



BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE ANTROPOLOGÍA SOCIAL

RECONFIGURACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA EN LA CIUDAD DE PUEBLA: EXPERIENCIAS Y RECORRIDOS DE MUJERES AMAS DE CASA EN LA LÍNEA 2 DEL RUTA

TESIS

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIATURA EN ANTROPOLOGIA SOCIAL

PRESENTA
MARÍA CELESTE FUENTES BARRAZA

DIRECTORA: Mtra. MARIANA FIGUEROA CASTELÁN

COMITÉ TUTORIAL:
DR. ERNESTO LICONA VALENCIA
MTRO. ALEJANDRO GARCÍA SOTELO

PUEBLA, PUEBLA, AGOSTO 2023

INDICE

Introducción	4
Descripción del tema	4
Objeto de estudio	6
Justificación	6
Planteamiento del problema	8
Antecedentes sociales	8
Contexto	10
Pregunta de investigación.....	14
Hipótesis.....	14
Objetivos	14
Objetivo general	14
Objetivos específicos	15
Estado de la cuestión	15
Marco conceptual	16
Diseño de investigación	21
CAPITULO I. Hacia un espacio de movilidad. La relación entre movilidad, espacio social y experiencia.	24
1.1 La relación de la infraestructura y la movilidad.....	24
1.2 Acercamiento al concepto de movilidad social bajo los enfoques antropológicos	25
1.3 El concepto de espacio en la movilidad urbana	28
1.4 La relación de la movilidad y el género.....	30
1.5 La experiencia social	32
1.6 Primer acercamiento: La movilidad urbana en la ciudad de Puebla.....	38
1.6.1 Los tipos de movilidad urbana en la ciudad de Puebla	39
CAPITULO II Recorrido histórico de los procesos de urbanización en el sur de la ciudad de Puebla	42
2.1 La fundación de la ciudad de Puebla.....	42
2.2 El crecimiento económico y social de Puebla de los Ángeles	44
2.3 Los primeros años de Puebla independiente.....	46
2.4 La llegada de la modernidad a través de la industria textil y el ferrocarril.....	47
2.5 El expansionismo territorial del urbanismo moderno en la ciudad de Puebla	50

2.6 El desarrollo urbano de Puebla en su etapa moderna	53
2.7 Reflexión en relación con el proceso histórico de urbanización de la ciudad de Puebla	56
CAPITULO III Etnografía del RUTA línea 2 como espacio de movilidad social contemporánea.....	58
3.1 Descripción de la terminal Margarita y los paraderos.....	58
3.2 Línea 2: Limones-Diagonal (11 Norte-Sur).....	59
3.2.1 Recorrido de las alimentadoras	64
3.3 Los protagonistas del espacio de la movilidad	66
3.3.1 La presentación del espacio físico del RUTA en la ciudad	66
3.3.2 La nueva generación de usuarios.....	68
3.3.3 Adultos y sus recorridos socio económicos.....	69
3.3.4 Adultos mayores presentes en el transporte público	70
3.3.5 Personas con discapacidad integradas en el entorno físico	70
3.3.6 Representantes del servicio: Trabajadores de la línea 2 (choferes, checadores)	71
3.3.7 Mujeres: La relación entre la asignación de un papel cultural y su rol en la sociedad	73
3.4 La materialización de la experiencia de las mujeres en el transporte público	77
3.5 Relatos cotidianos de mujeres usuarias del RUTA	82
3.6 Sus dinámicas cotidianas	84
3.7 Construcción de la percepción del espacio.....	86
3.8 Prácticas al interior del RUTA	88
3.9 Las relaciones sociales en el espacio social.....	90
3.10 Reconfiguraciones en el uso del transporte urbano	94
3.11 El impacto social del RUTA	96
Conclusiones.....	99
Bibliografía	102

INTRODUCCIÓN

Descripción del tema

Mucho se ha dicho con respecto a la movilidad definida y estudiada desde diferentes disciplinas como la Sociología, la Geografía, la Química, la Medicina, la Política, la Ingeniería, la Psicología, y la Antropología, bajo sus enfoques de migración y urbano. Esto debido a que en la última década se ha dado un fenómeno de sobre crecimiento de las principales ciudades del mundo, originando nuevos fenómenos sociales al interior de estas, despertando el interés de los científicos sociales por “descifrar” y analizar su dinámica.

Las formas de moverse al interior de las ciudades contemporáneas son diversas: a pie, en bicicleta, patineta, motocicleta, auto privado, entre otros. Sin embargo, el más común y el que hace posible la mayoría de los desplazamientos humanos en su interior es el transporte público. Este último se caracteriza por ser un servicio de acceso público para los ciudadanos que, debido al crecimiento poblacional, su demanda se elevó haciendo que el servicio sea insuficiente. Para solucionar esta problemática, la mayoría de los países latinoamericanos se apoyaron de un sistema de transporte masivo característico de un modelo europeo. Este sistema es conocido como Sistema de Autobuses Rápidos o *Bus Rapid Transit* (BRT, por sus siglas en inglés), el cual está integrado principalmente por camiones troncales y alimentadoras.

Se ejecutó, por primera vez, en los años ochenta en Curitiba, ciudad brasileña. De esta manera, países como Colombia, Ecuador, Chile, Perú, Argentina, El Salvador, Canadá, Honduras, Guatemala, Estados Unidos, Brasil, Panamá, Uruguay, Puerto Rico, Venezuela y México, optaron por implementar este nuevo sistema de transporte masivo en sus principales ciudades. En el caso de México, las ciudades que cuentan con este sistema son: Ciudad de México, Acapulco, Chihuahua, Ciudad Juárez, Guadalajara, Monterrey, Pachuca, Tijuana, Tuxtla Gutiérrez, Villahermosa y Puebla. En este último se denominó Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA). La implementación del RUTA en la ciudad de Puebla trajo consigo una reconfiguración social, espacial y de movilidad, cotidianas para sus habitantes. Hasta el momento sólo se han inaugurado 3 de las 4 líneas que se

tienen planificadas.

El interés de esta investigación se centra en la línea 2, la cual conecta a la ciudad desde el norte hasta el sur a través de la Avenida 11 Norte-Sur, desde la Diagonal Defensores de la República hasta San Andrés Azumiatla; cuenta con una longitud de 13.8 kilómetros. La línea 2 del RUTA fue inaugurada hace ocho años. Ante la implementación de este transporte articulado, han emergido una serie de problemáticas y quejas por parte de los usuarios debido a la falta de conocimiento de los planificadores urbanísticos, de las movilidades sociales cotidianas. Esto ha generado experiencias y recorridos tensos, complicados, tardados y hasta caóticos al momento de atravesar la ciudad. Las largas filas, los tiempos de espera, la falta de autobuses (troncales y alimentadoras), problemas con la tarjeta de abordaje, el sobre contacto físico, el escaso tiempo para subir y bajar de la unidad, la no prioridad a las movilidades de las personas con discapacidad, así como un conjunto de prohibiciones (no comer, no transportar mascotas, no cargas excesivas de equipaje), son algunos de los resultados traducidos en problemáticas tras la llegada del RUTA a la ciudad de Puebla.

A consecuencia de lo anteriormente señalado, han emergido nuevas formas de significación y de interpretación en relación a la movilidad cotidiana urbana por parte de los habitantes-usuarios. Esto emerge principalmente porque el transporte público no es una simple herramienta para desplazarse, más bien funge como un espacio de movilidad urbana al cual los sujetos sociales le otorgan significado a partir de sus experiencias día con día. El transporte público como espacio social genera prácticas y relaciones sociales, volviéndose un referente de significación para los usuarios.

Son estos, las y los usuarios, quienes llevan a cabo prácticas al interior del transporte público a lo largo de sus trayectos, como dormir, comer, leer, hablar por teléfono, revisar redes sociales, hacer tarea, tener encuentros amorosos, maquillarse, entre otras tantas prácticas que se vuelven tácticas para el gran porcentaje de la población. Los usuarios generan prácticas al interior del transporte público dando diferentes significados a su movilidad. En el caso de las mujeres amas de casa, el uso del transporte coadyuva a la realización de sus múltiples tareas cotidianas.

Algunas de las actividades que realizan las mujeres amas de casa son ir a dejar a los niños a la escuela, ir al mercado, visitar a familiares, ir al médico, repartir

pedidos, ir a trabajar, etcétera. El primer acercamiento al fenómeno muestra que es este sector poblacional podría predominar en el uso de la línea 2 del RUTA. De esta manera, la movilidad urbana, desde la perspectiva social, se debe precisar en función de las formas cotidianas que se generan al interior del transporte público.

De lo contrario, emergen malestares suscitados por la planeación funcional y no social de las movilidades de la ciudad, de ello que los usuarios del transporte público RUTA se enfrenten a restricciones y regulaciones que modifican actividades básicas, como comer o dormir. Es decir, se prohíbe o regula el cansancio y el hambre. Esta situación social, aunado a problemáticas de largas esperas, la práctica de transbordar, caminar largas distancias para llegar a los paraderos, el desabasto de las tarjetas, el mal funcionamiento del sistema de recargas y las pocas unidades disponibles en *horas pico*, son razón para la elaboración de esta investigación.

Objeto de estudio

Por lo antes planteado, se considera pertinente como objeto de estudio: **La reconfiguración de la movilidad urbana en el transporte público a partir de nuevas experiencias sociales por parte de mujeres jóvenes amas de casa que viven al sur de la ciudad de Puebla, ante la implementación de la línea 2 del RUTA, entendido como un espacio de movilidad contemporánea.**

Justificación

La pertinencia de la investigación radica en dar cuenta de la situación social que se vive en la capital de Puebla, siendo un municipio en donde se han presentado grandes cambios en los espacios públicos. La intención, por un lado, es comprender los planes urbanísticos en torno a la ciudad y, por el otro, comprender de qué manera los sujetos sociales significan y resignifican su relación con el transporte público, para así poder entenderlo como un espacio social.

En esta investigación es importante considerar la presencia de las mujeres amas de casa poblanas que hacen uso de la línea 2 del RUTA, las cuales son caracterizadas como agentes de la reproducción de los sentidos sociales en torno al transporte público en particular y de la vida social en general. Por lo que, si hay cambios en sus experiencias de movilidad también habrá cambios en la forma en cómo perciben a la ciudad y, con ello, la manera en que su unidad doméstica

experimenta de igual manera las movilidades urbanas.

Se pretende dar cuenta de la importancia del papel de la mujer ama de casa poblana en el ámbito urbano, así como el de sus experiencias y recorridos en el transporte público, repensando con ello la falta de perspectiva de género de las obras y políticas públicas, que omiten las dinámicas cotidianas de estas mujeres generando con ello disgustos y malestares sociales, económicos, corporales, etcétera. La mayoría de las veces, los proyectos dedicados a la “mejora” y al “progreso” de la ciudad sólo se enfocan en las dimensiones físicas, estéticas y técnicas, es decir, con frecuencia la intervención urbanística deja de lado el ámbito social, en este caso, la relación que el sujeto establece con el transporte público.

En Puebla, estos megaproyectos se sustentan en los modelos de la modernidad capitalista que, bajo un discurso de progreso, excluyen de la planeación a las interpretaciones espaciales de los sujetos. La intención de esta investigación se sustenta en el interés social y científico ante proyectos y temas públicos y privados de movilidad. Para ello, también es importante trabajar transdisciplinariamente, con la intención de entender a la movilidad como un fenómeno complejo y sistémico.

La implementación de mega proyectos trae como consecuencia cambios geo-sociales y desastres urbanísticos que dan cuenta de que la técnica y la innovación no son siempre la solución a los problemas sociales. Por lo general, estas se distancian mucho de las intenciones de bienestar, desarrollo e inclusión enunciados por la modernidad. Conocer los escenarios de movilidad de las mujeres poblanas desde su perspectiva, experiencias y vivencias del día a día, se convierte en la materia prima de esta investigación.

También, tienen relación con las planeaciones urbanas que busquen dar solución a las problemáticas de movilidad. El interés por presentar este tema es que, además de la influencia que se pueda tener en la reconfiguración de la línea 2 del RUTA, también se puede aportar en el ámbito de lo científico, a partir de proponer como modelo de análisis al transporte público como espacio de movilidad urbana contemporánea, el cual se plantea desde el acercamiento etnográfico pero con miras a que otras disciplinas puedan incluirlo para estudiar a fondo y complejamente a la movilidad en sus diversas expresiones.

Planteamiento del problema

Antecedentes sociales

Toda ciudad es un territorio geográfico que se caracteriza por ser un espacio urbano con alta densidad de población en la que predomina el comercio, la industria y los servicios. Indagar el origen de los primeros asentamientos densamente poblados remonta a los imperios antiguos y medievales que coadyuvaron a la aparición de grandes ciudades capitales y sedes de la administración provincial como Babilonia, Roma, Antioquía, Alejandría, Cartago, Seleucia del Tigris, entre otras.

Los urbanistas consideran que las primeras ciudades son aquellos grandes asentamientos permanentes donde sus habitantes ya no eran los simples dueños de las áreas cercanas al asentamiento, sino que pasaron a trabajar en ocupaciones más especializadas como el comercio, la provisión de alimentos y el poder, ámbitos que fueron centralizados. El poder administrativo, comercial y político se centra en las ciudades, las cuales también son caracterizadas por su calidad estética, cultural, funcional, social, simbólica y, sobre todo, como culmen de la ideología moderna.

Para hablar del transporte público en las ciudades, esta investigación se apoya en el modelo urbanístico denominado: *Modelo Barcelona*. Este se desarrolló conforme a los cambios históricos y territoriales de las ciudades españolas en donde se implementó, en consonancia con otros factores definitorios del espacio público como la arquitectura, la infraestructura urbana, la adecuación y mantenimiento de espacios naturales, parques y jardines.

Barcelona, capital de la Comunidad Autónoma de Cataluña, se encuentra en el Levante español, en la costa mediterránea. Es la capital de la comarca del barcelonés y de la provincia de Barcelona. Es el núcleo urbano más importante de Cataluña a nivel demográfico, político, económico y cultural. El *Modelo Barcelona* tiene por idea que: “*En Barcelona, la ciudad es la calle*”, por consiguiente, para este modelo, lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos; luego vendrán los edificios y las vías.

El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la cualidad de la ciudadanía de sus habitantes. Barcelona y su modelo urbanístico se han convertido en algo más que una moda, se consideran un *modelo* para otras ciudades del mundo; es hoy para el mundo una ciudad deseable. Los

espacios y equipamientos públicos fueron la gran estrategia social, ante todo, para dar respuesta estratégicamente positiva a la importante demanda social de las movilidades.

Una política que fue posible mediante la obtención de suelo para espacios públicos y equipamientos colectivos, un marco de reactivación económica, grandes proyectos infraestructurales que incorporaron una dimensión redistributiva y no simplemente funcionalista, así como la multifuncionalidad de los proyectos, muestran al *Modelo Barcelona* como una acción para dar solución a varios problemas, responder a una diversidad de demandas, prever la posibilidad de nuevos usos futuros, así como facilitar la reconversión.

La calidad del diseño, la monumentalidad, el afán de dotar a estas operaciones de elementos diferenciales con atributos culturales y simbólicos que le dieran potencial de integración ciudadana, generaron un área de reconocimiento social respecto al conjunto de la ciudad. La estrategia urbana de espacios y equipamientos públicos pudo incorporar elementos de continuidad urbana que tienen su base principal en la trama cuadrangular del ensanche, prolongado hacia las actuales áreas de desarrollo y por medio de las grandes avenidas metropolitanas.

Aunado a esto, el marketing urbano tuvo gran efecto para la promoción de la ciudad, atrayendo principalmente a profesionistas e inversionistas de distintas partes del mundo. El diseño urbano, la arquitectura, la animación ciudadana y la oferta lúdica y cultural, han hecho de Barcelona una ciudad cosmopolita que ha encontrado en el turismo una potente base económica. Este *urbanismo ciudadano* llamado *Modelo Barcelona* ha tenido indiscutiblemente una influencia internacional apreciable.

Sin duda, los países latinoamericanos han apostado a este modelo, pero es necesario recalcar que cada ciudad es diferente y, por lo tanto, se debe apostar por sus diferencias. Por el bien de otras ciudades es preciso ver si los mismos conceptos y proyectos son aplicables y tienen efectos similares o no, tal es el caso del transporte público. En América Latina, el *Modelo Barcelona* incidió en Curitiba, Córdoba, Santiago de Chile y Bogotá, remarcando en todo momento la mejoría de las principales vialidades bajo la estrategia del Bus Rapid Transit.

Sin embargo, las estrategias válidas para Barcelona resultaron difíciles de aplicar en las ciudades latinas, ya que en la mayoría de los casos se carece de un

control ciudadano y de una continuidad de la gestión política, económica y social. Lo que en la capital catalana constituyó un proceso de transformaciones continuas que abarcaron la totalidad de la ciudad, en algunas de las experiencias sudamericanas, se resumió sólo a iniciativas de un marketing urbano. Los problemas sociales, económicos e infraestructurales que afectan las ciudades latinoamericanas, resultan difíciles de resolver a partir de la adopción acrítica de modelos externos.

Esto es así porque provocan que la movilización social del transporte público se centralice en la ciudad y no genera sus propias interacciones en las periferias. México se suma a los países latinoamericanos que utiliza este modelo urbanístico. Las principales metrópolis del país han implementado el Sistema de Transporte Público Masivo bajo el argumento de mejoras arquitectónicas de las ciudades y la operatividad de sus movilidades. La ciudad de Puebla es una de ellas, pues además cuenta con grandes atracciones urbanísticas como la Estrella de Puebla, el Tren Turístico de Cholula, el Teleférico, y otras tantas obras públicas legitimadas por el marketing urbano.

Contexto

La zona metropolitana de Puebla se ubica en el centro del estado con el mismo nombre y al sur del estado de Tlaxcala. Esta aglutina un total de 38 municipios ubicados en el Valle Puebla-Tlaxcala. De acuerdo con el último censo realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, el Consejo Nacional de Población, y la Secretaría de Desarrollo Social en 2010, representa la cuarta ciudad más grande de México, con un total de 2 728 790 habitantes, después de Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey.

La ciudad se caracteriza por presentar una realidad “moderna”, industrial y comercial, en donde sobresale la industria textil y automotriz. Sin embargo, también se caracteriza por ser una ciudad con una vida social conservadora, es decir, conformada por prácticas y tradiciones milenarias indígenas, así como prácticas religiosas católicas propias del contacto español del siglo XVII. En los últimos años se ha dado un cambio drástico en la infraestructura de la ciudad con la intención de crear y “rescatar” los espacios públicos. Esto siempre bajo un discurso de progreso, desarrollo y modernidad que los últimos gobiernos neoliberales han adoptado,

invirtiendo en proyectos desarrollistas del esquema de Centro Industrial.

Bajo este discurso, se han generado diseños urbanísticos ideados con intereses políticos, en donde las necesidades diarias de los habitantes son atendidos a partir de un entorno físico y técnico. Una de las máximas preocupaciones para estos gobiernos es la problemática vial, ya que, en las principales avenidas de la ciudad, el tráfico se vuelve sumamente pesado en las *horas pico*. Esta situación incrementa los tiempos de traslado y, sobre todo, el índice de accidentes viales. Se registra un creciente índice de motorización de 4.6 veces el número de vehículos, mientras el número de habitantes se duplicó. Aunado a esto, el sistema de transporte colectivo por concesión presenta una proliferación de autobuses y microbuses que contribuyen a la congestión del tráfico y a la contaminación del aire, aparte de que la mayoría de ellos no cuenta con gran capacidad para todos los usuarios que lo requieren.

De igual manera, los trayectos en el transporte son concéntricos y obligan a pasar por el Centro Histórico o por otras centralidades principales (industria, centros comerciales y mercados). Por lo tanto, estos ejes principales están constantemente saturados, por lo que en la ciudad de Puebla la movilidad representa un gran reto para los especialistas urbanos. Ante estas problemáticas de movilidad, los gobiernos neoliberales optaron por retomar el modelo del sistema de transporte público masivo europeo, con la intención de agilizar el tránsito vehicular.

Este sistema de autobuses cuenta con carriles rápidos y de uso exclusivo, complementado con estaciones fijas (paraderos) que evitan las congestiones vehiculares. El proyecto, como ya se mencionó anteriormente, recibe el nombre de RUTA, que significa Red Urbana de Transporte Articulado. Se compone por cuatro líneas. Este sistema funciona también por concesión. Cuatro empresas (una por línea) prestarán el servicio de transporte y construirán las estaciones. El Estado define los recorridos, los puntos de parada y construye la red vial.

Aquí el gobierno asume un rol de planificador y regulador vial. Se trata de un proyecto a fondo perdido, que posteriormente se cede a empresas privadas. La línea 1 fue inaugurada el 16 de enero del 2013. Esta abarca desde Tlaxcalancingo hasta la Terminal Chachapa, la cual atraviesa la zona metropolitana de Puebla de nororiente a surponiente, uniendo dos extremos del Periférico Ecológico y tocando parte de los municipios de Amozoc y San Andrés Cholula.

Conecta con la línea 2 en las estaciones Diagonal Oriente y Poniente, 11 Norte, Constitución de 1917 y El Rayito. Estalínea pretende agilizar los desplazamientos humanos entre ambos municipios, además de tocar lugares estratégicos de la ciudad de Puebla. La línea 2 empezó a ser planificada y construida en 2014. Fue inaugurada el 10 de abril del 2015. El corredor troncal abarca una distancia de 13.5 kilómetros sobre la Avenida 11 Norte-Sur. Su recorrido inicia en la Avenida Limones, al sur de la ciudad, y concluye en la Diagonal Defensores de la República, al norte de la capital.

