la comunicación y la información (TIC's), tecnologías que nos llevan a un espacio nuevo intangible de acumulación, las ciudades del control, de espacios en guerra, mediante trabajos de inteligencia, acumulando y procesando información elemental para una vigilancia constante de manera directa e indirecta “Es una guerra que no aparece como tal pero que condena a los pueblos a la desaparición por desposesión paulatina pero implacable” (Ceceña A. 2017 p.49). de las ciudades que son gestionadas en gran medida con ayuda de los *gadgets* por donde se almacena el *bigdata*, que a su vez invita a una nueva forma de concebir el espacio en disputa. Se miden flujos, se intervienen para facilitar la movilidad de capitales, se regionalizan economías y mercados en torno a los centros urbanos de gestión global mediante el perfeccionamiento histórico del hábitat en su forma ciudad. Además de que el internet, servidores, aplicaciones y plataformas se instrumentan como objeto del control y gestión, diversificando el panorama infraestructural en lo intangible y lo tangible, el ciberespacio y el entorno edificado material. Podemos decir que la ciudad es la herramienta, que media entre las relaciones sociales espacialmente configuradas en una urbanidad moderna.

Reszler (1974) proponía un arquetipo de ciudad en donde “el arte será, en cierto modo, el medio por el cual la infusión de la inteligencia en el trabajo manual se manifestará a los ojos de los trabajadores, concebida así, la educación artística vendrá a ser la base de la producción industrial.”. Debemos tomar en cuenta que debido al perfeccionamiento de la técnica y al desenvolvimiento a la par del trabajador en las relaciones sociales de producción capitalistas, la herramienta no corresponde exclusivamente al dominio de una clase sobre otras o de las clases oprimidas para su liberación, sino que al estar inscrita en el proceso antagónico entre clases, existe la posibilidad de ampliar la magnitud del dominio o de dislocar las relaciones sociales hacia la desfetichización de la tecnología, reconociéndolas como solo eso, avances técnico-tecnológicos al servicio de espacios de convivencialidad en el sentido ilichiano (2019).

A las supuestas propuestas emancipadoras hay que sumarles el beneficio de la dudad, ya que en el pensamiento humano se interpone siempre el carácter ideológico, entre la liberación del hábitat para la emancipación y la estructuración de espacios técnico-tecnológicos bajo el dominio del espacio fetiche. Se trata de un compendio epistémico al que no podemos renunciar tan fácil, ya que a manera de engaño en su forma seductora de ciudad como producto histórico, se presenta como entorno por el que la sociedad se desenvuelve. Lo urbano se nos presenta como la materialización de ese cúmulo de mercancías del que habla Marx en el Capital¹⁷ y en lo que debemos poner atención como nos lo pide John en clase de *El Capital*.

La creciente economía global a finales del siglo XIX y XX necesitó la profesionalización de sus estudiosos del entorno edificado para dar solución al espacio desmembrado que se gesto a inicios de la actividad industrial y que dio paso a tan repugnante triada fábrica-ferrocarril-tugurio y dotar a la ciudad de formas y prácticas. Después de todo la educación juega un papel importante como una

¹⁷ “La riqueza de las sociedades en que impera el régimen capitalista de producción se nos aparece como un inmenso arsenal de mercancías” (Marx C. p.3, 1980)

especie de imperialismo, dominando las subjetividades bajo ese quehacer práctico y racional del tiempo y los espacios.

“Esta cita corresponde al discurso de investidura presidencial de Harry S. Truman en 1949, para muchos la primera declaración diplomática de lo que será la ofensiva del desarrollismo en el así llamado «Tercer Mundo». Se trata en primer lugar de la postulación de una idea de civilidad a la que deben plegarse todos los grupos humanos sobre la Tierra, la cual toma como modelo los rasgos más característicos de las sociedades «avanzadas», desde su centralización en grandes urbes industrializadas hasta la introducción de tecnologías optimizadoras en la agricultura, pasando por la adopción generalizada de la escolarización obligatoria y los valores culturales modernos.” Martin Carnoy.

Martin Carnoy (1977) observa que las metrópolis utilizaron un sofisticado sistema de dominio sobre sus colonias, donde los ingleses incluso pudieron gestionar la costa de África occidental sin necesidad de bajar de sus embarcaciones. Esto no se debió al temor del alcance de fuego de los cañones, ni a su poderío militar amenazando la invasión del territorio, sino más bien a la intromisión política en la “educación como imperialismo cultural”. En el caso del dominio de la India, la educación también formó parte importante en el proceso de colonización; la educación pensada no solo en el ámbito formal que hoy nos remite a las aulas y a la institucionalización de la práctica educativa, sino que además a una especie de injerencia cultural, dominando incluso el parlamento y la política exterior, articulando un modelo educativo como instrucción para el dominio, no así para la modificación en la diversidad cultural de tan inmenso territorio. Después de todo Inglaterra no quería que India se convirtiera en una nación capitalista e

independiente, sino un rápido y fácil acceso de sus riquezas y la distribución de sus bienes manufacturados en ese mercado asiático.

“Los ingleses se dedicaron primero a obtener la cooperación de élites ya bien asentadas y definidas. Excluyeron a los misioneros porque ofendían las creencias religiosas de esas élites. Una vez bien asentados, los ingleses se pusieron empeño a formar una élite europeizada de habla inglesa que podría servir de intermediaria entre la alta administración británica y elementos importantes de la sociedad hindú. Aunque en el transcurso siguiente se hicieron cambios en la educación, esta política siguió siendo la espina dorsal de la educación inglesa en la India” (Carnoy M. 1977 p. 82-83)

En América latina se constituyó de igual manera una educación como imperialismo cultural, donde la profesionalización de la creciente masa proletaria sirvió como fuerza especializada, en el encumbramiento de la ciudad como ideal en el habitar. Esto mediante planes educativos y la emergencia de instituciones que dictarían el estudio de la espacialidad.

El caso de Puebla es especial, ya que es una ciudad eminentemente colonial en su fundación para que con el tiempo se constituyese en la ciudad que vivimos hoy día. Para entender la mixtura de sentidos que se conforma a través de la historia en la urbe angelopolitana, podemos apelar a la idea de la *heteropolis* expuesta por Manuel Delgado en *Animal Público* (1999) de lo colonial a lo moderno y de lo moderno a la ciudad global que impera como modelo transnacional. Esta idea es importante resaltarla, ya que hay veces que personas hacen referencia a la ciudad de Puebla como “una ciudad colonial”. Por nuestra formación marxista y por ende materialista para entender la historia, resulta confuso que se mencione a Puebla acotando solo al proceso colonial y desdibujado esa heterogeneidad que se

construye a través del tiempo, por los sentidos de quienes nos movemos en la cotidianeidad por sus calles. Sí, fue colonial y lo sigue siendo en el sentido impositivo de la norma en su expansión del *habitus* urbano, pero también es otras cosas. Pensar solo en lo colonial, además de romantizar y vaciar el sentido despótico de su legitimidad, es borrar las relaciones sociales que se dan en el entorno edificado, relaciones históricas antagónicas. Por ello es imprescindible una crítica a la conceptualización a la que se llega a partir de ese vaciamiento.

2. La crítica al concepto urbano: Del *Flâneur* al Catrín.

“El concepto es en la lógica dialéctica un componente como otro cualquiera.”
Adorno.

Tenemos que Max Weber describe el “desencantamiento del mundo” (*Entzauberung der Welt*¹⁸) como el proceso mediante el cual la sociedad, principalmente la occidental, abandona el pensamiento místico que daba sustento y sentido a la realidad y se hace de un pensamiento racional con apego a ideales ilustrados, una sociedad guiada por la intelectualidad. El misticismo que caracterizaba a las religiones como parteaguas de las prácticas sociales, se remite ahora al ámbito privado, quedando en los aspectos públicos esa racionalización del mundo.

Ahora bien, la ciencia y el pensamiento profesionalizado que permite el desencantamiento del mundo mediante el desarrollo del pensamiento sometido a conceptos, termina por otorgarle al concepto mismo ese carácter místico de explicación absoluta de la totalidad, como ocurría con el pensamiento mágico y metafísico, donde se volvía rígida la explicación del acontecer social. Y es que según Adorno (2004), todos los conceptos, incluidos los filosóficos tienden a ser herramientas para el dominio de la naturaleza. Sin el concepto se nos es imposible el conocimiento de la realidad. Es decir, el concepto se nos presenta como la parte fundamental del conocimiento. En las disciplinas que dedican su atención a la edificación y construcción, se somete el espacio a procesos de conceptualización estáticos, encantando bajo el velo ideológico del concepto “ciudad”, la reproductibilidad de las ideas referidas al habitar y lo urbano termina por configurar el ideal de producción, consumo e intercambio, como reflejo de la espacialidad social. La bicicleta en su calidad abstracta de concepto tiene las mismas

¹⁸ “Que también se traduce como desembrujo o pérdida de la magia del mundo”.

implicaciones, está sometida a la articulación del pensamiento que prima la conceptualización en un sentido místico para el dominio de la naturaleza. ¿Qué naturaleza? la naturaleza externa al humano que conecta espacio y tiempo en el movimiento, vaciando de sentido la herramienta en su calidad de concreción, perdida en la abstracción.

Para salvar al pensamiento de una especie de práctica cósmica, Adorno propone desmitificar el concepto; ya que el pensamiento tiende bajo la forma en la que lo primicia, hacia una “proliferación malsana”, que se convierte en absoluto. La filosofía entonces está encaminada a la reflexión de la realidad y al conocimiento de esta, a diferencia de la ciencia que reduce su acción, a crear postulados y principios que se mecanizan positivizando los conceptos. Los conceptos por desmitificar serían el de “ciudad” como imperativo categórico imperante en el habitar en sociedad y el de “bicicleta” como herramienta de movilidad urbana despojada de su carácter creativo.

En la más estricta explicación del “desencantamiento del concepto”, podríamos decir que se trata del esfuerzo filosófico de la superación del concepto, por medio la dialéctica. Cuando el *flâneur*, choca de frente a los escaparates de los pasajes de París, el desencantamiento de su imagen como colectividad con otros, reflejada en el mundo de mercancías, del concepto rígido ciudad, en realidad esta quitando el envoltorio que encubre la proliferación malsana de la ciudad sometida al concepto abstracto.

- El catrín y las ciudades mexicanas.

Deluze (2017) en *Derrames*, nos introduce a la noción de *flujos*. Nos dice que estos son los que caracterizan a la sociedad capitalista y nos hace reflexionar en torno al problema esencial de la importancia de, “siempre codificar los flujos” como mecanismo de control. La ciudad modifica esos códigos del entorno y de la vida, del espacio y del tiempo; contruidos sobre el terreno de expansión en la imaginación humana limitada por una adecuación al intercambio laboral/comercial, orientando en principio a la familia tradicional y al tipo de producción que caracteriza al fordismo como modelo productivo no solo de autos sino de la vida y sus espacios. La neo-fragmentación esta vinculada al modelo fordista, que dio forma también al modelo de familia moderna y a la expansión de suburbios durante la bonanza de la posguerra, al toyotismo de la producción en el momento justo con sus espacios de mercados interconectados en el momento justo. Lo que implica un reacondicionamiento de la forma arquitectónica y urbanística en razón de la tendencia económica imperante.

Es en el capitalismo, según Deluze, donde los *flujos* por el entorno edificado adquieren la relevancia de ser *flujos* de trabajadores, del proletariado en espacios valorizables. Siendo la sociedad capitalista una sociedad que chorrea *flujos* a la vez que chorrea valor. Y los cuerpos de la sociedad, serían los que se encargan de asegurar o restringir los *flujos* de lo que es codificado, o de lo que se vea imposibilitado en codificar. El acto fundamental de la sociedad es codificar los *flujos* que chorrean precisamente para evitarlo, pero al verse imposibilitado de la codificación del chorro de *flujos*, se restringe, ya que pone en cuestión a todo el cuerpo social. Pero nos dice, que hay un gran error en la sociedad, y es que en el capitalismo se ha alzado y conformado sobre los errores de *flujos* descodificados, sobre los errores históricamente increíbles de las otras sociedades llamadas precapitalistas.



Reten militar camino a Huejotepan Puebla, Diciembre de 2019.

De igual manera este autor considera que la sociedad capitalista esta íntimamente relacionada con las afecciones de la *psique* y que se constituye como una sociedad axiomática de los flujos, donde la ciudad racional de la codificación y la revalorización del entorno edificado podría caracterizarse por ser territorio en representación de la psicosis por el frenesí del fetiche mercantil, edificando espacios de la esquizofrenia. Una relación del capitalismo y la esquizofrenia es la que se da, entre los flujos de lo monetario en el sentido del código de la forma salarial y la reproducción sistemática del valor en el sentido D-M-D', de la reproducción ampliada de la ganancia en su forma descodificada en espacios constituidos meramente para la misma actividad rutinaria. Desde este punto de vista, el capitalismo esquizofrénico, ve en los *flujos* la distribución que está en el *stock*, que

no solo se reduce a la mercancía que emana de la manufactura, sino que la forma mercancía trabajo también. Sí, la mercancía es producida en los centros de trabajo, pero también es la mercancía mano de obra que se debe trasladar de un lugar a otro. Un *flujo* social y económico, como recurso codificado.

Ante la psicosis colectiva flanear no es suficiente, por lo que se recurre a una figura representativa de lo que oficialmente llaman México, a manera de *catrín*¹⁹, ese individuo de la obra de Diego Rivera que se pasea en la alameda y quien recurre a las vitrinas de la ciudad, a sus plazas, a sus alamedas y parques, es atraído por las mercancías que adornan los escaparates, percibiendo el espacio reducido a las relaciones mercantiles de intercambio, y no existe otra manera, por lo menos de forma inmediata, de hacerse del espacio en la urbe si no es bajo la lógica y la ley general del valor, el consumo y el espacio como mercancía, que produce y que a la vez consume, bajo la lógica contractual de la propiedad privada (monopolio de los medios de producción) y la compra venta de la fuerza de trabajo que comienza a tener el carácter de trabajo especializado.

El espacio tiempo del catrín es el siglo XX, donde los patrones artísticos y estéticos del *flâneur*, ya no son tendencia ni representan vanguardia debido a que después de la segunda guerra mundial, y el proceso postrevolucionario en México, las corrientes y los postulados en torno a la arquitectura y la urbanística cambian. Tanto la revolución bolchevique y sus ideas socialistas, como el bloque capitalista de occidente, permean en este espacio temporal que parte del pensamiento de la nueva vida una vez reactivada la economía global con el término de la guerra. Emergen ideas, que pretenden canalizar una tendencia que guiaría como molde el rumbo en la edificación de vivienda y el habitat urbano, los espacios considerados por la lógica liberal como privado y público respectivamente, pero también el impulso

¹⁹ Se le denomina “catrín” a la persona “bien vestida”, elegante de pies a cabeza, siempre pulcro. El *Catrín* surge durante el porfiriato y es un personaje que se paseaba por las calles del centro histórico de la Ciudad de México. Un buen ejemplo de este es la ilustración que aparece en una de las cartas, en el juego tradicional de la lotería. En esa misma época, José Guadalupe Posada realizaría una ilustración de grabado en litografía conocido como “la catrina”, misma que aparece en la pintura de Diego Rivera “Sueño de una tarde dominical en la Alameda Central”.

por dotar de un hogar a la población postconflicto. La vivienda social es característica de la producción de las espacialidades mexicanas, ideas importadas como moldes ideológicos desde las potencias industriales y que a su vez servirían de maquetaje para la gestión de la vida a niveles anatómicos, para el control en la asignación de labores respectivas de la producción local e internacional de bienes y servicios.

Es el siglo XX a su vez testigo de movilizaciones sociales que van repercutiendo en las ideas en torno a la ciudad, la arquitectura y las implicaciones que tienen en la lógica de las potencias constituidas tras la derrota del fascismo y el nazismo. Los cambios en los modos de producción traen consigo un efecto en las relaciones sociales trastornando el espacio en los que se da por completo. El espacio adoptado por cada modo de producción y sus especificidades históricas denotan el abandono de ciertas prácticas políticas, culturales y económicas en detrimento de un nuevo esquema de pensamiento con sus propios hilos que lo ligan a habitar el espacio de manera distinta bajo una estructura productiva determinada.

Una vez tomado Berlín en la segunda guerra mundial, la URSS y Estados Unidos caen en cuenta de que se han quitado de en medio el obstáculo que evitaba su confrontación directa. A partir de ese momento la competencia entre ambos bloques no solo será bélica, sino que implicará el desarrollo tecnológico en otros tantos aspectos de la vida, entre ellos los correspondientes al ordenamiento territorial y los asentamientos humanos. El poder atómico es el terror que se esparce entre los discursos de contención de las conciencias del siglo XX, pero considerando la devastación medioambiental, el desgaste de los suelos, el crecimiento exponencial de las ciudades, su territorio de injerencia y la explotación de la naturaleza incluida la mano de obra, la bomba queda ridiculizada.

La guerra fría no solo representa un conflicto entre la latente amenaza nuclear, también es la oposición ideológica en el despliegue de los recursos para el triunfo de determinadas formas de administración del mundo y la vida. En *Good Bye*

Lenin (2003), Wolfgang Becker nos presenta el cambio rotundo en la forma de vida que hay en la Alemania del este y oeste. En tiempos en los que la URSS se encontraba a punto del colapso, un joven marcado por el abandono de su padre y la militancia en el partido comunista por parte de su madre se enfrenta a la transformación que supone cambiar, de vivir bajo el socialismo al capitalismo. Mientras su madre despierta de un coma se ve obligado a fingir que no ha pasado nada, que el comunismo y las metas del partido siguen su camino y el mundo se encuentra en una bipolaridad política antagónicamente manifiesta en los bloques. La casa que habitan es el estilo arquitectónico y urbanístico de vivienda social, predilecto no solo por los urbanistas y ordenadores territoriales socialistas, sino también por personajes como Mario Pani quien ejemplificaría un modelo similar en Noloalco Tlatelolco en sus apartamentos y equipamiento con jardines de esparcimiento común, además de zonas comerciales contiguas, conectado por anchos bulevares.

Tenemos entonces que la bipolaridad, no solo se muestra en el despliegue del poder bélico de ambas potencias, sino que las manifestaciones y vanguardias, arquitectónicas y urbanísticas también figuran como parte fundamental de la disputa ideológica. Por un lado, tenemos propuestas occidentales del habitar el mundo de la posguerra, de la mano de ideas como las de Le Corbusier, Mies van der Rohe²⁰ y la Bauhaus²¹, del otro lado en el bloque soviético a los Vkhutemas²². En conjunto la expansión de las vanguardias del siglo XX aglutina los anhelos del progreso y la urbanización interplanetaria al estilo ciencia ficción. El orden de la vida exigía una reformulación de la vivienda social, levantando sobre suelo de uso rural o virgen, urbanizaciones residenciales junto a los centros de trabajo, con grandes bulevares

²⁰ Ver: La condición de la posmodernidad (1990).

²¹ La Bauhaus fue la escuela de arquitectura, diseño, arte y artesanía fundada en 1919 y cerrada por las autoridades prusianas al mando del partido nazi.

²² Talleres Técnico-Artísticos del Estado establecidos paralelamente a la Bauhaus en algunos aspectos más vanguardistas que la propia escuela germana. Toca A.

por donde fluyan los chorros mercantiles. Los supersónicos²³ con su movilidad atómica en vehículos, rompiendo la espacialidad habitual y sus edificios verticales hasta el cielo, resultan en la caricaturización de las utopías del progreso civilizatorio, a manera de ciudades *cybor* como en el manifiesto de Donna Haraway (1984).

Benjamin (2004) advierte que el imaginario que da forma a la dinámica constructiva del *París del siglo XIX*, como también y quizá en menor medida las ciudades del resto del mundo rinden culto a los nuevos materiales utilizados en la producción industrial de la modernidad y de sus tendencias que van apareciendo cada determinado tiempo. Aquí unas preguntas pertinentes, ¿A qué se le brindaría culto en tiempos del catrín? ¿Qué materiales son los que configuran el imaginario constructivo en la arquitectura y la urbanística de las ciudades mexicanas? Sí las vigas de acero reforzado y las grandes vitrinas como vimos en el capítulo anterior son los que revisten el entorno edificado del siglo XIX, en el siglo XX hay que poner atención a los procesos socio históricos, mismos que nos ayudaran a interpretar sus tendencias en mutua relación con los espacios que se levantan. Tenemos dos guerras mundiales y la reconstrucción de una Europa hecha añicos por los bombardeos y combates de las guerras mundiales, también mencionamos la disputa ideológica de la posguerra y algunos de sus exponentes en el duelo de vanguardias.

Caemos en cuenta entonces de que la imagen del *flâneur* ya no tiene notoriedad ante estos cambios estilísticos, aquí cambiamos de figura de representación, si para entender el enigma constructivo del siglo XIX recurrimos a la constitución industrial y el vagabundeo urbano, ahora nos interesa el catrín para andar como un practicante del espacio en formación, por el derecho a la ciudad en el sentido de Lefebvre (1968), una figura que desmitifica y contempla entre los emergentes nuevos diseños arquitectónicos el porvenir de la sociedad, no por el

²³ *The Jetsons* en inglés, es una serie de dibujos animados creada en 1962 donde los protagonistas se encuentran en el año 2062, viviendo en casas suspendidas por enormes estructuras, gadgets de última tecnología y con un sistema de movilidad urbana con base en autos voladores.

derecho a la ciudad de lo ya constituido, buscando nuevos entornos a los cuales afianzar sus anhelos modernos, en un impulso mesiánico como directriz de la utopía del entorno edificado, entre las formas jurídicas existentes y el esfuerzo por un cambio práctico mediante una visión estilizada del profesionalismo en la eficiencia práctica de los tiempos y espacios, en las instituciones de educación pública, como el IPN²⁴ con sus ingenierías y la UNAM²⁵ con su facultad de arquitectura, podemos dar cuenta de esa “educación como imperialismo cultural” de la que trata Carnoy.

Para comenzar a romper con el ente atrapado en la metropolis capital del siglo XIX, del *flâneur* pasamos al catrín, personaje de la cultura popular mexicana “bien vestido”, elegante de pies a cabeza, siempre pulcro. El Catrín surge durante el porfiriato siendo quien, como el *flâneur* se paseaba por las calles pero del centro histórico de la Ciudad de México. Un buen ejemplo de éste, es la ilustración que aparece en una de las cartas, en el juego tradicional de la lotería. En esa misma época, José Guadalupe Posada realizaría una ilustración de grabado en litografía conocido como “la catrina” y que aparece en la pintura de Diego Rivera “Sueño de una tarde dominical en la Alameda Central”, donde a su vez retrata la práctica del flaneo por los personajes representados, con rasgos traídos del comportamiento urbano del burgo cosmopolita europeo, resignificado en lo vernáculor de la cultura nacional en ese entonces aún en constitución.

Asumiendo el papel de catrín, ya no estamos en la París capital del siglo XIX, sino que nos situamos como personaje periférico de las ciudades de México, en lo que alguna vez fue territorio de la cultura del náhuatl, ciudades que mediante procesos forzados de manera abrupta, busca hacerse un hueco en la carrera hacia el futuro, para poder subir a uno de los vagones del tren sin frenos. El catrín, representa entonces el mestizaje cultural de un camino impuesto por el conquistador

²⁴ Instituto Politécnico Nacional conocido coloquialmente como el “poli”, es una institución de educación superior fundada en 1936 durante el gobierno del presidente Lázaro Cárdenas del Río, misma que responde a ideales revolucionarios y encargada de la profesionalización de las masas que iban insertándose al trabajo asalariado en las migraciones del campo a la ciudad.