Se registra una movilización diaria de 364 mil usuarios, dando un “beneficio” total amás de un millón 539 mil habitantes. La Avenida 11 Norte-Sur es una de las principales arterias de la ciudad, que conecta el norte con el sur de la capital, volviéndose la avenida más transitada y que pasa por puntos importantes de la ciudad, como el Paseo Bravo, la CAPU y la Avenida Reforma que conecta con el Centro Histórico.

La línea 3 (Corredor Valsequillo-CAPU) está segmentada en dos tramos: por un lado, el que va del Boulevard Valsequillo y Periférico Ecológico hacia la 11 Norte-Sur y, por el otro, el que recorre el Boulevard 5 de Mayo hasta la Central de Autobuses de Puebla (CAPU). Estos trayectos están conformados por 28 paraderos. La línea 4, que actualmente se encuentra en planeación, recorrerá el Periférico Ecológico sin que hasta el momento se haya hecho público en dónde comenzará y en dónde terminará. El Periférico Ecológico es también una de las vialidades con mayor circulación y conflicto viales.

La justificación de este megaproyecto se sustenta en que las líneas del RUTA impulsarán la modernización del sistema de transporte colectivo en toda la zona metropolitana, además de representar una supuesta alternativa técnica, ambiental, económica y socialmente viable, que contribuirá a solucionar la problemática de movilidad que enfrentan 1.9 millones de habitantes día con día. Tras el funcionamiento de las primeras líneas, los usuarios del transporte público experimentaron cambios drásticos tanto en su entorno físico como social.

Los cambios en el ámbito físico son la implementación de un carril exclusivo que comprime las vialidades, así como la construcción de paraderos en los camellonescentrales, lo que implicó la tala inmoderada de árboles. En el ámbito social, surgieron nuevas dinámicas de desplazamientos en los individuos,

configuraciones en los espacios del transporte, así como nuevas prácticas al interior de este. Por lo que este cambio en la movilidad urbana fue sumamente notorio para los habitantes.

Bajo el argumento de que es más eficaz, seguro y además moderno, el Sistema de Transporte Articulado RUTA, se describe como un transporte público de alta calidad basado en autobuses que ofrecen una movilidad urbana rápida, confortable y económica. Estos objetivos se logran utilizando carriles propios y alta velocidad de circulación, lo que beneficia a toda la población. Sin embargo, la situación es otra, ya que para comenzar no se tuvo un cálculo preciso del promedio de la población que utiliza el transporte, lo que obviamente resultó en serios y diversos problemas para los usuarios.

Implementar modelos urbanísticos externos a realidades internas, genera más problemas que soluciones. Debemos partir de que los espacios son distintos y por ello, las necesidades de los habitantes también lo son, independientemente de lo moderno e innovador que pueda parecer un proyecto urbano. Por lo anterior mencionado, es posible analizar el desarrollo urbano de una ciudad a partir de sus sistemas de movilidad, destacando aspectos relacionados con la extensión territorial, la funcionalidad, la estética, la experiencia de viaje, entre otros.

De esta manera, las estructuras definen el paisaje urbano que será apreciado por los habitantes, exponiendo los intereses, las prácticas y los alcances del espacio público y la movilidad urbana, que buscan identificar las relaciones existentes entre las estructuras del sistema de movilidad y el espacio público adyacente a dicha estructura. Hasta el momento no han resuelto por completo las demandas de la movilidad en el transporte público de la ciudad, al contrario, se han exacerbado con la inauguración de la línea 3.

Esto evidencia el total desconocimiento de las prácticas sociales cotidianas por parte de la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transporte. Para el caso de esta investigación, serán las mujeres jóvenes amas de casa que viven al sur de la ciudad, las encargadas de exponer múltiples descontentos que tiene que ver principalmente con la (in)seguridad propia y la de los hijos, el alza en la tarifa del pasaje y el aumento en el tiempo de sus desplazamientos.

La integración del RUTA a la vida urbana dio origen a transformaciones

sustanciales en sus experiencias de recorridos por la ciudad, los cuales difieren por mucho del discurso político que mencionaba el mejoramiento del transporte público, además de construir una ciudad incluyente, compacta, densa, en donde la gente se pudieran mover de manera eficiente y segura, de modo que se pueda apreciar una ciudad competitiva, productiva e incluyente.

Pregunta de investigación

A partir de lo antes expuesto, surge la siguiente pregunta: ¿Qué elementos materiales y simbólicos de la experiencia social en torno a la movilidad urbana en el transporte público, se han reconfigurado a partir de la implementación de la línea 2 del RUTA en mujeres jóvenes amas de casa que viven al sur de la ciudad?

Hipótesis

Para responder tentativamente esta pregunta de investigación, se presenta la siguiente hipótesis: La vida urbana dentro de la Ciudad de Puebla se ha reconfigurado bajo una nueva ideología de modernidad capitalista con base en ideas tecnológicas que van a la par con el ritmo de las grandes metrópolis, bajo la implementación de sistemas de transporte público caracterizadas por unidades de troncales y alimentadoras, la práctica de las tarjetas para el abordaje, y las paradas únicas en medio de las vialidades, hacen de las prácticas de desplazamiento de las mujeres amas de casa, movilidades tensas en el marco de sus actividades y tiempos cotidianos; dando como resultado nuevas experiencias sociales en sus recorridos sustentadas principalmente por sentidos y sentires como la hostilidad, el acoso, el estrés, la intolerancia, la ansiedad e incluso la claustrofobia.

Objetivos

Objetivo general

Analizar antropológicamente las formas de reconfiguración de la movilidad social en el transporte público desde la experiencia de las mujeres jóvenes amas de casa, usuarias de la línea 2 del RUTA.

Objetivos específicos

1. Cartografiar socialmente los desplazamientos cotidianos que realizan las mujeres jóvenes amas de casa usuarias de la línea 2 del RUTA, para dar cuenta de sus experiencias sociales de movilidad en el transporte público.
2. Proponer conceptualmente un modelo de análisis entendiendo al transporte público como un espacio social de movilidad urbana contemporánea para comprender los sentidos de sus usos.

Marco Teórico

Estado de la cuestión

La movilidad se entiende como el proceso de movimiento que se desencadena por la necesidad que tienen los habitantes de un lugar de desplazarse en función de llevar a cabo actividades cotidianas como el trabajo, el abastecimiento y otras exigencias de la vida urbana (Díaz-Osorio y Marroquín, 2016), dando origen a disímiles formas de desplazamiento. Explica Manuel Herce (2009) que el transporte y la movilidad no son términos sinónimos, pues el primer concepto implica dispendio de energía y, por tanto, creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el costo del viaje (o de empresas especializadas en producir esas infraestructuras). Por el contrario, el segundo supone atención a las formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio desde una perspectiva más amplia que la de la recuperación del coste invertido o la de la adaptación de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un determinado medio de transporte (Herce, 2009: 51-52). Si bien ambos conceptos no representan lo mismo, en esta investigación movilidad y transporte serán relacionales y dependientes bajo un enfoque espacial, ya que se propone analizar al transporte público como espacio de movilidad urbana contemporánea.

Así, se parte de una primera idea propuesta por Gutiérrez (2012) para pensar a la movilidad urbana como un proceso de movimiento y pausas que permite disfrutar del intercambio de lugares y promover el sentido de pertenencia a la ciudad. Por lo tanto, hablar de movilidad urbana obliga a considerar distintos mecanismos para

efectuar el desplazamiento, incluyendo los diversos medios y prácticas para llevarlo a cabo.

Plantearse el concepto de movilidad significa analizarla a diferentes escalas, y para ello es necesario retomar el concepto de tiempo. La movilidad es tiempo que se concibe en el espacio; el tiempo de los desplazamientos y traslados, así el espacio utilizado para llevarlos a cabo (Signorelli, 1999). De igual manera, expresa Gutiérrez (2012) que la movilidad explica a los espacios y las explicaciones varía conforme a condiciones objetivas que involucran la cantidad y distribución de las experiencias en el territorio; la movilidad es entonces una práctica social de desplazamiento en el territorio que conjuga incluso deseos.

De esta manera la movilidad, para los estudios antropológicos urbanos, es una práctica social que se lleva a cabo en la ciudad como espacio físico, pero que incide en el espacio social, por lo que es imperativo revisar las relaciones y dinámicas sociales en los espacios que han ocupado los elementos de acceso al sistema de movilidad. Se trata de un sistema conformado por espacios de uso público, con distintas calidades físicas y funciones determinadas, asociadas a la representación simbólica y a las actividades lúdicas (Díaz-Osorio, M. S. & Marroquín, 2016). El transporte público junto con las edificaciones y los espacios públicos y privados, conforman la ciudad como unidad que proporciona al ciudadano un lugar para vivir y desarrollar las actividades asociadas a la vida urbana.

Es posible abordar la movilidad urbana desde dos variables principales, el aspecto social y el aspecto físico. El primero desde dinámicas de desplazamientos, ritmos y tiempo. El segundo desde la infraestructura del entorno bajo el discurso de la modernidad al servicio de la implementación de megaproyectos mecanicistas.

Marco conceptual

El siglo XXI es una nueva era de revolución en las tecnologías bajo una visión de modernidad caracterizada por el avance y expansión en todos los ámbitos que rodean al hombre, el cual ha modificado su entorno gracias a los avances de la tecnología. Sin duda las ciudades de primer mundo del siglo XXI se distinguen de las demás espacialidades-temporalidades por sus elementos arquitectónicos más innovadores que sitúan a estas ciudades en la vanguardia del desarrollo.

A lo largo de la historia, han existido dos categorías para clasificar los asentamientos de las poblaciones: por un lado, lo rural asociado al campo y las actividades que se derivan de ello, y por el otro, está la ciudad y su característica urbana en donde se centra el poder administrativo, político y económico. Sin embargo, bajo esta última categoría, es necesario hacer señalizaciones en cuanto a la ciudad y lo urbano.

Cuando se habla de lo urbano, se suele relacionarlo automáticamente con la noción de ciudad, sin embargo, son términos diferentes siendo: “la ciudad [...] una composición espacial definida por la alta densidad poblacional y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables, una colonia humana densa y heterogénea conformada esencialmente por extraños entre sí” (Delgado, 1999: 23). Pero, la ciudad no se limita al espacio físico construido, sino que conforma un cuerpo complejo de cuyas significaciones va más allá de su estatus material; edificios, puentes, avenidas son únicamente su aspecto tangible.

Henri Lefebvre (1979), alude que la ciudad es la *“proyección de la sociedad sobre un terreno; no solamente sobre el espacio sensible sino sobre el plano específico percibido y concebido por el pensamiento, que determina la ciudad y lo urbano”*. Por otro lado, lo urbano refiere a un estilo de vida marcado por la proliferación de urdimbres relacionales deslocalizadas y precarias (Delgado, 1999: 23). Cada ciudad tiene un estilo de vida que es construido por sus habitantes, y es este aspecto el que determina las dinámicas internas, específicas y diferenciales entre todas las ciudades del mundo.

Por su parte, lo urbano apuesta por las diferencias existentes que cada ciudad manifiesta en su territorio ya que es *“una forma de vida en la que se registra una estricta conjunción entre morfología espacial y la estructuración de las funciones sociales y que pueden asociarse a su vez al conjunto de fórmulas de la vida social”* (Delgado, 1999: 24). Lo urbano consiste en una labor, un trabajo de lo social sobre sí; las prácticas, relaciones, imaginarios y percepciones, envuelven lo urbano. De ello que, la Antropología Urbana más que centrarse en establecer definiciones en torno a la ciudad, se interesa por comprender las formas de vida que convergen en los espacios públicos y que brinda particularidad a cada ciudad, es decir, en esas superficies en las que se reúnen sujetos sociales encargados de producir prácticas (Delgado, 1999: 26).

Entonces, son los espacios sociales los encargados de concentrar y hacer visibles los significados que brindan los individuos a su vida y su entorno, los cuales son (re)producidos sobre una superficie específica y delimitada física o simbólicamente. El espacio es la marca social de suelo, es el dispositivo que expresa la identidad de un grupo, es el resultado de experiencias cotidianas... el espacio es, un lugar practicado” (Delgado, 1999: 32). Menciona Ernesto Licona (2007) que el espacio es el ámbito donde se sustentan las relaciones sociales, donde se estructuran identidades o socialidades, y donde se construye un tipo de discursividad.

Ante lo ya señalado, se habla de *espacio urbano* como una expresión del sistema de relaciones y prácticas heterogéneas, complejas y desiguales que dan cuenta de realidades geopolíticas modernas. Michel de Certeau (1996, en Licona, 2007) concibe el espacio como un lugar practicado que parte de la estructura social urbana y cuya posibilidad e importancia radica en las prácticas sociales de los grupos humanos. Los individuos realizan múltiples prácticas en su vida urbana dando significados a los espacios de los que se apropian de la cotidianidad. El ser humano dentro de la ciudad desarrolla actividades cotidianas produciendo pertenencia a los lugares que son comunes a ellos generando experiencia.

En 2011, Huarte menciona al filósofo Walter Benjamín quien concebía la experiencia ligada a la noción de espacio, sostenía que no basta entender la experiencia como un acontecimiento puntual “aquí y ahora”, sino más bien como un camino de momentos unificados, es decir, la construcción del sentido que se le da a cada acción en el lugar. “El espacio es el lugar del recuerdo, en donde se da la posibilidad del encuentro entre el pasado y presente” (Huarte, 2011).

Entonces, la conexión de las experiencias y prácticas espaciales de los sujetos, emergen de los movimientos que éstos realizan por la ciudad, lo cual la muestran como escenario dinámico trazado por movi­lidades que hacen posible el desarrollo de las actividades diarias de sus habitantes. Así, las movi­lidades urbanas son entendidas como prácticas que permiten la apropiación y significación de los espacios por los que se circula cotidianamente. La movilidad es un acto que permite a los individuos acceder a la multiplicidad de servicios, equipamientos y oportunidades que ofrece la ciudad.

Kaufmann (2008: 122) plantea, desde la Sociología, dos aspectos interesantes sobre la movilidad. Primero, que *“el desplazamiento, entendido como cruce del espacio, se vuelve movilidad cuando implica también un cambio social, es decir, un cambio de rol, de función o de estado en la persona que lo realiza”*. Segundo, se ha propuesto tratar el tema a partir de tres dimensiones: el campo de *los posibles*, las aptitudes para moverse y los desplazamientos. Su objetivo es que los ciudadanos puedan alcanzar el destino deseado en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad y de la forma más autónoma y rápida posible. El autor menciona que la movilidad ofrece diversas opciones para desplazarse, es decir, distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, autobús y taxi), así como transportes individuales (automóvil, bicicleta y marcha a pie).

El transporte urbano puede ser clasificado en dos tipos: el primero es denominado *privado o individual*, en donde los desplazamientos son realizados en un vehículo particular y, el segundo es denominado *público, colectivo o masivo*, cuya característica principal es el desplazamiento simultáneo de grandes volúmenes de pasajeros a lo largo de corredores con elevada densidad de demanda (Kaufmann, 2008). En las ciudades, el transporte público es el medio por excelencia para los desplazamientos cotidianos de millones de personas, lo que permite pensarlo como un espacio de tránsito, *de paso*, *“el usuario del espacio urbano es casi siempre un transeúnte, alguien que no está allí sino de paso”* (Delgado, 1999: 30), pero que posibilita pertenencias, prácticas y relaciones sociales a su interior.

El transporte público da la posibilidad de leer, dormir, maquillarse, escuchar música, checar el teléfono móvil, además se generan interacciones entre los individuos -positivas o negativas-, así como formas muy particulares de apropiación de las espacialidades a su interior. Es por ello que se considera al transporte público como un espacio de movilidad urbana constituido por prácticas y relaciones sociales fundamentadas en las experiencias y recorridos cotidianos de los usuarios.

El sistema de movilidad de una ciudad es la sumatoria de infraestructuras, equipos, servicios, reglas de juego e instituciones públicas y privadas que interactúan para permitir el movimiento de bienes y personas de acuerdo a sus necesidades. En términos muy esquemáticos, el sistema constituye la oferta del servicio que debe responder adecuadamente a los deseos de los usuarios, es decir, a la demanda del servicio.

El objetivo fundamental de planificar la movilidad es servir a esa demanda en forma eficiente y efectiva. De una adecuada movilidad depende la competitividad de la ciudad y con ella su potencial de desarrollo económico y social (Acevedo, 2008: 89). *Transporte y movilidad* no son el mismo concepto, sin embargo, tienen en común *el espacio*. El *transporte* implica dispendio de energía y, por tanto, creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el costo de los viajes (o de empresas especializadas en producir esas infraestructuras). La *movilidad* supone la atención a las formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y espacial desde una perspectiva más amplia que la de la recuperación del coste invertido, o la de la adaptación de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un determinado medio de transporte (Herce, 2009: 51-52). De ello que *“dar solución a los problemas de tráfico, no es solucionar la movilidad urbana”* (Herce, 2009: 20).

Para la perspectiva capitalista, el transporte público es sólo una herramienta de desplazamiento que no toma en cuenta las cuestiones sociales que se crean al interior de este: *“El espacio urbano no se restringe a su aspecto físico; cada sitio en la ciudad puede ser aprendido, representado y simbolizado por sus habitantes”* (Licona, 2007:24). Si se piensa en el transporte público sólo como infraestructura y no como espacio social, se corre el riesgo de implementar obras públicas que sólo causen conflicto social. Por lo que se debe entender que el análisis del transporte público lleva a la comprensión de las realidades sociales múltiples y diversas.

El transporte público es, por lo tanto, un espacio social de movilidad cotidiana y no sólo una herramienta de desplazamiento que conecta distintos puntos de la ciudad. En su interior se crean prácticas y relaciones a partir de las cuales los individuos otorgan significados a sus experiencias del día a día, y estas son tan disímiles como lo son sus productores. No es la misma experiencia de movilidad de una joven estudiante que de las mujeres ama de casa, la cual utiliza el transporte público bajo una discursividad distinta del joven, de un hombre obrero o un niño de primaria. Es por esta razón, que estudiar el transporte público implica el estudio de la vida urbana concentrada en un espacio social sustentado en un marco de significación otorgado por experiencias de la cotidianidad.

Diseño de investigación

Esta investigación es de corte cualitativo con base en recolección, registro y análisis de datos, utilizando el método etnográfico. Los investigadores cualitativos tratan de comprender a las personas dentro del marco de referencia de ellas mismas. Los investigadores cualitativos se identifican con las personas que estudian para poder comprender cómo ven las cosas (Taylor y Bogdan, 1984). De ello que la experiencia de la investigadora como usuaria del transporte público RUTA, funge como campo de comprensión del fenómeno, esto desde un ejercicio de reflexividad a partir de la experiencia vivida, lo que permite dar cuenta de los sentires en torno a la movilidad cotidiana desde un punto de vista como mujer.

La metodología cualitativa requiere de las propias palabras de las personas, habladas o escritas, así como de su conducta observable (Taylor y Bogdan, 1984). Con ayuda del método etnográfico, el investigador produce datos que constituyen la evidencia de un tipo particular de texto. La etnografía es, en primer lugar, un argumento acerca de un problema teórico, social y cultural suscitado en torno a cómo es para los nativos de una aldea, una villa, un laboratorio o una base espacial, vivir y pensar del modo en que lo hacen. La etnografía posibilita plasmar modos de vida de una unidad social concreta.

En esta investigación se empleó a la etnografía en movimiento como enfoque metodológico porque el fenómeno trabajado fue difuso, móvil y fluido. No fue un fenómeno que se haya ubicado temporal o espacialmente en un solo ámbito. Como el fenómeno es móvil, el enfoque de etnografía en movimiento permitió dar cuenta del flujo completo de éste, para eso se utilizó como técnica de recolección de datos el etno-recorrido. Este se entiende como una situación de investigación que me permite “estar” junto con los informantes (mujeres amas de casa) y dar cuenta del fenómeno en tiempo real, tal y como ellas lo estaban viviendo, siendo el criterio analítico la experiencia, complementándolo con el cuerpo y el caminar.

La metodología del recorrido acompañado (Arias, 2017:94) es una herramienta metodológica que forma parte del etno-recorrido para explorar los movimientos cotidianos de los individuos. Esto ayudó a nutrir a un acercamiento al sentido que tienen para las mujeres amas de casa las prácticas cotidianas de movilidad en los espacios urbanos, en este caso, en el transporte público. “El recorrido acompañado genera un espacio de comunicación al ritmo del camino” (Arias, 2017:100).

Esto formó parte de la interacción entre informante e investigadora. Además, “Los recorridos involucraron percepciones sensoriales, interacciones y memoria a través de olores, colores, sonidos, recuerdos, encuentros, desencuentros, sensaciones, pensamientos. Las trayectorias urbanas forman parte de la biografía de quien camina y su relación con los lugares y las experiencias vividas” (Arias, 2017:101), obteniendo más información de sus experiencias, lo que, en ocasiones, la entrevistado proporciona. También, permite describir y explicar que “Las prácticas caminatorias en el espacio urbano son formas de habitar la ciudad, construyen fragmentos de vida” (Arias, 2017:101), del día a día de un grupo social concreto (mujeres jóvenes amas de casa), lo que significa un hecho social en particular (la movilidad urbana en el transporte público). Qué hacen, cómo lo hacen, por qué lo hacen, para qué lo hacen, qué dicen y cómo lo dicen, serán cuestionamientos y observaciones constantes en esta investigación, pues en ellas se encuentran las formas interpretativas de las usuarias del transporte público.

Otra técnica para el registro de datos fue la cartografía social. Según Habegger y Mancila (2005) es un “procedimiento que permite obtener datos sobre el trazado de un territorio, para su posterior representación técnica y artística en un mapa como sistema predominante de comunicación”. Esta herramienta se aplica para la recolección de información permitiendo plasmar gráficamente (mapas) los recorridos cotidianos de las mujeres amas de casa, lo que conlleva a una comprensión de la ciudad, sus movilizaciones urbanas y las formas de hacer territorio.