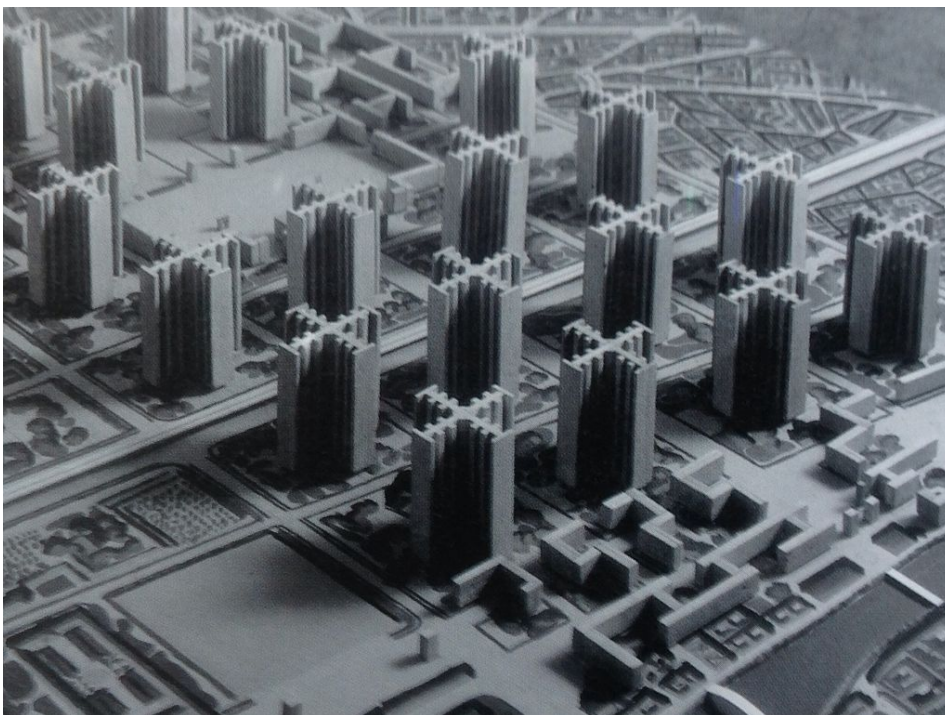
²⁵ Universidad Autónoma de México, es la universidad pública más grande de México, fundada en 1910 como Universidad Nacional de México, siendo a su vez una de las más importantes de América Latina.

europeo, trazando un mal bosquejo como ideológico en los profesionales de la construcción y gestión pública, ya que se incorpora la nostalgia del pasado precolombino, ruinas de palacios y calzadas, recordando el trauma de la catástrofe colonial como principio del orden capitalista global. El tren hace tiempo partió, y la carrera por alcanzarlo se sigue desplegando de manera inútil.

La síntesis de las propuestas de los profesionales en el habitar resultan como vemos, en un mandato de intervención infraestructural sin igual, con apego a patrones y vínculo a las antiguas metrópolis hoy ciudades de centro. El crecimiento de las ciudades durante el siglo XX no tiene precedentes y a pesar de las guerras que volvieron añicos ciudades enteras, el poder de los anhelos por ganar la disputa ideológica de la guerra fría, logran levantar a la par de urbes, los ánimos y argumentos políticos tanto de capitalistas como de socialistas.

Es la propuesta de Le Corbusier (1925) al trazado urbano para París del siglo XX titulado Plan Voisin, donde podemos percibir el cambio rotundo en la que opera tanto el diseño en la habitabilidad, como en la movilidad automotora. Ya no es el trinomio, tren-tugurio-fábrica (capital) la que da guía a la funcionalidad operativa de los flujos urbanos; ahora es el automóvil, no solo como instrumento de movilidad sino como paradigma productivo y reproductivo de los espacios, fundado en el taylorismo y fordismo, interviniendo en la vivienda social, que se caracteriza por ser organizada de manera vertical, suplantando al tugurio. A partir de la profesionalización de las disciplinas de la construcción, en el siglo XX podemos hablar de un trinomio automóvil-vivienda-fábrica(capital).

Siendo que el sujeto como ser social se reproduce mediante el consumo y disfrute de una riqueza transformada o producida, constituida por bienes. Esta riqueza producida, pareciera que no pertenece necesariamente a la naturaleza, sino que es una proyección propia de autorrealización, pero no es así. La relación del humano con la naturaleza, siendo naturaleza misma, opera en un sentido político en el proceso de reproducción de la vida misma.



Plan Voisin París 1925

La forma constitutiva de la ciudad es la de ciudad hoy gentrificada, como anhelo atrofiado por la ideología civilizatoria en la práctica profesional de la mayoría de egresados de las facultades y centros de estudio del ramo de construcción. Habría que agregar un fuerte sentimiento por el control en la producción y reproducción del capital y de la vida, adaptando tanto mobiliario como edificios al máximo potencial aprovechable en su distribución espacial.

Partamos de lo micro a lo macro para entender esta idea. Veamos en los aspectos monádicos del entorno edificado, el ejemplo de un aspecto en la vida, que se torna escencial y quiza el más importante, comer; y en como inclso en ese aspecto tan cercano que consideramos propio de un circulo íntimo, se ve trastocado por la ideología que generaliza la práctica a escalas inmensas. En la llamada “Cocina de Frankfurt”(1926) diseñada por la arquitecta austriaca Margarete Schütte-Lihotsky, se ve la aplicación de los elementos del control del trabajo, al control de la vida como extensión de las capacidades del capital para la valorización. El espacio de la reproducción de la vida es interviniendo como lo es también el entorno del trabajo, asimilando en la reproducción cotidiana la eficiencia, racionalizando la

capacidad potencial del espacio-tiempo como fuerza productiva y reproductiva del capital hasta en la intimidad. La propuesta que supondría la libertad para las mujeres, en el ámbito de los quehaceres del hogar impuestos por los roles de género, les terminó imponiendo una doble tarea. La misma rutinaria tarea del hogar en un espacio más eficiente y además la posibilidad de incorporarse al mercado de trabajo.



Ritzer (1996) lo llama McDonalización y explica como el ritual del alimento se rompe y se racionaliza por necesidades del trabajo. Podríamos decir que la vida se gentrifica en el sentido de otorgar a la cotidianeidad, la carga burguesa que implica el orden del quehacer humano “civilizado” en la ciudad moderna. Existe una especie de estilización de la vida, un refinamiento y perfeccionamiento de los utensilios, estantes, trastes y muebles en armonía con un estilo de vida donde el tiempo

necesario de preparación e ingesta de alimentos, se distribuye en lapsos del descanso de los tiempos del trabajo, adecuando movimientos exactos en tiempos y espacios exactos, completando junto con las horas de sueño, el ciclo reproductivo de la vida sometida al flujo codificado de la vida urbana. Se parte de lo privado, a lo público, una expropiación de los espacios íntimos para pasar al ejercicio del ordenamiento en lo macro, la ciudad, los municipios, las naciones, los bloques económicos, etcétera.

- La Ciudad gentrificada.

Neil Smith (2012) nos expone cómo hay una movilidad de capitales, en un primer movimiento el capital industrial abandona el centro de la ciudad, llevándose con él, a gran parte de los residentes que trabajan en dichos centros de trabajo. Una vez que comienza el éxodo del centro a la periferia, se instala en los suburbios, se emprende un proceso de desvalorización de los bienes inmuebles del centro, preparando el terreno para su retorno en forma de capital inmobiliario, compra gran parte de los bienes inmuebles desvalorizados, “revitalizando” los barrios abandonados en un principio.

“La gentrificación es el proceso, comenzaba a explicar, por el que los barrios pobres y proletarios, ubicados en el centro de la ciudad, son reformados a partir de la entrada del capital privado y de compradores de viviendas e inquilinos de clase media barrios que previamente habían sufrido una falta de inversión y el éxodo de la propia clase media. Los barrios más humildes de clase trabajadora están en proceso de reconstrucción; el capital y la alta burguesía están volviendo a casa, y para algunos de los que se encuentran a su paso, no se trata precisamente de algo agradable.” (Smith,2012, p.74)

Antes R. Glass (1964) ya habría acuñado el termino formalmente, el cual en su perspectiva referiría a procesos de desplazamiento de personas de un barrio y la introducción de otras de una clase más alta; David Harvey (2016) en una entrevista sobre gentrificación y su posición con respecto a Hábitat III, reafirma la idea del desplazamiento y el papel del Estado como principal incitador y facilitador a este proceso del capital, mediante acciones tales como planes de “mejoramiento urbano” y equipamiento de infraestructura. El caso del "Corredor Turístico Los Fuertes-Catedral" o bien el financiamiento de proyectos emprendidos por la sociedad civil, facilitando así procesos del capitalismo excluyente y beneficiando a actores con mayor capacidad de gestión y recursos económicos. El caso del proyecto "Puebla Ciudad Mural" que fue implementado en el barrio de Xanenetla, qué históricamente ha pertenecido a la clase popular y fabril, en donde incluso se encuentra una ladrillera hoy en ruinas como vestigio de su origen como barrio trabajador. Lugar que ha experimentado los intentos constantes de gentrificación, paulatinamente mediante varias etapas de planes y acciones emprendidas por colectivos y los gobiernos del estado.

La intervención urbana por parte del Estado fragmenta los espacios para su gentrificación, desde los espacios destinados a la vida privada hasta los públicos, se ordena, se racionaliza el espacio y los tiempos, no limitandose exclusivamente a las estrategia de “rescate a los barrios” a través de la pintura, sino que expande su acción a través de la implementación de ciclovías, transporte público (BRT), legislación a favor de cadenas hoteleras, intervención en parques de barrios periféricos, la paulatina peatonalización del centro histórico, el implemento de bahías, camellones y reactualización del mobiliario, como herramienta disuasiva ante sospechas sobre la continua privatización del suelo urbano. La gentrificación mediante la especulación inmobiliaria opera de centro a periferia diversificando su poder de acción y de despojo, ya no solo en espacios en específico con potencial turístico, sino que dinamita dichos procesos expansivamente hacia nuevos terrenos, generalizando en la totalidad del territorio urbano la lógica capitalista de la valorización del suelo en la ciudad de Puebla. Como Neil Smith supone dando paso

a su vez a un urbanismo desigual, desigual no solo entre centros y periferias de una ciudad, sino entre ciudades de centro y ciudades de periferia. Castells (2013) reconoce al Estado y su papel como verdadero ordenador de la vida cotidiana de las masas, bajo la cobertura de la organización del espacio, que en realidad solo predetermina el tiempo vivido en el espacio construido.

Este ordenamiento de la vida privada y pública tiene como centro el control del espacio donde se levantan las urbes y la tierra que va siendo devorada por la mancha urbana. Karl Marx (2018) hace referencia a la parasitaria forma en la que valoriza el terrateniente como ejemplo de la especulación de la renta de la tierra y podríamos decir que la tierra al estar inscrita en el contexto urbano pierde su productividad en razón agrícola, para ser transformada en la especulación del suelo urbano de uso industrial, habitacional o comercial. Ahora bien, la renta de la tierra es la principal forma de usufructo del capitalista terrateniente, pero incurre en una contradicción elemental. Para entender esto vemos la crisis de la que nos habla Harvey (2017) en relación a los *cracks* financieros globales, ya que es necesario saber que la tierra o el suelo *per se*, no producen valor por sí misma, es decir la ganancia del dueño de los terrenos urbanos basan su acumulación en la nada, en la mera y llana especulación, lo que genera una tasa inflacionaria que pone en riesgo la estabilidad de los mercados, al estar la riqueza producida a partir de la renta de la tierra, o un bien inmueble, fundamentada en una farsa, un engaño, como un truco de magia de donde espontáneamente se produce valor como si, al igual que un conejo o una paloma blanca sacada del sombrero de un mago.

“La renta de la tierra ha sido, además demolida, como renta de la tierra, pues en oposición al argumento de los fisiócratas de que el terrateniente es el único productor verdadero, la Economía Política moderna ha demostrado que el terrateniente, en cuanto tal, es el único rentista totalmente improductivo.” (Marx, 2018, p.205)

Es la especulación inmobiliaria hoy día la acumulación con mira a la generación de valor a partir de la renta del suelo urbano, o de un bien inmueble, esa misma acción parasitaria que Marx veía en la renta de la tierra la podemos observar en múltiples procesos del desarrollo urbano desplegados. En la ciudad de Puebla, mediante nuevas tendencias como las de hospedaje a través de aplicaciones móviles multimedia como *Airbnb*²⁶, renta de bicicletas públicas bajo la misma dinámica de contratación o comida con entrega a domicilio mediante plataformas digitales se pone al servicio del comprador, la cómoda experiencia del vasallaje feudal. Pero la valorización del suelo urbano en realidad basa su crecimiento en razón directa del trabajo impreso en el espacio urbano, no solo en las intervenciones que dotan de equipamiento a cierto sector de la ciudad, sino que la especulación sobre un bien inmueble al final es la especulación sobre el trabajo vivo de las poblaciones urbanas, sobre ese vasallaje neo feudal de lo digital.

Ciudad Universitaria de la BUAP fue objeto de una intervención sin precedentes al más puro estilo *gentry* acatrinando a los universitarios. Mediante una estrategia de reconceptualización de la espacialidad y con recursos de dudosa procedencia, los edificios de todas las facultades pasaron a tener una hegemonía psicópata en su diseño, acompañada de ciclovías y un sistema de préstamo de bicicletas, ante los reclamos del arrivismo y espontaneidad de confusas colectividades de la comunidad universitaria. El estadio del equipo de Lobos Buap pudo albergar partidos de la primera división, además todo el complejo deportivo se vio dotado de nueva infraestructura. Claro que a la par de esta intervención, marcas como *subway* y *starbucks* abrían tiendas a un lado de las ciclovías. El experimento de ordenamiento y que también funcionó como experiencia formativa de la praxis espacial de los universitarios, constituyó la pedagogía de familiarización con las nuevas tendencias constructivas en el entorno edificado, una nueva forma de movernos. El periodo de edificación de tan magnas obras que corresponde al

²⁶ Es una empresa que ofrece una plataforma de software dedicada a la oferta de alojamientos a particulares mediante la cual los anfitriones pueden publicitar y contratar el arriendo de sus propiedades con sus huéspedes; anfitriones y huéspedes pueden valorarse mutuamente, como referencia para futuros usuarios. El nombre es un acrónimo de *airbed and breakfast*.

mandato del gobernador Morenos Valle y la gestión como rector de Alfonso Esparza, vio en su afán protagonístico, el impulso de errores técnicos en la forma de ejecutar la obra de ciclovía que conecta hoy el centro de la ciudad con el campus universitario. Las obras se presentaron con bombo y platillo, como herramienta de promoción política de ambas figuras, mediante la apropiación de discursos atrofiados.

Si la riqueza producida es la culminación propia de proyectos de autorrealización de las sociedades humanas, la relación entre humanidad y naturaleza, siendo naturaleza misma, opera en un sentido político, en el proceso de reproducción de la vida misma. Así el trabajo ejercido se torna en un trabajo, cargado de sentido político implícito, ya que al producir se reproduce el sentido político con el bien producido, un sentido político atrofiado e idiológico. Este sentido político en el sistema productivo capitalista, se puede significar, definiéndolo con una identidad de *polis* (como lugar donde se ejerce la “política”) como sociedad concreta, es decir una vida productiva y reproductiva en ciudad. Esto es lo político del sentido de la vida moderna capitalista, en donde el sujeto social se torna un sujeto urbano, que produce y reproduce su existencia con arreglo a valores urbanos capitalistas, siendo esta, la politicidad fundamental del sujeto social.

Podría decirse que la razón capitalista sería entonces, una capacidad reprimida y enajenada que se ve enmarcada por la producción y reproducción social de bienes dentro del entorno de la ciudad, que fetichiza la vida en ella, a la hora de enajenar los procesos políticos que se inscriben dentro del marco de la vida urbana. Hasta el punto de llegar a afirmar que una crítica de la vida política en el capitalismo, es también un componente esencial de la crítica a la economía política y por ende una crítica a la política urbana capitalista. Ya que como Wllenstein ve, el capitalismo es un capitalsimo histórico y la ciudad capitalista de igual manera lo es.

“El capitalismo histórico es, pues, ese escenario integrado, concreto, limitado por el tiempo y

el espacio, de las actividades productivas dentro del cual la incesante acumulación de capital ha sido objeto o <<ley>> que a gobernanado o prevalecido en la actividad económica fundamental.” (Wallerstein I. 2013)

Comúnmente las etnografías en bicicleta que se pueden rastrear de forma digital, solo se remiten a lo laxo, a la movilidad del ejercito industrial activo y de reserva, a la romanización del paisajismo urbano, con miras hacia las ciudades del norte, “ejemplos dignos” de civilidad, urbanidad y buenas formas, casi en el entendido de la *urbanidad y buenas maneras* de Carreño (1853). Emitiendo manuales de ciudades resilientes y biciamigables²⁷, se pretende bajo la lógica civilizatoria, instrumentar la bicicleta, para fines de una historia lineal de los procesos urbanos. El traslado de las mercancías del punto A al punto B. Y en este caso la instrumentalización racional de la herramienta ve en su apoliticidad alienada e ideológica, la tumba de posibilidades en un cambio sustancial en las formas hegemónicas de la ciudad del capitalismo histórico. Indicando tan solo los errores técnicos en la ejecución de ciclovías o la falta de las mismas en sectores de la ciudad estratégicos, por su dinámica de flujos.

En esa línea, se nos presentan supuestas soluciones a la vida en las ciudades, en torno a la movilidad, la producción de espacios, la reestructuración de la vivienda y el mejoramiento de barrios, sin advertir que en todas esas supuestas “soluciones”, existe implícitamente dentro del marco político mercantil, un supuesto productivo y reproductivo, enajenado y fetichizado, inscrito dentro de un paradigma de la ley general de la acumulación capitalista. La condición objetiva de existencia en la ciudad, se torna en una condición capitalista de la reproducción social, reprimiendo y enajenando lo eminentemente político. Para Marx, dice Echeverría

²⁷ La categoría de “biciamigable”, es una estrategia de marketing, comúnmente vinculada a espacios en proceso o constitución de gentrificación, misma que hace referencia a ser lugares que apoyan y se encuentran aptos para recibir a sus clientes que utilizan la bicicleta como principal medio de locomoción. Así como lo *bikefriendly*, por su nombre en inglés, también existe lo *petfriendly* (mascotaamigable) o lo *gayfriendly* (amigable con la diversidad sexual). Claro en términos de consumo.

(2011), lo político no es solo una característica más entre otras de la vida, sino el carácter específico constitutivo de la misma, retomando la noción del *zoon politikón* más allá de Aristóteles, cuestionando la necesidad esencial de lo que significa vivir en la *polis*²⁸ o en sociedad con otros. Un proceso de producción y reproducción de ciudad, en un sentido libre de crear y recrearla, de instaurarla y modificarla y hasta si es necesario de demolerla, no solo de perpetuar su forma hegemónica distorsionada, enajenada y fetichizada, es decir pensar que no solo se debe considerar su producción y reproducción en el marco de lo establecido y de las formas monolíticas dadas verticalmente desde las necesidades mercantiles del valor de cambio.

Hacer ciudad en el más estricto sentido, es repensarla y demoler los preceptos que acotan el imperativo urbano a una lógica específica de producción y reproducción de la política en sus espacios. En donde la bicicleta como poder de agencia, demoledora de paradigmas, tiene la potencia de cambiar ese sentido de la enajenación del sujeto social con sus espacios urbanos, con el espacio concreto de la vida en sociedad, y con el espacio abstracto que se configura en la superestructura del pensamiento. Si el paradigma productivo, encarna la movilidad de la sociedad, remitida al fordismo y toyotismo, el vehículo automotor da pauta al sentido político de la vida en ciudad. Con respecto a esto, podrán decir los rudementaristas que la bicicleta y el automóvil corren el mismo riesgo de ser capturados por la lógica capitalista, tal vez tengan razón pero ello pasa solo si despojamos del carácter político el ciclar. Leo Vinicius²⁹ nos expone bajo una visión illichiana que la urgencia del automóvil es la urgencia de la producción, además una

²⁸ Pensando el concepto de la *polis* griega como centro y gestión socioterritorial de las fuerzas productivas que se concentraban en el rededor. La polis como lugar también de la política y constitución del *zoon politikoon*, animal político.

²⁹“*A urgência do automóvel é a urgência da produção, a urgência do retorno. A velocidade do automóvel não é mais do que a cronometria (a quantificação do tempo abstrato) e a concorrência dos capitais individuais aplicados aos deslocamentos humanos ordinários [...] Isso porque, como disse Illich (1974), apesar da bicicleta ser uma invenção da mesma geração que criou o veículo a motor, “as duas invenções são símbolos de avanços feitos em direções opostas pelo homem moderno”. O que ocorre é que as técnicas e tecnologias não são neutras ecologicamente, socialmente, ideologicamente ou politicamente. E quando falamos de bicicleta estamos falando de uma tecnologia.*”(Vinicius L.)

urgencia por retornar y la velocidad alcanzada por estos singulares elementos que hoy son casi elementales de la vida urbana, se limita a una mera cronometría de la competencia individualizada, que se aplica en los desplazamientos de las ciudades de todo el mundo, como en el caso de la *Cocina de Frankfurt*. Y aunque la bicicleta parte casi al mismo tiempo y bajo las mismas condiciones de producción industrial, ambos son creaciones de la humanidad que están destinados a desenvolverse de manera opuesta casi antagónica, ya que las técnicas y las tecnologías no son ni ecológica, ni social, ideológica o políticamente neutrales y cuando hablamos de la bicicleta es evidente que estamos tratando con una tecnología.

Así proponemos contribuir desde un punto de vista sociológico y con miras a un posible ecosocialismo, a reflexionar en torno a la relación que impera como hegemonía, entre la humanidad y su entorno, la humanidad y su herramienta de desplazamiento urbano. Ayudando al mismo tiempo a notar una forma, de los espacios urbanos impuestos, bajo una lógica determinada, que implica poner en tensión el paradigma de producción de nuestro hábitat. Al mismo tiempo retroalimentar en un sentido dialéctico, la noción de espacio entre nuestra disciplina y la imperante concepción tradicional de la geografía, la urbanística y la arquitectura quienes se proclaman como las disciplinas del ordenamiento y administración de la vida en el espacio. La idea es, no limitarse al diálogo parcelario en la sociología y la ciencia social, sino ampliar el espectro.

Precisamente el principio dialéctico tesis-antítesis-síntesis (sin que la síntesis sea el final), es lo que contribuye a dialogar con respecto a lo que se está pensando y re-pensando en nuestras ciudades latinoamericanas, como forma peculiar de su desarrollo, en torno a los espacios urbanos y la bicicleta como potencialidad de cambio, al relacionarnos con nuestro entorno de una manera distinta a la par de construir, una relación distinta con las otredades.

- Urbanismo y urbanística.

¿Por qué urbanística y urbanismo?, ¿cuál es la diferencia entre ambas? Podríamos comenzar a decir que en la perspectiva de Lefebvre (1968), se hace una clara distinción entre ambas concepciones, debido a que un urbanismo que no es capaz de distinguir las implicaciones materiales de la constitución de la ciudad, como historia de las sociedades y su íntima relación antagónica, solo se forma en la ciudad como discurso ideológico. Para comprender la morfología de alguna zona metropolitana, se debe estar consiente del acontecer histórico de la producción y reproducción del capitalismo como relación social y su interconexión con un sistema global de valores urbanos.

Marx (1980) nos explica la manera en que la mercancía figura como forma central en el sistema de producción capitalista y el proceso de valorización de la misma, la equivalencia entre mercancías, su valor de uso y valor de cambio, además de la dinámica bajo la cuál se inscriben los procesos de su intercambio, siendo que éstas, las mercancías, no son iguales y entre ellas existe un esfuerzo humano que se ve diferenciado de acuerdo al desarrollo de las fuerzas productivas (los medios de producción, fuerza de trabajo, tecnología, etc.). Ahora bien, ese esfuerzo humano que se le imprime mediante el trabajo al medio “natural” externo a la persona, implica un despliegue de fuerza de trabajo manifestada en el desgaste de músculos, ligamentos, intelecto, energía, etc.

Teniendo en cuenta que la producción en dicho sistema económico y social ha sido fragmentada racionalmente, también se incurre en un desgaste de tiempo socialmente necesario para la elaboración de cualquier producto que se transformara en mercancía para su posterior intercambio. Este tiempo socialmente necesario, como ya dijimos, depende del desarrollo de la tecnología y las herramientas empleadas en el proceso productivo en la elaboración de mercancías, si las herramientas cambian, las relaciones en la producción supondrían un cambio no siempre en pro de la humanidad. El carácter autopoietico de la lógica

reproductora del capitalismo otorga a las nuevas manifestaciones tecnológicas, un papel de instrumento propio en su desarrollo, recordemos que la sociedad no es estática, pero no solo en el sentido de cambiarlo todo mediante una revolución, sino también en el sentido de los esfuerzos por perpetuarlo todo mediante movimientos autorreferenciales.

Ya que no es lo mismo imprimir libros o propaganda en una maquinaria de mediados del siglo pasado, que emplear en dicho proceso la más avanzada tecnología de impresión láser, o la diferencia entre la colaboración mano humana-maquina en la herramienta de mediados del siglo pasado, en la tarea de la elaboración de estos productos, a diferencia de la digitalización y empleo de software, el cual acorta los tiempos de la producción al facilitarlos, al grado de programar sin necesitar prácticamente la intervención humana en el proceso de impresión, y hechura de libros y propaganda, sino es en ocasiones en el momento presionar un botón. El “tiempo de trabajo socialmente necesario es aquél que se requiere para producir un valor de uso cualquiera”. Así el empleado de la imprenta con maquinaria de mediados del siglo pasado tarda, por decir algo una semana en imprimir un millar de libros, mientras que el empleado que utiliza software de impresión digital tarda la mitad del tiempo en la elaboración del mismo millar de libros. La producción de mercancías es la misma, un millar de libros, pero las horas de trabajo a la semana necesarias para la culminación de dicha tarea se ve reducida a la mitad, al igual que el coste de la producción. Siendo la cantidad de tiempo socialmente necesario lo que determina el valor de estos productos. Teniendo como consecuencia que, al reducirse el tiempo de trabajo socialmente necesario para la elaboración de libros y propaganda, también se reduce el coste de dichos productos y el coste de la mano de obra como mercancía. La bicicleta como herramienta sufre de las mismas contradicciones, al estar inscrita en el sistema capitalista, ya que se le instrumenta para la valorización. Ya no proponemos ver a la bicicleta solo como una herramienta, sino como una relación social, tomando en cuenta que su desenvolvimiento por el espacio, el espacio social, la inscribe inevitablemente en los procesos de producción capitalistas.

Heredera del trabajo teórico de Marx, la producción de Lefebvre (2013) pone especial énfasis en lo que refiere a la vida en la urbe y la relación dialéctica entre el espacio vivido, el espacio de la práctica social cotidiana y un espacio abstracto que supone en el imaginario de los profesionales de la edificación y el ordenamiento, su objeto de estudio sobre el que se interviene para el culmen urbano, sobre el que desconocen hasta que punto su trabajo es sometido a intereses privados o “públicos”. Así se configura la ideología en el rubro de la construcción, donde urbanistas, arquitectos, ingenieros y hasta geógrafos ven sometida su creatividad a la enajenación en la emergencia de espacios, cubriendo con un velo técnico y tecnológico las particularidades reales del modelo productivo en el que se inscribe la ciudad. Frente a la lógica del orden espacial, este actuar por parte de los especialistas despliega sus herramientas concediendo un espejismo de la ciudad como culmen del dinamismo social, un entorno edificado como síntesis de los acontecimientos y quehaceres humanos, pero a su vez un entrono edificado del que no saben nada debido al extrañamiento propio en la cadena productiva de valor capitalista, un extrañamiento entre el trabajador y el producto de su trabajo como en cualquiera de los otros rubros dentro de los centros de trabajo.

Larisa Reisner (2019) relata en ejemplos puntuales de la experiencia propia en territorio soviético, la dinámica que adoptó la técnica y el desarrollo de herramientas tecnológicas bajo la gestión estatal en una carrera por legitimar el discurso sobre el devenir y el rumbo de los pueblos del mundo, bajo concepciones mesiánicas del futuro. Se nos lleva al escenario de hombres trabajando en las minas, sin ver la luz del sol por el trabajo alienado y la devastación medioambiental que sufrían los territorios por maquinas inmensas, que trituraban piedra, montañas y árboles en busca platino. El caso expuesto por Larisa da cuenta de lo peligroso que supone dar por sentado que la organización centralizada por un agente político (así tenga las más puras intenciones de consumir la revolución), puede dotar mágicamente de emancipación la práctica humana, la realización de la sociedad con su entorno y de la humanidad con su producción.

“El proceso que se sigue para la extracción de platino es feo absurdo e indignante marginémoslo. Atravesando bosques milenarios, pantanos impenetrables y cadenas montañosas, se llevan arrastrando, dando tumbos. Hasta el corazón de una región salvaje, unas maquinas maravillosas. Se plantan en un valle serrano, plagado de pantanos inmensos y bloques de piedra. Sobre una zanja que inmediatamente se llena de agua amarillenta y sucia se levanta un andamiaje, y encima de él se monta la máquina dragadora de dos pisos, que, movida eléctricamente, tiene que mascar, chirriando y rechinando, unos doscientos o trescientos metros cúbicos de piedras, lodo, musgo y agua, para poder recoger, al cabo de toda esta operación, un puñado insignificante de platino que queda en la placa filtrante de las esclusas.” (Reisner L. 2019 p. 61)

Ni la excavadora ni la bicicleta y mucho menos la ciudad como principios mecánicos, están exentos de ser atrapados por la figura ficticia de la mercancía y la valorización o bien como herramienta de destrucción de la humanidad; a partir de la explotación de la naturaleza y la fuerza humana, ya por el simple hecho de enunciar demagógicamente un futuro más alentador o como hoy se replica en foros y conferencias de instituciones internacionales, “sustentable”. Incluso en la consolidación del socialismo la técnica constructiva, como un sin fin de adelantos tecnológicos sirvieron para la reproducción sistemática de la competitividad en el proceso productivo de una ciudad moldeada por el imaginario del progreso. En el supuesto de que la bicicleta nos llevase a la emancipación de la sociedad, ésta debe exigir despojarla de su carácter fetichista como “esencia” práctica de relacionamiento entre individuos y de los individuos con la máquina-herramienta (ciudad). Donde el concepto de Illich del “equilibrio multidimensional” puede dar un acercamiento a la explicación del vinculo que separa al humano y la herramienta,

con la que se abre camino por el entorno hasta domesticarlo por partes y de forma racional a través de la historia, desde formas de organización precapitalistas hasta las ciudades modernas³⁰, “ Cuando una labor con herramienta sobrepasa un umbral por la escala *ad hoc*, se vuelve contra su fin, amenazando luego destruir el cuerpo social en su totalidad.” (Illich I. 2019 p.327).

Los ritmos que adoptan tiempos específicos de la producción capitalista enajenan la herramienta, transformando la materia del entorno en espacios y ciudades de la destrucción y a la bicicleta como medio de nuestra “propia explotación”, donde las herramientas que se utilizan de manera cotidiana para la reproducción social quedan condicionadas por las circunstancias históricas de la producción y reproducción capitalista. Debido a la individualidad en el empleo del instrumento de manera alienada con fines racionales en su calidad instrumental, la ciudad y la bicicleta como medio de acumulación, despojadas de su carácter creativo y sometidas al trabajo, son instrumentalizadas para la cadena productiva, representando un engranaje que conecta la distribución de bienes y servicios.

El extrañamiento de la sociedad con su entorno y con sus herramientas, en específico con el espacio urbano y la bicicleta, conlleva múltiples violencias ignoradas, donde la apropiación del suelo urbano y el trabajo ajeno, es objeto de la separación de la sociedad y sus medios de subsistencia (sociedad y entorno), a través de la historia como expropiaciones ilegales o legales donde bandas delincuenciales (banca, mercado inmobiliario, o plataformas de delivery) aprovechan la vulnerable y nula formación política para el sometimiento a agendas urbanas expropiatorias. Al final despojos socialmente aceptados pero llevados a cabo de manera humillante sobre los pueblos y los barrios, impulsando un mercado con precios de compra irrisorios, alza en el coste de servicios públicos y salarios de risa, lo cual impediría continuar con el mantenimiento de un espacio tradicional de vivienda, o de movilidad, viéndose en la necesidad de malbaratar el suelo urbano

³⁰ Ver El papel del trabajo en la transformación de mono en hombre (Engels F.)

para la valorización ficticia de bienes inmuebles edificados para vivienda, comercio y calzadas que conecten la eficiencia en el espacio tiempo del capitalismo histórico.

Si en la etapa avanzada de la producción en masa, el desgaste metabólico implica que la sociedad produzca su propia destrucción, podemos ver como la ciudad viene a ser ese producto de extrañamiento y desnaturalización de la propia naturaleza, amputando la potencia creativa y construyendo su propia mazmorra, adornada con bulevares, plazas, parques y edificios de hormigón. La continua exigencia progresiva de los avances tecnológicos que se ofertan en forma de mercancía, produce una aceleración de los tiempos destruyendo los recursos disponibles y obligando a los gestores de la ciudad a la expansión de su territorio de influencia, donde la ciudad figura como una ética cotidiana reproductiva, un *habitus* urbano y el imperativo categórico urbano como carta de presentación.

Richard Florida es uno de los pensadores de la posguerra que postuló la idea de las “clases creativas”³¹, para referirse a ese estrato aburguesado que puebla los centros de las metropolis, esos catrines. Siendo “artistas”, *hipsters*, trabajadores digitales del *homeoffice*, entre otros, que desatan un relativo crecimiento económico en lugares como la bahía de San Francisco California, y que mediante la excentricidad disuelven la rígida producción industrial, remplazandola por una atractiva espacialidad con lugares de trabajo llamativos para las generaciones más jóvenes. Esta propuesta es clave para entender el fenómeno que se observa de apertura de bares, cafeterías y locales de “arte”, donde residentes, o turistas, culturizados en el mercado burgués de los espacios, se pueden desenvolver a la par de la destrucción de la vida barrial comunitaria. Por más vivos, alternativos y novedosos que sean, los proyectos en los límites espaciales de la concepción metropolitana *gentry*, difícilmente escapan a la complicidad como artífices materiales de la fragmentación de la ciudad, de la alienación del obrero de la construcción, del sometido a las ideas trastocadas por la superestructura y del empresario del ramo de la construcción. En el sin fin de replicas de las casas

³¹ Esta “clase creativa”, suena a la propuesta del “cognotariado” de los postobreristas italianos en “multitud” y que paresiera afirmar posturas contrarrevolucionarias en términos de identificación de clase.

espejo³² o las viviendas en edificios de más de tres pisos, el comprador adquiere la ilusión de una vida en comunidad, desdibujando el hacinamiento, el deterioro visual de los paisajes urbanos, la expropiación de bienes comunes, el encarecimiento de los servicios públicos y la privatización paulatina de los mismos.

La fragmentación de los barrios es la forma especuladora de generación de valor sin sustento material (trabajo) sobre una mercancía, en este caso la tierra o “suelo urbano”³³. Espacios con alto potencial especulativo en corredores estratégicos como Cholula o la calle Reforma en la Ciudad de México se ven acompañadas de paquetes infraestructurales de movilidad y equipamientos urbanos, siendo referentes para los profesionales de la construcción, quienes se adaptan a la trama despótica de la acumulación a partir de un experimento de alquimia, produciendo valor de la nada, del aire, de exponenciar la ganancia en mediada de los pisos que se deseen y se esté dispuesto a levantar sobre la tierra a manera de propiedades verticales, espacios creados de la “nada” y que se sostienen en el vacío como el valor que “producen”.

Nos cuenta Marx (2007) que los antiguos propietarios de viñas en Francia al solicitar una ley que prohibiera la siembra de nuevos viñedos, o los holandeses al quemar las especies de Asia y al arrancar los árboles de cayo de las Molucas, deseaban reducir la abundancia para elevar el valor de cambio de su propia producción. Algo similar ocurre con los bienes inmuebles y los espacios de las ciudades, al correr el rumor de la escasez de vivienda y el suelo urbano se juega con una valorización ficticia en la bolsa. El urbanista de hoy al servicio de esa valorización ficticia, formado en las aulas de la educación superior, se convierte en un técnico, que dispone de herramientas insuficientes para la concepción de un espacio armonioso, que no subsuma la actividad humana al capital y no llega a concebir otra cosa que no sea utópicamente imaginado por la lógica dineraria,

³² Casa espejo es el término para nombrar a gran parte de la producción de vivienda social por el INFONAVIT en México. Se les llama así por la secuencia de patrón a seguir, donde se edifica la muestra y la siguiente se presenta con la distribución de sus elementos a la inversa, simulando el reflejo de la primera edificación.

³³ Si bien Marx no utiliza el concepto de suelo urbano sino más bien “tierra”, en este trabajo nos parece importante comenzar a utilizar terminologías de la urbanística para llegar hasta esas esferas de la producción de conocimiento.

acomodándose a tipologías y geometrías preexistentes, especulando con las posibilidades del hábitat humano. Imposibilitando de esta manera la oportunidad de innovación en la ingeniería, desprendiendo al ingenio como peculiaridad y sometiéndolo a una tarea monolítica, que se enfoca solo en la reproductibilidad técnica, como ciencia de las clases dominantes.

“La ciudad es una mediación entre las mediaciones. Por un lado, contiene y mantiene el orden próximo. De igual modo, mantiene las relaciones de producción y propiedad y se convierte en lugar de su reproducción. Por otro lado, contenida en el orden lejano, a su vez lo sostiene, lo encarna, lo proyecta sobre un terreno (un sitio) y sobre un plano. Le da ida inmediata, lo escribe, lo percibe, lo escribe, es texto en un inmenso contexto que resultaría inasible si no fuera por la reflexión.” (Lefebvre H. 1968 p. 68)

Aquí tenemos que hacer una distinción como Lefebvre (1968) la hace, y no percibir la ciudad en una sola dirección material unicausal. Tenemos por un lado, sí, la forma material que corporizan las figuras arquitectónicas, de la realidad presente, tangible, inmediata práctica y sensible, mientras que hay un segundo plano la ciudad como relación social, que da sentido a una forma de construir y reconstruir la concepción del pensamiento en relación directa con sus espacios de producción y reproducción capitalista en un sentido dialéctico, es decir, del antagonismo de clases como motor en la edificación de sus calles, mobiliario, paisajes y zonificaciones.

No debemos caer en el engaño de hacer una tajante separación entre lo uno ni lo otro, sino incorporarlo como una forma de juego, la ciudad, lo práctico-sensible, y lo urbano, como la base social del pensamiento de nuestro tiempo en constante vaivén. Si separamos la base material de la practicidad del espacio, del pensamiento y reconocimiento de lo social en lo urbano, dejaremos que la

praxis en la *polis*, sea mera urbanística. Así de lo concreto a lo abstracto y de lo abstracto a lo concreto pensado.

Cuando pensamos a la ciudad como el espacio de las mediaciones, caemos en cuenta de que, el espacio urbano se constituye como algo más que una mera mole infraestructural de la reproducción de las relaciones capitalistas, más aún como producto de la lucha de clases y a su vez como lugar de encuentro entre teorías, postulados filosóficos, jurídicos, sociológicos, económicos, etc. Y que ello conlleva la responsabilidad de ampliar su percepción, cambiar los lentes ideológicos con los que la percibimos, dejarla de ver como un mero objeto de estudio, más bien incorporar lo social como dinámica de juego de la ciudad en tanto representación de la sociedad dinámica.

La diferencia entre la concepción urbanística y el urbanismo, que nada tiene que ver con los nombres que hoy adoptan las carreras universitarias, las que a base de engaño hacen creer que su práctica puede hacer cambios rotundos y que va perdiendo poder de influencia en medida que la adaptabilidad de su acción va ligada al rudimentarismo tecnológico y discursivo de las ciudades burgos, cosificando y neutralizando la crítica, volviéndose una disciplina mística a manera de encantamiento donde la epistemología del domino es imperante. La subjetividad de arquitectos, urbanistas, ingenieros civiles y personas del ramo de la construcción y la edificación se ve cegada con una venda ideológica que se encamina a un solo sentido, el sentido de la progresión como arista de percepción.

Tenemos entonces aquí dos tipos de conocimiento del entorno urbano y arquitectónico del espacio en su conjunto, en una relación del saber-poder, que nos manifiesta un saber encapsulado, atrapado en la esfera de la dominación, de la generación de espacios al servicio del poder de las clases dominantes, siendo a lo que nos referimos cuando mencionamos la urbanística, frente éste nos encontramos al conocimiento que rechaza la subordinación de encontrarse

encerrado y limitado por las relaciones del dinero y la propiedad privada, repensando al urbanismo, no como conocimiento totalizador, más bien como un acercamiento a la realidad material y las condiciones de producción y reproducción a las que se somete el conocimiento. Después de esta fetichización del concepto urbano bajo el dominio técnico de la urbanística como praxis espacial, pareciera que disponemos de una *polis* inerte, pero resurge ante nuestra mirada, la resultante inherente a la historia como motor de la humanidad en ella, la lucha, el tiempo de la revolución vinculado al espacio como forma complementaria de la espacialidad en el sentido social, que dota de sentido dialéctico su constitución.

Saracho (2017) propone una geopolítica negativa a manera de negación de la epistemología que da sustento ideológico a la modernidad capitalista, denunciando a quienes la afirman y la anteponen ante cualquier otra forma alternativa de construcción y constitución organizativa de espacialidad; olvidemos ya de Jean Bazant y sus manuales, que incitan a la superficialidad cósmica en la nulidad de sus reflexiones, simplificando su propuesta a la dinámica euclidiana funcional propia del dominio. Tracemos un urbanismo de análisis de las contradicciones sistemáticas en el entorno edificado, que termine por desmentir las verdades de la modernidad capitalista y la afirmación de la ciudad y los entornos artificiales del hábitat humano como totalidad, mientras se contemple la necesidad urgente de praxis espacial con la práctica consciente de transformación de la realidad histórica urbana.

Ya no se trata aquí de recodificar los argumentos de la urbanística, sino de reapropiar el sentido del urbanismo en una tarea drástica de ruptura epistemológica; construir una nueva codificación en el sentido crítico en contra de las disciplinas fragmentarias del estudio del entorno edificado, dotarle de un sentido articulando e histórico del espacio del ayer con los procesos del hoy. Pero también el antagonismo entre las formas de pensar y dar respuesta a los conflictos en el entorno edificado, de la forma cósmica del concepto rigurosamente

fetichizado (ciudad), frente al concepto reconfigurado del sentido, hacia un “espacio de la revolución”, “del cambio social”, de un espacio de la lucha o de las luchas y a su vez un espacio en constante disputa.

- La reproducción de la urbanística.

Cuando hablamos de la reproducción de la urbanística, apelamos a intervenciones urbanas por parte del Estado mediante políticas públicas, nos referimos a la fragmentación urbana, a la separación entre la sociedad y su espacio, a su vez a la recreación del espacio social bajo la pauta de agentes inmobiliarios, que se dedican no solo a vender y comprar una propiedad, sino toda una experiencia de habitar. Así la ciudad contemporánea, totalmente contraria a la naturaleza, dinamita en el espacio que ocupa procesos políticos y económicos, los cuales se hacen factores primordiales para la forma que adopta la urbe, a su vez transforma la naturaleza mediante procesos de la división social del trabajo que con la jerarquización de este logra revelar los patrones del mercado y la economía capitalista que termina por dominarla.

“El predominio de lo económico caracteriza el capitalismo; con éste, la división social del trabajo, de la competencia, las exigencias del mercado y la productividad se vuelven absolutamente apremiantes. La potencia de la industria pesa sobre los individuos, sobre los trabajadores, sobre toda la sociedad.”
(Lefebvre, 1973, p. 49).

Se arrebató la naturaleza del humano en un ejercicio de trabajo alienante y se le hacina en espacios de residencia contiguos a las zonas industriales o turísticas, que son polos de atracción económica con bastas planchas asfaltadas para la comunicación y distribución de la producción de bienes y servicios. En la ciudad se desenvuelven actividades vinculadas a la producción, entendiendo la

producción como toda actividad humana (arte, cine, ideas, teoría, comida, servicios, etc.) y la lógica de los espacios como mercancía, que bien se puede apreciar en distintas expresiones de las formas urbanas, como la competencia por los espacios, por los puestos de trabajo y más específicamente por los lugares donde se desenvuelven esos trabajos y a la par la producción humana en general.

"el capital-dinero por su misma movilidad va requiriendo mecanismos más fluidos que garantizan la circulación de las diversas formas funcionales del capital, cambiando así el patrón espacial de la relación capital-trabajo, enjambrando nuevos espacios, nuevos mercados metropolitanos y reconfigurando nuevas relaciones entre los estados, las regiones y los Estados nacionales." (Sánchez, 2008, p. 58).

Bajo la lógica de la competencia se van generando las razones sociales con las que se vive y da sentido práctico al espacio social, y no es posible pensar el espacio urbano bajo otra lógica diferente a la del capitalismo en un sentido mercantil. Se puede identificar una contextualización de los procesos de producción del espacio público con respecto a un modelo global de ciudad, analizando el discurso de la urbe competitiva y de progreso que emana desde las instituciones internacionales como la ONU en la emisión de Habitat III³⁴ efectuado en octubre de 2016 en Quito, Ecuador, misma que se desarrolló sobre 6 ejes temáticos:

- cohesión social y equidad.
- marcos urbanos.
- desarrollo espacial.

³⁴ *Habitat III* (2016) es una conferencia de las *Naciones Unidas*, de donde emanan recomendaciones sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible y donde se tratan de debatir los retos del futuro humano y su rol en el desarrollo sostenible, además de resultar el documento de la "*Nueva Agenda Urbana*". Ella reúne a gobiernos nacionales, organizaciones multilaterales, gobiernos locales, al sector privado y sociedad civil para identificar "soluciones", proponer políticas y crear nuevos modelos de desarrollo que sean sostenibles, promuevan la equidad y generen puentes entre las zonas urbanas y rurales bajo una lógica neoliberal.
<https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol>

- economía urbana.
- medio ambiente y ecología urbana.
- vivienda y servicios urbanos.

De igual manera los planes de desarrollo municipal, estatal y nacional, que a su vez van vinculados a las políticas internacionales económicas emanadas del Banco Mundial en su *“Panorama General de Desarrollo Urbano”*, ya que van encaminados a los procesos de urbanización en relación a un discurso de la ciudad competitiva y el desarrollo económico.

Lo anterior se puede comprobar en la urbe poblana que experimenta transformaciones mediante planes y políticas públicas urbanas como el corredor turístico *Los Fuertes-Catedral*, así la serie de proyectos infraestructurales de la administración estatal de Morelos (2011-2017) que ejemplifican la vinculación del discurso multilateral de los gobiernos locales, centrales y organizaciones e instituciones internacionales con relación al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) que mediante índice de desarrollo urbano procura dar la respuesta a las necesidades de la sociedad en distintos rubros de la vida como el entorno físico (espacio urbano), la salud, la educación y la libertad bajo una idea de servicios y la mercantilización de los mismos. (PNUD, ONU. 2015)

Las necesidades del capital transnacional y países de centro, colonialistas, terminan por dar pauta a medidas formales emprendidas en relación a las expresiones de desarrollo, especulación y despojo, legitimando por un lado procesos que sirven a los intereses del capital inmobiliario gentrificador (mercancías) y negando la ciudad, espacios y bienes públicos e inmuebles, a sectores menos privilegiados, lo cual va creando a su vez una idea y un imaginario, una superestructura social de los espacios urbanos y de la propiedad, en íntima relación a la idea de ciudades eminentemente desiguales. El modelo de ciudad global va siendo influenciado por parámetros internacionales y los Estados de centro

y sus empresas transnacionales en el ramo de la construcción, junto con las nacionales, mediante lineamientos muchas veces impuestos por organismos como el BM, BID o el FMI y sus “recomendaciones”.