También, ayudó para la etapa de interpretación y análisis de los datos obtenidos, ya que fungió como herramienta metodológica que conjugó lo técnico con lo vivencial, mediante el uso de mapas y demás elementos gráficos como dibujos y fotos, los cuales se retomaron como datos interpretables e instrumentos de geolocalización. De igual manera, complementó a otras técnicas como la observación participante, a dar forma material al fenómeno (el transporte público) así como una forma social (los ritmos, prácticas y relaciones de los individuos que lo utilizan, al igual que la manera en la que se apropian o no del espacio de movilidad).

Aunado a ello, las entrevistas semi-estructuradas y a profundidad, nos permitieron indagar sobre sus experiencias durante los recorridos. Las entrevistas desplegaron una estrategia mixta, alternando preguntas estructuradas con preguntas espontáneas con la intención de recolectar sus vivencias cotidianas,

siendo estas reforzadas con los recorridos acompañados. La informante expresaron sus opiniones, matizaron sus respuestas si así lo desearon, e incluso se desviaron del guion inicial pensado por la investigadora, lo cual fue tratado como dato ya que el diálogo debe estar abierto ante el surgimiento de temas emergentes que es preciso explorar.

La información recaudada por las cartografías y narrativas de los etno-recorridos fue interpretada desde lo cotidiano, es decir, desde las experiencias de las informantes, ya que estas poseen, en sí mismo, un sentido o bien un significado. El acontecimiento, en este caso la reconfiguración de la movilidad, crea una experiencia entendida como expresión de los significados; las experiencias y los recorridos son entendidos como lenguaje porque comunican, significan y se manifiestan.

Por ello, las experiencias de las usuarias fueron la categoría analítica de esta investigación, partiendo de esta premisa para explicar el fenómeno de la reconfiguración de la movilidad en la ciudad de Puebla. En resumen, la cartografía ayudó en esta investigación a plasmar los recorridos en mapas convirtiéndose en un acto de comunicación y ayuda a construir nuevos territorios, mientras que los etno-recorridos permitieron explorar de fondo las experiencias de las usuarias. A continuación, se señala gráficamente la caracterización del grupo social con el que se trabajó:



CAPITULO I

Hacia un espacio de movilidad. La relación entre movilidad, espacio social y experiencia.

El propósito de este apartado es analizar la movilidad de la ciudad de Puebla, principalmente en torno al transporte público en la línea 2 del RUTA, este nuevo sistema de transporte masivo que produce relaciones que conjugan el espacio social creando nuevas experiencias a los usuarios, dotadas de significados y percepciones de la ciudad. Para ello es importante desmenuzar cada concepto para encontrar la relación entre estos.

1.1 La relación de la infraestructura y la movilidad

Hablando en términos físicos, la relación entre infraestructura y movilidad darán paso a las condiciones de desarrollo de la ciudad. Los sistemas de movilidad de una ciudad es la sumatoria de la infraestructura. Si esta es buena tendrá un gran resultado en torno a la movilidad de personas y bienes. La movilidad no sólo hay que verla desde lo material sino también desde lo social. Las ciudades son cuerpos dinámicos. Así existan lugares parecidos y las personas enfrenten problemas similares, las ciudades nunca van a ser iguales, ni siquiera al interior de un mismo país, Rojas (2008) señala que cada ciudad construye su vida urbana.

Ya mencionábamos que para Henri Lefebvre (1969, 1976) lo urbano no se trata de una esencia o de una sustancia, es más bien una forma del encuentro y de la reunión de todos los elementos que constituyen la vida social en la ciudad (1976). Por su parte, la ciudad es un objeto espacial que ocupa un lugar y una situación. En este sentido, la infraestructura —como espacio de la movilidad y parte del espacio urbano— redefine su importancia no sólo como canal de circulación sino como componente de la estructura urbana y de la configuración espacial, es decir, como sustento de las relaciones urbanas (Mayorga, 2011). Así es como la vida urbana es un devenir que está en movimiento, en el hecho continuo de desplazarse.

Este comportamiento está regido por desplazamientos que constituyen una fuente de información permanente para reconstruir y actualizar la imagen del entorno urbano. Si bien, para la implementación de BRT en un contexto poblano era lógico que se encontraran fallas en aspectos sociales e incluso hasta físicos, en la

configuración y en la repercusión espacial de las redes de movilidad en el espacio urbano y en su materialidad se encuentra cada vez más inscrita dentro de una compleja realidad territorial.

El papel de las infraestructuras como factor de desarrollo económico ha llevado a una permanente reivindicación de ampliación de las redes, de aumento de su complejidad. La paradoja reside en el hecho de que la ampliación indiscriminada de las redes de infraestructuras se traduce en más dispersión de la ciudad, lo que genera, entre otras cosas, un modelo de movilidad insostenible y de consumo de energía alto (Herce, 2009; 15). Situación a la que también se refiere Mayorga en estos términos: “Junto a proyectos de urbanismo, nacidos al margen de la arquitectura —de una arquitectura de calidad— han aparecido modelos construidos por los ingenieros, sobre todo modelos de transporte” (2011).

A partir de este enfoque integrador de la infraestructura, describió Lefebvre (1976), como el problema de la ciudad actual, al denunciar “la falta de composición y relación con el territorio, la descomposición analítica de las funciones y de las necesidades, en la que cada disciplina que tiene su campo de acción sobre el espacio urbano se ha ensimismado, realizando propuestas que conviven sobre un mismo territorio sin interactuar entre ellas”.

1.2 Acercamiento al concepto de movilidad social bajo los enfoques antropológicos

El concepto de movilidad es amplio y complejo. Introduce una serie de variables que van más allá de los desplazamientos. La movilidad aborda no sólo infraestructura y vehículos, sino que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan (Arrue, 2009). Es entonces cuando la Antropología Urbana surge en las primeras etnografías que analizan la vida que se desarrolla en las barriadas obreras de Chicago como consecuencia del proceso de industrialización.

Estos estudios comienzan a vislumbrar a la ciudad como un cúmulo de diferentes dinámicas de desplazamientos que derivaron del crecimiento poblacional y la intención tecno económica. Para el mundo actual, manifiesta Marc Augé (2007), es necesario que el antropólogo participe en el análisis de las movildades humanas y culturales, con la intención de consolidar el enfoque espacial y de la movilidad sobre

moderna, la cual da cuenta de la aceleración de todos los factores constitutivos de la modernidad. Estos factores son los movimientos de población, de la comunicación instantánea y de la circulación de los productos, las imágenes y las informaciones. Es importante señalar la confusión existente al hablar de movilidad y transporte de manera indistinta. A diferencia del transporte, la movilidad aborda más que infraestructura y objetos móviles, ya que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan en el espacio (Arrue, 2009).

Hoy en día se utiliza mucho esta palabra para referirse solamente al transporte público, derivándose de esta. Como menciona Kaufmann (2008), “las ciudades se alimentan, cambian y se reproducen a partir de la movilidad de sus habitantes” (p. 119). Por consiguiente, la movilidad cotidiana, a través de las prácticas sociales de viaje, expresa y contiene formas de apropiación y uso del territorio histórica y espacialmente determinadas (Gutiérrez, 2012) formando parte de la movilidad urbana de la ciudad. De esta manera, las movilidades de sus habitantes constituyen el movimiento de la ciudad por ello, Le Breton (2005, 2004) afirma que la movilidad es, a la vez, una libertad y una obligación, parte esencial de la vida cotidiana y dimensión transversal a todas las prácticas sociales sin excepción, que condiciona el funcionamiento de las familias y de toda la sociedad (citado por Gutiérrez y Reyes, 2016).

La ciudad como cuerpo dinámico cambia y, con ella, también lo hace el transporte público, ya que debe responder a las necesidades y demandas tanto del diseño urbanístico como de la densidad de población. Rojas (2008) menciona que el transporte público surgió como un elemento clave para el desarrollo urbano: *“las ciudades se alimentan, cambian y se reproducen a partir de la movilidad de sus habitantes”* (Kaufmann, 2008: 119).

El tráfico es sólo consecuencia del desconocimiento que se tiene acerca de las prácticas y dinámicas de desplazamientos de los habitantes, por lo que *“las políticas de movilidad tienen que ofrecer soluciones a todos los ciudadanos: peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, usuarios del transporte público, automovilistas. Para lograr la máxima eficiencia y reducir las necesidades de desplazamiento es más importante “crear cercanía”, es decir, que se pueda estudiar, comprar, trabajar y divertirse cerca del lugar de residencia, que “producir transporte”* (Herce, 2009: 20). Para esto, Gutiérrez propone una categoría analítica

entre la movilidad y el transporte, como punto de partida puede asumirse que ambos refieren a un mismo objeto de estudio: el desplazamiento de las personas y sus bienes en el territorio (Gutiérrez, 2012).

La geógrafa colombiana, Andrea Gutiérrez, en su artículo *¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte*, hace un análisis interesante aclarando los conceptos de movilidad y transporte citando a Estevan y Sanz (1996), quienes sintetizan una definición de movilidad, donde la entiende como un parámetro o variable cuantitativa que mide la cantidad de desplazamientos de las personas o los bienes en un determinado sistema socioeconómico, pero el transporte es la denominación dada al desplazamiento de personas y productos (Gibson, Jolly, Monteoliva, Rojas; 2011). Kaufmann plantea, primero, que “el desplazamiento, entendido como cruce del espacio, se vuelve movilidad cuando implica también un cambio social, es decir, un cambio de rol, de función o de estado en la persona que lo realiza” (2008, p. 122). Segundo, se ha propuesto tratar el tema a partir de tres dimensiones: el campo de los posibles, las aptitudes para moverse y los desplazamientos

Esto nos lleva a un concepto amplio, el espacio, pero someramente pueden distinguirse dos enfoques básicos de pensamiento: uno físico y otro social. El primero hace prevalecer el orden natural, el ámbito mensurable y de soporte de la humanidad; el segundo la historicidad y el conflicto (Santos, 1996). Entonces la movilidad urbana como performance en el territorio remite a un concepto de espacio social, a uno efectivamente producido y organizado por una sociedad concreta en una situación determinada en tiempo y lugar (Gutiérrez, 2012).

Así, ambos conceptos se “reducen” al desplazamiento territorial, tanto la movilidad como el transporte nos remiten a un objeto de estudio, que es el desplazamiento territorial. Según Regina Pereira (2008) la estructura urbana capitalista es un obstáculo para la vida cotidiana de los habitantes cuando éstos necesitan desplazarse constantemente para la reproducción de la vida diaria. Hablar de movilidad urbana obliga a considerar distintos mecanismos para efectuar el desplazamiento, incluyendo los diversos medios para llevarlo a cabo.

1.3 El concepto de espacio en la movilidad urbana

Integrando el concepto de espacio nos da un campo de conocimiento más amplio, tomando en cuenta que el espacio se construye con las relaciones que se generan (Castells), las prácticas (De Certeau) y además proyecta una sociedad (Lefebvre). La práctica implica la reiteración frecuente de comportamientos, por lo cual una práctica social implica comportamientos grupales conforme a las condiciones medias de un contexto social, espacial y temporal determinado. (Gutiérrez, 2012)

En este mismo sentido, la movilidad urbana como práctica social de desplazamiento de la movilidad cotidiana que se lleva a cabo en la ciudad como espacio físico, pero que incide en el espacio social, es imperativo revisar las relaciones y dinámicas sociales en los espacios que han ocupado los elementos de acceso al sistema de movilidad. *...la movilidad urbana como práctica en el territorio remite a los conceptos de espacio social, producido y organizado por una sociedad en concreto en una situación determinada de tiempo y lugar... las prácticas sociales del desplazamiento expresan el uso y la apropiación del territorio a través de itinerarios y lugares (Gutiérrez, 2012, pp. 65-68)*

Es por ello, el espacio social es fuente de poderes y modalidades del control de su uso, por lo tanto, es decisiva para hacer que un recurso se convierta en un instrumento; la relación hombre-espacio atravesada por el tiempo, permite concebir a la movilidad como una práctica cultural.

El espacio urbano es el lugar en el cual se vive e influye en la forma como los sistemas de transporte y tránsito son ordenados y utilizados. Las ciudades se configuran en los lugares donde las personas viven, trabajan y desarrollan una serie de actividades, ya sea dentro o fuera de los hogares. Estas actividades que realizan fuera del hogar requieren uso de formas diferentes de desplazamientos: caminata, transporte mecanizado (bicicleta) o motorizado (autobuses, motocicletas, automóviles, y metro).

Para comprender qué desplazamientos se realizan y qué tipo de transporte es necesario para llevarlos a cabo, es necesario comprender cómo está estructurada la ciudad, cómo se distribuyen las actividades en su espacio, así como cuáles son los factores de mayor influencia en la movilidad de las personas y en la elección de los modos de transporte (Alcántara, 2010). Los cambios en el modelo de ciudad se han traducido en cambios importantes en el comportamiento de la movilidad.

Para que la ciudad moderna funcione es necesario que todo circule. [...] En esta ciudad, el desplazamiento de las personas se convierte en una actividad de carácter obligado con el propósito de realizar las tareas más imprescindibles y cotidianas: trabajar, comprar, divertirse, etc. En la ciudad es necesario moverse y debe hacerse a menudo y aprisa. Un movimiento que se va modificando por el incremento de la velocidad que permiten los nuevos medios de transporte mecánicos, al mismo tiempo que cambia el ritmo de la ciudad (Miralles-Guash, 2002, p. 28).

Ahora bien, el proceso de movilidad está supeditado a unas variables que permiten que dicho movimiento se haga de forma funcional y óptima. Así, el medio usado para el desplazamiento (tipo de transporte), la frecuencia del mismo y la calidad del viaje se consideran aspectos relevantes a la hora de entender el proceso de movilidad. Bernardo Secchilo resume así: «al igual que el espacio construido, el espacio de la movilidad ha abandonado la continuidad. El espacio de la movilidad ofrece a las prácticas sociales campos de posibilidad no homogénea (citado por Herce, 2009; 19). Por lo tanto, la movilidad urbana es una práctica social del desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas, conjuga deseos y/o necesidades, dado en sus múltiples formas al interior de la ciudad, como espacio físico, pero que incide en el espacio social en sus usos y apropiaciones generando relaciones y dinámicas en los espacios.

Henri Lefebvre (1979) menciona que espacio, cotidianidad y producción capitalista de las relaciones sociales son la triada fundamental para entender lo urbano, ya que las problemáticas urbanas son vida cotidiana, y lo urbano tiende a comportarse como una entidad resbaladiza que nunca se deja atrapar. En las ciudades discursivamente modernas como Puebla, el espacio urbano nunca es usado y percibido de la misma forma por todos sus habitantes (Licona, 2007). Por lo tanto, la movilidad se explica con base en espacios materiales, es decir, el desplazamiento territorial y su vinculación con el espacio urbano se lee desde la configuración material del territorio (Gutiérrez, 2012, p. 64). Cada modelo urbano implica una configuración territorial de localizaciones y también un modo de vida.

Para Lezama (1993 en Licona, 2007), lo urbano aparece como el significado social de una forma espacial que expresa una sociedad históricamente definida, por lo que es posible pensar que los usuarios del transporte público generan formas de significación y re significación espacial dependiendo de construcciones históricas y

coyunturas temporales. Entonces, es posible significar al transporte público como espacio social, ya que gran tiempo de nuestro día se pasa sobre/adentro de él, lo cual brinda la posibilidad de establecer relaciones de sentido entre éste y los usuarios.

De esta manera, es posible decir que el espacio es un contenedor de prácticas y relaciones sociales que expresan identidad y una forma de apropiación específica por parte de sujetos sociales diversos. Lefebvre (1976) nos menciona el espacio jamás es neutro o puro, ya que se encuentra en estrecha relación con la práctica social y la sociedad global, por lo que el espacio sólo puede explicarse a través de las relaciones sociales que estructuran la sociedad en general (Manuel Castells: 1978 en Licona, 2007).

Los modos de vida “funcionalizan” la configuración territorial, y esto involucra interacciones entre aspectos materiales e inmateriales que hacen al universo interno y externo a la corporalidad del sujeto social. La movilidad de un grupo social abarca lo concebido, lo posible y lo realizado

1.4 La relación de la movilidad y el género

La literatura que vincula movilidad cotidiana y género sostiene que las mujeres y los hombres presentan patrones diferentes de movilidad cotidiana (Quirós et al., 2014; Miralles, 2012; Díaz Muñoz et al., 2003; Gutiérrez, 2009; Gutiérrez y Reyes, 2010). Diversos autores han trabajado el concepto de género, pero es necesario entender que este es una categoría sociológica y cultural en la que las nociones de lo femenino y lo masculino son adquiridas y transmitidas a lo largo de las generaciones (Milena, 2017:136). El género no es lo mismo que sexo.

Delgado (2003) describe que las diferencias entre hombre y mujer son socialmente construidas por su naturaleza biológica y no social. Por ello los roles de género han facilitado los espacios masculinos sean dominantes. Observar la movilidad desde una perspectiva de género no sólo revela que la movilidad es una práctica social (Urry, 2007), sino también una relación social y que, por lo tanto, es política en tanto expresa, permite, produce o contesta relaciones de poder (Cresswell, 2010).

Haciendo énfasis en el diseño espacial se ha puesto en las actividades laborales consideradas masculinas y, de esta manera, se ha dificultado el

desplazamiento que tienen que hacer las mujeres (Milena, 2017:153) entre su hogar, la escuela de sus hijos, el mercado, el supermercado, y de su trabajo entre otras actividades cotidianas lo cual produce cruces en horarios e inconveniencias para ellas. La experiencia de las mujeres en el espacio público y privado marca cómo la diferenciación de género proviene de un legado histórico donde la mujer ha sido referenciada a lo privado y el hombre a lo público (Milena, 2017:148). Esto encarna en desigualdad espacial, violencia, dependencia e incluso inmovilidad.

Por otro lado, desde los estudios de la movilidad también se han producido avances en Latinoamérica como los trabajos de Lazo y Contreras (2009) que abordan la movilidad cotidiana urbana específica de mujeres, combinando el uso de información cuantitativa (encuesta de origen destino) con información cualitativa (relatos en base a entrevistas con mujeres). Jirón (2007) observa experiencias de movilidad apuntando a develar en ellas diferencias de género que muchas veces son invisibles en el análisis estático del espacio urbano. Gutiérrez (2009), por ejemplo, pone énfasis en la práctica de movilidad en tanto reveladora de desigualdades de género, considerando los elementos de contexto implicados a partir de las distintas dimensiones que identifica.

Por otra parte, Jirón y Cortés (2011) sostienen que la movilidad no debe estudiarse desde una perspectiva individual, ya que las decisiones de movilidad son interdependientes, según ciclo de vida, edad, conformación familiar, entre otros. Según Díaz Muñoz y Jiménez (2003), las mujeres son un grupo social sensible a factores espacio-temporales, como la distancia y las condiciones del viaje, la disponibilidad y horarios del transporte público, entre otros. Debido a la variedad de ejes en torno a los que la organizan el trabajo, la recreación, la vida familiar, etcétera. Se podría decir que las infraestructuras de transporte van a determinar la localización de las actividades y, entonces, los flujos de desplazamiento. El paso del transporte a la movilidad no es simplemente una cuestión conceptual o técnica. Es la transformación de cómo se ven, se abordan y se entienden las soluciones dentro de unas dinámicas urbanas compleja. “La mujer debe desplazarse para realizar sus múltiples actividades, el tiempo es mayor no consideran la cantidad de recorridos que debe hacer la mujer que adopta roles distintos en el transcurso del día” (Milena, 2017:154).

Por esto es importante considerar también la perspectiva de género. Además, la movilidad como enfoque utilizando una mirada de género, tiene la posibilidad de develar complejidades en el territorio que muchas veces son difíciles de observar desde miradas más tradicionales. Alicia Lindón (2004) resume que lo cotidiano tiene que ver con los encadenamientos y conjuntos de prácticas de los actores; es un tejido de redes en el espacio -más o menos densas- que tiene tanto aspectos objetivos como subjetivos, y pluralidades de sentido que se pueden condensar en elementos espaciales. Sostiene que la movilidad urbana expresa el cotidiano, y el cotidiano se expresa en la movilidad urbana, como una práctica social de viaje.

La definición de la movilidad como una práctica de viaje, apunta a destacar su condición como práctica en el territorio, haciendo hincapié en que éstos son indisoluble y constitutivo del viaje en tanto desplazamiento material de las personas. Soto (2013) señala que las experiencias de mujeres en transporte público dan paso a estrategias de uso del espacio por esto entender la movilidad tanto desde el movimiento físico, como los significados de estos movimientos, las experiencias que devienen de esas prácticas y el potencial para llevar a cabo esos movimientos, estos últimos generalmente tienen implicancias de género (Cresswell y Uteng, 2008).

La experiencia de la movilidad no es para nada homogénea; sería un error seguir concibiendo al automovilista, peatón o pasajero como un sujeto universal. La edad, nivel socioeconómico o género pueden develar diferencias estructurales (respecto a la accesibilidad, por ejemplo) pero también se develan en la experiencia misma de la movilidad (en el modo en que se vive, percibe y desarrolla dicha práctica). Añadiendo la movilidad es una relación entre práctica y significado a través de acciones afirmativas (políticas públicas) que promueven la apropiación de un espacio urbano para las mujeres.