Después de esto, los países periféricos compiten otorgando concesiones al capital extranjero transnacional, es decir la decisión en la construcción e imaginación de los espacios urbanos termina por transferir la batuta al capital privado, prácticamente la totalidad de las decisiones.

En relación al mercado de bienes inmuebles en el Informe del Mercado Inmobiliario de Lamudi³⁵, se posiciona a Puebla como el segundo estado con mayor potencial para la inversión en este rubro, ya que durante 2017 tuvo un crecimiento en su capitalización general de un 9%. Haciendo referencia de igual manera en una tendencia hacia la edificación de un crecimiento de la urbe ya no expansivamente hacia el horizonte sino la expansión también de manera vertical, pronosticando un *boom* de crecimiento del mercado inmobiliario y por ende la especulación del mismo. “Al igual que la región centro, localidades como Puebla y Pachuca son las que tienen una proyección consistente hacia la verticalidad.”(Lamudi, 2018)

Dicho portal identifica a Puebla en el *top10* de regiones con precios más altos de casas en venta con un promedio de tres millones cuatrocientos veintidós mil pesos, en el *top10* de regiones con precios más altos de casas en renta, con un promedio de dieciocho mil pesos y en el *top10* de precios más altos de departamentos en renta con un promedio de catorce mil doscientos cincuenta y un pesos; al mismo tiempo pone a Puebla en el *top10* de regiones con precios más altos de casas en venta en divisa norteamericana, con un promedio de un millón trescientos cuarenta mil dólares y en el *top10* de regiones más caras con departamentos en renta, que en promedio oscilan los novecientos cuarenta y ocho mil dólares. Con respecto a su informe del año anterior se identifica a Puebla como

³⁵ Lamudi es un sitio web de venta y compra de bienes raíces presumiendo ser “el sitio con los mejores inmuebles anunciados”

una de las entidades federativas con un crecimiento significativo en el alza de precio por la compra de casas, con un 6.6% y de departamentos en renta con un alza de un 24%.

Ahora bien ¿a qué se debe este incremento en el precio de la renta y compra-venta del sector inmobiliario?, cuando en los últimos dos sexenios de gobierno federal se impulsaron iniciativas de ley, que favorecieron prácticas de la enajenación de la figura del ejido, como consecución de la reforma al artículo 27³⁶ constitucional en 1992, con referencia a la tenencia de la tierra, el uso y usufructo del suelo, a la par de la entrada en vigor en 1994 del Tratado de Libre comercio de América del Norte, hoy reformulado, corregido y reestructurado a las necesidades de competencia a nivel global debido al repunte y liderazgo de nuevas economías como China o la India. Se puede inferir que ha sido todo un plan articulado de las instancias financieras a nivel local, nacional y global, para incentivar el flujo de capitales, con ayuda de los gobiernos.

David Harvey advierte sobre el riesgo que implica la intensificación del frenesí constructivo y el alza de inversiones de capital en el sector inmobiliario, ya que vincula dichos procesos con las crisis financieras a nivel global tales como el *crack* del 29.

“Los *booms* de la construcción que precedieron a los *cracs* de 1929, 1973, 1987 y 2000 sobresalen como puntas de lanza. Los grandes edificios que vemos a nuestro alrededor en la ciudad de Nueva York, señalan patéticamente, representan <<algo más que un movimiento arquitectónico; fueron en gran

³⁶ “que en lo fundamental da un rango constitución al ejido como forma de propiedad, distinguiendo entre los que son dotaciones para el asentamiento humano de aquellos que son bienes productivos de usufructo individual. En su iniciativa, el Ejecutivo propuso terminar el reparto agrario, derogando todas las disposiciones constitucionales que lo sustentaban; permitir a los ejidatarios enajenar sus tierras si así lo desean; facilitar las distintas formas de asociación entre ejidatarios e inversionistas, permitiendo a las sociedades por acciones poseer tierras e invertir en el campo y abrir el sector agrícola a la inversión extranjera, y mantener los límites actuales a las distintas formas de pequeña propiedad.” (Nexos, 1994)

medida la manifestación de un fenómeno generalizado>>. Recordando que los títulos inmobiliarios eran durante la década de 1920 <<tan tóxicos como lo son ahora>>” (Harvey, 2012, pp.59-60)

La *Sociedad Hipotecaria Federal (SHF)*, que se desprende de la *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, tiene un carácter ambivalente, por un lado como dependencia del sector público, pero a la vez en su carácter de banca, que resigna su actuar a los parámetros de medidas financieras de la oleada neoliberal, impulsando el desarrollo del sector inmobiliario, mediante mecanismos e instrumentos financieros, es decir, la estrategia hipotecaria como metodología del endeudamiento puesta al servicio de la acumulación de capitales sin sustento material más que la especulación misma y la emisión de dinero *Fiat*. Esto ayudado de la apariencia infraestructural en la ciudad que se resigna al discurso oficial de las “ciudades sustentables” o “*smart cities*”, formando un conglomerado urbano escenográfico patético, tan frágil como falso, que lo único que hace es sustentarse en los cimientos de la próxima crisis financiera a nivel global.

Para que los bienes inmuebles adquieran la llamada “plusvalía”, que se oferta al comprador desde los recursos publicitarios del mercado, el Estado no solo otorga créditos hipotecarios, también interviene en la urbanización de la tierra perimetral a la mancha urbana y la dota de servicios. En efecto el bien inmueble produce plusvalía, ya que hay un trabajo ejercido sobre el suelo virgen, que transforma la materia en el equipamiento que dota a las urbanizaciones como un conjunto mercantil. Por decirlo de alguna manera la ciclovía que se instala en algún barrio, producto del trabajo, lucha y gestión, entre colectivos, organizaciones y empleados de gobiernos y alcaldías, terminan valorizando las propiedades inmuebles y el mismo barrio.

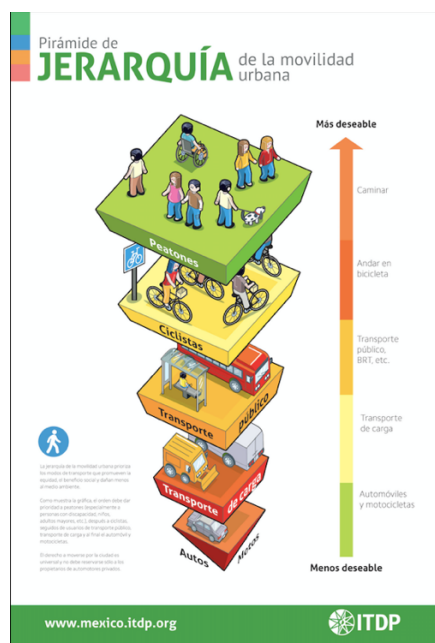
La pirámide de movilidad urbana, nos presenta el tipo ideal de jerarquía en los flujos de este tipo de equipamientos urbanos valorizables. En ella se nos muestra la prioridad a considerar en los diseños a desplegar como nuevo paradigma de

calles. En primer lugar tenemos al peatón, seguido de ciclistas, transporte público y BRT, transporte de carga y por último el automóvil particular. Esto supone a nuestro parecer, un baseamiento de la sustancia que da fuerza al flujo social por la urbe, ya que los profesionales de la urbanística proyectan en razón de dicha propuesta, sin preguntarse por la finalidad en los movimientos de la sociedad por los espacios que se proponen. Se perfila un urbanismo “utópico” que no contempla contradicción entre capital y trabajo, y mucho menos la más importante en estos temas, la contradicción entre espacio social y capital, espacio y trabajo.

Es verdad que la vulnerabilidad de quienes habitamos las ciudades del mundo frente a vehículos aotomotores, es un factor que debemos de considerar en el diseño de calles y trazados urbanos o por lo menos en el imaginario colectivo; es solo que consideramos que colectivos y organizaciones, ponemos demasiada atención solo en la herramienta y no en la implicación de las relaciones sociales de producción como eje de la operatividad y ritmos de la producción en la ciudad de nuestros días. Y es que Vinicius nos advierte sobre el cacter contrario al que pertenecen la bicicleta y el vehículo automotor, como tecnologías propias de la modernidad. El vehículo como portagonista, herramienta de desplazamiento humano en el siglo XX, como dijimos intimamente vinculado al ritmo fordista de la producción. Luego en el siglo XXI bajo el esquema de la piramide de la jerarquía de la movilidad urbana, parece que la bicicleta viene a interpretar el papel protagónico de los tiempos de la flexibilización en la producción global de ciudades. Las intervenciones que bajo este esquema no tratan a la ciudad como un producto histórico, ni como producto de la lucha de clases, más bien viéndola como un producto conciliador, la síntesis utópica de las contradicciones históricas de clase, *no lugares* en los que, pacíficamente nos presentaremos en el mercado sin atropellos y de manera sustentable, unos como propietarios de los medios, otros mercando nuestra mano de obra.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés) es según su sitio *web* oficial: un organismo internacional sin fines de lucro

fundado en 1985, que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global. “La organización trabaja con autoridades locales y nacionales, con el objetivo de promover soluciones de transporte que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación ambiental, la pobreza, los tiempos de traslado, los hechos de tránsito y, con ello, mejorar el desarrollo económico y la calidad de vida en las ciudades en donde tenemos presencia.” (ITDP, 2020). Ellos (entre otros), proponen la siguiente pirámide de jerarquía de la movilidad urbana.

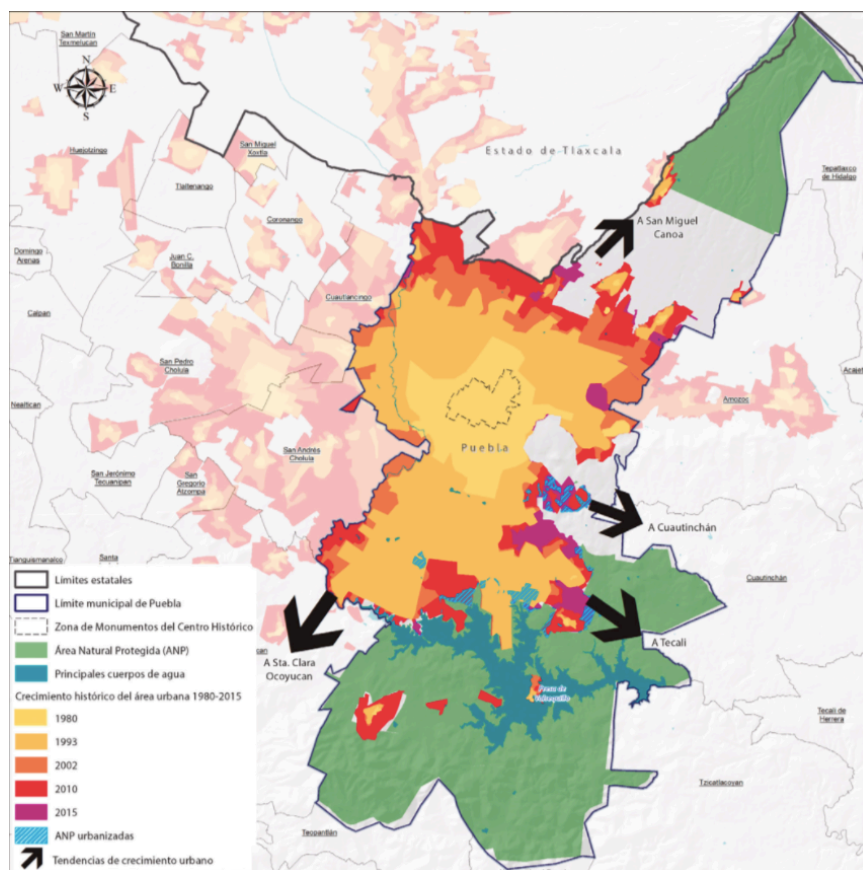


Habría que desglosar el origen y el destino de manera aún mas cualitativa para dar con eso que oculta tan simpática imagen. Los desplazamientos en bicicleta en función de su utilidad productiva parece, son los que se toman a consideración como una generalidad en un universo aún más heterogéneo de lo que se cree. Los trayectos que se consideran en los estudios de movilidad tienen como finalidad eso, atrapar y contener la actividad en el discurso de los flujos, de dejar fluir y codificar los flujos. Las personas en bicicleta bajo el esquema urbanístico de la movilidad urbana, resultan ser objeto del estudio profesional de la economía de los movimientos mecánicos humanos para la eficiencia sustentable de la producción de valor y la reproducción del capitalismo como paradigma imperante. Cosa contraria

a la visión ilichiana de la ruptura mediante la bicicleta del uso instrumental de la herramienta. No hay que olvidar que la ciudad es histórica, como lo es el capitalismo y resulta irrenunciable a procesos antagónicos en el espacio.

Una expansión territorial como la de Puebla, implica grandes retos en su gestión para evitar su colapso. El ordenamiento territorial hace gala de sus instrumentos y pone al servicio del sostén urbano sus esfuerzos y capacidades en la ingeniería y la urbanística. Para una ciudad de poco más de 2.5 millones de habitantes, es necesario una especie de intervención quirúrgica en las entrañas del coloso metropolitano enfermo. Lo esencial es que los desplazamientos de los centros de trabajo a los de habitación, entretenimiento y consumo se garanticen en calidad de prioritario. Aquí puntos que nos parecen importantes a discutir en dicha pirámide:

Primero la importancia de que en todas las escalas de dicha jerarquía, se contempla el factor trabajo (explotación) de manera superficial. Segundo, que la forma que adquiere la ciudad mediante la intervención urbana en razón de la reproducción de valor mediante el trabajo en el espacio, no implica necesariamente tener como resultado un espacio más armonioso para la vida, sino funcional a los flujos del capital para su pronta y continua circulación. Muchas veces se piensa que modelos del extranjero traídos a la realidad latinoamericana, nos salvarían del colapso urbano, cosa que no es para nada cierta. Para empezar, por ser realidades históricas que no se pueden comparar, entre ciudades metropolitanas que pudieron garantizar su sustento a través de 500 años de procesos de colonización y las formaciones urbanas que resignaron su génesis a la administración de la producción local de materias primas, subordinadas a intereses de los mercados imperiales.



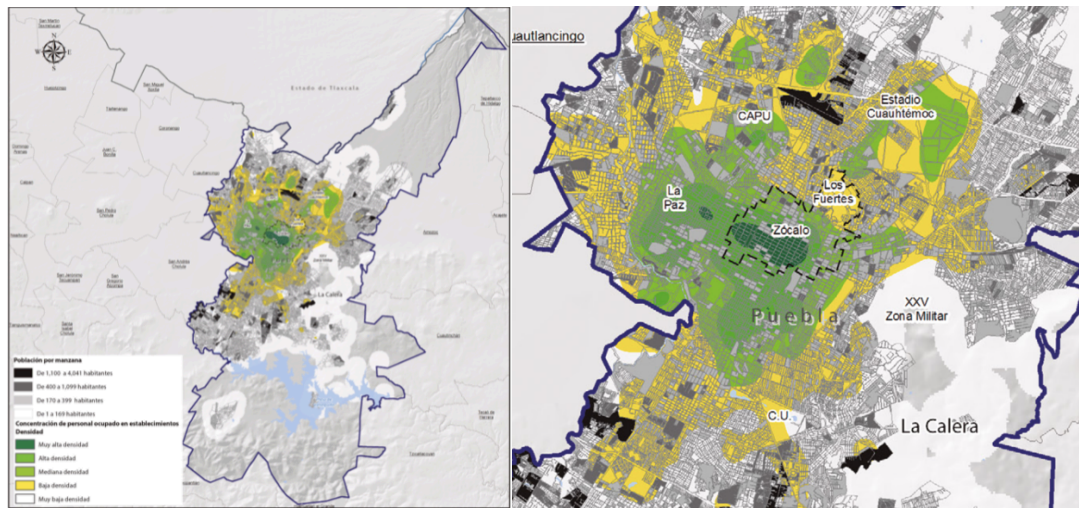
Crecimiento del área urbana en el municipio de Puebla, 1980-2015.

Desde el *Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla*, se nos presenta el estudio de lo que llaman la *Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala* ZMPT. Se pretende mediante una serie de instrumentos técnicos del estudio espacial, dar respuesta a la problemática de la codificación de flujos urbanos. En esta zonificación que comprende 39 municipios, se estima hasta 2010, una población de 2 millones 728 mil habitantes, de los cuales el 56.4% residen dentro de los límites del municipio de Puebla. Según el documento de 1980 a 2010 la mancha urbana creció un 500% pero la población solo aumentó 95%, y es que bajo el modelo de crecimiento, las ciudades mexicanas expanden al horizonte sus límites. La principal preocupación ante el crecimiento desmedido del área urbana, para quienes redactan y hacen el estudio, se limita a la eficiencia que dificulta el traslado de las zonas habitacionales, a las “de trabajo, estudio y recreación”, el trabajo despojado de su carácter antagónico frente al capital, el estudio como una práctica de formación ideológica (capitalista) y la recreación en los márgenes de la

ética burguesa. El espectáculo, las galerías y los parques, a manera de contención de las prácticas que no se vinculan a la producción.

“Tras identificar a este patrón de ocupación del territorio como insostenible, el PMDUS establece un modelo de ciudad compacta, orientado a la mixtura de usos de suelo y a la conectividad mediante la definición de zonas, usos, destinos y densidades para el crecimiento urbano en consideración de las vocaciones y características del territorio; asimismo, define las zonas que por diversas condicionantes no son susceptibles de urbanizar. En este sentido, el PMDUS reconoce que el municipio ha llegado a su punto máximo de crecimiento urbano, pues transgredir los límites actuales de urbanización implicaría atentar contra las zonas de alto valor ambiental que aún existen en el territorio municipal. Lo anterior implica que las estrategias y proyectos en materia de desarrollo urbano y movilidad contribuyan a un modelo de ocupación territorial en el que las personas vivan más cerca de los espacios en los que realizan sus actividades, así como de los servicios e infraestructura urbana mediante el aprovechamiento y mejoramiento de la ciudad consolidada.” (2018)

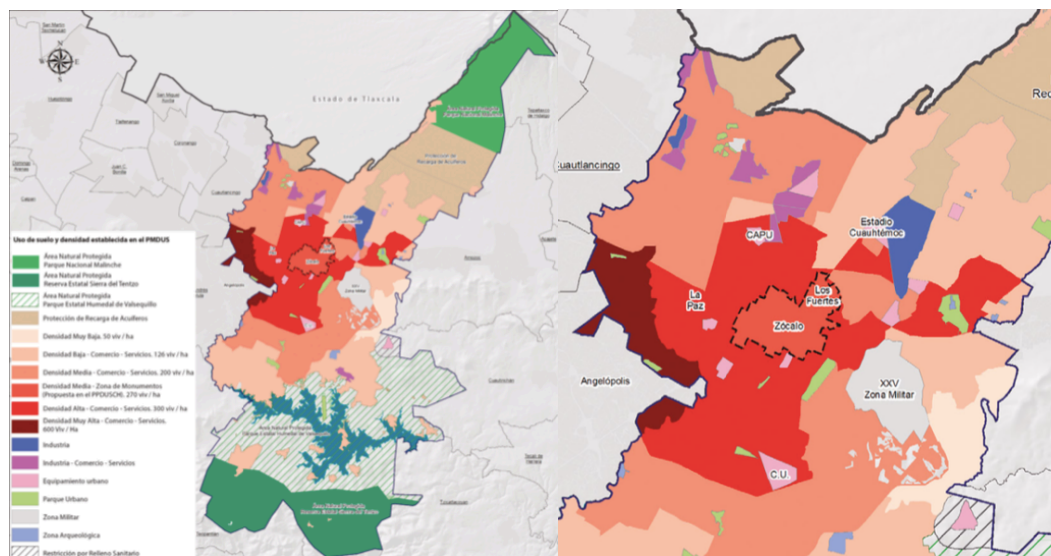
Es esta “la ciudad consolidada” que se nos presenta a manera de síntesis histórica de los procesos sociales, ahora según ellos de lo que se trata es de, hacer con lo que se tiene, una ciudad con trayectos más cortos. En las siguientes imágenes podemos ver, que se propone densificar aún más las zonas con mayor potencial valorizable, donde la infraestructura “sustentable” sea implementada estratégicamente para poder beneficiar a un mayor número de habitantes, en una menor extensión territorial, mera racionalidad instrumental en el sentido del coste beneficio. La generación de valor por encima de la generación de espacios para la vida.



Relación espacial entre concentración de unidades económicas por personal ocupado y densidad de población por manzana en el municipio de Puebla, 2010.

Atendemos aquí a dos tipos de gráficos espaciales, el primero hace referencia al “numero de unidades económicas concentradas en el municipio de Puebla”, dividido por manzanas, que marca la relación entre la densidad poblacional y las actividades económicas dentro del polígono compacto que propone el estudio, como idilio de la funcionalidad fragmentada. En el segundo mapa se marca la densidad de usos de suelo establecidos en el municipio.

Se nos presenta así para reforzar la idea de ciudad compacta, haciendo parecer que la espacialidad prioriza las actividades de alta densidad que se dedican a los servicios marcadas en rojo, a la par que se vinculan inmediatamente con el potencial productivo del mapa anterior, es decir la potencia y capacidad productiva, medida en unidades económicas ocupadas por manzana. Pero deja de lado, o presta poca atención a la importancia de los polígonos marcados en morado, donde la actividad industrial representa en la espacialidad, aún un papel inmortante de la expansión urbana. La actividad industrial, no es un hecho aislado, no es un factor más a considerar en las actividades productivas, sino que es el hecho a considerar como factor apremiante de la morfología urbana y el porque de las calles no propician desplazamientos seguros para los habitantes.



Usos de suelo establecidos en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla, 2016.

Resulta que la mayor parte de la industria marcada en morado pertenece o esta vinculada a la línea de producción de Volks Wagen, empresa automotriz transnacional que opera en la región desde 1964, y que por ser de las industrias más grandes, es al mismo tiempo la que representa la mayor producción de valor en la región. Una industria automotriz íntimamente ligada a la proyección de la espacialidad urbana, difícilmente cambiará su forma en el sentido más amplio, quizá a lo sumo haga adecuaciones para garantizar sus actividades como esenciales, por la naturaleza de su proceder en el capitalismo como sistema global.

"el capital-dinero por su misma movilidad va requiriendo mecanismos más fluidos que garantizan la circulación de las diversas formas funcionales del capital, cambiando así el patrón espacial de la relación capital-trabajo, enjambrando nuevos espacios, nuevos mercados metropolitanos y reconfigurando nuevas relaciones entre los estados, las regiones y los Estados nacionales." (Sánchez, 2008, p. 58).

MODALIDAD	Nº. DE VIAJES DIARIOS	PORCENTAJE
Transporte público (autobús, microbús, van)	1,658,278	46.56
A pie	1,212,378	34.04
Automóvil y camioneta (conductor y ocupante)	276,962	13.16
Bicicleta	67,088	1.88
Transporte de trabajo	57,983	1.63
Taxi	37,956	1.07
Autobús escolar	22,238	0.62
Motocicleta	11,314	0.32
Automóvil utilitario	10,383	0.29
Camión de carga	2,450	0.07
Otros	12,718	0.36
TOTAL	3,561,312	100

Distribución modal en el municipio de Puebla y su área conurbada, 2010.

La anterior es la tabla que explica la distribución modal en el municipio, es decir la forma en la que se mueve la gente en el municipio. La evidencia es clara e indiscutible, la mayoría de los trayectos se dan en transporte público y con muy bajo porcentaje, en los últimos lugares el automóvil particular. Así la pirámide de jerarquía de la movilidad cobra sentido, pero el documento además nos advierte que " *Según el Programa Sectorial de Movilidad de la Zona Metropolitana de la Ciudad de Puebla*, los viajes en el municipio de Puebla y su área conurbada se realizaron principalmente por motivos de trabajo y estudio, seguidos en orden descendiente por los desplazamientos por motivos de compras, salud, recreación, trámites y para asistir a la iglesia.". De nuevo el trabajo, que se trata, pero de forma superficial, es un factor que consideramos, debería de ser objeto de reflexiones más profundas.

El PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo) es un ejemplo en el que se instrumentaliza el concepto del "Desarrollo" y que mediante el *Índice de Desarrollo Humano*, pretende de manera cuantitativa estimar en cifras lo referente al ingreso, salud, educación y lo que más nos interesa en esta investigación, entrono edificado. En la Cumbre para el Desarrollo Sostenible, que se llevó a cabo en septiembre de 2015, los países miembros de la ONU aprobaron la Agenda 2030

para el Desarrollo Sostenible que mediante 17 puntos, mismos que pretenden poner fin a la pobreza, la desigualdad y hacer frente al cambio climático:

1. "Fin de la pobreza.
2. Hambre cero.
3. Salud y bienestar.
4. Educación de calidad.
5. Igualdad de género.
6. Agua limpia y saneamiento.
7. Energía asequible y no contaminante.
8. Trabajo decente y crecimiento económico.
9. Industria, innovación e infraestructura.
10. Reducción de las desigualdades.
11. Ciudades y comunidades sostenibles.
12. Producción y consumo responsables.
13. Acción por el clima.
14. Vida submarina.
15. Vida de ecosistemas terrestres.
16. Paz justicia e instituciones sólidas.
17. Alianzas para lograr los objetivos." (PENUD, 2015. ONU)

Enfocaremos nuestra atención en los puntos nueve y once es decir los referentes a la industria, el desarrollo y los asentamientos humanos: El punto 9 del PNUD, nos dice que:

"La inversión en infraestructura y la innovación son motores fundamentales del crecimiento y el desarrollo económico. Con más de la mitad de la población mundial viviendo en ciudades, el transporte masivo y la energía renovable son cada vez más importantes, así como también el crecimiento de

nuevas industrias y de las tecnologías de la información y las comunicaciones." (PENUD, 2015. ONU)

Haciendo referencia a la participación de capital privado a la hora de emprender la innovación y desarrollo necesarios para el crecimiento económico, con base en el ordenamiento territorial y la implementación de las tecnologías pertinentes que logren permear las necesidades urbanas en el modelo global de ciudad “competitiva”. A la par el punto 11 que nos menciona que:

"Más de la mitad de la población mundial vive hoy en zonas urbanas. En 2050, esa cifra habrá aumentado a 6.500 millones de personas, dos tercios de la humanidad. No es posible lograr un desarrollo sostenible sin transformar radicalmente la forma en que construimos y administramos los espacios urbanos."(PENUD, 2015. ONU)

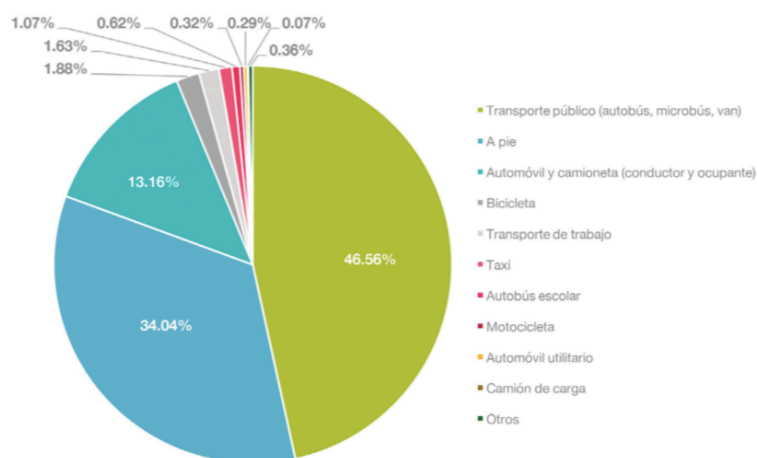
Con referencia al cambio de la administración, gestión, y ejecución de proyectos de mejoramiento de la imagen urbana e infraestructural en los espacios públicos, que pasan a depender de una figura institucional de Estado a la iniciativa privada y al capital particular. Estos dos últimos puntos íntimamente relacionados con lo referente al control del trabajo en su etapa de flexibilización, que bien podemos observar en el punto 8, en el que se hace referencia a incrementar la productividad mediante el emprendimiento, esto viéndose reflejado en la adquisición de bienes inmuebles en las grandes urbes, por el capital privado para que después de la inserción de capitales, por parte de esa “clase creativa”, se generen empleos, que si son precarios o no, de eso ya no se habla nada;

"Los Objetivos de Desarrollo Sostenible apuntan a estimular el crecimiento económico

sostenible mediante el aumento de los niveles de productividad y la innovación tecnológica."(PENUD, 2015. ONU)

Podemos empezar a articular de igual manera la génesis de dichos postulados como preámbulo de la agenda Habitat III:

“Al reorientar la manera en que se planifican, se diseñan, se financian, se desarrollan, se administran y gestionan las ciudades y los asentamientos humanos, la Nueva Agenda Urbana ayudará a poner fin a la pobreza y al hambre en todas sus formas y dimensiones; a reducir las desigualdades; promover un crecimiento económico, sostenible, inclusivo y sostenido; lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a fin de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible; mejorar la salud humana y el bienestar; fomentar la resiliencia; y proteger el medio ambiente." (Agenda Urbana, 2016. ONU)



En la gráfica se muestra la multimodalidad del flujo social urbano, que recordemos es la manera en que se desplaza la gente. Si a este factor le agregamos las predicciones de crecimiento poblacional, a la par de la agenda urbanizadora en la “ciudad compacta”, debemos pensar en una gestión de la verticalidad y del cambio inminente de la movilidad, priorizando herramientas de desplazamientos que racionalicen el espacio y los movimientos. Del vehículo automotor a las bicicletas o las sendas caminables, como instrumento de agilización de los flujos armoniosos de capital. De la Cocina de Frankfurt y las propuestas del siglo pasado sobre la vivienda social y la economía del espacio, a las ciudades “inteligentes” e “incluyentes”. Amsterdam es una de las ciudades modelo para este discurso, ciudad que cuenta con movilidad sustentable, una visión “progresista”, en términos de legalidad en temas como el consumo de drogas de manera recreativa o bien “zonas de tolerancia”, donde podemos mencionar las famosas vitrinas. Dichos procesos son vistos con buenos ojos de este lado del mundo como intervenciones ejemplares. Es verdad que la seguridad que tienen los habitantes de dicha ciudad al pedalear es envidiable, solo que es oportuno decir en su contra que el precio a pagar ha sido la gentrificación de la urbe en beneficio del mercado turístico e inmobiliario. Atrás queda el sentido político del empleo de las bicicletas blancas³⁷, del grupo Provo como manera solidaria de integrar una movilidad participativa en el quehacer urbano cotidiano. El Amsterdam de hoy es producto histórico, metropoli global de la razón imperial, que consolida una población hasta 2015 de 8 cientos 21 mil 752 habitantes, frente a los 2 millones 500 mil habitantes de la ZMPT heredera colonial, lo que hace difícil o hasta imposible poder encajar los modelos de centro a la realidad latinoamericana.

La ciudad como producto histórico implica un proceso vivo de personas que se relacionan con el espacio urbano y a la vez, que moldean y crean su propio espacio como método del desenvolvimiento de la praxis histórica espacial, misma que es apreciada por las ciencias parcelarias del estudio urbanístico de manera separada, fragmentada, yendo de lo particular a lo general, dotando de piezas

³⁷ ,El grupo “Provo”

preconcebidas a manera de juguetes en bloque, la generación de soluciones a las problemáticas de movilidad, habitabilidad y necesidad de infraestructuras. Esa forma de pasar de lo particular a lo general, condena al espacio urbano contemporáneo a una especie de muerte incluso antes de la ejecución de los proyectos de intervención. A la hora de desenvolver las técnicas constructivas en el ramo de la planeación urbana, se fetichiza al espacio, mediante la ilusión de la obra maestra como referente práctico de las innovaciones tecnológicas respecto a lo urbano y la ciudad como concepto rígido.

Brasilia nos recuerda que las buenas intenciones por parte de sueños particulares suelen sobrestimar la técnica como intencionalidad práctica. Plazas, edificios, universidades y vivienda social, figuran como posibilidad de enriquecer los aspectos cotidianos de la vida humana mediante la oportuna intervención del espacio que circunda la misma. Los anhelos arquitectónicos y urbanísticos bajo la investidura de la figura de genialidad que Neimeyer propone como vanguardia metodológica y técnica, nubla el carácter socio histórico en el proceso de creación y conceptualización conjunta del espacio, dando como resultado una ciudad vacía, espacios indeseables y recorridos incómodos, para sometimiento de las fuerzas productivas a la explotación del trabajo asalariado. Neimeyer intentó hacer de la ciudad utopía, a cambio solo hizo de Brasilia lo inhumano, ¿por qué erró?

En México la experiencia propia de Mario Pani en Noloalco Tlatelolco, lugar que figura como hito transhistórico en la memoria colectiva de la mexicanidad, por albergar distintos tiempos; el mítico, el épico y el utópico, transcurren del México prehispánico, al colonial y el moderno, como promesa de conciliación de los antagonismos históricos hasta el trágico escenario del 68, donde se muestra el fracaso civilizatorio y del modelo de ordenamiento de la vida mediante la arquitectónica y la urbanística. En espacios que se ven rebasados por la dimensión aplastante de los procesos de movilización social, en contra de quienes procuran un discurso hegemónico de la historia como forma de habitar a través del tiempo y de la ciudad como síntesis social. Lugares tomados por las masas, constituyendo

hitos de desobediencia colectiva, que rebasan el dictamen de una espacialidad impuesta.

En lo referente a la movilidad, se encaminan estrategias de agilización y circulación dinámica de los flujos de capital en entornos urbanos, para evitar escenas como las del 2 de octubre, incluso cosificando el flujo de personas, como flujo de “capital humano”. Es decir que en un primer momento lo que pareciera ser una intervención a favor de la sociedad en su conjunto, solo se traduce a la apuesta por la valorización y circulación de mercancías que se anteponen como factor primordial de la práctica espacial, del punto A al punto B. En nombre de la técnica científica, con el rigor del positivismo, se sacrifica la dignidad espacial, mediante la imposición de un urbanismo de cálculos, una distribución de vías rápidas y canales de guía, otorgándole un carácter funcionalista a la sociedad urbana en acciones previstas por el mercado en ciudades globales de centro y periferia. Para que todo circule, se requiere la disolución de los nodos de concentración de fuerza social considerable a manera de riesgo, haciendo fluir la potencialidad de desborde de los espacios constituidos capitalistas. Se captura la fuerza y se convierte en trabajo vivo, productor de valor y reproductor de las condiciones estructurales de contención social dentro de patrones estilísticos de distinción burguesa

Es importante puntualizar la nueva oleada del capitalismo y su flexibilización a partir de los 70's, misma que logra llegar a ser un factor predominante en los planes de desarrollo urbano, en donde las naciones imperiales bajo la idea de la mano invisible³⁸, logran imponer la lógica de la oferta y la demanda de los espacios urbanos y así, las ciudades alrededor del mundo compiten por atraer capitales de las transnacionales, volviendo de la espacialidad un negocio en el que, políticos y empresarios especulan con la oferta y demanda terrenos, infraestructura y servicios.

³⁸ Según el economista clásico Adam Smith () sería lo que regularía por si solo la economía, por lo que utilizó la idea de una mano invisible imperceptible (la oferta y demanda), misma que daría certeza a los mercados.

"En América Latina, especialmente en México, la red nacional de acumulación ha experimentado un desarrollo orientado al cambio. Si antes estaba articulada y volcada al interior de los Estados nacionales, en la década de los ochenta esta estructura espacial de ciudades se empieza a transformar ante la quiebra del Estado benefactor. Posteriormente, en los años noventa, con la implementación de los tratados de libre comercio, la desarticulación que había provocado la retirada del Estado en la economía se vuelve a rearticular, ya no en función del mercado interno, sino volcada y ligada a las condiciones de estos tratados." (Sánchez, 2008, p. 40)

El análisis espacial por más buenas intenciones que tenga termina reproduciendo el modelo global de ciudades mercantiles, donde especialistas y profesionales se dedican a interactuar con el entorno edificado bajo los siguientes preceptos del espacio como mercancía que:

"a) Modifica y reforma el mismo Estado, resignificando el mismo concepto totalizador de la organización del Estado-nación como parte importante de las relaciones sociales. Este tipo de Estado deja de ser responsable del bienestar social y satisfactor de las necesidades colectivas, expresadas en demandas que, al no ser cubiertas por el Estado central pasan a la esfera privada, mediada por la entidad municipal.

b) Quiebra del "Estado corporativo-benefactor" como forma específica del Estado capitalista, lo que ocasiona

una creciente inestabilidad, especialmente en las clases medias y populares al privilegiar (más que antes) el interés privado; subordinando cada vez con más intensidad "lo público" a "lo privado" que incentiva la inversión especulativa en la esfera de las tierras (semi)urbanas, en vez de dedicarlo a los sectores de trabajadores ligados al aparato productivo.

c) Se reafirma el proceso de reificación-fetichización del Estado y de las relaciones sociales, al conseguir que el ciudadano siga creyendo y confiando en que el Estado le resolverá todas o parte de sus necesidades.

d) Se redefinen los Estados-nación, como parte integrante del sistema global del Estado capitalista, que como forma política del capitalismo para su reproducción ampliada, conforma políticamente la sociedad global."(Sánchez, 2008, p. 57-58)

En los centros no se trata de una estrategia urbanizadora, pues el territorio sobre el cual se despliega es la ciudad ya urbanizada. Se trata más bien de una estrategia para la reactivación o el relanzamiento del valor de lo ya urbanizado. Se trata, por lo tanto, de una estrategia de re-valorización. En la periferia en terrenos antes designados como zonas industrial, se desmantelan complejos y naves, para dar paso a nuevos usos de suelo, lo mismo pasa con el campo. Este relanzamiento en el mercado inmobiliario implica la intervención en materia de política pública, donde el Estado interviene en el equipamiento e infraestructura urbana que permita su posterior valorización como suelo urbano.

Estas estrategias se realizan de manera sencilla: compra de viviendas urbanas tradicionales, ubicadas en barrios de naturaleza valorizable, destrucción de las casas y construcción sobre el terreno de torres habitación (denominados en el lenguaje inmobiliario-mercantil edificios de apartamentos). La muerte del entorno

edificado como táctica de valorización, suponiendo que la vida existente en el barrio es aniquilada para dar paso a la mercantilización del espacio urbano.

Compartimos la idea del Met-Lab (2020) de que esta re-valorización parece responder a la necesidad de vivienda y añadimos la movilidad urbana, pero que en realidad responde a la necesidad de la creación de valor mercantil. Hay casos en los que ni la vivienda, ni la infraestructura siquiera figuran en las intenciones de revalorización de alguna zona urbana en específico, así el tiempo necesario para la edificación de un bien inmueble no es el que termina por valorizarlo. Dicho de un modo más preciso: “la estrategia de re-valorización responde en sentido estricto a la única necesidad que el capitalismo reconoce. La necesidad a la que responde esta estrategia es por eso la necesidad fundamental del capital: creación de más valor a partir de la cantidad de valor existente, expulsar a los habitantes de los barrios con potencial gentrificador. Expresado con términos técnicos: extracción de plusvalía del plusvalor ya existente.” Si el capital no genera plusvalía de manera constante y aumentada, muere. La re-valorización de la tierra bajo la forma de la construcción planificada de torres de apartamentos, de unidades habitacionales a manera de fraccionamientos o bien asignar usos de suelo mercantil e industrial, es la forma especular-mercantil en que se extrae plusvalía del plusvalor mediante la intervención urbanística de las ciudades y la valorización del aire. En las plantas bajas se construyen locales comerciales maximizando la ganancia ya por las actividades económicas desenvueltas, que no se limitan a la habitación sino que agilizan la circulación de capital mediante el intercambio de bienes y servicios, mientras que en lo alto de manera vertical viviendas se venden o rentan, y se continua redituando valor a partir de la misma fracción de tierra de manera exponencial.

- El caso del cerro de Amalucan.

En principio, este trabajo reflexivo se vio interesado por el cercamiento de espacios verdes urbanos en la ciudad de Puebla, como en el caso del Parque

Juárez y el cerro de Amalucan. El parque en contextos urbanos es el espacio lineal, estructurado para el condicionamiento de relaciones sociales, atrapando el ocio y esparcimiento en el mercado de los servicios ambientales o recreacionales. Una vez que un entorno es capturado por la gestión y administración espacial mediante un conocimiento técnico con fines racionales, estos momentos y espacios de relación entre sociedad y ambiente adquieren la calidad reproductora ideológica a los fines del mercado y del control de las pasiones de los individuos como observa Norbert Elias (2016) “Hoy, los incontrolados e incontrolables estallidos de fuerte tensión pública son menos frecuentes. Las personas que se dejan llevar abiertamente por una gran excitación es probable que acaben en un hospital o en la cárcel.” La persona que hace uso de los espacios de la urbe se encarrila en los movimientos limitados de instrucción que permite la espacialidad administrada por la modernidad y el despliegue de los conocimientos especializados a su alcance. El individuo, es la persona que produce sus espacios para habitar y que a la vez se ve en condición de la reproducción sistemática del espacio urbano mediante sus prácticas cotidianas, con un espacio que es producido socialmente, pero que a la vez es un espacio que nos produce.

En 2018 comenzó la construcción del puente en la intersección de la avenida Xonacatepec y Las Torres, que marcaba la conclusión de los planes de inversión por parte del gobierno estatal durante la gestión de Rafael Moreno Valle y su aliado Tony Gali (2011-2018), en la zona de los barrios de Amalucan y Bosques, misma que comprende un par de docenas de barrios y fraccionamientos más. Al principio fue la instalación de la línea 1 de RUTA (BRT) en los primeros años de mandato de dicho periodo. Ya en la llamada “minigobernatura”, Tony Gali se daría a la tarea de intervenir el cerro de Amalucan³⁹ para transformarlo en un parque y a la

³⁹ Ya de madrugada, después de la fiesta, algún fin de semana y habiendo dejado el centro de la ciudad, 10 kilómetros atrás y subido de 2100 a 2200 metros sobre el nivel del mar, adentrándome en el suburbio, antes de llegar a casa, hubo una noche que en el momento de pasar por el tramo que corresponde al imponente coloso de Amalucan, escuché su gorgoteo continuo. Después de esa experiencia, se volvió algo cotidiano para mí percibirle vivo. Al anochecer una vez que los automóviles dejaban de sonar y la marcha de la zona industrial bajaba, el oírle recibíéndome con ese mantra zen, abrigando mi arribo después de una cansada pedaleada por las arterias de la urbe, se tornaba quizá en una especie de premio propio del barrio.

construcción del puente que agilizaría el tránsito de vehículos automotores de los espacios de vivienda hacia los centros de trabajo.

Durante el período de ambas obras, mismas que se llevaron a cabo en el mismo lapso de tiempo, se cerraron calles, algunos negocios familiares instalados a lo largo de la avenida Xonacatepec en el tramo del puente quebraron, se cercó el cerro y se instaló infraestructura para la apertura de negocios, se redujo el acceso a dicho espacio a dos entradas controladas por guardias de seguridad. Antes a la intervención, se podía acceder con libertad de horarios y transitarlo por donde le placiera a la gente.

El cerro funcionaba de interconector, entre zonas habitacionales y la designada con equipamiento urbano escolar en avenida Xonacatepec, ya que, por él en las horas de salida de los centros de estudio, se podía recorrer por caminos que surcaban sus faldas entre árboles y vegetación, contrarrestando los agobiantes efectos del calor de medio día. Había gente entre los habitantes de distintos barrios y fraccionamientos, comprometidos con la reforestación y cuidado del área como en el caso del colectivo Salvando al Cerro de Amalucan, con una participación de 6 años, logros como la siembra de 2020 árboles, todos endémicos, además de realizar campañas de limpia y riego, o la pugna por el reconocimiento y rescate de la zona arqueológica en su punta.

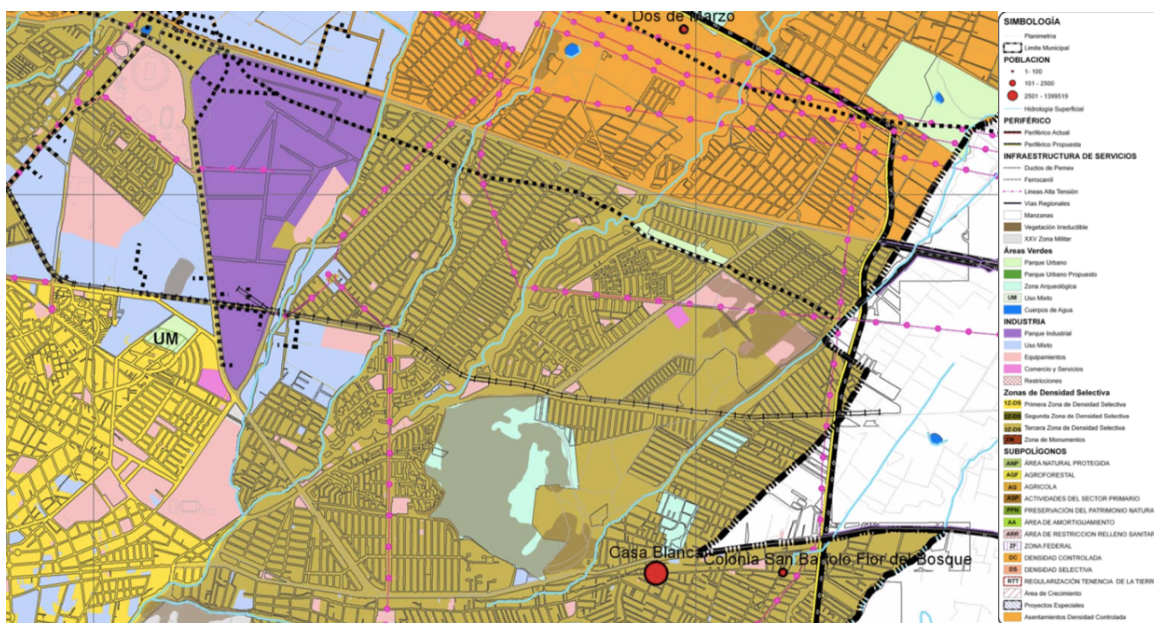
Una vez concluidas las obras, toda la vida y su dinámica en torno al cerro se vio trastocada de manera abrupta. La relación entre quienes se vinculaban con ese elemento en su cotidianidad se perturbó incluso al grado de que, en la temporada de carnavales de 2019, no hubo cuadrillas de *Huhues*⁴⁰ danzando por las calles de Amalucan y a faldas del cerro (o por lo menos no se hicieron tan visibles como años anteriores), ni sonideros que ejercieran la tradicional fiesta, okupando el espacio

⁴⁰ Los Huehues son personajes de escenificación con mascarar, plumas y trajes coloridos, que representan a ancianos durante época de carnaval en la ciudad de Puebla y distintas comunidades de México, con sus variaciones en atuendo y significados.

público y adornando el entorno con sus saludos a la pandilla de todos los barrios del rededor. Sin duda el “desarrollo urbano” y los elementos que lo acompañan, detonan la muerte de relaciones y la fragmentación de vínculos sociales.

En la *Carta Urbana de Desarrollo Sustentable del Municipio de Puebla*, que no ha sido actualizada desde el gobierno de Mario Marín (2005 a 2011), se puede detectar la zonificación de los usos de suelo correspondientes a la mancha urbana donde la constitución espacial y de equipamiento urbano bajo la lógica de desarrollo infraestructural en sentido productivo se manifiesta en la zona de Amalucan, Bosques y la zona industrial contigua a estos barrios.