1.5 La experiencia social

El ser humano en su cotidianidad adquiere conocimientos de lo que sucede a su alrededor. Esto se debe a las vivencias obtenidas en un intervalo de tiempo, llamadas: experiencias. La experiencia proviene del latín *experientia*, es el hecho de haber presenciado, sentido o conocido algo, es la forma de conocimiento que se produce a partir de estas vivencias u observaciones. La experiencia no sólo aplica en un único campo, sino que se expande a todos los ámbitos del saber, del ser

humano, como es en la ciencia, lo social, lo filosófico, lo deportivo, el arte, y sobre todo en lo cotidiano.

Desde la filosofía tratan el conocimiento basado en la experiencia como "conocimiento empírico" o "un conocimiento a posteriori". Desde el enfoque de los Estudios Culturales la experiencia es un concepto clave, ya que permite una mirada que abarca al mismo tiempo las condiciones materiales de existencia de una comunidad o grupo y su dimensión simbólica. Además, el ser humano tiene la capacidad de adquirir conocimientos a partir de la experiencia, esto contribuye sensiblemente a la sabiduría, también se relaciona con la práctica prolongada que proporciona la habilidad para hacer algo, al acontecimiento vivido por un individuo y al conocimiento general adquirido por las situaciones vividas.

Ahora bien, la experiencia dependerá de cada persona, es decir, de la realidad que se experimenta en la vida cotidiana, hablando en términos generales. Por consiguiente, la experiencia es uno de los elementos del punto de vista, pero esta experiencia será distinta según se conserve en la memoria de modo inmediato, relacional o global. Cuando una persona sufre una quemadura, su experiencia inmediata es la de "dolor". Su experiencia mediata (que necesita del recuerdo del dolor) es ya de tipo lógico, porque se establecen relaciones y se extraen conclusiones más o menos generales. Pero la experiencia global, aunque requiere de las dos anteriores, difícilmente es lograda por el hombre normal, porque exige un tremendo esfuerzo sintetizador. Se dice que la experiencia global es en espiral, porque se desarrolla merced a las anteriores y se va logrando a medida que se tiene noción de que la visión misma cambia.

En refuerzo a lo anterior, Kant (en Amengual, 2007) dice que la experiencia aparece fundamentalmente como el resultado, como el producto de la actividad- es todo conocimiento – además "la experiencia es, sin ninguna duda, el primer producto surgido de nuestro entendimiento al elaborar esta la materia bruta de las impresiones sensibles, afirmando "Experiencia es una percepción comprendida" pero Hegel menciona la experiencia es el proceso por el que la conciencia pasa de una figura a otra, se transforma, en la medida en que se abre al mundo se va configurando por la experiencia, lo trascendental se historiza, se convierte en histórico.

El concepto de experiencia, tanto en Kant como en Hegel (en Amengual, 2007), así como en el proceso de transformación que sufre con el paso de uno al otro, por lo cual la experiencia como constitutivo, como elemento o proceso constituyente del sujeto, de forma que ella misma conforma el conjunto de condiciones de posibilidad para la apertura al mundo y la realización de nuevas experiencias en el cual la experiencia pasa de ser obtenida como el material del conocimiento, o su contenido, a significar la existenciamisma o identidad personal del sujeto.

La cultura contemporánea se caracteriza por la exaltación de lo vivencial, por la recuperación de la propia experiencia como valor privilegiado para la construcción del sujeto social. Tradicionalmente, se distingue una doble concepción de la experiencia a lo largo del pensamiento occidental. Por un lado, está la experiencia externa, asociada a los sentidos y a la concepción autosuficiente del objeto; esta tradición va desde Demócrito hasta el neopositivismo, pasando por Platón y los empiristas ingleses. Por otro lado, se habla de la experiencia interna, asociada a la imposibilidad de separar el sujeto del mundo en el acto de conocer.

En la tradición que va desde Heráclito y Gorgias hasta los posmodernos, pasando por ciertas interpretaciones aristotélicas, algunas concepciones idealistas implícitas en Descartes, Leibniz, Berkeley y Kant, el vitalismo de Bergson y el psicoanálisis. Se traza un puente entre ambas experiencias como aprehensión del entorno a través de los sentidos (experiencia externa) y la experiencia como vivencia del mundo por el sujeto en sus dimensiones sensorial y simbólica (experiencia interna). A través de este proceso por el cual se construye la subjetividad para todos los seres sociales.

En el transcurso uno se ubica o es ubicado en la realidad social y de ese modo percibe y comprende como subjetivas referidas y originadas en uno mismo esas relaciones —materiales, económicas e interpersonales— que de hecho son sociales y, en una perspectiva más amplia. En relación con lo social, se crean de forma sistemática con el desarrollo de los conceptos sociales. Ni una ni otros son iguales. Se examinan los elementos de la interacción social en tanto que se relacionan con la formación de los conceptos morales y los conceptos convencionales sociales.

La interacción social es el proceso según el cual la gente actúa y reacciona con relación a los demás en una realidad social por ser interactiva, relacional, se estructura no tanto por lo que las cosas son, sino por lo que la gente cree que son.

Son los individuos sociales los que generan activamente su propio contexto social. Entonces la experiencia social – dándole un concepto formal es un sistema estable de hábitos, sentimientos, conocimientos y habilidades, que se forma en el hombre durante toda su vida social dándole forma a la realidad mediante la interacción social.

Desglosando un poco más la idea, los individuos pasan por etapas de socialización, es decir, el primero es la primaria, es un grupo social pequeño en el que las relaciones son personales y duraderas, como la familia o los grupos de pares y el segundo es secundario, es un grupo de mayor tamaño cuyas relaciones son impersonales y se basan en un interés o una actividad específica. Esto da un amplio panorama sobre las relaciones sociales, a través de medios sociales asociados a la vida, la sociedad y las relaciones entre las personas mientras que experiencia son conocimientos obtenidos mediante la observación y la participación en diversas actividades, creando experiencias sociales.

El hombre ha encontrado que debe ser parte de la sociedad, la que interactúa constantemente con él. En el proceso de esta obtiene su función social, que también pone una cierta huella en su comprensión y percepción de la vida. También, se produce la experiencia social objetivada; esto acumula toda la humanidad en su conjunto, porque tal experiencia adquirida en el curso de la actividad conjunta manifestándose en tradiciones, los rituales, las costumbres y las normas de comportamiento, los preceptos morales. Pero no se entrará en detalles con ese tipo de experiencia, sino sólo en las sociales que se originan cotidianamente.

Cada experiencia que se narra o que nos narran es un episodio de una historia posible (Citado por Díaz, 1997:9). La experiencia, el significado que se le atribuye, los valores que se le asignan, los afectos que provoca, las expresiones con las que organiza —siempre cambiantes y reconstituidas en el tiempo—, constituyen un todo, un todo en movimiento. Pero Turner (1986: 37) retoma lo dicho por Dilthey: la experiencia apela a una expresión o comunicación con otros. Porque en esencia, las personas son seres sociales y quieren contar lo que han aprendido a lo largo de su vida (su propia experiencia). Siendo la experiencia vivida un total de significado, dando un ejemplo: un enamoramiento, encuentras el significado de amor cuando estableces una relación sentimental con otro individuo, creando una experiencia - ya sea buena o mala- se le atribuye al significado de amor. Señala Giddens (2006: 70)

el tiempo quizás sea el aspecto más enigmático de la experiencia humana; y aun así el tiempo o la constitución de la experiencia en el espacio-tiempo es algo trivial y evidente de la vida cotidiana

Según, Thompson (1981: 81) aclara que las personas habitan el mismo elemento humano —un presente convirtiéndose en un pasado—, lleno de costumbres, necesidades, razón, voluntad, ilusión y deseo. Por tal motivo, la experiencia es exactamente lo que constituye el enlace entre cultura y no cultura, la mitad dentro del ser social, la mitad dentro de la conciencia social.

Cruz Santana (2017) clasificó de la siguiente manera: experiencia I —la experiencia vivida— y experiencia II —la experiencia percibida. La experiencia vivida y la experiencia percibida — en realidad está afirmando que ambas no coinciden cronológicamente hablando. Por un lado, están las vivencias y, por el otro, la interpretación y la narración de estas vivencias. Es decir, la experiencia I se desarrolla dentro de un fluir constante, contingente, un “sinsentido”. En cambio, la experiencia II es una búsqueda por entender, de explicar el mundo, hacer una “ordenación”. Turner (1986: 35) distingue entre “mera” experiencia y “una experiencia” al recuperar la dicotomía hecha por Dilthey, en la que mera experiencia es simplemente la resistencia pasiva y la aceptación de acontecimientos, porque “la ‘experiencia’ irrumpe y reclama que reconstruyamos categorías.

De modo que cada uno ha tenido determinadas “experiencias formativas y transformativas”. Respecto a las experiencias formativas, conceptualmente encuentro recursividad de prácticas sociales delimitadas en un espacio-tiempo. En cambio, las experiencias transformativas son aquellas experiencias que irrumpen o interrumpen la vida rutinaria y repetitiva comienzan con evocativas sacudidas de dolor o placer. Siendo así, el ‘ser social’ determina la ‘conciencia social’, al precipitar la experiencia contra el pensamiento y presionar sobre él” (Thompson 1981: 46). Por tanto, la experiencia es el puente entre el ser social y la conciencia social (Thompson 1981: 160); pues las personas no sólo viven su propia experiencia bajo forma de ideas, en el marco del pensamiento y de sus procedimientos.

También viven su propia experiencia como sentimiento, y elaboran sus sentimientos en las coordenadas de su cultura en tanto que normas, obligaciones y reciprocidades familiares y de parentesco, valores o como experiencias artísticas o creencias religiosas. Esta mitad de la cultura [...] puede denominarse conciencia

afectiva y moral (Thompson 1981: 263)

Otro elemento que interviene es el espacio, Huarte (2001) menciona al filósofo Walter Benjamín quien concebía la experiencia ligada a la noción de espacio, sostenía que no basta entender la experiencia como un acontecimiento puntual “aquí y ahora” sino más bien como un camino de momentos unificados, es decir, la construcción del sentido que se le da a cada acción en el lugar. “El espacio es el lugar del recuerdo, en donde se da la posibilidad del encuentro entre el pasado y presente” (Huarte, 2011). Además, menciona el significado es dado a partir de un contexto cultural que permite dar un sentido.

Los lugares se significan a partir de este conjunto de historias, referencias, y aproximaciones que Walter las nombra “constelaciones” de significados y, por lo tanto, de la experiencia misma, estas constelaciones deben partir justamente de eso, de la forma en que concebimos el espacio y, por ende, la realidad. Pero las “experiencias van configurando la propia identidad personal y colectiva” (Díaz, 1997:10), Pero Turner (1986: 37) retoma lo dicho por Dilthey: la experiencia apela a una expresión o comunicación con otros, por ello Staroselsky nos explica retomando a Walter: “El sujeto de la experiencia no puede ser nunca el sujeto individual, al que sólo le queda vivenciar, en todo caso, el mundo, pero que no puede hacer de él una experiencia si no cuenta con los elementos de una cierta tradición que dote su vivencia de sentido y la inscriba en un marco comunitario que la excede a la vez que hace posible su elaboración” (Staroselsky, 2015: 4).

Dentro de este marco, Cruz Santana (2017) explica cómo las experiencias crean interpretaciones de los acontecimientos, clasificándolas de la siguiente manera: experiencia I —la experiencia vivida— y experiencia II —la experiencia percibida. La experiencia vivida y la experiencia percibida — en realidad está afirmando que ambas no coinciden cronológicamente hablando. Por un lado, están las vivencias y, por el otro, la interpretación y la narración de estas vivencias. Es decir, la experiencia se desarrolla dentro de un flujo constante, contingente, un “sinsentido”. En cambio, la experiencia II es una búsqueda por entender, de explicar el mundo, hacer una “ordenación”.

Turner (1986: 35) distingue entre “mera” experiencia y “una experiencia” al recuperar la dicotomía hecha por Dilthey, en la que mera experiencia es simplemente la resistencia pasiva y la aceptación de acontecimientos, porque “la ‘experiencia’

irrumpe y reclama que reconstruyamos categorías. Además, menciona que el significado es dado a partir de un contexto cultural que permite dar un sentido. Los lugares se significan a partir de este conjunto de historias, referencias y aproximaciones que Walter nombra “constelaciones” de significados y, por lo tanto, de la experiencia misma, estas constelaciones deben partir justamente de eso, de la forma en que se concibe el espacio y, por ende, la realidad. Pero las “experiencias van configurando la propia identidad personal y colectiva” (Díaz, 1997:10).

Turner (1986: 37) retoma lo dicho por Dilthey: la experiencia apela a una expresión o comunicación con otros, por ello Staroselsky explica retomando a Walter, que:

El “sujeto” de la experiencia no puede ser nunca el sujeto individual, al que sólo le queda vivenciar, en todo caso, el mundo, pero que no puede hacer de él una experiencia si no cuenta con los elementos de una cierta tradición que dote su vivencia de sentido y la inscriba en un marco comunitario que la excede a la vez que hace posible su elaboración (Staroselsky, 2015: 4)

Por consiguiente, una experiencia escapa de la ecuanimidad de las horas, los días o los años, porque no tiene principio ni fin arbitrarios, delimitados por una temporalidad cronológica, sino que tiene —como John Dewey denominó— “una iniciación y una consumación”. El hecho de que la experiencia aparezca como una elaboración la aleja de ser una mera recepción de datos, la experiencia no se tiene pasivamente, sino que se hace activamente; no es del orden de lo contemplativo, sino que es acción, en la medida en que implica una apropiación. Por lo tanto, la experiencia percibida hace una ordenación ante los acontecimientos dados con el cambio de sistema de transporte que irrumpe y provoca la reconstrucción de conocimiento de la movilidad urbana en la Ciudad de Puebla.

1.6 Primer acercamiento: La movilidad urbana en la ciudad de Puebla

La movilidad es la problemática más grande de las metrópolis, como es el caso de la ciudad de Puebla. Esta está vista desde la ciudad en términos físicos y no desde lo urbano, es decir, toda la atención de la movilidad se centra en una sola que es el automóvil, a partir de este se está generando un estilo de vida que detona el discurso modernista socialmente histórica con la llegada de una industria automotriz. La prioridad del automóvil se ha vuelto un pilar para diseñar la

infraestructura de la ciudad por ello cada vez son más notorias las carreteras e implementación de concreto hidráulico para la circulación de estos.

Como se mencionó al inicio, el crecimiento de la ciudad y la población generó nuevas necesidades de moverse al interior, en donde las personas que viven en la periferia necesitaban trasladarse a los puntos céntricos. En consecuencia, los camiones que salían de la periferia tenían un encuentro en común, el centro de la ciudad. Es así que ocupaban gran parte de las calles principales, aunado a eso no había paradas específicas en dónde bajar y subir a pasajeros, en cualquier lugar subían y bajaban, provocando conflicto entre el chofer de la unidad y el automovilista.

El interés se basa en que estos pagan impuestos como la tenencia, el permiso de conducir y además las multas, lo que ocasiona un ingreso a las instituciones gubernamentales, por ello el interés de seguir contribuyendo al incremento de estos. Pero son pocos los que tienen acceso a un auto privado, por ello el transporte público es una solución para desplazarse en la ciudad. Aún así, las problemáticas viales de la ciudad cada vez se hacen más grandes, las facilidades de quienes tienen posibilidades de adquirir un auto son más accesibles, por lo que ya cada miembro de la familia cuenta con uno propio. El número de automovilistas son cada vez más con la expansión de la marcha urbana cada vez hay más rutas de transporte por concesión que circulan por la ciudad generando tráfico en horas pico.

1.6.1 Los tipos de movilidad urbana en la ciudad de Puebla

Conocer la diversidad de movilidad que se genera en la ciudad permite un amplio conocimiento de cómo son los movimientos al interior de esta y qué elementos de desplazamiento utilizan y las formas en cómo lo hacen. En la ciudad de Puebla existe una multiplicidad de formas o tipos de movilidad, que son los siguientes:

- Auto privado; Es un transporte terrestre permite el traslado de un lugar a otro de personas o cosas tiene la posibilidad de acortar distancias, en menos tiempo. Es para uso personal.
- Motocicletas; Es un vehículo sobre dos ruedas utilizado ya sea para uso personal o para trabajo brindando beneficios como facilidad para sobrepasar el tráfico y congestionamientos, además de que es una buena opción para ahorro de combustible (gasolina)
- Taxi; Es un medio de transporte que ofrece servicios con tarifas reguladas que

transporta de un lugar a otro a las personas. En el caso de la ciudad de Puebla se rigen por sitio de taxis cada uno con sus características propias de una empresa privada.

- Servicios por aplicación (UBER, CABIFI, EASY); Son plataformas tecnológicas digitales que se utilizan para la prestación de un servicio de transporte ejecutivo en vehículos privados. Son las nuevas formas de moverse en la ciudad.
- Bicicleta; comúnmente llamada Bici es un vehículo de dos ruedas movido por un individuo que funciona como un medio de transporte para trasladarse de un lugar a otro. Puede ser utilizado ya sea hacer deporte, para actividades de ocio o simplemente para ir al trabajo. Es común ver al sur de la ciudad de Puebla como los ciclistas usan los carriles del Ruta como un camino rápido para llegar a sus destinos.
- Patineta; Es una tabla de diferentes materiales como madera o plástico sobre cuatro ruedas en su parte inferior, es un vehículo que popularmente es utilizado para practicar un deporte. Es usada principalmente por jóvenes.
- Triciclo de carga o tamalero; Es un medio que permite de manera fácil integrar personas, materiales, productos o incluso para servicio. Debido a la versatilidad de este medio es una buena opción para los comercios ambulantes como los tamaleros, los que se dedican a vender dulces o algún otro producto para moverse una colonia a otra.
- Carretas con caballos o con burros; Es un vehículo de tracción animal, este tipo de medio ya no es muy común pero aun es una alternativa para algunos poblanos que se dedican al comercio de la compra de fierro o a la venta de leche entre las colonias.
- Peatonal; Son las personas que van a pie a su destino circulando por las calles o por las vías de circulación.
- Transporte tradicional; Son unidades de transporte de pasajeros trazando rutas específicas y con una tarifa económica que está en disposición general de los ciudadanos como un servicio público.
- RUTA; Es una red de transporte masivo de pasajeros se caracteriza por un servicio de troncales y alimentadoras con estaciones fijas con tarjetas de prepago.

En conclusión, a raíz de lo descrito anteriormente podemos dar cuenta de la diversidad de las movilidades que subyacen dentro de la ciudad de Puebla formando parte de la vida y estilo propio de la misma que van evolucionando con las tendencias y dinámicas de cada división de tiempo. Lo que nos lleva al siguiente capítulo donde recorre históricamente la evolución de la ciudad vista desde una

perspectiva del sur para dar cuenta del movimiento de la ciudad que constituye, en efecto, al objetivo de la movilidad para acceder a los recursos del territorio construyendo nuevos espacios de circulación y la necesidad de expansionismo territorial.

CAPITULO II

Recorrido histórico de los procesos de urbanización en el sur de la ciudad de Puebla

La intención de este capítulo es dar un acercamiento histórico del desarrollo de la urbanización de la ciudad de Puebla, principalmente al sur, con la finalidad de dar un panorama de los procesos coyunturales de la ciudad y las transformaciones de los lugares construidos y adaptados para la circulación. Con ayuda de la historia, se conocerá un paisaje histórico de los conocimientos a través del tiempo, que permita analizar el desarrollo urbano del sur de la ciudad de Puebla, la cual históricamente ha sido construida a través de la conformación social, política y económica, siendo resultado de las relaciones sociales en los sucesivos tiempos históricos. Tomando en cuenta que la ciudad no se reduce a los límites geográficos, sino que integra de otros elementos, entrelazándose entre sí, que permiten explorar las continuidades y rupturas de los movimientos coyunturales y estructurales de la historia urbana. Para dar cuenta del desarrollo territorial las actividades se fragmentan y el espacio urbano crece generando nuevas formas de movilidad.

2.1 La fundación de la ciudad de Puebla

La historia urbana de la ciudad de Puebla parte de su fundación y del desarrollo de la ciudad y su influencia, aunque hay historiadores que sugieren la existencia de asentamientos prehispánicos en el territorio donde se fundó la Ciudad, aun no se ha comprobado dicha teoría solo está en indagación científica, por lo tanto el proceso de fundación del centro urbano sucedió el 16 de abril de 1531 como consecuencia de un proyecto concebido por el obispo de Tlaxcala Fray Julián, el presidente de la Real Audiencia de México Don Juan de Salmerón.

La propuesta original contemplaba la concentración de hispanos pobres y migrantes en el centro de la ciudad para cultivar la tierra, el espacio elegido para la nueva población estaba centrado en los ríos Atoyac y Alseseca, que se ubicaban al oeste y suroeste, y San Francisco corría desde el norte al sur, convirtiéndose en una región fértil. Una región densamente poblada por pueblos indígenas proporcionó abundante mano de obra indígena que permitió el desarrollo de la agricultura, la artesanía y las industrias manufactureras.

El nombre de este centro de la ciudad ha cambiado con el tiempo. Originalmente se llamó Puebla de los Ángeles por la leyenda de que fue fundada por los mismos ángeles. Para el año 1533 recibió el título de Ciudad de Puebla, Contreras y Cuenya (2012) escribieron que en 1558 se nombra como "La Noble y Leal Ciudad de Puebla de los Ángeles", años después en 1561 se cambió para incluir "La Muy Noble y Leal Ciudad de Puebla de los Ángeles", pero el nombre no se oficializó hasta 1576 y se mantuvo hasta el siglo XIX. Tras la independencia continuó con el mismo nombre.