La zonificación con color morado corresponde a la zona industrial que alberga empresas como Mogul, Coca Cola, Pepsi, Cemex, entre otras, rodeada de usos mixtos de color azul, equipamientos de color rosa, y de color marrón y anaranjado que señalan zonas de densidad selectiva y densidad controlada respectivamente (zonas habitacionales). Al mismo tiempo podemos identificar a manera de fisuras, los escurrimientos que bajan de la Matlalcuéyetl (Malinche) que dota del recurso hídrico a la producción industrial y al sostenimiento de quienes habitamos la urbe. También punteado en color negro, gasoductos de Pemex, punteado en color rosa líneas de alta tensión y en forma de escalera la línea del ferrocarril. Casi llegando al borde derecho una línea en negro semipunteada que hace referencia al límite municipal que ya es revazado por la periurbanización, uniendo de manera grotesca al estilo megalopolis, el municipio de Amozoc con el de Puebla.



(Carta Urbana, 2007).

En trayectos circundando los senderos edificados y ya deteriorados, se puede notar el cambio en el uso de los espacios. Estos se han ido incorporando a una dinámica eminentemente urbana, ¿qué se quiere decir con “incorporado a una dinámica eminentemente urbana? Pues que si bien antes de su intervención ya se encontraba rodeada de la urbe, es hasta que se convierte en parque, que adquiere un carácter como area verde incorporada a la zona urbana de la ciudad de Puebla. Con ello el parque se torna restrictivo a la manera en que se le venía dando uso. Se incorporan juegos infantiles, áreas destinadas a actividades deportivas, lagos, si antes el cerro representaba una especie de resistencia a los procesos de urbanización por mantenerse intacto, ahora se incorpora al mundo administrado del tiempo de ocio dentro de la metrópolis del capital.

Se volvía recurrente ver entre sus senderos a estudiantes que escapaban a las responsabilidades académicas y se perdían entre su maleza. Hoy ese escape del tedio del control administrativo deja de existir, para dictar horarios de uso de esas pequeñas fugas. En la ciudad, en un sentido capitalista no se niega el espacio recurrente al ocio y la diversión, solo se vuelve restrictivo, ya por que se necesita de un constante dinamismo en torno a la productividad y reproductividad de la ganancia

D'. Ello requiere de la oportuna distribución y división de funciones a lo largo y ancho de la máquina ciudad para su óptimo funcionamiento y las manos, junto con la fuerza motriz que mueven los engranajes de tan complejo tecnológico industrial necesariamente deben estar ocupando sus lugares y no así los de ocio, salvo como ya dijimos en momentos específicos de fuga administrada.

Guso⁴¹ nos cuenta que el colectivo al que pertenece, Matlalcueytl-Alseseca no pudo hacer nada ante la soberbia a la hora de cercar el cerro de Amalucan, quizá el logro más importante fue lograr que respetaran los montículos prehispánicos de la cima, aún así el despojo se concretó. A pesar de que, el ahora parque de Amalucan fue intervenido sin tomar en cuenta a los colectivos del lugar, Guso imagina la posibilidad de que las ideas que tienen él y su colectivo, puedan ser tomadas en cuenta para la gestión del cerro, pero hace falta decir "rifar más".

Los movimientos sociales urbanos en la actualidad tienden a ser coyunturales, y ello repercute en la fuerza y acuerpamiento que contundentemente logren representar una oposición a un fenómeno que se presenta ante nosotros como la réplica de la acumulación primitiva del capital, una acumulación por desposesión⁴². Sin duda el conglomerado de habitantes de la urbe angelopolitana no logra aceptar una hegemónica y aplastante mancha urbana en su sentido mercantil, en la constitución de sus espacios fetichizados, pero, ¿hasta qué punto son resistencia y lucha, y no solo un elemento de autoreferencia "ciudadana"?

La insistencia de encontrar la lucha en la ciudad, ese hacer común⁴³ frente a la ciudad fragmentada, acciones que se despliegan en oposición a dichos procesos de despojo y reconocerlas como punta de lanza de un movimiento que se configura para dar respuesta dentro de la perspectiva de la lucha de clases, si es que así se hace. Diferentes manifestaciones se hacen presentes en la ciudad de Puebla que

⁴¹ Informante: Guso integrante del colectivo Matlalcueytl-Alseseca.

⁴² (Harvey D. 2003)

⁴³ Ver: "*Hacer común contra la fragmentación de la ciudad.*" (Navarro M. 2015)

pugnan por derecho a la ciudad, calidad del aire, defensa de parques, saneamiento de ríos etc., pero sufren a nuestro parecer una disolución de las herramientas teórico metodológicas, para desplegar una lucha, a la par de un sentimiento de lucha conjunta a pesar de diferencias y agendas.

Tenemos entonces que pensar la sociedad contemporánea implica pensarla en un tiempo-espacio determinado, la ciudad, siendo el entorno urbano en donde se desenvuelve la tragicomedia de la panacea capitalista. Al mismo tiempo pensar en una sociedad citadina, implica pensar en lo que no es ciudad, todos aquellos entornos que no han sido trastocados del todo por la lógica civilizatoria, por la racionalidad del progreso, por una carrera sin destino fijo hacia delante. Mientras que en la ciudad se van desenvolviendo procesos del desarrollo tecnológico, mercantil, descubrimientos de la ciencia y un conglomerado cultural, lo que no es ciudad queda subsumido al papel subordinado del atraso, el rezago y la incapacidad primitiva, dicotomizando así una relación íntimamente dependiente la una de la otra. En este caso una relación de dependencia destructiva, donde el centro (ciudad), depende irremediabilmente de la periferia (no ciudad), transformando los elementos de su composición, mediante procesos productivos, hacia la elaboración de espacios urbanos, es decir que en el proceso productivo mediante el trabajo humano, los elementos no humanos de la composición de la no ciudad, pasan a ser convertidos en elementos de la ciudad.

Llamemos “no ciudad”, al campo, a los parajes, a los bosques, en un sentido inverso a la propuesta de Marc Augé (1992) en los “no lugares” y encontremos en eso que no es ciudad, una distinta forma de relación de lo humano con lo no humano, en donde los procesos productivos cambian de forma, al momento de relacionarse de manera distinta entre lo humano y la materia a ser transformada en un producto para su disfrute. Está forma distinta de relacionarse con la producción misma, implica un acto de resistencia al no inscribirse dentro de la lógica racional como instrumento de alienación del disfrute de lo producido a pesar de estar rodeado del imperante contexto urbano capitalista.

La forma de relacionarse con el espacio, sea ciudad o no ciudad, es la forma de relacionarse con la producción de forma, y resulta interesante ver cómo es que en la ciudad misma como “totalidad” del capitalismo a manera de maquinaria destructiva, emergen formas de no ciudad y tal vez ahí podamos identificar la resistencia a los procesos de gentrificación y despojo inmobiliario e instrumentalización de la bicicleta para la explotación del trabajo vivo.

Capítulo 3. Chispas de resistencia: Del Catrín al Alleycat.

En *Quicksilver* (1986)⁴⁴ se nos cuenta la historia de un corredor de bolsa en la ciudad de San Francisco, él representa la cima de las aspiraciones del Catrín en la ciudad moderna del siglo XX, acceso al consumo y reconocimiento social mediante el uso hegemónico de los espacios, un apartamento en uno de los mejores barrios y taxi a la puerta. En la bolsa, en un abrir y cerrar de ojos se multiplica el capital que se posee, la utopía pareciera cumplirse, pero en un mal cálculo, nuestro protagonista pierde todo su dinero y los ahorros de su familia. Se da cuenta de algo, el espacio por el que estaba acostumbrado a moverse no existe, es el espacio de flujos de capital financiero, dinero *FIAT* y redes artificialmente alienadas de la sociedad. Es cuando recuerda una experiencia previa mientras se encontraba en un atasco vehicular, cuando aún era un prestigioso multimillonario y de repente un ciclista zigzaguea entre los autos rebasándolo y librándose del tráfico con una facilidad envidiable. Ante su fracaso en las finanzas, vagabundeando por la ciudad se topa con una vitrina, como el *flâneur*, de frente la mercancía, una bicicleta fija.

La siguiente escena es él pedaleando, esquivando autos a su paso, zigzagueando entre la multitud de transeúntes en los cruces peatonales, ha dejado atrás la formalidad en el vestir y las ataduras del gusto cosmopolita de la utopía burguesa, del dandi de las finanzas; ya no figuran como único paradigma, se ha encontrado otra forma de espacio como relación social trabajando de mensajero. El espacio no solo como forma estática y hueca que espera a ser llenado por la actividad humana, sino el espacio en un sentido amplio y lleno, no pre hecho, un espacio haciéndose en el transcurso de la historia, todos los días. Se va de la espacialidad cósmica de la ficción global financiera en espacios y tiempos que transcurren en dimensiones de la explotación del trabajo abstracto y su cuantificación en la bolsa, al espacio del trabajo concreto, de la

⁴⁴ Cinta de 1986 protagonizada por Kevin Bacon.

presencialidad *insitu* y un nuevo desencantamiento del concepto urbano como captura totalizante de la actividad humana en el capital.

- *Alleycat*.

La figura del *alleycat*⁴⁵ se propone, como la personificación de una forma embrionaria que en medida de su práctica política supondrá su constitución en sujeto de lucha por el entorno edificado, siendo el nombre que adoptan carreras “informales” en bicicleta organizadas en diferentes partes del mundo, como las difundidas y conocidas por redes sociales en la ciudad de *Nueva York*⁴⁶, mismas que se aprovechan de una amplia cultura *delivery* a pedales que se remonta a décadas atrás en la historia de la ciudad. En el *alleycat* se rueda sin reglas o por lo menos un número limitado de ellas. La dinámica de la manifestación social colectiva se da con organización de colectivos que deciden ofertar una competencia en bicicleta por la ciudad, donde el tránsito de vehículos automotores, las señaléticas y semáforos no se detienen; dependiendo de si es por *checkpoints* preestablecidos, dados días antes del evento o bien unos minutos antes de comenzar. En la carrera para poder colocarte en una buena posición te ves en la necesidad de romper las reglas de “civilidad urbana”. Vale la pena por que además de parte del acumulado de las inscripciones, se otorgan premios como piezas para bicicleta, servicios mecánicos completos para los vehículos, ropa, tatuajes, comida en restaurantes, accesorios e incluso bicicletas nuevas. Muchos de los premios los brindan marcas locales vinculadas al uso de la bicicleta o colectivos.

⁴⁵ Traducido del inglés como gato de callejón. *Alleycat* es el nombre que adoptan carreras “informales” en bicicleta. La mayoría de veces organizadas en áreas urbanas, prevaleciendo la participación sobre la competencia. La primera carrera con el nombre de *alleycat* se remonta al año de 1989 el 30 de octubre en la ciudad de Toronto.

⁴⁶ Ver: Red Light Go: AlleyCat Racing in New York City https://www.youtube.com/watch?v=1_TNZHuSPwg



“Alleycat 4:20 me vale la pandemia”.

En la ciudad de Puebla han sido varios quienes han organizado dichos eventos, uno de los primeros fue el colectivo Puebicla en el año de 2011 con “a rodar con alas”, evento que si bien no fue formalmente llamado *alleycat*, desplegó una articulación muy parecida en su dinámica de participación, que junto a cervecerías y bares locales, permitieron en cada uno de los *checkpoints* a recolectar poder beber una cerveza, congregando a varias decenas de participantes, incluso con la visita del colectivo tapatío Fijalajara⁴⁷. Seguido se fueron desarrollando más eventos como el “campeonato pingüino”, de los Pingüinos de Madagascar⁴⁸, el *Happy spring alleycat*⁴⁹, entre otros. Actualmente quien se esfuerza en ofertar eventos de este tipo son los *Vivos murientes*⁵⁰,

⁴⁷ Colectividad de usuarios de bicicleta de tipo fixie o fijas, usadas en las competencias de pista y que se caracterizan por tener un piñón fijo, lo que implica el continuo pedaleo sin la opción de avanzar con los pies estáticos. Éste colectivo mezcla la palabra con referencia a sus bicis (fija) y al lugar de donde son (Guadalajara), que unidos resulta en Fijalajara.

⁴⁸ Colectividad que tenía como finalidad rodar los días jueves por la noche con punto de reunión en la Fuente de los Frailes en Avenida Reforma. Los pingüinos de madagascar adquieren ese nombre por su fundador alias *Pingüino*.

⁴⁹ El *Happy spring alleycat* fue el primer evento de tres, organizado por Ross y Siete Conejo, proyecto de concina vegana y delibery en bicicleta. Seguido del mismo, el evento congregó por dos años más a los *alleycats* poblanaos para dar la bienvenida a la primavera.

⁵⁰ Colectivo formado por bicimensajeros, quienes retoman el nombre de su primer evento en 2019.

quienes organizan en día de muertos de 2019, su primer evento con “La noche de los vivos murientes”, seguido de El “Rey de la montaña”⁵¹ y Les 90 minutos del ecologic⁵² en agosto de 2020, previos a la segunda edición de su evento estelar. Las herramientas gráficas que se emplean para dar difusión en redes sociales son de llamar la atención.



Propaganda para redes sociales de la Noche de los Vivos murientes.

Es recurrente la sátira hacia figuras de autoridad de la política local en Puebla como recurso de comunicación con la población de ciclistas urbanos. Haciendo énfasis de la clandestinidad del evento, se invita a la ruptura de reglas habituales en la vida pública poblana, mediante el empleo de la bicicleta y la okupación instantánea de hitos de desobediencia colectiva. Donde la recurrente asistencia a los eventos de ese mismo carácter trasciende la instantaneidad mediante la suma de las partes, que se hace a su vez praxis espacial convivencial, rompiendo el sentido habitual de lo urbano a manera de transcendencia histórica espacial. Algo se mueve y no en el habitual sentido codificado, la urbanística se ve rebasada en sus límites de circulación y eficiencia mientras que la arquitectónica se ve rebasada por la agitación. Cual, si fuera una cerveza servida del barril, la espuma chorreante,

⁵¹ Evento a contrarreloj, de la Fuente de la China Poblana con rumbo al sur de la ciudad, terminando en la cima de los Fuertes de Loreto y Guadalupe.

⁵² El evento se caracterizó por ser en parejas y dividir el recorrido entre el equipo, rodando por el perímetro exterior del Parque Ecológico de la ciudad de Puebla aproximadamente 45 minutos por participante.

desbordando la espacialidad para después caer en cuenta de que la dominación no es total.

Frente al carácter fetichista del espacio y el entorno edificado, el reconocimiento y aprehensión de fragmentos de la realidad, se potencia a medida que las barreras entre el sujeto y objeto se diluyen, permitiendo a la bicicleta por su flexibilidad reglamentaria, en cuanto a su uso por la ciudad de Puebla, como por su versatilidad ecológica, ser una arista de percepción en constante ruptura de las barreras que separan al sujeto frente al espacio.

“Como un medio de justificar mi conducta ante mí mismo, empecé a ensayar un breve discurso que imaginaba pronunciado en un alemán perfecto, y que decía algo parecido a esto: «saben, a ustedes, y en especial a sus abuelos, les hubiera venido bien tener un espíritu algo más transgresor. Algún día se les pedirá que, en nombre de la justicia y de la razón, infrinjan una ley más importante, y todo dependerá de que lo hagan. Tienen que estar preparados. ¿Cómo se van a preparar para ese día en el que la transgresión importe de verdad? Tienen ustedes que estar "en forma" y a punto cuando llegue ese gran día. Lo que ustedes necesitan es un poco de "gimnasia anarquista". Infrinjan cada día alguna ley trivial que no tiene sentido, aunque solo sea cruzar la calle en rojo. Utilicen su propia mente y decidan si la ley es justa o razonable. De este modo, se mantendrán en forma y cuando llegue el gran día, estarán preparados».”
(Scott, 2013, p.31)

El espacio que espera comportamientos mecanizados en la movilidad, de pronto se ve atacado por el abordaje de piratas a pedal, que con su cadencia hacen de la rutina un espectáculo de sincronización. El *fluir* de un *alleycat* se ve potenciado

por la adrenalina de anteponerse al conglomerado de hormigón y figurar como si de una ficha que no responde al tablero de juego se tratase.



Rojo cruzando el rojo en la prueba a contrareloj “El rey de la montaña”, evento por los Vivosmuriertes.

Alleycat es el camino a la reconstitución de imaginarios críticos ante la realidad urbana y su conformación despótica basada en la explotación como energía viva que la sostiene. Frente al discurso oficial de la “movilidad sustentable”, las “ciudades resilientes” o las “smart cities”, la administración de la vida que intensifica la valorización del suelo y del trabajo asalariado en los centros urbanos, se van constituyendo subjetividades que buscan derivas otras a la conformación de un futuro de servidumbre productiva al orden de la acumulación del capital global.

Ya que, los espacios en la periferia pareciera, se constituyen como espacios de hacinamiento y producción industrial, el okupa⁵³ de la bicicleta en su personificación *alleycat*, irrumpe con la irregularidad en el andar en la regularidad del tránsito de las mercancías producidas en las zonas industriales y a la par la mercancía mano de obra. En varias partes del mundo resultan interesantes las expresiones de organización que se dan como resistencia a los procesos de despojo y especulación inmobiliaria mediante la gentrificación, tales como las casas *okupa* que bien pueden vincularse al *alleycat* en sus intenciones políticas y dialécticas con el entorno edificado, que al ser abandonado para su revalorización, es intervenido la mayor parte de veces para habitación o bien a manera de centros sociales para el beneficio de la comunidad. El ejemplo más reciente fue la acción emprendida por colectivos feministas y de familiares de desaparecidos en la Ciudad de México, al tomar las instalaciones de la CNDH⁵⁴ como forma manifiesta de reclamo a la inoperarividad institucional y poniendo en evidencia el carácter de la politicidad alienada del entorno edificado y de la obra arquitectónica como elefante blanco, vaciado de sentido para quienes claman por justicia. El espacio de agitación que puede trascender a hito de la desobediencia colectiva en medida de la capacidad de las colectividades para que la acción permanezca en la memoria colectiva, del espacio concreto al espacio subjetivo; mediante el implemento de recursos en el repertorio de movilización que rompan con la temporalidad espacial rígida del oficialismo histórico. El contenedor arquitectónico y urbanístico se ve rebasado, a veces hasta nulizado en el espectro panorámico.

En *El rey de la montaña*, evento en plena declaratoria de pandemia global, *alleycats* de Puebla representaron ese ímpetu por la resignificación de un hito de por sí urbano de trascendencia como lo es la *China Poblana*, pero trastocando su sentido político, ya no solo como un monumento oficial de la urbanística dominante,

⁵³ Un Okupa, es una persona que se instala en una vivienda deshabitada, sin derecho a ello según la legalidad. En este caso pretendemos ampliar el término, no solo al referirnos a la propiedad inmueble, sino también a la calle ya lo que llamamos hitos de desobediencia colectiva.

⁵⁴ Comisión nacional de Derechos Humanos

sino a manera de lugar de encuentro y lo más importante de complicidades más allá del uso ornamental de la fuente.



Previo a la salida de la prueba a contrarreloj “El rey de la montaña” acordando complicidades.

En el trabajo de tesis de la licenciatura pudimos descubrir que es verdad que los agentes preponderantes de la economía, los mercados y el capital privado, juegan un papel importante en la gesta de los espacios públicos urbanos, la distribución de los recursos en la mancha urbana, el imaginario de la traza tanto del paisaje como también de la arquitectura y tipo de equipamiento urbano, pero a la par de que comienzan a surgir dichas expresiones despóticas, apropiadoras de los bienes públicos e inmuebles y patrimoniales, la misma segmentación social, el acaparamiento de los recursos (servicios, equipamiento, movilidad) a manera de

monopolio total⁵⁵, en la periferia; y de periferia a centro, surgen una serie de expresiones, que bien nos pueden remontar a los años sesentas y setentas en la ciudad de Nueva York que es en donde por los edificios, trenes y avenidas lograban dilucidar cierta pauperización a la vez que se configuraban expresiones gráficas de pandillas y los primeros escritores de *graffiti*.

Hoy día las expresiones de gráfica urbana, guste o no, se consolidan como ornamento de las grandes ciudades alrededor del mundo, en el caso de la ciudad Puebla podemos observar infinidad de ejemplos de dichas expresiones, solo basta con recorrer los bulevares y avenidas que conectan las unidades habitacionales con los centros de trabajo; donde placas, bombas, *crews*, brochas, rodillos y aerosoles figuran hoy cual si fueran detalles que significan un rasgo global de la metrópoli y su cultura. Pero estas expresiones no siempre han sido acogidas como recientemente por los aparatos institucionales, por su carácter de ruptura y contradicción a las formas predominantes de la arquitectura y el paisaje, pero también de la moral y las prácticas de la alta cultura.

De gran asombro resultan las expresiones de *graffiti* que se dan en la ciudad de Puebla, ya que son ataques que figuran dentro del carácter de lo que J. Claus (1970) reconoce como el “*espacio de agitación*”, que emerge como consigna de una *guerrilla urbana* dispuesta a hacerse valer mediante un medio visual, después de todo, que el monstruo urbano quiera por todos los medios posibles terminar con el ímpetu de creación y recreación, no significa que la utopía no pueda engendrarse a partir del oportuno resplandor policromático, ya que en el espacio que vierten su contenido, es el espacio en disputa, la ciudad.

“La dinámica del hecho graffitero resulta de las características del mismo. Espontáneo en la acción, no hay días establecidos previamente y lo que prima es la discontinuidad, Es nocturno en la medida de la

⁵⁵ Ilich (2019) sostiene que cuando se impide satisfacer una necesidad por medios propios, bajo las condiciones históricas materiales se instaura un monopolio total.

prohibición que lo limita, reduciendo de esta forma los riesgos implícitos. Las temáticas grafiteras son definidas finalmente en términos individuales y dependen de la situación emocional del momento, la cual a su vez informa cuando grafitear.” (Ensignia. 1993. p.61)

Ante una idea impuesta de urbanidad en estrecha relación a las ideas de la propiedad privada como un paradigma legal, liberal y la segmentación del espacio en su conjunto mediante la fragmentación de esa propiedad en lotes, usos de suelo y equipamiento, es que irrumpe la agitación de una manifestación creativa, cuestionando el orden lógico de la práctica del espacio. Mediante la utilización de los símbolos característicos del *streetart* y *graffiti* se cuestiona el orden lógico de la idea de propiedad de la sociedad burguesa, es decir la propiedad individualista que niega la participación activa de las otredades en la configuración de la totalidad urbana y arquitectónica. Traemos el concepto de espacio de agitación como parte constitutiva de los hitos de la desobediencia colectiva y del *alleycat* como lo es también del *graffiti*. "El espacio de agitación proporciona la formula y la dirección de la agitación. Puede limitarse ante ellas porque se sabe ante espectadores." (Claus J., 1970 p.77)

El espacio que va creando la práctica del *alleycat* como la del *graffiti* van del espacio de juego, al de agitación y del de agitación al hito de la desobediencia colectiva, ese sentido intempestivo de rebasar al espacio-tiempo rígido del capital y cuestionar el entorno edificado, en referencia directa a la acumulación. Si pensamos como Iván Illich(1974), una sociedad de equidad, no podemos seguir pensando en el desgaste de energía constante a los ritmos de la acumulación y la economía de mercado. Para llegar al socialismo es necesaria la energía eléctrica, al mismo tiempo de mantener el consumo per cápita de energía dentro de límites bien establecidos, entonces dice: “no puede venir a pie, ni puede venir en coche, sino solamente a velocidad de bicicleta.”

Por su parte Löwy (2012) nos dice que si es necesaria una contundente crítica al consumo, pero no suficiente. Para llegar al socialismo, es necesario atacar el modo de producción capitalista, ya que si nos seguimos remitiendo a éste, de nada serviría que nuestra locomoción sea impulsada por energía propia, sobre dos ruedas, si las dinámicas de producción y reproducción de bienes de servicios, siguen siendo mediante la explotación desmedida de la naturaleza humana y no humana. Humana en su carácter de fuerza de trabajo vivo, y no humana, la materia sobre la que se emplea esa fuerza (energía) para la reproducción de bienes.

El ecosocialismo se nos presenta como una alternativa utópica, que puede ser una de las grandes proezas de la humanidad, si es que quiere seguir existiendo. Ahora bien, pareciera que estos debates están siendo llevados de la academia hacia abajo, a pesar de siempre rehusar un posicionamiento de vanguardia, en la praxis se hace, quedando a deber por no querer incurrir en los errores del pasado sufridos por el leviatán burocrático. Pero aquí una pregunta que realmente es pertinente ¿cómo llevamos esto al plano de lo concreto, a la calle, al campo?. ¿la superación del concepto mediante el concepto?, es decir quedar en el plano de lo subjetivo, en el mundo de las ideas y la abstracción.

Debemos de volver a pensar, en que la crisis del capitalismo es una crisis social, que si bien es verdad que todos somos parte de este modelo de producción, hay quienes se ven beneficiados en mayor medida. Entonces el poder económico y financiero no puede subsumir al poder político, ampliando la concepción de lo político más allá de lo rutinariamente concedido a la práctica del sufragio y la democracia representativa. Reconsiderar la importancia del movimiento obrero, pero también de todos esos nuevos trabajos bajo lógicas de explotación nuevas, y a la par hacer un esfuerzo con miras hacia un contundente golpe. Hay que considerar la crítica al crecimiento desmedido, la importancia de la “naturaleza” en los procesos productivos del modelo capitalista, además de la puesta en marcha del

bosquejo sobre un ecosocialismo , con miras a terminar con la dinámica de un crecimiento infinito en un planeta con recursos finitos.

La rebeldía del *alleycat* no resulta de una generación espontanea de querer luchar contra un enemigo abstracto, se confronta con la realidad, con la manera de movilidad urbana, una forma específica e impuesta de andar. En este sentido tenemos el vehículo automotor, que toma como legítimo el puesto de guía entre las arterias de la ciudad, la urbanística como conocimiento técnico del ordenamiento territorial pero también de gran parte del valor producido en ciudades como Puebla, la arquitectónica siendo el ornamento vuelto hormigón, que busca las tendencias globales que adornaran (o no), los edificios y el capital como relación social de producción y reproducción de todos los demás aspectos. El *alleycat*, es tan solo una de las respuestas a las inclemencias territoriales permeadas por el mercado, que resultan de una lógica expropiatoria de la vida.

Ya el *alleycat* para su constitución debió haber pasado por dos etapas previas de su existencia, como una especie de niñez y una adolescencia anteriores que resultan en la conformación de su carácter. El *flâneur* (niñez) y el *catrín* (adolescencia) son las partes embrionarias de su aparición, es decir que sin ellas el *alleycat* no es nada, debió haber pasado por el encanto y el deslumbre de las calles y andadores de las metrópolis de centro, a veces sin siquiera haber estado en ellas, seguido de pasar por un fuerte anhelo de un enclasmiento de espejismo para transitar los bulevares comerciales y los barrios gentrificados. Pero a pesar del trabajo arquitectónico y las intervenciones urbanas de gestión pública gubernamentalizadas y de mantener sectores de la ciudad acondicionados, la separación entre los centros y periferias denotan una diferenciación en tanto clase social y una lógica mercantil, resultando en exclusión y una apropiación de los espacios urbanos de una manera inequitativa. *Alleycat* renuncia a la movilidad subsumida al trabajo, al control territorial, a las guirnaldas talladas en mármol y el oropel de palacios alzados por su clase, palacios que jamás tendrán el placer de caminar.

No hay un tipo ideal de la práctica *alleycatera*, ya que su devenir se hace cuerpo a manera de múltiples formas. Es decir que el *alleycat*, se va constituyendo como tal, a partir de los fragmentos de experiencias que arriban y dan sustento a su idea sobre los centros metropolitanos, su habitar territorial y su relación con el espacio. De igual manera hay lugares y tiempos en los que un *alleycat* puede no andar la ciudad en bicicleta y aún así ser el ente más *alleycatero*, como también lugares y tiempos donde puede haber un conglomerado de personajes en bicicleta y no representar el mas mínimo esfuerzo por revelarse ante las ataduras del mundo administrado en los centros poblacionales. El *alleycat* que podemos relacionar comúnmente con las carreras en bicicleta, solo es la forma que se puede evidenciar en esos momentos de organización social, por ser episodios en específico, pero que posee características habituales de desobediencia de las reglas urbanas.

- Espejismos.

Ámsterdam es un icono de la movilidad en bicicleta, por sus calles se mueven a diario un sinfín de velocípedos, hace tiempo que el automóvil dejó de ser el principal medio de locomoción, y sí, el presente parece evocar al grupo Provo⁵⁶ del pasado que impulsó el primer servicio de bicicletas realmente públicas en el mundo. Pero hay algo que no hace de la ciudad holandesa un referente de una práctica emancipadora como *alleycat*. La cotidianidad de éste centro urbano referente para muchos urbanistas, remite la práctica ciclista a la reproductibilidad técnica de la movilidad en torno a un sistema de gubernamentalidad, que impulsa desde hace ya varios años la movilidad sustentable como herramienta tecnológica que facilita los flujos entre los centros de estudio, comercio, laborales y habitacionales, a manera de una gestión orgánica de la circulación de bienes y servicios, misma que no

⁵⁶ El grupo *Provo* era una colectividad holandesa que configuraba su repertorio de movilización en contra de las estructuras del Estado, entre sus acciones resalta el primer sistema de bicicletas de uso público, con bicicletas blancas distribuidas en la ciudad de Amsterdam. Hoy La bicicleta blanca es la manifestación reapropiada del legado *Provo*, para manifestar el lugar en la ciudad donde un siniestro de la urbe arrebató la vida de un ciclista dentro de los engranes de la máquina ciudad del capital.

escapa ni a los procesos de gentrificación, especulación, explotación del trabajo asalariado, ni mucho menos a la forma encantada de la totalidad urbana capitalista como síntesis social.

Si decimos que al socialismo solo podemos llegar en bicicleta, no se trata de enunciar solo la reivindicación vacía de una serie de postulados que facilitan la operatividad de la administración de las acciones del mercado local y global, mucho menos de favorecer agendas que emanan de instituciones internacionales, bajo el discurso del ecologismo que cuestiona el consumo personal, pero no todo un modelo de producción que desgasta la posibilidad de la reproducción de la vida futura lejos de los códigos del capitalismo, entre ellos la ciudad. En todo caso velamos por un manifiesto contra la metrópoli, sabiendo que en ella se enclaustran ideas del desapego a la espacialidad, por ser ésta mera instrumentalidad de la progresión tecnológica en la *polis* y el fracaso de la modernidad.



Minutos antes de la salida del *alleycat* de los La noche de los Vivsmurientes, 2 de Noviembre de 2019.

Se puede observar que de entre el sin fin de materia y energía que conglomeran la ciudad hay veces que los encuentros entre personas son pocos. *Alleycat* rescata los fragmentos capitulares de los encuentros minúsculos como otra manera de espacializar tiempos en trono a la urbanidad. La posibilidad de apreciar de nuevo el detalle urbano, no como el centro de administración económica, intercambio cultural y cumplimiento de sueños de la cultura burguesa, sino como un totalizador angustiante de demandas insatisfechas, como centro de enclaustramiento y hacinamiento, como representación de las luchas históricas que conforman el espacio no solo en razón de una dominación vertical, sino como práctica del espacio a manera de lucha desdibujada por la hegemonía, y por ende la construcción y posibilidad de la utopía en el habitar en el reconocimiento práctico de la historia en el espacio.

De la tragedia pasamos a la reivindicación y la lucha, renunciando al *flâneur* por su carácter colonial, dejando el catrín por su enclausamiento aspiracionista a la élite burguesa y su bendaje ideológico. Llegando al alleycat, el gato de callejón que deambula, que no necesita forzosamente pertenecer al burgo en calidad de consumidor de sus mercancías ni sentirse deslumbrado por sus luces y escaparates. El *alleycat*, zigzaguea entre el tránsito vehicular, ratonea⁵⁷ por que sabe que así es libre, se remonta a ese pasado ninguneado por la conquista, visitando los rincones y periferias negadas. Si el *flâneur* es la imposición de la doctrina del burgo moderno capitalista, y el catrín el remendo aspiracionista colonizado, el alleycat irrumpe en negación de la ciudad, de la administración de la vida y el hábitat. De entre el cardumen de flujos financieros, humanos y de mercancías, el gato de callejón abandona y da el zarpazo de otra vida posible en la no-ciudad, la negación de la ciudad en el sentido de lo urbano en el encausamiento de la práctica humana cósmica, alienada al trabajo asalariado en sus espacios. El *alleycat* pasea, observa y resignifica en bicicleta la posibilidad de espacios otros, de calles distintas, de otra relación en el habitar de los cuerpos infraestructurales de la

⁵⁷ Ratonear es la acción de zigzagueo en bicicleta, entre los vehículos estáticos en el tránsito vehicular para escapar de la aglomeración y anteponerse frente a la máquina.

sociedad. Si del discurso oficial emergen ciclovías, la manifestación del *alleycat* exige más, si de la urbanística se oferta una fracción de la vía, de los hitos de desobediencia colectiva resulta la posibilidad de la praxis espacial.

El *flâneur* y su paso por el catrín, representan ese sesgo ideológico bajo el que opera la industria de la construcción, los profesionales de ésta y la unidad del espacio-tiempo de la producción de mercancías y la plusvalía. La idea de la metrópolización de la vida a manera de fábrica total y a la vez como fábrica de la reproducción de esa ideología constitutiva de un mundo encantado por la forma fetiche-ciudad, a manera de una mitológica vida atrapada por la praxis espacial de la ganancia y la explotación da como resultado, la necesidad de cuestionar el concepto urbano, como categórico que prima la vida en la *polis* única forma de habitar, según preceptos del pensamiento hegemónico en la construcción, reduciendo la dicotomía campo-ciudad solo a un mito, ya que la constitución urbana como totalidad, desdibuja dicha separación para incorporarla en una sola práctica metropolitana D-M-D'. Ni campo ni ciudad, son antagónicos, hoy son tan solo la separación de las actividades productivas bajo la ideología urbana de la producción de mercancías. Cuestionando a la urbanística y la posibilidad de un urbanismo crítico, o no vuelve la encrucijada.

Hacia falta otro ajuste de tuerca en la herramienta metodológica para salir de la restricción en las ideas ante el coloso urbano que parece toat. Si lo que buscamos es un fragmento monádico que de pista de algo que no reproduzca necesariamente las relaciones capitalistas, contractuales de propiedad y ganancia, era fundamental emprender un viaje en colectivo que aclarara el panorama de la praxis espacial mediante la bicicleta. Los peregrinos son buen referente. Pero ¿a que va la gente? Hay que aclarar que no compartimos ningún credo en particular y aún así es de maravillar la fuerza de quienes mueven su ser para visitar algo que no se materializa en una ganancia constitutiva de elogios en el sistema de valores urbanos burgueses.



Carretera México-Puebla, peregrinación a la Villa de Guadalupe. 11 de Diciembre de 2019.

- La fe mueve montañas, o por lo menos cruzarlas a pedaladas.

“Habitar es devenir ingobernable, es fuerza de vinculación y tejimiento de relaciones autónomas. Es perfeccionamiento de la alegría de contemplarse a sí mismos y la potencia propia de actuar, lo cual quiere decir que fuera de la conexión con este orden de cosas no solo no hay esa penuria económica que los poderes que gobiernan enarbolan para seguir gobernando, esa «guerra de todos contra todos», ese caos que no es más que un reflejo del despotismo imperial, sino la posibilidad de una abundancia de medios compartidos, su puesta en común por personas que han aprendido a vivir-y-luchar juntas”

El hecho de llegar a la ciudad de México supone un reto, entre el andar ajetreado de los flujos y los “vivos” que están al acecho de un descuido para despojarte de algo, la urbe chilanga es el digno ejemplo de la asfixiante conflictividad de los asentamientos humanos a escalas tan inmensas, una locura sobre lo que fuera un lago nos da una idea.

Bajo esas condiciones, encontrar un atisbo de generosidad resulta complicado, todo es empujón, chiflido y mentadas de madre, quienes han viajado en metro en hora pico pueden dar razón, pero cuando llegas a manera de peregrino, el once de diciembre previo a las mañanitas de la virgen del Tepeyac, el flujo social se da en un sentido distinto al que habitualmente. Desde pueblos de todo México hay un esfuerzo social de congratular con su peregrinación a Tonantzin Coatlicue⁵⁸. Camiones que normalmente se usan para el traslado de la producción agrícola, ahora se ponen a disposición de las vanguardias y retaguardias de los contingentes, un sin número de ciclistas hacen presencia en los caminos e imponen cierta ruptura con el sentido mercantil de los flujos sociales en los espacios del flujo de capital. Cuando decimos que hay un esfuerzo social, lo decimos en el sentido más amplio, no solo en las implicaciones de fe o religiosas que posee el símbolo guadalupano, sino en el trabajo socialmente necesario para poder emprender esos trayectos, traducido en recursos para las caravanas que se ven manifestadas en flores, comida, y prendas de vestir con alusión al carácter del viaje y no así a la reproducción de capital D-M-D'. Algunos contingentes grandes, de más de 50 ciclistas llevan uniforme y se mueven en un solo bloque, otros van entre cuadrillas de amigos en grupos más reducidos, pero no hay distinción uno se puede incorporar a cualquier pelotón y seguir el paso ayudado del corte de viento en colectivo.

⁵⁸ Ver: Tonantzin Guadalupe, Pensamiento náhuatl y mensaje cristiano en el “*Nican mopohua*” (2000).

Ya que no es una carrera los lapsos de descanso, contemplación y recuperación permiten ser parte del descubrimiento de capacidades de la acción colectiva emprendida en el espacio, en específico la carretera y la convivencialidad.



Descansos entre humos y risas.

Si habitualmente los vehículos automotores son los que hacen presencia de manera hegemónica en la autopista México-Puebla, este día hay un *performance* sin igual, los contingentes de ciclistas actúan como una verdadera masa crítica y dan el golpe alleycatero en una manifestación clara de okupación de los espacios, el clásico “quítate que ay te voy” de la jerga callejera, el contraataque al sentido habitual del flujo codificado del capital.



Okupa el espacio.

Y así un camino que todos los días tiene cuatro carriles por los que se circula a velocidades por encima de los ochenta kilómetros por hora, ahora solo tiene dos, en los que se ve restringido el libre desarrollo de la marcha automotora, ante la muestra del *performance* que queriéndolo o no se vuelve un acto político. Por increíble que parezca el símbolo que llevan a espaldas muchos de los pedalistas en la travesía, garantiza cierta simpatía por parte de creyentes y no creyentes que se mueven en vehículos, lo que resulta en un “trato especial”. La mayoría de los vehículos pasan a un lado de la masa crítica con una velocidad moderada a una distancia considerable y con las luces intermitentes encendidas, lo que garantiza un cómodo andar.



El número de ciclistas, a manera de bloque, conglomerar la bajada desde Río Frío hasta la caseta de Chalco, transformando en protagonistas de la plancha asfáltica a los ciclistas guadalupanos, quienes encuentran unidad en el acuerpamiento colectivo de la masa para disfrutar de la experiencia, atrás quedó la escalada a la montaña, plagada de reflexión y desgaste físico, lo que queda es solo fiesta. La práctica del desplazamiento en otros sentidos que no son los habituales mercantiles, sino los de fiesta, los de colectividad, irrumpen en el contenedor estructural del entorno edificado, habiendo una especie de *crack*⁵⁹.

⁵⁹ Ver: Agrietar el Capitalismo (2011).



Desde el sur del Valle de México, que es por donde llegamos de Puebla, al atardecer se comienza a mover la gente de los barrios periféricos hacia el Tepeyac, es una movilización impresionante donde moto taxis, bici taxis, ciclistas recién llegados de varias latitudes, camiones de los contingentes, autobuses, gente caminado, todo es empujón, chiflido y mentadas de madre, pero ya no es solo por llegar al centro de trabajo o de estudio a tiempo, a tiempo rígido, sino es la urgencia por el desborde colectivo de la espacialidad rígida que intenta contener la fuerza social y su capacidad de cambiarlo todo. Desde que llegas, gente te abarrota con fruta, agua, refrescos, jugos y emparedados, una vez saciada la sed continuas el trayecto entre las arterias de la ciudad y durante el resto del camino te dedicas a comer chilaquiles, enchiladas, tacos y beber cerveza. Ese esfuerzo social se da para compartir, el trabajo de todo un año, es para saciar el hambre y la sed de quienes van arribando, no para obtener alguna ganancia ni algún beneficio, sino para agradecer a la Madre Tierra representada en la virgen de Guadalupe, al

retornar parte de la riqueza producida para el culto, se asegura la reproducción del acto colectivo como fuerza social convivencial. La ciudad agreste y déspota deja de ser ley y se transforma en anfitriona y te apapacha.

Cobra sentido el carácter dialéctico y metabólico de la producción social y el sentido político de su empleo, es decir la riqueza que se crea para dar y que no se inserta necesariamente en el ciclo reproductivo del capital. Ese es el sentido político que da pauta a pensar en otra forma de habitar y de relacionarnos con la espacialidad y que debe tener el *alleycat* como objetivo político en sus constitución si es que pretende ser de alguna manera un agente de cambio social en dimensiones revolucionarias.

- *Alleycat* frente a la crisis del coronavirus.

“No puede haber habitar en la metrópoli, lo inhabitable por excelencia, sino solo contra la metrópoli, invariablemente. [...] Considerando que la metrópoli es la negación consumada del habitar, el habitar tiene que comenzar por liberarse de la metrópoli. En este sentido, todo habitar se da siempre en el afuera. Y si habitar es entrar en contacto con todas las escalas y detalles de nuestras existencias, también es devenir autónomos en sentido amplio.” Comité Invisible.

Hay una imagen curiosa en una pagina de *facebook*, llamada *Inhumans of late capitalism*⁶⁰ que captura la entrada de una tienda *Gucci*, donde un empleado

60

Ver: [https://www.facebook.com/inhumansoflatecapital/photos/a.2301460886799746/2667489710196860/?type=3&_cft__\[0\]=AZUJlJuapeblPgt_Kwd5NsYDXYeS8itBbXUD2PiOGGeQJSITTuolgA0cM95qpX7OXACUPtgCXEIREdRYEkMxIMY_xVeccZ96i36BVQsuALrRVVM6KJxjuJng2M4AqQ-j-sOfqxG7p2wfSMYDMuM7zqlkp59qpiVan7YGSiWfhszHZMrRHSCE97mF2X3RU60hIBug&_tn=EH-y-R](https://www.facebook.com/inhumansoflatecapital/photos/a.2301460886799746/2667489710196860/?type=3&_cft__[0]=AZUJlJuapeblPgt_Kwd5NsYDXYeS8itBbXUD2PiOGGeQJSITTuolgA0cM95qpX7OXACUPtgCXEIREdRYEkMxIMY_xVeccZ96i36BVQsuALrRVVM6KJxjuJng2M4AqQ-j-sOfqxG7p2wfSMYDMuM7zqlkp59qpiVan7YGSiWfhszHZMrRHSCE97mF2X3RU60hIBug&_tn=EH-y-R)

con tapabocas toma la temperatura de una cliente, “la nueva normalidad” parece instaurarse rápido, las nuevas formas de trabajo emergen, las mercancías encuentran otros tiempos y otros espacios, otras dinámicas para ser distribuidas.

Mientras los países de centro encuentran soluciones a la emergencia sanitaria con el parcial confinamiento de sus poblaciones y la interrupción de algunas de sus actividades “no esenciales”, los países de periferia no encuentran alivio asumiendo el epicentro de la pandemia del coronavirus y a su vez el estrago de la crisis financiera arrastrada desde 2008.

Las imágenes de gente haciendo fila en tiendas de ropa tan pronto se levantan las restricciones de confinamiento en países de Europa y el abarrotamiento de plazas comerciales en México en cuanto los semáforos cambian de color un nivel, muestran el poder que tiene la lógica mercantil en las subjetividades e ideologías, que logra subsumir la necesidad de retornar a la “nueva normalidad” del consumo, a pesar de estar bajo estrictas normas de movilidad en los centros metropolitanos y permitir el uso público de los espacios solo para el mercado. Los escenarios de la vida pública se trastocan a manera de regulación en los flujos sociales, se habla de emplear nueva infraestructura en centros vacacionales como playas o gimnasios, con barreras de acrílico determinando una distancia regulativa que rompe el tejido público en su carácter relacional y político con otros.

La bicicleta también es objeto de trato en los discursos mediáticos del ecologismo progresista como una manera de movilidad urbana eficiente; de lo que se trata es evitar conglomeraciones que aglutinan una fuerza social considerable. En lugar de tener esa potencia social en el espacio, se le dispersa o se le contiene según convenga, con una configuración a distancia en el ejercicio de los espacios públicos, las plataformas de *streaming*, las video llamadas o las clases vía electrónica se perfilan como nuevas dinámicas de administración de las actividades recreativas y reproductivas de la vida.

Dice Marx que en el mercado nos presentamos con mascararas, en estos tiempos las mascararas han adquirido forma material, las gesticulaciones a las que nos acostumbra la “nueva normalidad”, son las relacionadas a la mecánica de pago tanto en lo presencial, cuando intercambias dinero por la compra para la comida con tapabocas, como en lo digital con un *click* y cargo a tu cuenta bancaria sin siquiera saber quien es el vendedor. Los tapabocas que la población comienza a utilizar de manera cada vez más común, borran toda posibilidad de conocer y reconocer al otro, se interpone una barrera relacional entre individuos.

Ante estos ejemplos es difícil no pensar que logran ser capturados todos los haceres y quehaceres de la humanidad. Si bien el capital ha cesado en algunas de sus actividades, en otras tantas ha incrementado sus operaciones, como en el ámbito digital, donde los videojuegos han incrementado sus ventas en un 75% durante la coronacrisis⁶¹, las aplicaciones de *delivery* como *uber*, han seguido operando con regularidad durante el cese en el tránsito vehicular común, convirtiéndose en una alternativa a la movilidad de alimentos disminuyendo el tránsito en las ciudades. Pareciera que la disputa por el espacio la termina ganando la lógica subsumida al dinero.

Claro está la necesidad de buscar alternativas a eso, enunciar el futuro que se pretende, rechazar el camino de la lógica mercantil en las relaciones sociales, ocupar espacios de enunciación, establecer vínculos en común con los otros. Si la lógica urbana hacina las subjetividades a la lógica productiva del capital, hay que comenzar por anular el categórico metropolitano como forma de habitar, esto tomando en cuenta las luchas globales como ejemplo, haciendo un reconocimiento de su necesidad y pertinencia.

⁶¹ Ver: <https://www.elmundo.es/tecnologia/2020/04/29/5ea98e96fdddfa78a8b45ea.html>

Algunos fanáticos del *bitcoin* como Max Keiser, presentador de *Keiser Report* en *RT*⁶², pronostican un repunte en la confianza de dicha criptomoneda, significando su eventual posicionamiento como divisa de operaciones internacionales por excelencia. Implicaciones interesantes para la figura ficticia del dólar.

La eventual mudanza de capitales en los mercados mundiales, hacia criptomonedas como el *bitcoin*, lugares más seguros para los grandes capitales, trastoca el relacionamiento de la sociedad hacia plataformas mercantiles, horizontes del *big data*. Los nuevos espacios de relacionamiento implican nuevos escenarios de la disputa, las redes se tornan nuevos espacios de apropiación por parte de distintos agentes. El que capital invada el espacio público concreto, conlleva una confrontación, luego el empleo de tecnologías de la información y la comunicación abre la necesidad de democratizar su uso, siendo que el consumo de dichos espacios y temporalidades, transcurren como medio productivo. El *homeoffice*, los *delivery*, la educación a distancia, hoy todo fluye en la web, siendo el nuevo escenario de disputas la *data* intimamente conectado al espacio de las concreciones sociales.