Fue hasta 1862 recibió por primera vez el nombre de Puebla de Zaragoza en honor al General Zaragoza. Nuevamente, en 1950 se añadió nuevamente Heroica, nombre oficial de la ciudad que se mantiene en la actualidad, pasando a ser "Heroica Puebla de Zaragoza". Las peculiaridades de su origen lo convirtieron en un centro único en toda la Nueva España, olvido de la propuesta original. El pequeño centro urbano brillaba con luz propia como ciudad

Se les repartió las tierras a los españoles que fundaron la ciudad. Esta tierra se caracterizaba por su riqueza natural de arroyos, manantiales, ríos y abundante vegetación lo que contribuyó al crecimiento. La ciudad progresaba de una manera tan rápida, que en diciembre del año de 1535 Carrión (1970) narra que había ya construidas de adobes y zacate, la mayor parte habitadas por indios trabajadores, en su mayoría de Tlaxcala y Cholula.

Muchos españoles vivían ya en sus casas de cal y piedra, y por todas partes se veía el afán de embellecer la colonia levantando casas grandes, que iban haciendo desaparecer a las chozas primitivas, y arrimando a los indios a las orillas, y aun expulsándolos afuera de lo trazado pasando el Río San Francisco que años más tarde se volvería un muro natural entre el centro y la periferia. Durante las primeras décadas fue una etapa de ajustes en cuanto a la organización política, económica y social, que determinó la gestión del espacio y la formación de la traza urbana de la ciudad.

La ciudad forma un polígono rigiendo la línea de sembrados de las orillas y construcciones de ocho lados. Las calles de la ciudad se delinearon formando manzanas regulares para finales del siglo XVI, el desarrollo de la ciudad era notable ocupando 120 manzanas ubicadas alrededor de la plaza mayor; "al sur se ubicaba la vieja catedral construida por los indios de Calpan, en 1536, y los cimientos de la catedral nueva, iniciada en 1575" (Castro, 1994:48)

Los españoles influenciados por el modelo europeo trasladó parte a estas tierras, la idea del concepto de barrio. En el contexto hispanoamericano el barrio formó parte del proyecto urbano de la época, siendo el barrio una nueva organización indígena consolidándose en núcleos barriales. Este nombramiento se les daba a los grupos que se ubicaron en la periferia de la ciudad, siendo los barrios una separación entre la población española y la indígena, ya que los españoles se asentaron dentro de la traza urbana de la ciudad. No se tiene un registro histórico de los barrios, pero en el año de 1537 era ya muy notable el progreso a que había llegado la ciudad.

Se formaron barrios del otro lado del río San Francisco, pero al sur se ubicaba la Hermita de los Remedios, hoy el Carmen siendo este el límite territorial del sureste de la ciudad de aquella época. Puebla de los Ángeles se dividía en parroquias que a su vez se comprendía de los barrios. La primera de que hay memoria es la de San Sebastián, o San Marcos, siguió a ésta la de San José instituida en 1588, al mismo tiempo el Sto. Ángel Anasco y la Sta. Cruz. La Sagrario es posterior a todas, pues la primera Capilla de este título se comenzó a edificar por disposición del Sr. Palafox.

Antes de esto hubo cuatro parroquias en Puebla y fueron: San Sebastián, San José, El Santo Ángel y La Santa Cruz. Su jurisdicción comprendía los barrios de su nombre, de Santiago, S. Diego, S. Matías, San Miguel; y las fincas rústicas siguientes: Hacienda de la Noria, y ranchos del Agua Azul, Del Popüio, y Gallinero, y los molinos del Mayorazgo, de Enmedio, y de Amatlán.

Todos estos ubicados al surponiente de la ciudad. Además, la parroquia Santa Cruz se encontraba con los límites que incorporaba el Barrio del Carmen ubicado al sureste de la ciudad hacia el sur se ubicaba el Pueblo de San Baltazar cuya importancia se incrementa a partir del siglo XVII. Siendo así la conformación espacial de la ciudad del sur. La fisonomía urbana de la ciudad a finales del siglo XVI “se encontraba definida por las factorías textiles, las acequias de los molinos, los solares y huertas de trigo y frutales” (Castro, 1994: 49) lo que ayudó a que la economía creciera rápidamente entrando a un nuevo siglo de forma favorable.

2.2 El crecimiento económico y social de Puebla de los Ángeles

El siglo XVII se caracteriza por sus primeros años de crecimiento tanto económico

como demográfico y espacial. Al paso de los años la ciudad demostraba un crecimiento favorable incluso se convirtió en la segunda ciudad del virreinato aspirante a la sede capitalina. Puebla a finales del siglo XVI y principios del XVII era la ciudad más consolidada de la Nueva España, esto gracias a su ubicación geográfica, a los factores naturales que proporcionaron impulso a la ganadería y agricultura y a otras actividades y a la mano de obra indígena, lo que ocasionó la instalación de molinos y en las riberas de los ríos Atoyac y Alseseca.

Además, surgen los obrajos y la ciudad se convierte en el centro agrícola, industrial y comercial más importante de la Nueva España. Su zona fértil propició a que en la periferia de la ciudad se establecieran ranchos y fincas para el aprovechamiento de los recursos tanto del agua como del suelo como fue el caso del Río Atoyac. El más notable de estos manantiales rivereños, el que brota en el rancho de la Agua Azul, a quien deben su nombre esa finca de campo y años posteriores a convertirse en el nuevo panteón.

Al igual que el "Rancho Colorado" una giba del terreno de allí brotan veneros en constante ebullición. El espacio regional fue el que permitió a Puebla alcanzar su esplendor en todos los ámbitos tanto político como económico. Puebla, como todo centro urbano, extendió su jurisdicción sobre un espacio que superaba la traza urbana incorporando espacio rural que lo rodeaba, así como ranchos, haciendas, pueblos y comunidades. Además, a los barrios se le agregarían ejidos. Gracias a esto Puebla se convirtió en el centro agrícola más importante del virreinato, además vivía un auge textil.

La economía poblana estuvo basada en la producción agrícola, ganadera, comercial e industrial fue el inicio de la prosperidad poblana. Como se mencionó antes, el pueblo de San Baltazar Campeche en los alrededores de la ciudad de Puebla, hacia el Sur, fue un terreno de entre llanos, árboles, jagüeyes y el río San Francisco; y lo comprendían de cinco barrios: La Coyotera, la Cruz del 3 mayo, Tepalcatlillo, Anzures, el Barrio de San Francisco y la Barranca, dedicados a la agricultura formado por ejidos debido a las de tierras fértiles se volvió un importante productor agrícola y ganadero de la época.

El rápido desarrollo urbano de la ciudad provocó un incremento en la población, la ciudad crecía no solo en número de población, sino también en dimensión. Cuenya y Contreras (2012) nos mencionan mediados del siglo XVII se habían

desarrollado los barrios de Xonacatepec, Santiago, San Sebastián, San Pablo de los naturales, Analco y Xanenetla. Estos fuera de la traza urbana de la ciudad habitada principalmente por indígenas que servían como mano de obra. Para el año 1678 se contaba con 68, 800 habitantes formando parte de las ciudades más grandes de Hispanoamérica y para 1746 se calculó 50, 366 habitantes y empezaba un periodo de decadencia del comercio, los años esplendorosos comenzaban a esfumarse.

2.3 Los primeros años de Puebla independiente

Marcada por una serie de rupturas, en el siglo XVIII se vivió una crisis económica influenciada por diversos factores contribuyó negativamente a la ciudad reflejándose en la vida de los poblanos no solo en la disminución de la población sino en las condiciones de vida. Las cifras revelaban que la ciudad no solo se encontraba en un estancamiento poblacional sino en una dificultad para sobrellevar la crisis económica, así como las múltiples epidemias que enfrentaba la población; fue el estancamiento del tamaño de la ciudad. Y aunque los límites de la ciudad colonial de fines del siglo XVIII fueron los mismos durante el siglo XIX, como menciona Patricia Pardo Hernández (2012), el estancamiento urbano y el proceso de despoblamiento que sufrió la ciudad durante la primera mitad del siglo XIX se refleja en el número de manzanas, entre 1832 y 1856 el número de manzanas paso de 305 a 301. La ciudad en lugar de crecer disminuía debido a un largo proceso de crisis de subsistencia. Fue hasta la década de 1880 cuando la ciudad y sus alrededores comenzaron a presentar una recuperación y crecimiento poblacional.

Un punto que resaltar durante este periodo Puebla al igual que otros centros urbanos era una ciudad de grandes contrastes en el centro se admiraba la belleza de la arquitectura moderna de la época mientras a que a sus espaldas se observaba los barrios de la periferia conformada por la clase baja que constituía el sector más numeroso del conglomerado urbano, habitaban los barrios indígenas de las periferias. Posterior al movimiento de Independencia preocupa a las autoridades locales y las clases conservadoras poblanas, los posibles ataques de grupos insurgentes, por ello se construye en la ciudad un sistema de murallas y fosas para protegerla. En 1815 se inicia la construcción del fortín de Loreto que domina la ciudad y garantiza el camino que viene del Puerto de Veracruz.

2.4 La llegada de la modernidad a través de la industria textil y el ferrocarril

A principios del siglo XIX Puebla concentraba el 32 % de la industria textil. La cultura de los trabajadores textiles de algodón en la ciudad de Puebla se desarrolló a partir de 30 a 80 años de trabajo en las fábricas mecanizadas de tamaño creciente, creando además de comunidades, redes. Además, fue un periodo complicado debido a que se sufrieron varias pandemias de cólera y fiebre afectando la baja de la población y nuevas reformas sanitarias en la ciudad, siendo una de ellas el trasladar los panteones a la periferia.

En noviembre de 1827 se prohibió por ley, el que fueran sepultados cadáveres en las iglesias, y empezaron a llenarse los panteones de San Francisco, San Antonio, Xalnenetla, y el Carmen, este último llegó a ser uno de los cementerios más afamados de la ciudad. En 1833 se hizo camposanto el extenso terreno que media entre la casa de baños termales del Paseo Nuevo, y el edificio de S. Javier, en cuya iglesia también se sepultaron varios cadáveres de las epidemias del Cólera.

El 20 de mayo de 1880, quedaron clausurados los panteones referidos, a causa de que el día 6 del mismo se estrenó el de la "Agua Azul," nombre del rancho inmediato. El panteón se construyó en 1887 sobre los terrenos de lo que fue el Rancho de Agua Azul ubicado también al sur de la ciudad. Puebla cambió mucho. En el siglo XIX pareció quedar en ruinas ante los múltiples sucesos que la azotaron, pero la ciudad volvería a levantarse hasta el porfiriato.

Fue cuando se fundaron las primeras fábricas de hilados y tejidos de la ciudad, que fueron La Constancia Mexicana, La Economía, Molino de Enmedio, La Constancia Mayorazgo, Amatlán y La María. Los tres primeros se ubican a orillas del río Atoyac, mientras que el resto se ubican en la zona urbana.



Croquis de la ciudad de Puebla y sus alrededores. 1863. Foto: Francisco M. Vélez Pliego y Ambrosio Guzmán, Cartografía Histórica de la ciudad de Puebla, Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1995.

En dicho plano es posible apreciar los ranchos y haciendas que conformaban la zona sur durante la segunda mitad del siglo XIX: Hacienda Mayorazgo, Hacienda Chapulco, Hacienda de Xilotzingo, Hacienda de Zavaleta y la Hacienda de la Noria, y más al sur el Pueblo de San Baltazar. Años más tarde con el nuevo gobierno el Porfiriato que prometía la famosa modernización que dominaba la ideología de la época, incluía la integración de nuevas formas de movilidad como el ferrocarril y los tranvías. Incluso construyeron su propio ferrocarril urbano para conectar diferentes puntos de la ciudad con la periferia.

Las principales líneas ferroviarias que cruzan el territorio poblano, son el Ferrocarril del Sur que conecta los distritos de Tepeaca, Tecamachalco y Tehuacán con la ciudad de Oaxaca; el ferrocarril a Matamoros que pasa por los distritos de Cholula, Atlixco y Matamoros hasta vincular a la ciudad de Puebla con el estado de Morelos, en tanto que por el norte el denominado Ferrocarril Oriental, une a la capital del Estado con la Sierra Norte del estado de Puebla; para fines del Porfiriato el estado era recorrido por cerca de 1000 Km. de vías férreas. El ferrocarril permitió conectar con otros estados de la República de manera macro, haciendo los viajes de grandes distancias en menos tiempo.

Dentro de la ciudad de Puebla y sus alrededores, se cuenta con dos sistemas paralelos de transporte que movilizan un promedio de 46 mil habitantes anualmente. Uno es el Ferrocarril Industrial que une la capital con Cholula, Huejotzingo y la zona de fábricas, y el segundo que es un sistema de tranvías conocido como Ferrocarril

Urbano de Puebla, establecido por concesión del Ayuntamiento en 1879, que dispone de una red de 24 Km.

Así, en el siglo XIX se advirtieron cambios notables, tanto en lo urbano como en lo arquitectónico. Fue notoria la densidad de construcción en lo que fueron los predios conventuales, sin que se afectara la traza esencial de la ciudad. Por otro lado, se destruyó un 50% de las antiguas casonas coloniales, para dar cabida a las modas arquitectónicas de habitación y servicios en boga. Se clausuraron los panteones de varias iglesias del centro y se definen los cementerios Municipal, Piedad y Francés. Un alumbrado de luz trementina fue modificado por el de luz de arco eléctrico, en 1888. A fines de este siglo se advierten en la ciudad dos nuevas alamedas: la del Paseo de San Javier o Nuevo Paseo Bravo, y la Alameda de Hidalgo o San Francisco, ambas abiertas al público.

A estas alturas ya fueron notorios los cambios en la parte antigua del casco urbano: se construyeron nuevos fraccionamientos o colonias como la de Los Remedios. Con estos nuevos sitios todavía se mantuvo la traza reticular, excepto en la avenida que partía de San Javier (Paseo Bravo), denominada Del Vencedor o de La Paz (hoy avenida Juárez). El gobierno de Porfirio Díaz se caracterizó por ser un periodo de la historia del país donde la economía nacional creció gracias a la inversión extranjera, lo que provocó la modernización de algunos centros urbanos importantes como el de esta ciudad.

Sin embargo, dicha modernización sólo benefició a la clase alta y media, en tanto que las demás clases sociales seguían en las mismas condiciones de decadencia que desde el siglo anterior enfrentaban. Por ello, durante los últimos del siglo XIX la marcha urbana de la ciudad de Puebla y el número de habitantes crecieron moderadamente.

Se usaba con frecuencia el concepto de modernidad de la ciudad, integrando obras de urbanización y comunicaciones (ferrocarriles urbanos, y suburbanos, teléfonos, telégrafos). “Para el caso del ferrocarril urbano, se fueron tendiendo líneas que terminaron por unir varios puntos de la ciudad, y para 1900 ya existía una red de líneas interconectadas: Panteón municipal - Fábricas, Rancho Colorado – San Felipe, El Carmen – San Francisco, Panteón La Luz - Estaciones. La línea Panteón Municipal – Fábricas llegó hasta la fábrica El Mayorazgo” (Arminda, 2012: 84).

Estas nuevas formas de movilidad modificaron la vida cotidiana en Puebla así como su paisaje urbano, además de los enseres, las estaciones, trenes y tranvías eran el escenario para muchos empleados que iban y venían de su lugar de trabajo. El transporte moderno impactó la vida cotidiana. La modernidad poco a poco consumió el Sistema Hacendario que marcó una etapa política de poder y control sobre las tierras y recursos en México durante más de 300 años.

Como resultado de la Revolución Mexicana y el establecimiento de la Reforma Agraria entre las décadas de 1910 y 1940, las tierras pertenecientes a haciendas y ranchos fueron fraccionadas y repartidas, suceso que, aunado al rápido desarrollo industrial y tecnológico, provocó que las urbes fueran invadiendo el territorio rural para satisfacer las demandas demográficas del siglo XX. “Por esta razón, en las afueras de la ciudad y siguiendo el curso del Atoyac, de noroeste a sur se encontraban las fábricas textiles La Covadonga, La María, La Constancia, Santo Domingo, La Economía, La Independencia, El Patriotismo, La Teja, El Molino de Enmedio, Amatlán, El Mayorazgo y Guadalupe” (Armida, 2012: 87)

La construcción de carreteras pavimentadas es un parteaguas en la historia del país. Para la década de los veinte del siglo pasado, los ferrocarriles urbanos y suburbanos modificaron considerablemente el ritmo tiempo y distancia de la población; se expandía un nuevo fenómeno de movilidad, lo que a su vez desencadena otras tantas modificaciones a la cotidianidad de la ciudad.

2.5 El expansionismo territorial del urbanismo moderno en la ciudad de Puebla

En las primeras décadas del siglo XX los cambios en la fisonomía de las ciudades fueron grandes transformaciones que traían el sello capitalista europeo. Estas transformaciones recayeron en el paisaje conformándolo por nuevas construcciones, por vías de comunicación y por la multiplicación de actividades comerciales. La ciudad se veía desde una profunda transformación en el uso demográfico del espacio, se vivía un proceso acelerado de expansión.

En 1908 Puebla se componía por los territorios municipales de San Miguel Canoa, San Jerónimo Caleras, San Felipe Hueyotlipan y La Resurrección, pero a su vez se integraba a su territorio un complejo agrícola en los alrededores, donde quedaban establecidos el pueblo de San Baltazar, tres haciendas, veintisiete

ranchos y diversos terrenos de fábricas textiles y de harina. Además, en las orillas de la ciudad y en torno al río Atoyac se levantaban la zona productiva de la industria textil.

El hacinamiento en que vivían los sectores populares era uno de los factores de mayor preocupación. Tanto en los barrios como en el centro de la ciudad la saturación de las viviendas era una de las características más sobresalientes. Las vecindades a mediados del siglo XIX se habían multiplicado. El periodo de la Revolución Mexicana (1911-1920) frenó todo desarrollo urbano en la ciudad de Puebla, pero entre 1940 y 1960 se dio una rápida urbanización, igual que en toda América Latina, debido a la industrialización del siglo XX.

En este lapso aparecieron nuevos desarrollos urbanos periféricos diseñados dentro de un patrón, entre las cuales destacaron las colonias Humboldt, Amor, la Libertad, Los Volcanes y Santa María. La urbanización de la ciudad de Puebla entre los años de 1930 y 1945 obedece al entrelazamiento de dos factores: al indudable crecimiento de la población urbana, y la creación de un amplio mercado inmobiliario que permitiera el crecimiento físico de la planta urbana, incorporando colonias y fraccionamientos por los distintos rumbos de los alrededores de la ciudad.

“La administración de Maximino Ávila Camacho (1937-1941) marca un punto de inflexión determinante en la historia política y social de Puebla” (Contreras y Pacheco, 2012: 102). Hacia los años de 1940 el municipio de Puebla estaba conformado por la ciudad de Puebla de Zaragoza. El territorio urbano de la ciudad de Puebla de Zaragoza “se extendió desde las 850 hectáreas en 1910 a 1035 hectáreas en 1940, llegando a alcanzar en 1950 un total de 1736 hectáreas” (Contreras y Pacheco, 2012: 103). La ciudad de Puebla comenzó a vivir a partir de los años treinta un inusitado crecimiento físico y poblacional que lejos de detenerse llevó, tarde o temprano, a la metropolización de la ciudad en las últimas décadas del siglo XX.

El origen de su urbanización se ubica en las décadas de 1930 y 1940, se registra un acelerado proceso de creación de colonias y fraccionamientos. “Es muy importante señalar que en las colonias obreras fue la tierra ejidal sobre la que se sustentó el crecimiento urbano, incluso en las colonias populares tuvo una fuerte participación; “sin embargo, en las colonias para empleados y, sobre todo, en los fraccionamientos la propiedad constituyó el sustento básico de la urbanización”

(Contreras y Pacheco, 2012: 111).

Colonias obreras se levantaron en las inmediaciones de las instalaciones productivas o de servicios donde laboraban la mayor parte de sus trabajadores. Como nos menciona Contreras y Pacheco la colonia Vicente Guerrero tomó cuerpo en las inmediaciones de la Fábrica El Mayorazgo en 1931, a través de la formación de una sociedad cooperativa orientada a adquirir terrenos, organizar la lotificación y construir las viviendas; así también las colonias Granjas de Puebla (1944) y el Patrimonio (1945) se formaron en terrenos ejidales de San Baltasar Campeche.

La mayoría de las colonias obreras fueron fundadas en terrenos cercanos a las fábricas industriales que estaban bastante lejos del centro de la ciudad de Puebla, por lo que las malas condiciones de vida las transformaron en zonas marginales e insalubres por muchos años; era una urbanización de territorios cada vez más lejanos del viejo casco colonial de la ciudad de Puebla. “El 19 de abril de 1939 se constituyó la primera y principal sociedad inmobiliaria local bajo la denominación de Fraccionamientos de Puebla, S.A” (Contreras y Pacheco, 2012: 116). Fueron los terrenos del rancho de San Juan los primeros en donde se establecieron los fraccionamientos residenciales de la Paz y Occidente de la Paz en 1944.

La expropiación de la tierra, la venta de grandes extensiones de haciendas y ranchos circundantes a la ciudad, así como la aparición de las sociedades inmobiliarias fueron la pauta de la primera gran expansión de la ciudad de Puebla en el siglo XX. Entre los años 1950 y 1960 la capital del estado sufre una aguda crisis en la industria textil, por lo cual esta ciudad deja de ser un centro principal de atracción económica; no obstante a ello, su población tiene un crecimiento sustancial en esta década al pasar de 260,948 habitantes en 1950 a 532,744 habitantes en 1970.

La ciudad creció ordenadamente hasta 1950, año durante el cual se observaron los primeros asentamientos espontáneos y sin control, desvinculados de la mancha urbana y rompiendo la unidad espacial de la ciudad. En los 60's se da un crecimiento urbano hacia el Norte y Noreste, como resultado de la construcción de la autopista México-Puebla puesta en funciones en 1962. Es en 1964 cuando desaparece el río San Francisco a consecuencia de su entubamiento para dar lugar al actual Boulevard Héroes del 5 de Mayo.

2.6 El desarrollo urbano de Puebla en su etapa moderna

Una nueva era cambios en la infraestructura de la ciudad llevó a la construcción de la autopista México–Puebla inaugurada en 1962, la cual contribuyó a la expansión de la zona urbana y a la integración de las localidades que se ubican en la parte norte de la ciudad. En este mismo año, se decreta por parte del Congreso del Estado, la anexión de “los municipios de la Resurrección, San Felipe Hueyotlipan, San Jerónimo Caleras, San Miguel Canoa y San Francisco Totimehuacan” (Flores,2012:204) como Juntas Auxiliares del Municipio de Puebla.

Con esto, la superficie territorial del Municipio de Puebla se incrementa de manera sustancial de 123.17 Km² a 524 Km². Esto mismo ocurre con el número de habitantes y con ello el Municipio de Puebla comienza a destacar en el ámbito nacional, como una ciudad importante por el número de habitantes. En 1965 con la construcción de las avenidas como la Diagonal Defensores de la República y Hermanos Serdán, la parte norte de la ciudad se consolida y hace más dinámico el crecimiento de la zona urbana.

La ciudad creció en una extensión de 25.8 km², con un incremento de 77% en relación a 1950, con una tasa media anual de 3.8%. Con esto se aceleró el proceso de urbanización, lo que provocaría la construcción de otras obras dedicadas a la infraestructura, es decir, a la ampliación de carreteras y fraccionamientos. “La ciudad empezó a expandirse, creció hacia la periferia” (Pérez, 2012:171)

Asimismo, ese crecimiento se realizó a partir de fracciones de terrenos pertenecientes a ranchos y haciendas, que habían sido expropiadas por el gobierno, vendidas o excepcionalmente donadas por los hacendados; como consecuencia, muchos cascos de haciendas y ranchos fueron alterados o destruidos. Ya en los noventa, la ciudad de Puebla se caracteriza por su tendencia a la expansión del área urbana y a la suburbanización. Por ello, a la fecha, en la ciudad se concentra aproximadamente el 35% de la población total del estado, el 60% de la inversión, el 55% de las industrias y el 50% del personal ocupado en tal actividad, además se concentra el 80% de los servicios educativos y el 90% de los bancarios.

Esta concentración de servicios crea problemas como: crecimiento urbano desordenado, altos déficits de vivienda, infraestructura vial inconexa, desajustes en el uso del suelo, actividad industrial dispersa, especulaciones con el suelo y dificultad para dotar de empleos a la población rural proveniente del interior del Estado.” La

ciudad de Puebla tiene tres grandes desafíos en el siglo XX: 1) preservar y mantener el centro histórico como patrimonio de la humanidad, 2) modernizar la ciudad y 3) generar calidad de vida” (Pérez, 2012: 169-170).

El destino del centro histórico es, a pesar de todo incierto, al observar un relativo desplazamiento de las actividades y de la población que la habita hacia la periferia (Pérez, 2012:169, y Contreras y Angel, 2012). Hacia los años sesenta del siglo XX, la ciudad comenzó a expandirse, se creció hacia la periferia, con la aparición de nuevos asentamientos humanos, muchos de ellos relacionados con los cambios económicos de la economía mexicana en general, dando paso al surgimiento a la consolidación de colonias y barrios diferenciados por el nivel de ingresos.

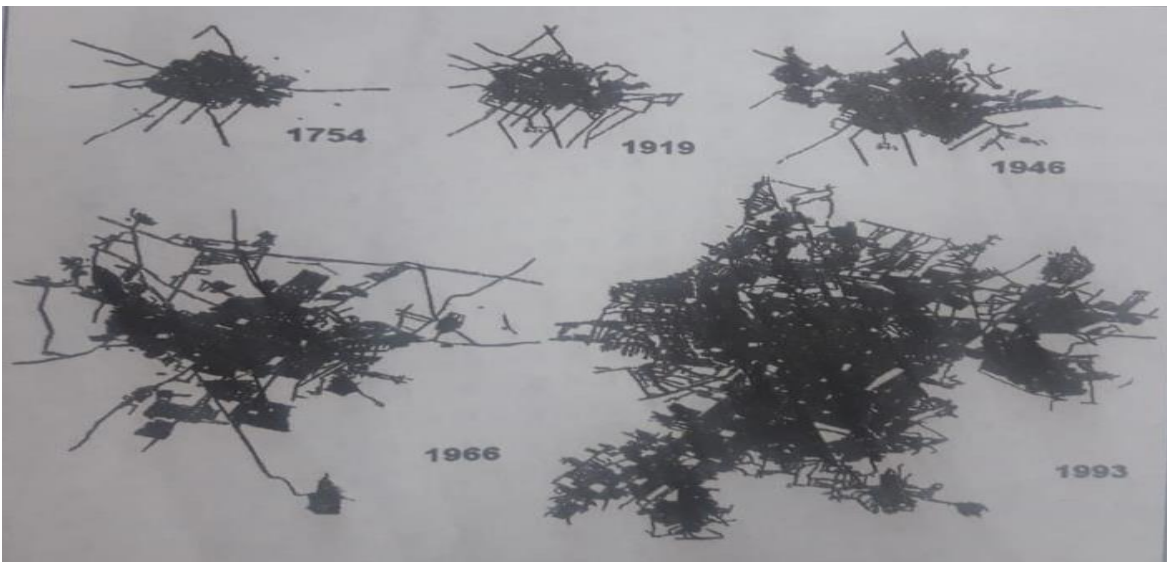
El panorama económico comenzó evidenciar que la ciudad tendía a seguir el modelo extranjero, basado en la expansión de la ciudad y surgimiento de plazas comerciales en las principales zonas de la ciudad. Hacia finales de los años sesenta se instala el primer centro comercial al sur del centro de la ciudad, en un espacio que dio lugar a una competencia con el tradicional centro histórico de la ciudad. Simultáneamente, los grupos sociales de altos ingresos que habitaban en el centro se desplazaban hacia la periferia, fortaleciendo no solo nuevas formas de consumo sino de usos de suelo al exterior del centro.

La desconcentración de actividades económicas hacia la periferia fue el inicio de una competencia con los subcentros que se comenzaban a establecer en esa misma década. El proceso de expansión de la ciudad ha implicado entre otras cosas, la modificación del suelo se intercala con el mercado inmobiliario de manera intensa. De acuerdo con los resultados de una encuesta realizada (Polèse, Pérez, Barragán, 1996) es el suroeste de la ciudad la zona privilegiada donde se localizan las actividades terciarias dinámicas que definen la ciudad como centro de negocios. “El centro de atracción se desplaza más al sur, donde está ocurriendo actualmente la modernización de la ciudad” (Pérez, 2012: 187). La construcción de plazas propició la concentración de nuevas actividades económicas como fueron la zona de “Plaza Dorada la cual tuvo desarrollo a finales de los años ochenta, el área de las Ánimas a mediados de los noventa” (Pérez, 2012: 187), y el desarrollo del circuito económico Angelópolis que se consolida a finales de los noventa, constituyeron grandes áreas comerciales y de servicios.

En esta área se localizan centros de educación privados y lugares recreativos

que se conjuntan en una zona moderna e integrada, relacionada con un sistema de autopista (Periférico) que no hace necesario pasar por el núcleo original que dio a la ciudad. “El proceso de fragmentación espacial de las actividades económicas pone en riesgo al centro de la ciudad” (Pérez, 2012: 187). Los servicios a las empresas están presentes, sí, pero ubicados al exterior del centro histórico de la ciudad. Se establece que el proceso que ocurre en las zonas metropolitanas es la manifestación del paso de una economía predominantemente agrícola a otra de carácter urbano.

Al mismo tiempo, dichas zonas son la expansión de la creciente interdependencia entre los centros urbanos y sus zonas periféricas. “El concepto centro- periferia es utilizado originalmente para estudiar fenómenos económicos en el marco del sistema económico mundial en donde la acumulación de capital y su relación con el proceso tecnológico dan lugar a una estructura compuesta por centros y periferia” (Flores, 2012:199). Lo que genera un incremento de movilidad cotidiana entre sus habitantes entre un lugar a otro mayormente del lugar de trabajo a casa lo que el transporte público es indispensable.



Fuente: Cuerpo Académico de Economía Urbana y Regional, Facultad de Economía BUAP. Retomado del texto Puebla Historia de una identidad regional tomo III.

En términos del crecimiento físico, destaca el surgimiento de diversas colonias en la periferia inmediata; al sur, San Baltazar, Bugambillas, Fraccionamiento Mayorazgo, Leobardo Coca, Patrimonio y Castillotla. Las localidades ubicadas al norte, norponiente y surponiente mostrarán mayor dinamismo y continuarán su crecimiento urbano hasta ampliar el área física de la marcha urbana central.

Especialmente esto ocurrirá con las localidades periféricas inmediatas a la zona conurbada.

Como se puede observar en la imagen el crecimiento de la ciudad va en dirección hacia el sur expandiéndose cada vez más con el paso de los años, como ya se ha ido mencionando la nueva centralización de la actividad comercial de la zona de la Reserva Territorial Atlixcáyotl impacta en la economía de la ciudad. Esto ocasiona que en la periferia de este nuevo centro de comercio se ubiquen las colonias en donde se encuentra un gran número de población que se emplean y subemplean como trabajadores de esas zonas residenciales y comerciales.

En las últimas dos décadas, la ciudad alcanza niveles de crecimiento urbano muy relevantes, acentuado con mayor intensidad en la parte sur donde se ha observado que la ciudad ha seguido los patrones de crecimiento horizontal tanto habitacional como comercial, que se manifiestan en las metrópolis del país.

2.7 Reflexión en relación con el proceso histórico de urbanización de la ciudad de Puebla

A manera de conclusión, este recorrido histórico de los procesos de urbanización que ha experimentado la ciudad desde su fundación hasta la fecha, nos ha ayudado a comprender cómo se ha ido construyendo esta noción de la urbanización del centro y sus periferias como espacios biográficos de la ciudad, en donde un sur fundacional solo se veía como panteón y ejidos, ante un sur actual que paradójicamente concentra las intenciones económicas del municipio.

Las moviidades de una ciudad que está creciendo a pasos gigantes crea múltiples formas que se generan a su interior y las cuales van modificando las formas cotidianas de sus habitantes, es decir, hace unas décadas el centro histórico era un referente de la economía comercial, sin embargo, hace unos años los centros comerciales se volvieron la atracción de la vida cotidiana de los poblanos. Ante estas nuevas dinámicas de consumo debió y debe planificarse a la par la movilidad principalmente del transporte público.

La línea 2 (y próximamente la 4) del RUTA resulta importante para el presente contexto histórico y económico de la ciudad ya que es el medio principal que permite conectar los puntos principales de este reciente “sur-centro”, sin embargo, la gran cantidad de pobladores que la utilizan así como sus demandas de viajes se vuelven

insuficientes y hasta conflictivas.

Puedo afirmar que el transporte público funge como un verdadero territorio de vida que permite comprender la historia de la movilidad urbana en la ciudad, así como los múltiples ámbitos sociales con los que está relacionada. Redefinir los nuevos espacios se convierte en un desafío para los especialistas tanto en la infraestructura como en las movilidades. Por ello hay que empezar a comprender de qué manera está funcionando esta nueva propuesta en la ciudad, lo que nos lleva a nuestro siguiente capítulo en donde se describe la Línea 2 del RUTA físicamente pero también como un espacio de nuevas prácticas sociales.

CAPITULO III

Etnografía del RUTA línea 2 como espacio de movilidad social contemporánea

El presente capítulo etnográfico es el resultado del trabajo de campo que se llevó a cabo del 2017 al 2019 con la intención de recaudar la mayor información posible sobre el tema de interés de esta investigación por parte de las mujeres amas de casa jóvenes residentes de la cuarta sección de San Ramón al sur de la ciudad de Puebla. Se presentarán datos tanto cualitativos como cuantitativos obtenidos gracias a las herramientas metodológicas utilizadas para las correspondientes descripción e interpretación del fenómeno establecido. Son las amas de casa quienes permitieron validar la propuesta del modelo analítico de esta investigación.

3.1 Descripción de la terminal Margarita y los paraderos

Como se ha estado mencionando a lo largo de esta investigación, la administración política de la ciudad de Puebla está fuertemente influenciada por un modelo capitalista modernista que ha impactado en la infraestructura y servicios que esta ciudad ofrece, siendo uno de ellos el transporte público. Fue así que el ansiado proyecto bajo el nombre de Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) llegó a la ciudad de Puebla. Este proyecto impulsado por el gobernador Rafael Moreno Valle y con ayuda del gobierno federal, argumentaba el mejoramiento del sistema de transporte público en la capital poblana.

Este sistema de transporte articulado se basa en un sistema de movilidad conocido por sus siglas en inglés BRT (Autobús de Transito Rápido) que consiste en la innovación tecnológica principalmente alemana de Autobuses Mercedes-Benz, que se adapta a las necesidades de cada ciudad. Los sistemas BRT consisten en un corredor exclusivo para buses, complementado por una reorganización del esquema contractual y del servicio. Se caracteriza por una Infraestructura exclusiva, es decir, con carriles exclusivos para la circulación de los buses.

Los vehículos que lo integran son de gran desempeño y capacidad, se utilizan buses normalmente articulados con capacidad para 160 pasajeros y con una tecnología que asegura un estándar de bajas emisiones. Además de una reorganización institucional en donde determina un arreglo específico para la

gestión, control y operación del sistema para una gestión adecuada de la operación y finalmente pagode tiquete en estación. El pago del tiquete fuera de borda hace más rápido la operación del sistema y los tiempos de desplazamientos se reducen de manera considerable.

La importancia de los sistemas BRT en la movilidad urbana es enorme, tal es así que en el mundo existen más de 181 corredores con sistemas de transporte público de este tipo. Es así que en su página oficial del BRT se describe un sistema de transporte público de alta calidad basado en autobuses, que ofrece una movilidad urbana rápida, confortable y económica. Los BRT logran estos objetivos utilizando carriles propios, alta velocidad de circulación, alta frecuencia de paso y servicio al cliente. Sin embargo, carece de un sustento social en la planificación de este sistema que se enfoca en la tecnología de los buses y la infraestructura. Esto ocasiona que en algunos contextos el proyecto no cumpla con los objetivos propuestos para la mejora del transporte público. Uno de esos casos en donde el proyecto no alcanzó a los estándares esperados fue en la ciudad de Puebla, que ante las problemáticas de movilidad de una ciudad creciente, este nuevo sistema de transporte público se pensó como una solución rápida y eficaz, siendo así que se planificaron 4 líneas de las cuales 3 ya están en funcionamiento. Para intereses de esta investigación solo nos centraremos en la línea 2.

3.2 Línea 2: Limones-Diagonal (11 Norte-Sur)

Como se mencionó al inicio, este corredor Troncal fue planificado en 2014 y se comenzó a construir ese mismo año, siendo inaugurado el 10 de abril del 2015. El corredor troncal abarca una distancia de 13.5 km sobre la Avenida 11 Norte-Sur, su recorrido inicia en la Avenida Limones y concluye en la Diagonal Defensores de la República, conectando a la línea 1 entre las estaciones 11 Norte - Constitución de 1917 y El Rayito y con la línea 3 en la estación 43 Poniente - Huexotitla.

El servicio de la Línea 2 de RUTA inició operaciones con 65 unidades. En el troncal con 27 autobuses articulados con capacidad para 161 personas, de la marca sueca Scania y carrocería Neobus MEGA BRT lo cuales cuentan con motores de alta eficiencia y potencia utilizados para trabajos pesados, certificados para no contribuir en el impacto ambiental; y 38 autobuses padrón Volkswagen Novacapre AME1 MD de 12 metros y capacidad para 100 personas; además de 52 autobuses

Volkswagen con carrocerías Ayco/Hidromex y Novacapre en 15 rutas alimentadoras. Lo que lo hace diferente a este sistema de transporte del anterior y el más conocido en la ciudad (combis y buses) es que cuenta con estaciones específicas, lo que lo hace más *ordenado* al momento de subir y bajar pasajeros. A lo largo de los 13.8 km que abarca la línea 2 en toda la avenida, cuenta 33 paraderos y una terminal que se ubica al sur de la ciudad. La terminal Margarita se ubica Calle 11 Sur 14549 colonia Flores del Pedregal. Es el espacio geográfico donde inician y terminan sus recorridos todos los troncales además de concéntrense las alimentadoras que se conecta a las colonias que están más al sur en donde el trocal ya no transita.

La terminal Margaritas es un espacio geográfico de gran tamaño que funge como punto de intercambio y conexión en donde los pasajeros transbordan de una alimentadora al troncal y viceversa. Cuenta con 4 accesos, dos de ellos son para los troncales y alimentadoras que se ubican en cada extremo. El acceso que se encuentra al extremo derecho es para los trocales que vienen del norte, allí es donde finaliza su recorrido y para las alimentadoras que ingresan con pasajeros de las colonias que se encuentran más al sur. El extremo izquierdo es para la salida de las unidades tanto de los troncales como las alimentadoras y es el inicio de sus recorridos, los otros dos accesos son para los pasajeros que ingresan caminando a la estación. El camino a la puerta está marcado por una vereda que te indica por dónde ir, pero a pesar de que se encuentran las veredas, hay individuos que marcan su propio camino que es el ejemplo del acceso de lado derecho, ya es notable observar el caminito improvisado resultado del paso de las personas.

Al interior de la terminal podemos apreciar la división de dos espacios laterales con planta alta separados por un carril. De lado derecho hay un corredor largo en donde se estacionan las alimentadoras para el ascenso y descenso de los pasajeros de las rutas A-21, A- 22 Y A-23, dentro de ese espacio se aprecia de lado derecho las máquinas que recargan las tarjetas. Cruzando el carril en la parte izquierda se encuentra otro corredor, el cual cuenta con los dos accesos ya mencionados anteriormente.



Terminal Margaritas entrada B en donde se puede observar los dos carriles una de las alimentadoras y la otra de las troncales. Es un pasillo largo donde los pasajeros esperan para abordar las unidades pero también por donde descienden de la unidad. Foto del autor.

Esto divide a los pasajeros que van llegando con los que van saliendo, al igual que las estaciones para ingresar tienen que pasar su tarjeta por la máquina que se encuentra en el torniquete para que te de acceso. Hay tres torniquetes a lo ancho del corredor, siempre se encuentra un guardia de seguridad en el área a lado de los torniquetes y durante el día están las personas quienes registran llegadas y salidas de los troncales así como los horarios a cumplir por los choferes de la unidad.

A la mitad de este mismo corredor hicieron una fila de asientos improvisada debido a la falta de espacio para la sociabilidad, es decir, se apropiaron de un espacio para descansar unos minutos, platicar entre compañeros y para hacer cambio de turno; al lado de ellos se encuentran los torniquetes para la salida de los pasajeros. En el segundo acceso la entrada B se encuentra dos máquinas para recargar, una persona observando y tres torniquetes, dos para el acceso y uno para salida de los pasajeros. Esta entrada se hizo después debido a la demanda de pasajeros, ya que al inicio solo estaba la de la entrada principal.

En la entrada principal de lado izquierdo se observa un pequeño corredor y a la mitad se ubica una pequeña oficina, justo al lado de las máquinas, solo personal autorizado tiene acceso al lugar. En la otra mitad están los baños para los empleados y unas sillas metálicas para “descansar”. Esto al interior de la estación. Al final de la estación, de lado del segundo acceso, en donde pasan los troncales y alimentadoras se encuentra un edificio de dos pisos, de color blanco con enormes cristales en donde se ubican las oficinas. Cuentan con una caseta de vigilancia que regula el acceso a personas ajenas al lugar.

Las unidades que llegan a la estación son la Trocal o comúnmente conocido como "Metrobús" es la unidad de transporte con gran capacidad se distingue por ser largo como un tronco. Hay dos tipos distintos de troncales: el grande que cuenta con tres accesos distribuidos a lo largo de los dos vagones unidos por medio de un *acordeón* y cuenta con una capacidad de 161 personas de las cuales 45 van sentadas, 115 paradas más la presencia del chofer. La otra unidad es más pequeña, tiene solo dos accesos y una capacidad para 100 pasajeros.



Foto: María Celeste, Trabajo de campo II, verano 2019. Troncal conocido como acordeón es una de las unidades más grandes con capacidad para 161 pasajeros

Algo característico es que cuenta con un carril exclusivo para circular por toda la avenida. La troncal tiene que recorrer los 34 paraderos de los cuales tres son estaciones de interconexión. Estas estaciones son instalaciones específicas de dos sentidos a manera de plataforma alta entre 400 o 500 metros aproximadamente, ubicados en medio de las avenidas principales. Al inicio de cada paradero hay que subir una pequeña rampa y al finalizar esta se encuentra la máquina para recargar la tarjeta o para comprar una, dependiendo de la estación. De lado derecho se encuentra el chegador por donde pasas la tarjeta y te da acceso el torniquete, de lado izquierdo se encuentra otro torniquete que permite la salida de los pasajeros de descenden de los troncales.

En medio de ambos se encuentra el acceso exclusivo para personas discapacitadas. De lado izquierdo del pasillo se observa el acceso para ingresar a la unidad que te lleva al norte, y unos pasos hacia delante de lado derecho está el acceso para subir que te lleva al sur de la ciudad. Sus paredes son cristales con el logotipo del RUTA apoyados con tubos de metal; la base de la estación es de

concreto y cuenta con una elevación de un metro de altura, por lo que es necesaria la rampa del inicio.