A los espacios de las disputas convencionales, como el movimiento del pueblo Mapuche, Cheran, Michoacan y el territorio zapatista, la oposición al tren maya, entre otros; movimientos urbanos recientes como el de los chalecos amarillos en Francia y el de las mujeres en Latinoamérica, se añaden nuevos frentes en disputa. La necesidad de empujar una masa crítica en todas las latitudes del globo es elemental, hacia horizontes que permitan otros tipos de relacionamiento, como alternativas a la condena de futuras pandemias a causa de la ruptura metabólica de los ecosistemas y de la imposición de la ciudad sobre estos.

⁶² RT, Rusia Today, es una cadena de comunicación rusa, dentro de su repertorio, ofrece un programa con contenido en torno al mercado financiero llamado Keiser Report, con Max Keiser como presentador, pro bitcoin y crítico de la flexibilización cuantitativa del capital.

Para entender la ciudad bajo esta “nueva normalidad” no ayudamos de Foucault (2006) quien pasa de los dispositivos de seguridad, a los mecanismos de la disciplina y la diferencia con relación a la forma de abordar y ordenar las distribuciones espaciales, para su “normalización”. Un sistema de leyes que nos remite a la “norma” es decir una normatividad, no puede confundirse con la normalización, ya que la normalización no se da mediante la forma de facto impositiva, sino que hace empleo de una serie de “técnicas de la normalización”. En cuanto a la disciplina, nos dice, que es capaz de descomponer individuos, lugares, tiempos y gestos, se clasifican elementos en función de objetivos determinados, además de establecer secuencias, coordinaciones optimas y por último se fijan procedimientos de adiestramiento progresivo y control permanente. Así lo “normal” sería lo que es capaz de adaptarse a esa norma y lo “anormal”, lo que escapa a ello. “Normal” es que individuos trabajen en bicicleta repartiendo comida de restaurantes y cadenas de *fastfood*, “normal” es el amontonamiento de gente en el transporte público para llegar a centros de trabajo, mientras que “anormales” resultan las actividades que no fundamentan la reproducción de valor en el espacio público, para la recreación, lo “normal” es ver *Netflix* o jugar *Xbox* en casa.

El autor nos propone considerar ejemplos de la ciudad, la escasez y la epidemia y nos da el ejemplo de la viruela; de como mediante su cuantificación y “ordenamiento” sistemático en el control de infectados, se comienza a intervenir en la población a la que aqueja dicha enfermedad. Se puntualiza el hecho de que, a partir del siglo XIX con Pasteur, es cuando se alcanza una aprehensión racional del fenómeno. Y es a partir de esta práctica de seguridad en específico, que podemos tener una noción de la seguridad en general, mediante la vigilancia y lo que acontece en torno a la inoculación de la enfermedad.

Primero como riesgo, para después pasar a la noción de peligro. Primero la detección de los riesgos sanitarios, después el peligro, para el aislamiento de los infectados. Ahí es donde aparece la idea de la morbilidad y la mortalidad “normal”,

con instrumentos cuantitativos del número de infectados y lo “normal” que es, que perezcan en una población determinada. Entonces se nos presentan esquemas de los casos de afección del *Covid-19*, en cada edad, cada región, cada ciudad, los diferentes barrios de la ciudad y las distintas profesiones a las que se dedica la gente. Siempre y cuando el ejercito industrial activo y de reserva no presenten cambios alarmantes en su número, las muertes por el coronavirus, resultan “normales”.

Los ejemplos que pone a consideración, los de la ciudad, la escasez y la epidemia, todos están vinculados al fenómeno de habitar, pero ¿a qué habitar?, pues es relevante recalcar que es el habitar moderno, el habitar capitalista. El problema de la escasez es el problema de la ciudad mercado, es decir la ciudad moderna con sus procesos productivos específicos, mientras que el problema de la epidemia es el problema de la ciudad y sus procesos productivos como foco infeccioso, es decir la ciudad moderna inscrita en relaciones específicas de producción y aglutinamiento de gente en condiciones específicas. La ciudad mercado, como la ciudad de los conflictos y las revueltas, y la ciudad, como foco infeccioso es la ciudad de la muerte. En los mecanismos de seguridad está inscrito el problema de la ciudad. Una ciudad herramienta atrofiada y que no es en nada convivencial.

Pasamos ahora a conciliar el concepto de ciudad con el concepto de soberanía, y ¿cómo se ejerce la soberanía en la ciudad?, pues la ciudad, la escasez y la epidemia, traducida en la calle, el grano y el contagio, giran en torno al problema de la circulación, donde cabe la pertinencia de las formas de la investigación urbanística y los planeadores espaciales. Dejar fluir, dejar circular, en el más amplio sentido de la concepción; dejar fluir y circular, el desplazamiento, el contacto, el intercambio, la distribución y dispersión. Seleccionando, marcando y controlando lo que se mueve del punto A al punto B, pero también no permitiendo lo que represente un peligro latente en la constitución social y su cuerpo ciudad. Hay un cambio en la manera de percibir la soberanía en la ciudad, donde deja de ser el príncipe y su

territorio, para ser ahora la población. El panóptico cambia de forma y el que evidencia en ocasiones que no portas mascarilla o que tienes una fiesta con más invitados de los recomendados, somos todos, quienes presenciamos el hecho desde un juicio de tercer orden.

Ahora bien ese panóptico es un tanto voluble, por un lado reprueba que el comercio informal se instale en las calles o las actividades recreativas con varias personas y por otro celebra la instalación de ciclovías para que la fuerza productiva sea dirigida al *delivery* o la reactivación de las actividades económicas “formales” que se conglomeran en los centros de trabajo con varias personas. La pandemia evidencia como diría Žižek (2016) un sublime objeto ideológico, que articula el discurso institucional a manera de contención de la fuerza creativa en la ciudad y es frente a ese objeto que nos enfrentamos en la rearticulación como movimiento ciclista y los alcances en la constitución del entorno edificado.

- Conclusiones.

Este fue un ejercicio metodológico y teórico, que ayudó a encontrar algo que se creía ya no existía, tal vez por la formación política en la universidad y el elogio a los movimientos sociales tradicionales y a las figuras revolucionarias glorificadas del siglo pasado. Se esperaba ver bloques bien formados con banderas ondeando, pero profesores, profesoras, compañeros y compañeras de estudio, nos terminaron demostrando que algo se sigue moviendo y que si nos dicen que la historia de la humanidad es la lucha de clases, es porque la misma se sigue escribiendo y caminando, que tal vez apenas gatea y que no solo hay una, sino muchas que en el camino se encuentran para hacer algo que no sea lo que ya hay y se nos presenta como único. El *flâneur*, el catrín y el *alleycat* es ese ejercicio dialéctico de encontrar eso que se buscaba y que al final demostró que estaba ahí todo el tiempo, solo que el velo ideológico hay veces que es tal, que nos sume en la apatía y la conformidad ante esa “totalidad” asfixiante en las relaciones sociales dentro del capital.

Es inevitable pensar en un futuro utópico postpandemia y en la bicicleta como transporte hacia el horizonte que se dibuja, pero debemos tomar en cuenta que la expansión geográfica del capital viene acompañada de la aniquilación del espacio mediante el tiempo. Es evidente que el antagonismo se desenvolverá inevitablemente por meras cuestiones históricas inherentes a la sociedad, solo resta encaminar-nos a objetivos un poco más claros en la crítica a la ciudad, pasando de la mera forma al fondo del problema. Harvey (2020) observa el importantísimo aporte desde una postura marxista para poder ir más allá y nos dice que la circulación del capital no se conforma en ciclos, sino más bien en forma de espiral que se expande y abre, imposibilitando poder anticipar o predecir hacia donde irá.

El ejercicio de la urbanística como forma de dar solución a los problemas de las ciudades resulta ingenuo, ya que el capital expande la cantidad en números de lo que se tenía en un principio y siempre hay más, por ende el ciclo representado en

la expansión cuantitativa se ve reflejada en una espiral creciente de espacios para la acumulación. Hoy la lógica del capitalismo y la ciudad se da en torno al crecimiento, al crecimiento económico y al crecimiento de espacios urbanos para su valorización, por ende problemas crecientes en las ciudades. Como nos recuerda Harvey, Marx tomó gran parte de la obra de los economistas clásicos para criticarles, les da la razón en la idea de la mano invisible, pero descubre que esa mano no es una, sino muchas manos que mueven los hilos de la economía, esas manos son las manos de los trabajadores. En el caso de la bicicleta y de las nuevas formas de trabajo, estamos presenciando que no solo hay manos, también hay piernas que mueven la circulación mercantil, piernas en bicicleta que se someten a los caprichos o a veces necesidades de no salir de casa, pero a la par de sostener un sistema despótico y de emulación de una vida solucionada ante la crisis pandémica mediante intervención en más infraestructura. La alienación es tal, que la comida o pedidos de cualquier artículo de consumo nos está llegando a la puerta del hogar y no nos importa la seguridad de quien nos lo está entregando ni el viacrucis por el que se tenga que pasar para llegar a la dirección marcada, no conocemos a quien nos entrega a pesar de saber su nombre por la aplicación que utilicemos y nuestra relación con él o ella es una relación de mero consumo, del consumo sí de tu pedido, pero también del consumo del cuerpo y la fuerza vital de los repartidores.

El último *Alleycat* que se organizó en 2020, *post pandemia, in pandemia*, *La segunda edición de la noche de los vivos murientes*, es muestra de la consolidación de un imaginario sino contrario al capital, por lo menos si altanero frente a la ciudad como praxis espacial. Se pueden consolidar sentidos de pertenencia, identidad y características que vinculan, la práctica del espacio del *alleycat* al okupar el entorno edificado, atravesado en la mayoría de las veces por la *messlife*⁶³, lo que implica también el reconocimiento de un hacer común frente a la fragmentación y reorganización de la ciudad, la contradicción entre trabajo y capital, entre trabajo y

⁶³ La *messlife* es un termino de la jerga en torno a la cultura *delivery* y la vida como repartidor en bicicleta.

entorno edificado. A esto se suma que la bicicleta en las protestas de Latinoamérica ha figurado como una herramienta de lucha por los espacios que se transforman en hitos de la desobediencia colectiva. La bicicleta como tecnología al no permanecer neutral puesta a servicio de la lucha.

Por lo pronto el *alleycat* figura como un contraataque que a la vez se va reconociendo y configurando en un actor que cuestiona el capital en su forma ciudad y los espacios impuestos como hegemonía ideológica en el habitar. Frente a la bicicleta como herramienta de valorización, la falta de una politización aún más contundente, que resta quizá la potencia organizativa, pero que sin duda mediante la práctica se configurará. Basta observar las manifestaciones en la Ciudad de México por los siniestros entre automóviles particulares, de transporte público y ciclistas, que en su mayoría son trabajadores de *delivery*, que resultó en la movilización de la masa crítica de colectivos y organizaciones de ciclistas para pedir seguridad. La ciudad bajo el esquema de la nueva agenda urbana nos brinda prácticamente solo la posibilidad de emplearnos bajo el sistema de plataformas *delivery* y la ciudad adecúa espacios mediante intervenciones para el flujo del capital y la valorización del trabajo en el entorno edificado. Por ello resulta urgente la consolidación de imaginarios críticos que logren plantarle cara a la vulnerabilidad de quienes nos movemos por las calles de la ciudad, ya que los problemas de movilidad son eminentemente problemas de clase.

De la eminente contradicción entre capital y trabajo, emerge el chorro social que desborda la espacialidad, en este caso las ciclovías o los carriles compartidos y confinados de la plancha asfáltica. En la Ciudad de México la colectividad ciclista no se traga cuentos especulativos del buenondismo progresista y esta atacando con contundencia a la Secretaría de Movilidad, es decir que la síntesis discursiva de la ciudad con “movilidad para todos”, no es suficiente para solucionar problemas de fondo en la constitución de nuestras espacialidades ni en el vivir de los mismos. Aquí se presenta el resultado de algo que hace ya tiempo se quería decir, además de ser una invitación a cerrar filas ante los retos que se vienen a futuro en el

angustiante entorno edificado que sigue expandiéndose, tan flexiblemente como la financiarización del mundo administrado.

Somos testigos de la quiebra de un sinfín de negocios familiares en el centro de la ciudad a partir del inicio de la pandemia. La incapacidad para adaptarse a los estragos del cierre parcial de las actividades económicas, vinculadas al flujo turístico, han vuelto presa fácil los bienes inmuebles que paulatinamente se van viendo sin vida.

La gentrificación de la ciudad es un hecho y como masa crítica y colectividad ciclista debemos poner a debate los aspectos que tienen que ver con el trabajo y el entorno edificado en su condición de abandono y capitalización futura a partir de la explotación. Aquí una provocación a quienes estamos pensando la ciudad y sus conflictos para dar un paso adelante o una pedalada adelante.

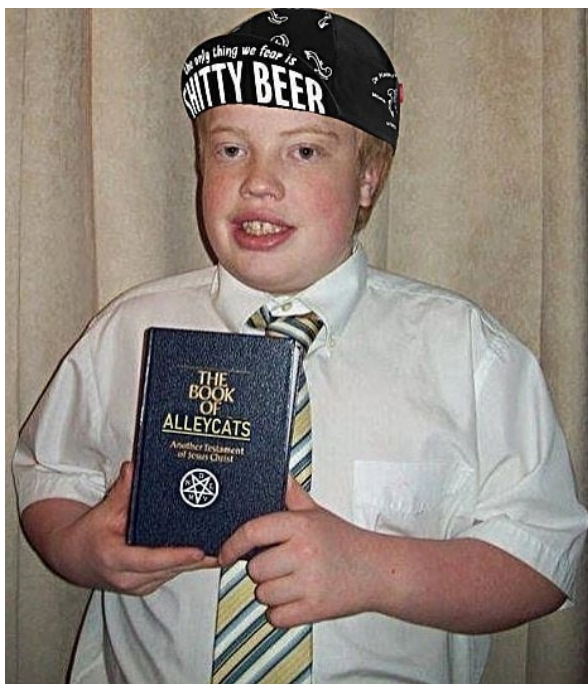


Ilustración por los vivos murientes.

- Bibliografía:

Adorno, Theodor W. (2005). Dialéctica negativa / La jerga de la autenticidad. Madrid: Ediciones Akal.

Adorno, Theodor. (2013). Introducción a la dialéctica (1958). Buenos Aires: Eterna

Augé, M. (2009). Elogio de la bicicleta. México. Gedisa Editorial.

Augé, M. (2010). El metro revisitado. El viajero subterráneo veinte años después. Madrid. Paidós.

Augé, M.(1987). El viajero Subterráneo. Paidós.

Augé, M. (1992). Los no Lugares, Espacios del anonimato. Barcelona. Gedisa editorial.

Banco Interamericano de Desarrollo (2015). Informe sobre Sostenibilidad. Retrieved September 28, 2016, from <file:///C:/Users/usuario/Downloads/Informe-sobre-Sostenibilidad-BID-2015.pdf>

Banco Mundial s.f. Desarrollo urbano: Panorama general. Retrieved September 28, 2016, from <http://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/overview>

Benjamin W. (2002). Ensayos (Tomo III). Madrid. Editorial Nacional.

Benjamin, W. (2004). El libro de los pasajes. Madrid. Akal.

Benjamin W. (1971). La Tarea del Traductor. Barcelona. Edhasa.

Bourdieu, P. (2015). El sentido social del gusto. Argentina. Siglo XXI.

Bordieu (1992). Capital cultural escuela y espacio social. Argentina. Siglo XXI.

Bravo, J. (2011). Así en la cocina como en la fábrica. España. Universidad de Alicante. <http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/22341#vpreview>

Carnoy, M. (1977). La educación como imperialismo cultural. México. Siglo XXI.

Castells, M. (1983). La cuestión urbana. México. Siglo XXI.

Castells, M. (1997). Local Global. la gestión de las ciudades en la era de la información: España. Ediciones Santanilla.

Castells, M. (2013). Movimientos sociales urbanos. España. Siglo XXI.

Chaplin, C. (dir.) (1956). A King in NewYork [película]. Attica- Archway.

Chaplin, C. (dir.) (1931). *City Lights* [película]. Unites Artists.

Chaplin, C. (dir.) (1936). Modern Times [película]. Charles Chaplin Productions.

Claus, J. (1970). Expansión del Arte. México. Extemporaneos.

Comité Invisible. (2018). Un Habitar más fuerte que la metrópoli. España. Pepitas y Calabaza Editorial.

Delgado M. (1999). El animal público. Espa pdf.

Deluze, G. (2017). Derrames entre capitalismo y esquizofrenia. Buenos Aires. Editorial Cactus.

Díaz, C. (2014). Metabolismo urbano: herramienta para la sustentabilidad de las ciudades en Inter Disciplina Vol.9. México. Universidad Nacional Autónoma de México. <http://dx.doi.org/10.22201/ceiich.24485705e.2014.2.46524>

Donnelly, T. (dir.) (1986). Quicksilver [película]. Columbia Pictures.

Esigna, M. (1993). Entre el *Spray* y el *Graffiti*: Criinalidad en el espacio urbano. FLACSO

Echeverría, B. (2011) “Cuestionario sobre lo político” en: Bolívar Echeverría: ensayos políticos. Ministerio de Coordinación de la Política y Gobiernos Autónomos Decentralizados.

Echeverría, B. (2010). Definición de la Cultura. Fondo de Cultura Económica.

Edward S. (2008). Postmetrópolis: Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Madrid. Traficantes de Sueños.

Federici, S. (2015). Calibán y la Bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria. Tinta Limón.

García, M. (2000). Turismo medio ambiente n ciudades históricas. De la capacidad de acogida turística a la gestión de flijos de visitantes. Madrid. Universidad Complutense. <https://core.ac.uk/download/pdf/38823161.pdf>

Garza, R. (2009). Las bicicletas y sus dueños. México. Rueda Libre.

Guber, R. (1991). El Salvaje Metropolitano. Paidos.

Haraway, D. (1984). Manifiesto cyborg. <https://drive.google.com/file/d/1PBf3DZO9gyU1TqgRmtV6ZzhUymKe5L9W/view>

Harvey, D. (2004), El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión. Argentina. En Social register.

Harvey, D. (2017), Ciudades Rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana. Akal.

Harvey, D. (1973). Urbanismo y Desigualdad Social. Siglo XXI.

Harvey, D. (1990). La condición de la posmodernidad. Argentina. Amorrortu editores.

Harvey, D. (2020). Razones para ser Anticapitalistas. Buenos Aires. CLACSO.

Holloway, J. (2011). Agrietar el capitalismo. Argentina. Herramienta Ediciones.

Ilich, I. (2019). Energía y Equidad. En Ivan Ilich: Obras reunidas I. México. Fondo de Cultura Económica.

Ilich, I. (2019). La convivencialidad. En Ivan Ilich: Obras reunidas I. México. Fondo de Cultura Económica.

Informe del Mercado Inmobiliario 2018 | Lamudi. (s/f). Recuperado el 4 de diciembre de 2018, de <https://www.lamudi.com.mx/Informe-del-Mercado-Inmobiliario-2018/>

Kskstudios. Red Light Go: AlleyCat Racing in New York City [video].YouTube https://www.youtube.com/watch?v=1_TNZHuSPwg

Lefebvre, H. (2013). La Producción del Espacio. Capitan Swing.

Lefebvre H. (1968). El Derecho a la ciudad. Capitan Swing. España.

Lefebvre, H. (1973). El Pensamiento Marxista y la Ciudad. México. Coyoacán.

Lacoste, Yvez (1977). La geografía. Un arma para la guerra, Argentina, Barcelona

León, E.. (2016). Geografía crítica: Espacio, teoría social y geopolítica. México. Editorial Itaca.

León, E. (2017). Praxis espacial en América Latina: Lo geopolítico puesto a cuestión. México. Editorial Itaca.

León, M. (2000), Tonantzin Guadalupe. Pensamiento náhuatl y mensaje cristiano en el “*Nican mopohua*”. México. Fondo de Cultura Económica.

Liñan, E. (2016). La evolución del espacio doméstico en el siglo XXI la cocina como elemento articulador de la vivienda. España. Universidad Politécnica de Madrid.

Lomnitz, C. (2010). Cronotopos de una nación distópica: el nacimiento de la “dependencia” en México durante el Porfiriato tardío. Estados Unidos. Universidad de Columbia. <http://www.scielo.org.mx/pdf/cuicui/v17n48/v17n48a11.pdf>

Löwy M. (2012). Ecosocialismo. La alternativa radical a la catástrofe ecológica capitalista. Madrid. Siglo XXI

Marx, K. (2018). Manuscritos de economía y filosofía. México. Alianza Editorial.

Marx, K. (2007). Miseria de la Filosofía. México. Gráfico.

Marx, K. (2016). El fetichismo de la mercancía. México. Pepitas Calabaza.

Marx, K. (1980). El Capital: Crítica de la economía política. México. Fondo de Cultura Económica.

Marx, K.() Tesis sobre Feuerbach, en “Obras escogidas de Marx y Engels”. Ediciones de Cultura Popular. México.

Mills, W. (1959). La imaginación sociológica. México. Fondo de Cultura Económica.

Mumford, L.(2014). La ciudad en la historia. Pepitas de calabaza.

Navarro M. (2015). Hacer común contra la fragmentación de la ciudad. México, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, BUAP.

Negri, T. (2002). Multitud frente al Imperio. Buenos Aires. CLACSO.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2015). Recuperado el 27 de Julio de 2017 <http://www.mx.undp.org/content/mexico/es/home/post-2015/sdg-overview/>

Reisner, L. (2019). Svyazhsk. Hombres y Máquinas. México. Fondo de Cultura Económica.

Reformas al artículo 27 constitucional. (s/f). Recuperado el 4 de diciembre de 2018, de <https://www.nexos.com.mx/?p=6394>

Reichmann J. (2012). El Socialismo Puede Llegar solo en Bicicleta. Ediciones Catarata. Madrid.

Rezleler A. (1974) La Estética Anarquista. México Fondo de Cultura Económica.

Ritzer, G. (1996). La McDonalización de la sociedad: un análisis de la racionalización de la vida cotidiana. España. Editorial Ariel.

Rivera, S. (2015). Sociología de la imagen. Miradas ch'ixi desde la historia andina.

Sánchez, J. (2008) La neo-liberalización de la angelópolis. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Salazar Mónica, M. M. (2016). Entrevista a David Harvey sobre Gentrificación: “Habitat III tiene una posición neoliberal.” Retrieved September 11, 2016, from <https://elcanelazodelaciudad.files.wordpress.com/2016/04/2-harvey.pdf>

Saldariaga, A. (2020). Tesis preliminares para una crítica materialista de la (sin) razón urbanizadora. Guadalajara. Laboratorio Metropolitano.
<https://www.facebook.com/HuertoSubversivo/posts/1546707942179966/>

Sanchez J. (2008). La neo-liberalización de la angelópolis. México. Benemérita Universidad Autonoma de México.

Salazar Mónica, M. M. (2016). Entrevista a David Harvey sobre Gentrificación: “*Habitat III tiene una posición neoliberal.*” Revisado el 11 de septiembre, 2016 from: <http://elcanelazodelaciudad.files.wordpress.com/2016/04/2-harvey.pdf>

Scott, J. (2013). Elogio del anarquismo. Editorial Planeta.

Smith, N. (2012). La nueva frontera urbana: ciudad revanchista y gentrificación. Madrid. Traficantes de Sueños.

.Turner. J. K. (1911). México Bárbaro.
<https://www.uv.es/ivorra/Historia/MexicoBarbaro.pdf>.

Vinicius, L. Bicicleta e Tempo de Contestação.
http://www.helsinki.fi/aluejakulttuurintutkimus/tutkimus/xaman/articulos/2004_01/bicicleta_tempo_contestacao.pdf

Wallerstein, I. (2013). El capitalismo histórico. México. Siglo XXI.