Actualmente, hay una propaganda de arte de artistas poblanos en cada estación se encuentra dos o tres carteles en donde plasman una obra de dicho artista con una frase de este, se ubican a lo largo del corredor para que los pasajeros puedan admirar los carteles. Cada estación tiene un nombre específico dependiendo de su ubicación, aunque algunos paraderos no son nombrados por su nombre oficial asignado por la administración, sino más bien por los mismos usuarios, tal es el caso de la estación Yucatán que se ubica en la calle 105 y es reconocida como la estación de las 105, el nombre Yucatán no es familiar para los usuarios.

El costo total por servicio es de \$7.50 y el servicio se brinda de lunes a sábado de 5:00 a 23:00 horas, y de 6:00 a 23:00 horas los domingos. Para poder acceder al servicio es necesario adquirir una tarjeta es una nueva modalidad de pago. La tarjeta se adquiere en las máquinas y tiene un costo de 25 pesos contando con un pasaje. La tarjeta es indispensable ya que si no cuentas con una no puedes ingresar a las estaciones y mucho menos a los troncales o alimentadoras. Se recargan cuando se terminan su saldo o cuando el individuo lo requiera. Las personas de la tercera edad tienen una tarjeta especial ya que ellos tienen otra tarifa. Algo importante de mencionar con respecto a la tarjeta es que tienen imágenes que hacen referencia a los lugares “representativos de Puebla”, pero más bien son algunas obras que se han realizado en los últimos años como la estrella de Puebla, el Museo Barroco, el Teleférico, y otras tantas obras modernas que representan a la Puebla de hoy.

3.2.1 Recorrido de las alimentadoras



Imagen que corresponde al total de las estaciones de la línea 2 del RUTA que recorre a lo largo de la avenida 11 sur. Indicando el nombre de cada estación.

La línea 2 del RUTA cuenta con 18 rutas de alimentadoras que completan los viajes de los usuarios a su destino. Son unidades más pequeñas, y su principal función es transportar a los pasajeros que viven en colonias alejadas de la estación o el paradero más cercano. Al igual que los troncales se necesita tarjeta para adquirir el servicio que tiene un costo de 6 pesos que son tomados a cuenta cuando transbordas a un troncal.

En el 2017, Carreteras y Cuotas de Puebla (CCP) encargado de la administración del RUTA, informó que la línea 2 realizó 821 mil 534 recorridos en los troncales y 634 mil 288 viajes por parte de las alimentadoras. En el 2018, brindó el servicio a 43 millones 74 mil 682 usuarios. En tanto, las 18 alimentadoras trasladaron a 14 millones 745 mil 755 personas. Esto se debe a que las alimentadoras pasan por las colonias que se ubican más al sur de la ciudad y que se encuentran alejadas de las 11 sur.

Los recorridos de las alimentadoras se volvieron necesaria más que la troncal debido a la facilidad de incorporarse a las calles y avenidas pequeñas, a las colonias por las que el troncal no transita. A continuación, se muestran los recorridos de las alimentadoras que integran la línea 2 del RUTA, en donde se observan la mayoría de las colonias que se encuentran alejadas de los paraderos centrales.



Fuente: Realización propia. Mapa de recorridos de las alimentadoras de la línea 2 del RUTA que circulan al sur de la ciudad.

Fuente: Realización propia. Mapa de recorrido de la alimentadora 36 de la línea 2 del RUTA; un área importante del comercio y residencias.



En las imágenes se muestran los recorridos que realizan las alimentadoras endonde un gran número de usuarios suben y bajan a lo largo del recorrido, convirtiéndose en una práctica importante dentro de su cotidianidad en donde el tiempo y el espacio forman un papel importante en su movilidad por la ciudad.

3.3 Los protagonistas del espacio de la movilidad

3.3.1 La presentación del espacio físico del RUTA en la ciudad

Los recorridos de la troncal y las alimentadoras de la línea 2 son indispensables para los habitantes del sur debido a que conecta con los puntos importantes de la ciudad tanto en el norte como principalmente en el sur. En el sur se centra el mayor número de usuarios de esta línea ya que se desplazan la mayoría de las alimentadoras y los paraderos se ubican en las zonas habitacionales como es el caso de Agua Santa y San Bartolo. La demanda de usuarios se eleva en horas pico, como suele ser en la mañana a la hora de entrada de las escuelas y de la mayoría de los comercios del centro entre las 7am y 9am de la mañana. También, durante el mediodía a la hora de salida de las escuelas (Kínder, primaria, secundaria, preparatoria) entre las 12pm y 3pm de la tarde finalmente en la tarde- noche a la hora de salida de la mayoría de los trabajadores de diferentes sectores entre las 6pm hasta las 10pm de la noche llegando a ampliar hasta las 11 de la noche.

En las primeras estaciones la congestión de usuarios es notable principalmente en hora pico se llenan en cuestión de minutos, mayormente en aquellas en donde las alimentadoras terminan su recorrido y los usuarios se incorporan para subir a la troncal, como es el caso de la estación Tabachines. En esta se ubican 2 rutas de alimentadoras por lo que el descenso de usuarios es mayor, y la mayoría de ellos se dirige a la estación para abordar el troncal así como también las paradas Independencia, Centro Sur, y Yucatán. Como ya se mencionó, en las paradas Agua Santa y San Bartolo en donde se ubican unidades habitacionales la demanda aumenta, siendo el tiempo de abordaje más prolongado. En el caso Tarascos y Torrecillas el acceso por momentos es imposible pues ambas paradas se ubican cercanas a tanto al Mercado Independencia como a zonas comerciales; el uso del RUTA se vuelve indispensable pero caótico.

Ahora con la integración de la línea 3 del RUTA, las paradas Diagonal poniente, Ferrocarriles, Mercado de sabores, Paseo Bravo, Héroes de Reforma, Santiago, Revolución, Espinosa Yglesias y Panteones, son otras paradas súper saturadas porque conectan ambas líneas. No importa la hora del día, el movimiento de las personas en los espacios de la línea 2 son habituales e intensos, por lo que en *horas pico* estos movimientos se aceleran y se vuelven complicados para los usuarios.

Por las cualidades del lugar ya descritas, otro espacio en donde se centran gran cantidad de usuarios de esta línea es la terminal Margaritas. En esta llegan 3 rutas de alimentadoras y todos los troncales por lo que a las denominadas *horas pico*, la afluencia de gente es incontable, y cada año se ha registrado un aumento de usuarios y de habitantes de los servicios dispuestos en el sur y es importante señalar que la línea 2 es la única opción de transporte público que circula por la avenida 11 norte-sur.

La diversidad de usuarios que utilizan el RUTA es amplia, desde niños pequeños acompañados o no de sus padres hasta personas de la tercera edad que se desplazan de sur al norte. Algunos desplazamientos son por cuestiones de trabajo, otros por la escuela, para realizar alguna actividad personal, ir de compras, pagar algunos servicios, visitar a familiares o amigos, entre otras actividades cotidianas. El tiempo del recorrido completo es de aproximadamente 50 minutos, esto sin contemplar los tiempos de espera para abordar la unidad los cuales pueden ir de segundos o minutos si hay suerte, hasta los 30 minutos cuando el acceso es imposible por la cantidad de usuarios acumulados en los paraderos.

Pueden observarse niños con uniforme llevando grandes mochilas acompañados en su mayoría por su mamá, algunos de su padre o hermanos mayores, pero otros más abordan solos y les resulta sumamente complicado competir con los adultos por un espacio para abordar o descender de las unidades. Señores obreros que también suben con mochilas o material de trabajo. Señoras con bolsas suelen verse apresuradas al subir al troncal para ganar espacio al interior y no ir todo el trayecto de pie. Señoritas tratando de avanzar hacia la parte central de la unidad para ir menos apretadas y con ello evitar en la medida de lo posible el contacto físico. Jóvenes escuchando música lo más cerca posible de las puertas lo que a veces entorpece más el acceso o la bajada. Y en este contexto los usuarios con alguna discapacidad que requieren del uso de sillas de ruedas deben buscar la manera de acceder siendo asistidos en ocasiones por el personal de seguridad privada que se encuentra en cada paradero ante la imposibilidad de ellos no solo de enfrentar al mundo de gente que sube y baja y que ignora completamente la presencia de estos usuarios, también ante el uso indebido de los espacios asignados a estos pasajeros al interior de las unidades por parte de usuarios no discapacitados. Las personas de la tercera edad tanto hombres como mujeres

también deben lidiar con la espera y con la falta de sentido común de los demás pasajeros que ocupan los lugares destinados a ellos, por lo que es notable observar que las y los ancianos tratan de hacerse visibles de manera sutil a los ojos de quienes ocupan su lugar; en ocasiones funciona y les ceden el asiento, en otras no y deben esperar a que alguien descienda para poder ocupar un asiento, en otras tantas llega el punto de descenso y nunca se tuvo acceso a un lugar.

También observamos la presencia de mujeres con bebés en brazos y a ellas sí suelen otorgarles rápidamente el asiento. Los niños pequeños menores de 5 años se sientan en las piernas de su mamá o se sientan en un espacio entre los asientos y el pasillo, algunos les gana el cansancio se sientan en las escaleras de atrás en el caso del acordeón. Por ello, se ha hecho una caracterización de los usuarios que utilizan la línea 2 del RUTA quedando de la siguiente manera:

3.3.2 La nueva generación de usuarios

Los jóvenes son la nueva generación de usuarios que se están integrando estas nuevas experiencias en el transporte público principalmente estudiantes con el objetivo de trasladarse a su institución tanto pública como privada de algún nivel educativo (secundaria, preparatoria/bachillerato y universidad). Estos jóvenes en su mayoría portan un uniforme característico de la institución de procedencia en algunos casos van con ropa casual pero con la mochila que los caracteriza.

La movilidad de estudiantes se da principalmente en las mañanas ya que un gran número de escuelas de todos los niveles optan por un horario matutino. Los jóvenes durante su viaje suelen ir solos, aunque algunas veces van en grupo ya sea por un evento extraordinario (alguna fiesta, reunión o tarea) o por ser habitantes del mismo rumbo; también se observan las parejas de novios que viven en colonias cercanas o en donde el varón acompaña a la joven a su domicilio para posteriormente regresar al suyo. Los jóvenes en su mayoría van escuchando música, platicando, durmiendo, comiendo a escondidas (ya que mencionábamos que está prohibido subir con alimentos), si son novios se besan, abrazan o acarician cuando no hay más pasajeros a su alrededor. Algunos acompañan a sus familiares por ciertos mandados, favores o como estrategia de seguridad.

3.3.3 Adultos y sus recorridos socio económicos

Usamos este término para referirnos a aquellos individuos cuya edad rebasa la adolescencia y quienes cumplen con una dependencia personal, económica y familiar. Para intenciones de este apartado, se hará referencia a los individuos que entran a esta categoría de adulto de una edad de entre 30 a 50 años aproximadamente enfocándonos solo en la población masculina ya que la femenina contará con su propio apartado.

Los adultos que utilizan la línea 2 del RUTA en su mayoría lo utilizan para desplazarse al trabajo y de regreso a casa. Se pueden observar adultos trabajadores de diferentes sectores económicos que desempeñan un papel económico formal o informal, y los cuales se caracterizan por tipos de vestimentas y accesorios, así como ciertas prácticas y usos del espacio. Suelen ir con uniformes de empresas, con trajes sastres sin ser los directivos ya que llevan en sus manos mochilas o loncheras con la comida del día, algunos de ropa casual pero siempre acompañados de aquel equipaje conformado por lo que habrá de satisfacer distintas necesidades a lo largo de la jornada laboral.

También vemos a trabajadores de la construcción, plomeros, electricistas que son identificados por las herramientas y objetos que los acompañan, así como un tipo de ropa que se conoce coloquialmente como “de talacha”, ropa de uso que no importa si se daña por la actividad laboral ya que en sí se encuentra maltratada por manchas de cemento o pintura. Muchos de ellos se caracterizan por ir durmiendo si tiene la fortuna de ir sentados, ya que tanto sus horarios como sus oficios resultan ser demasiado demandantes. También gustan de ir viendo películas o programas de televisión a través de sus teléfonos celulares, juegan en estos dispositivos, mensajean, revisan sus redes sociales o hacen llamadas; las nuevas tecnologías de la información y la comunicación se han vuelto un modo de entretenimiento.

Algunos otros varones simplemente van observando el paisaje o tratando de ir encontrando un espacio en donde acomodarse para ir mejor durante su trayecto. Algo que caracteriza estas moviidades es que son lineales, pues es su mayoría los adultos hombres utilizan el RUTA solo para ir de casa al trabajo y viceversa, creando una rutina distinta por mucho a los movimientos realizados por las mujeres.

3.3.4 Adultos mayores presentes en el transporte público

Los adultos mayores o personas de la tercera edad son los individuos que ya pasaron por la etapa de adultez; son aquellas personas que tienen una edad mayor a los 65 años. Este sector de la población tiene un descuento especial en la tarifa del transporte público ya sea de concesión o el RUTA. En el caso del RUTA se tiene que tramitar una tarjeta especial que contiene su nombre y una fotografía tamaño infantil del beneficiario, esto con la finalidad de que ninguna otra persona ajena al programa pueda hacer mal uso de la tarjeta.

Las personas mayores normalmente utilizan el transporte en el transcurso de la mañana para hacer algún trámite, para visitar alguien, para asistir a sus consultas médicas o para hacer sus compras diarias, pero todavía podemos encontrar algunos que son trabajadores activos y son quienes utilizan con más frecuencia el transporte. En ocasiones van solos, pero en su mayoría van acompañados de hijos, nietos o cónyuges.

Las mujeres adultas mayores normalmente toman lugar en las hileras de asientos ubicados atrás del chofer o en los lugares más cercanos a los dos primeros accesos, casi nunca utilizan los lugares traseros, y tanto a ellas como a los adultos mayores varones se les suelen otorgar asientos en caso de que todos vayan ocupados ya que la colectividad considera que para ellos es mayor el agotamiento físico que ocasiona el ir de pie. También se tienen otras consideraciones con ellos (no siempre) cuando es el momento de los transbordos o en caso de problemas con las máquinas para recargar saldo.

En general, este sector poblacional suele realizar trayectos cortos y esporádicos tratando de evitar en medida de lo posible las *horas pico* que son consideradas hasta riesgosas para las ellos.

3.3.5 Personas con discapacidad integradas en el entorno físico

Las personas con discapacidad son aquellas que padecen alguna limitante física, mental, intelectual o sensorial, y las cuales deben adaptarse a un entorno hostil que no contempla su inclusión en sus propios términos. El pasaje para este sector no tiene costo siempre y cuando se demuestre la limitante a través de un trámite parecido al de los adultos mayores mediante el cual se obtiene una tarjeta que valida el estado físico o mental de la persona. Por lo general quienes hacen uso de sillas

de rueda o andaderas suelen ir acompañados, pero en el caso de las personas débiles visuales suelen viajar en su mayoría solas.

Aunque en los autobuses se han asignado espacios exclusivos para este sector, la realidad es que se convierte en un problema cuando la acumulación de gente en espera del transporte abarrota los accesos y restringe la subida de personas en situación vulnerable, y en los casos en que pueda subir la persona en muletas, con bastón, andadera o sillas de rueda, se vuelve imposible recorrer el pasillo interno en busca de los espacios destinados a ellos. Otro problema resulta al llegar a esos lugares exclusivos y observar que han sido utilizados por usuarios que no tiene alguna discapacidad pero que optan por ocuparlos ante la aglomeración de gente o porque les resulta más cómodo. Estos otros usuarios al ver acercarse a los pasajeros con discapacidad deciden cambiarse de sitio, aunque hay excepciones en donde se crean conflictos porque los pasajeros se niegan a moverse alegando que ellos subieron antes y no hay otros espacios disponibles, ignorando completamente el hecho de que son lugares reservados para determinado sector poblacional.

Las personas con discapacidad suelen esperar por varios minutos hasta que aparezca alguna unidad relativamente vacía para poder abordar sin contratiempos y riesgos, y hacer uso de los lugares asignados sin conflictuarse con nadie. Es importante mencionar que estos espacios exclusivos para las personas discapacitadas solo se observan en las troncales ya que las unidades alimentadoras no contemplan acceso para estas movilidades. Para las personas débiles visuales, se contemplaron al interior de los paraderos guías de apoyo en el piso que les permite sentir con sus bastones los caminos de ascenso y descenso de las unidades, sin embargo, al interior de las unidades no hay continuidad de estas ayudas sensoriales, por lo que las personas generarán sus propias tácticas para subir y bajar de las unidades haciendo uso de su experiencia y memoria perceptiva: estos usuarios conocen los horarios y sonidos de las unidades, los lugares óptimos para viajar, y el ritmo con el que deben subir y bajar en tanto el corto tiempo destinado a esto.

3.3.6 Representantes del servicio: Trabajadores de la línea 2 (choferes, checadores)

La línea 2 del RUTA no se puede pensar sin los trabajadores que forman parte del

esquema organizacional para el funcionamiento diario de este sistema de transporte. En la línea 2, en la estación Margaritas, se encuentran los administradores, los supervisores, las personas encargadas de la limpieza, los guardias de seguridad, las personas que llevan un registro de entrada y salida de las unidades además del cambio de turno de los choferes, así como los choferes.

Los choferes suelen identificarse por portar una camisa de color blanco, pantalones negros, corbata del mismo color y un gafete con sus datos personales. Como ya se mencionó anteriormente, cuentan con un área de descanso improvisada por sillas de metal en donde se les puede ver interactuando, socializando, comiendo y descansando entre sus viajes, aunque también realizan estas actividades en las jardineras internas y externas a la terminal, en algunas oficinas, en la caseta de vigilancia e incluso al interior de las unidades que se encuentran en espera y sin pasajeros. Estos trabajadores no cuentan con un lugar para guardar sus cosas personales o alimentos, por lo que suelen llevarlos siempre con ellos y colocarlos a lado de su silla de descanso o del asiento de la unidad que habrán de conducir.

Por su parte, las personas que checan entradas y salidas de las unidades se encuentran a lado de los torniquetes de la entrada A, se caracterizan por tener una libreta en mano en la que se registran todos los movimientos realizados a lo largo del día. Suele haber una o dos personas por turno y no cuentan con uniforme, utilizan ropa casual pero se identifican por medio de un gafete.

El personal administrativo se ubica en el edificio sur de la estación. Este edificio se caracteriza por los grandes ventanales que lo constituyen y desde las cuales se observan las operaciones cotidianas del sistema de transporte. Hay una persona responsable de esta área quien cuenta con plena autoridad sobre el resto de las y los empleados.

Los guardias de seguridad tanto de la estación como de los paraderos es personal de empresas privadas. Son quienes se encargan de la seguridad de los espacios comunes y de propiedad del Estado, regulando y conteniendo prácticas o sucesos que pongan en riesgo a los usuarios. Se observan tanto mujeres como hombres de los 20 a los 40 años portando uniforme con playera blanca, pantalón verde y botas negras. Solo cuentan con un radio para estar en comunicación con sus compañeros ante una situación, pero no tienen herramientas de defensa. Normalmente se ubican a lado de los torniquetes para observar que se respeten las

entradas y salidas de los usuarios, además en ocasiones se vuelven ayudantes de las personas que desconocen el servicio, suelen apoyar con indicaciones de horarios, rutas, destinos y para el uso de las máquinas para recargar tarjetas. Los guardias de seguridad tienen una presencia 24/7 tanto en los paraderos como la estación Margaritas.

El personal de limpieza se integra en su mayoría por mujeres y como su nominación lo indica, son las encargadas de mantener limpios los paraderos y la estación en general. Se distinguen por portar una bata azul y todos aquellos materiales de limpieza que utilizan como escobas, trapeador, cubetas y productos líquidos. Ellas se encargan de limpiar el corredor de los paraderos durante el día, pero para la limpieza de cristales se contrata a otro personal que suele realizar su labor durante las noches o madrugadas cuando es mínima la cantidad de gente y vehículos circulando.

Era cuestión de tiempo para que la terminal Margaritas se volviera un punto de confluencia de gran número de personas que circulan por ella durante el día, por lo que no es de extrañarse la presencia de vendedores ambulantes, y algunos ya de planta, quienes encontraron en ella una posibilidad laboral, ubicándose a las afueras de la estación y ofertando comida, productos de tecnología personal, así como ropa, accesorios para dama, maquillaje, etcétera. Los vendedores ambulantes tienen prohibido entrar a vender a la terminal, así como a las unidades de transporte.

Otro sector que hace presencia en la estación es el de los perros callejeros. Estos perritos suelen andar por toda la estación, se les puede ver durmiendo en los pasillos o jardineras, jugando entre ellos o con los trabajadores de la estación, interactuando con los usuarios, o comiendo lo que los empleados, usuarios y vendedores ambulantes les compartan. Estos animalitos han sido bien recibidos por los trabajadores, llegando a adoptar a algunos ya sea como cuidadores de la estación o como nuevos miembros de las familias de los empleados. Ramón es el perrito vigilante, y lo nombraron así porque la estación se ubica a la entrada de la unidad habitacional San Ramón.

3.3.7 Mujeres: La relación entre la asignación de un papel cultural y su rol en la sociedad

La palabra mujer suena en la poesía, el arte, la literatura. Ha sido plasmada por

grandes artistas siendo fuente de inspiración por sus múltiples cualidades, llamada "la madre tierra", "la fertilidad", "la cosecha", "la luna" o "las fiestas", siendo ellas siempre un papel fundamental en la organización por los roles que desempeñan en la sociedad; la parte femenina del mundo es central.

Es cierto que el arte nos ha dado una imagen romántica de lo que es una mujer subrayando sus formas delicadas, refinadas y dóciles, pero hablemos en términos más realistas para acercarnos a la cotidianidad, ¿qué es ser mujer para el enfoque social? Hablando desde una perspectiva antropológica, a comienzos de la década de los 70, la Antropología Social y Cultural se interesaron por estudiar a la mujer desarrollando distintas interpretaciones teóricas en torno a los sistemas de género (Bergesio 2002), aportando la llamada Antropología de la mujer que posteriormente fue llamada Antropología del género y finalmente Antropología feminista. Lo común en todas ellas es la discusión que aborda una división del trabajo productivo y reproductivo de tipo masculina, por lo que las estructuras sociales se sustentan en formas patriarcales que prescriben las supuestas verdades absolutas (principalmente biológicas) de los géneros.

Por esta razón, hay diversas discusiones en la categorización abstracta de la mujer, en la parte atributiva del concepto se valoran los papeles que desempeña, lo biológico, y lo cual se aprecia por su belleza en un sentido muy estricto. A finales de los ochenta del siglo pasado, Simone de Beauvoir ofrece una crítica a este determinismo biológico, señalando que la mujer es una categoría culturalmente construida y que existe un sistema de sexo-género en cada sociedad, por medio del cual la mujer se transforma de su categoría biológica femenina a su categoría social de mujer, es decir:

El sexo se utilizará para designar las diferencias físicas, anatómicas y fisiológicas de hombres y de mujeres, asociados a su capacidad de procreación. Mientras tanto, el concepto de género se expondrá mediante un nivel de abstracción diferente, a través del cual se referirá a ideas, representaciones y prácticas sociales que implican una diferenciación de espacios, funciones sociales y una jerarquización en cuanto al acceso al poder (Zapparolli,97:2004)

Por lo tanto, el género se considera una construcción social dentro de la dinámica entre la sociedad y lo cultural, el ser humano familiariza y hace propio un conjunto de elementos socioculturales adquiridos y compartidos. De modo que la

dinámica no ocurre de una manera uniforme sino que se constituye en virtud de la influencia geográfica, regional, étnica, ocupacional, de clase social, religiosa y generacional, ya que:

la antropología siempre se ha interesado por estudiar cómo expresa la cultura en las diferencias entre hombres y mujeres, en la distribución de roles de acuerdo con el sexo, y dentro de esa distribución, todos aquellos papeles que conllevan una distribución desigual en cuanto al poder político, la toma de decisiones, la exclusión de la mujer del ámbito público y su enclaustramiento dentro del ámbito doméstico (Lamas 1986, pp. 173-198, en Zapparolli, 97: 2004).

Esta división se debe a categorías dicotómicas que expresan la oposición asimétrica entre los sexos, conocidas dicotomías naturaleza/cultura y doméstico/público, que durante años influirán en las investigaciones. Como menciona Sherry Ortner (1979) esta oposición entre naturaleza/cultura se inspira en el estructuralismo lévi- straussiano, en tanto que el autor argumenta que, mediante esta oposición se suscita la subordinación femenina, la cual debe su forma universal a que las mujeres se asocian simbólicamente con la naturaleza (mundo natural) y los hombres con la cultura (sociedad humana).

Es así como culturalmente el hombre desarrolla actividades que sobrepasan el ámbito doméstico y que se sitúan en el orden social global. Por su parte, las mujeres se consideran más próximas a la naturaleza debido a sus funciones procreadoras y son estas mismas funciones las que, a su vez, confinan a las mujeres al contexto doméstico asignándoles actividades compatibles con él.

Así, Rosaldo (1979) describe la distinción entre lo doméstico y lo público, en la que parecen proyectarse las categorías del funcionalismo prevalentes en el ámbito del parentesco. Este esquema estructural necesario para explicar la simetría entre mujeres y hombres no puede entenderse en términos biológicos, sino como algo universal en la experiencia humana, y este algo es el rol de las mujeres como madres y cuidadoras.

Este hecho resulta ser el centro de la distinción más simple en la división del trabajo de los adultos de un grupo humano. Las mujeres llegan a verse absorbidas predominantemente por las actividades domésticas a causa de su rol de madres. Sus actividades económicas y políticas se ven limitadas por las responsabilidades del cuidado de los niños, y sus emociones y atenciones están dirigidas muy

precisamente hacia los niños de la casa (Rosaldo 1979:160).

De lo anterior, resulta el contraste con los hombres que se hallan más libres para dedicarse a actividades económicas, políticas o militares. Sin embargo, la mujer ha constituido siempre una parte determinante que sustenta el tejido social en todas las culturas y ha tomado forma como elemento importante y de referencia en el ámbito social, como productora y como reproductora. Es así como el dualismo entre el hombre y la mujer ha determinado el rol que cada uno va a desempeñar dentro de la sociedad.

En el caso de la mujer el rol se ha circunscrito, desde el inicio de la construcción de la sociedad, al ámbito estrictamente familiar que implica todas las responsabilidades domésticas y cuidado de los hijos que se le han otorgado desde los primeros grupos humanos. A lo largo de la historia las tareas domésticas han variado dependiendo del espacio y el tiempo socioculturales, así como de las exigencias de cada periodo humano e ideológico van exigiendo, sin embargo, la figura de **ama de casa** es históricamente relevante, encontrándola hoy en día bajo un significado complejo que no solo la posiciona a nivel de lo doméstico o lo privado... Las amas de casa contemporáneas se desplazan por toda la ciudad.

Para una historia primordialmente patriarcal, ser ama de casa ubica a la mujer como la responsable del cuidado del hogar, los hijos y el esposo. Se debe cumplir con los quehaceres domésticos, con el acompañamiento y atención a los hijos, la compra de víveres y otras tantas encomiendas, las cuales recaen no solo en su familia nuclear sino hasta en la extensa, tal es el caso de aquellas informantes que se dedican al cuidado de padres o abuelos que por ser adultos mayores requieren un tipo de cuidado específico así como de visitas regulares al médico.

El papel actual de la mujer alrededor del mundo es relevante. Han enfrentado grandes coyunturas que las han llevado a desempeñar un protagonismo en las distintas esferas macro y micro de la vida social actual, y esto no quiere decir que hayan dejado atrás lo doméstico sino más bien que la tajante línea que dividía actividades por género dejó de ser tan estricta y actualmente constituye una gestión constante, desplegando sus puntos de vista en ámbitos que históricamente han sido concebidos como masculinos.

A principios del siglo XX una serie de eventos históricos, como la Revolución rusa, fueron detonantes en la contemplación de los derechos de la mujer. Progresivamente, las mujeres fuimos asumiendo distintos roles en el ámbito público, Las ciencias y el mundo de los negocios también comenzaron a abrirnos las puertas aunque no por ello dejaron de relacionarnos en todo momento, y hasta la fecha, con el mundo doméstico y la responsabilidad de la procreación.

Ser una mujer trabajadora hoy en día implica insertarse en el campo laboral (formal o informal), aportar económicamente a lo familiar, pero sin dejar de lado las obligaciones sociales propias de la ama de casa. Esto determina las dinámicas y horarios laborales que habrán de elegirse o los tiempos y medios con los que se disponen para optar por un empleo; las labores domésticas son determinantes para considerar un trabajo, y las opciones laborales que convienen a estos “tiempos libres” son muy mal pagadas o el ingreso económico es mínimo. Para las mujeres amas de casa de clase media y media baja de la ciudad de Puebla, les resulta un reto poder equilibrar su tiempo y energía entre el hogar, la familia, la subsistencia y la satisfacción personal. La mujer que se incorpora a lo público de la sociedad y al mundo de la producción, continúa asumiendo la carga familiar; lo social histórico resulta una impronta estructurante que ha determinado la calidad de vida de las mujeres.

3.4 La materialización de la experiencia de las mujeres en el transporte público.

Los desafíos que las mujeres en la actualidad enfrentan son inimaginables, cada una experimenta diferentes sensaciones y estados que dependen de sus necesidades, inquietudes y aspiraciones. Mencionamos al inicio de la presente que el grupo de informantes con el que se trabajó son las *mujeres amas de casa jóvenes* es decir, mujeres pilares de sus familias que a temprana edad, algunas de ellas antes de cumplir la mayoría de edad, decidieron comenzar con su propia familia y que hoy en día no rebasan los 40 años. Ninguna de ellas es 100% ama de casa ya que todas se han sumado a las filas laborales formales e informales; estos casos nos llevan a validar la relación capitalista inseparable entre juventud y economía.

Se entrevistaron a mujeres que residen en las colonias pertenecientes al sur de la ciudad de Puebla como son Jardines de San Juan Bosco, Cabañas de Santa María

y la colonia Luis Donald Colosio. Son madres de uno, dos y cuatro hijos. Dos de ellas laboran como trabajadoras domésticas, una es cocinera en una fonda, otra es recepcionista en un negocio (no quiso especificar el giro comercial del lugar), una más es mostradora en una tienda de ropa; se trabajó también con una vendedora ambulante, una promotora de ventas y una cajera de un banco. La mayoría de ellas son casadas a excepción de dos que nunca lo han estado pero que ya son madres. Aparte de las labores específicas que sus trabajos requieren, todas ellas son responsables de realizar la mayoría de las actividades del hogar, se encargan de barrer, trapear, lavar trastes, lavar y planchar la ropa, cocinar, así como atender las necesidades de hijos y esposos, poner almuerzos, revisar tareas, y en general son quienes van a dejar y recoger a los niños a sus escuelas. Algunas de ellas tienen hijos pequeños que aún no asisten a la escuela por lo que deben acompañarlas a sus lugares de trabajo.

Las dinámicas laborales dependen del puesto que desempeñan así como de su profesión o talento. Sin embargo, no resulta sencillo su día a día, la mayoría de ellas mencionan que el tiempo y esfuerzo requerido para la realización de todas sus actividades es demasiado, diario se tienen que levantar temprano para cumplir con todo, así como dormirse tarde por “adelantar lo más que se pueda”. Las horas de sueño son pocas y el cansancio, mucho.

El fin de su jornada laboral no implica el fin de sus quehaceres. Saliendo del trabajo aprovechan para ir al mercado o supermercado para comprar lo que requieren para la preparación de la comida, faltantes de la casa como productos de limpieza, materiales didácticos para las tareas de los hijos, realizan pagos de algunos servicios como la luz o el teléfono, si su estado de salud se ha mermado acuden al médico, o acuden a farmacias u hospitales para la adquisición de medicinas para ellas o sus familiares. Al llegar a casa se disponen a preparar la comida, comer, revisar tareas y continuar con labores de limpieza hasta anochecer, cuando toca turno de preparar cenas y atender los pendientes para el siguiente día. Estas actividades varían porque algunas informantes trabajan por la tarde, por lo que el trabajo doméstico se realiza por las mañanas.

Como vemos, estas cotidianidades dependen de los desplazamientos, de moverse de un lugar a otro: trabajo, mercado, doctor, escuela, etcétera. El RUTA línea 2 es el medio que deben utilizar para ello.

El RUTA se vuelve parte de la vida cotidiana de las mujeres que todos los días lo utilizan. Las mujeres urbanas contemporáneas se mueven del ámbito privado al público para cumplir con distintas funciones tanto laborales como domésticas, sin embargo los medios utilizados para alcanzar dichos fines siguen siendo resultado de una planeación urbana destinada a los hombres. Las movildades de las mujeres resultan ser no lineales a comparación de la de los hombres, sus distintas obligaciones públicas y privadas las convierten en recorridos múltiples que la ciudad no ha contemplado como principales.

La señora Elvira quien es madre soltera, trabajadora doméstica y vive en la colonia San Juan Bosco, menciona que tiene que realizar hasta 8 viajes al día. Inicia su recorrido en la parada limones donde toma la alimentadora que la lleva a la terminal Margaritas para que transborde a la troncal, posteriormente se baja en la parada Tarascos para tomar la alimentadora a Angelópolis que es la zona donde trabaja. De regreso hace el mismo recorrido con los tres transbordos, pero si requiere realizar alguna otra actividad o encargo, los recorridos aumentan:

Siento estrés, frustración, desesperación y enojo, veo mucha gente con caras malhumoradas además el uso de la tarjeta, las paradas muy espaciadas, los horarios no son fijos, aunque le calcules no pasan a la misma hora (Fragmento de entrevista realizada en verano del 2019).

Esto es evidencia de “otra manifestación de la desigualdad en la planeación urbana en el transporte público” (Páramo y Burbano, 2011:66). Esto se debe al rol económico que el varón desempeña, y sus horarios laborales son la guía principal para la programación del tránsito dejando de lado los nuevos roles laborales que desempeñan las mujeres y sus responsabilidades domésticas cotidianas. Cabe aclarar que los patrones de movilidad masculina se orientan desde su protagonismo en el espacio público donde este es homogéneamente masculino ya que establecen una identidad masculina relacionada al uso del automóvil. Los hombres suelen practicar una movilidad cotidiana desde la apropiación del espacio público que aparentemente les pertenece, por lo que al interior del transporte público podemos observar cómo las maneras corporales que despliegan los varones tratan de desplazar la presencia femenina restringiéndola a una esquina o a medio asiento del completo que le corresponde.

El transporte público es el medio de movilidad más utilizado por mujeres. En una sociedad como la nuestra, los hombres que encabezan familias cuentan en porcentaje alto con autos privados, que si bien son propiedad de la familia, son ellos quienes los manejan y se los apropian. Manejar y poseer un auto, les brinda status y corroboran el rol hegemónico que los valida: ser dueños de los medios de producción. “Por lo general, las mujeres hacen menos uso de los vehículos particulares y caminan más, lo que refleja las desigualdades en los niveles de ingreso frente a los hombres” (Páramo y Burbano, 2011:66). Así, la movilidad que orienta la relación entre el trabajo y casa es lineal mientras que para las mujeres la cualidad móvil es más corta pero multilínea:

El énfasis en el diseño espacial se ha puesto en las actividades laborales consideradas masculinas y, de esta manera, dificultando el desplazamiento que tienen que hacer las mujeres entre su hogar, el colegio de los hijos, los lugares para hacer compras y demás actividades laborales en oficinas ubicadas en el centro de las ciudades, produciendo cruces en horarios e inconveniencias para las mujeres (Páramo y Burbano, 2011:66)

La ciudad es el reflejo de la diferenciación entre géneros. Surge como producto de la asignación del espacio público a los hombres y de la marginación al espacio privado por parte de las mujeres (Folguera, 1982 y Loyd, 1975). “Esto es el resultado de la tendencia a dividir los ambientes en sexualmente asimétricos, entre lo privado y lo público, división que contribuye a restringir la movilidad de la mujer en el espacio público y a prevenir su participación como trabajadoras y como ciudadanas” (Páramo y Burbano, 2011: 64). Es posible afirmar que las mujeres cuentan con el papel protagónico en el transporte público, procesando operaciones tácticas que contemplan tiempos, ahorro, seguridad, comodidad y practicidad, y las cuales son necesarias para su existir personal y colectivo. Al respecto, conviene decir que un estudio realizado por INEGI (encuesta intercensal) en el año 2015 el 38% de la población poblana utiliza el transporte público para llegar al trabajo, siendo el 58% mujeres y el 42% hombres.

Un factor que influye en las dinámicas y los medios de movilidad son los lugares de residencia. La distancia entre el hogar y la escuela o el lugar de trabajo, o el hospital o mercado, son determinantes para el número de desplazamientos al día y el tiempo invertido en ellos, por lo que las mujeres amas de casa trabajadoras prefieren

aquellas posibilidades que no las hagan desplazarse distancias muy largas, ya que esto suma tiempo que bien puede ser invertido en otras actividades. Ya veíamos en el capítulo II que el sur de la ciudad ha crecido de sobre manera, por lo que la mayoría de las informantes lograron insertarse en espacios laborales ubicados en zonas cercas, aunque esto no siempre asegura que el desplazamiento sea idóneo puesto que la ciudad contempla la separación no solo por género sino también por clase, lo que nos invita ver que si una colonia es habitada por los sectores de clase alta, por muy cercana que esté de otras colonias no contarán con los accesos necesarios para las movilidades de las otras clases. Recorridos de 10 minutos en auto particular se pueden volver 45 minutos en transporte público.

Las informantes mencionan que se *resignan* y se *acostumbran* a utilizar el RUTA porque no hay muchas opciones, “no nos queda de otra”, ya que es el único transporte que cruza la 11 sur y las deja cerca de su destino. El tiempo y el costo del pasaje son dos puntos que toman en cuenta a la hora de calificar la eficiencia del transporte.

Para las mujeres el tiempo de traslado es importante para organizar sus actividades cotidianas y poder cumplir con la mayoría de ellas. El tiempo es un elemento guía al cual adaptan sus ritmos, ritmos cuya lógica fue reconfigurada por el obligado uso del RUTA, ahora sus ritmos son más intensos porque los tiempos de programación de las unidades así como la cantidad de estas son datos que no coinciden con sus múltiples labores y ocupaciones. La prohibición de equipaje grande en el RUTA también ha limitado algunas actividades laborales de las mujeres que dependen del traslado de mandado, juguetes o calzado.

Por lo tanto, la movilidad cotidiana de las mujeres es compleja y multilínea porque debe cumplir con distintos roles y funciones que lo social y la historia le han asignado tanto para subordinadas como para potencializar sus cualidades, lo que resulta en una labor sumamente compleja. A pesar de que en los últimos años tanto hombres como mujeres se responsabilizan de las tareas domésticas, la mujer sigue teniendo mayores responsabilidades, aunado a los estereotipos y a la necesidad de lograr cierta independencia económica.

Las mujeres entrevistadas coinciden en que el transporte público se vuelve un medio importante para ellas y para la realización de sus prácticas. El transporte público ha sido un gran aliado para que las mujeres logran una participación activa

en el mundo público que por mucho tiempo nos fue negado.

3.5 Relatos cotidianos de mujeres usuarias del RUTA

Para poder tener acceso a las experiencias y cotidianidades de las informantes, se partió de las narrativas como una forma interpretada de la realidad. A través de las narrativas se puede tener acceso a las formas más orgánicas de hablar sobre un tema, lo que incluye estados de ánimo, lenguajes e incluso quejas que pretenden ser socializadas para que de alguna manera lleguen a su resolución. Lo que se narra no solo se habla también se expresa corporalmente, se actúa o se calla, por lo que el acompañamiento a las mujeres fue importante en medida de obtener la narrativa completa y no solo limitarnos a su respuesta de la pregunta de un cuestionario.

El tema de conversación inicial giraba en torno al uso del transporte, sus pros y contras, hasta llegar a la experiencia personal de cada una, lo que en todos los casos recayó en las mismas conclusiones: la manera en que la entrada del RUTA modificó drásticamente su día a día. Su paisaje cambió, sus tiempos cambiaron, la relación con los choferes también cambió y no precisamente para bien, por lo que al momento de ir describiendo sus experiencias, su cuerpo se va encorvando, se frotan los brazos o las manos, y sostienen fuerte sus bolsas a manera de performance de lo que implica viajar en el transporte público. “Es algo hecho de historias, cada una con su propia trama, su propio inicio y desenvolvimiento hacia una conclusión, cada una con su propio movimiento (Díaz, 1997: 9)”.

Menciona Díaz (1997) que cada vez que la experiencia se recuerda, la persona completa el proceso entre ella y el mundo exterior bajo una acción recíproca y social, es un proceso de actividad material-productora por medio de la cual se modifica la naturaleza dada y la creada. Las expresiones de reconocimiento funcionan como mecanismos que proyectan la percepción, por lo tanto, se da una estructuración espacial en relación más precisa con las personas y objetos del entorno, de modo que cada uno ha tenido determinadas “experiencias formativas y transformativas”. Las experiencias formativas se encuentran circunscritas a espacios-tiempos determinados, en cambio, las experiencias transformativas son aquellas experiencias que irrumpen o interrumpen la vida rutinaria y repetitiva y comienzan con evocativas sacudidas de dolor o placer. Es así como el “‘ser social’ determina la su “conciencia social” al precipitar la experiencia contra el pensamiento y presionar

sobre él (Thompson 1981: 46).

Otro elemento que interviene es el espacio. Huarte (2001) menciona al filósofo Walter Benjamín, quien concebía la experiencia ligada a la noción de espacio, y sostenía que no basta entender la experiencia como un acontecimiento puntual “aquí y ahora” sino más bien como un camino de momentos unificados, es decir, la construcción del sentido que se le da a cada acción en el lugar. El espacio es el lugar del recuerdo, en donde se da la posibilidad del encuentro entre el pasado y presente (Huarte, 2011). Las mujeres refieren que los sonidos se modificaron de un modo de movilidad a otro, mencionan que era más común el sonido del claxon de los camiones pero sobre todo la música que en cada unidad se escuchaba (Mayorazgo San Ramón, Galgos del Sur, Ruta 34, San Miguel Victoria), situación que es prohibida en el RUTA.

También recuerdan que cada unidad era decorada de forma muy peculiar, de tal modo que aunque pertenecían a una ruta específica, los dueños o choferes podían “ponerle su sello”. Para el caso del RUTA todas estas intervenciones están prohibidas lo que genera un recorrido cansado, plano y por momentos hostil que niegan toda posibilidad de relación con el espacio.

Subrayan que el uso era más amable porque cualquiera podía subirse a cualquier unidad, ahora, si no cuentas con la tarjeta resulta complicado tener acceso. Los torniquetes impiden el libre movimiento y se vuelven trabas cuando se llevan bolsas de mandado, mochilas, y demás equipaje.

Mencionan que, aunque las unidades en ocasiones iban llenas no iban apretada por lo que era poco común escuchar o saber que había tocamientos inapropiados a las mujeres. Las mujeres que acompañé solían abrazar sus bolsas de tal manera que esto impidiera que los hombres pudieran tocarles los pechos o ver los escotes de sus blusas o vestidos, Mencionan que prefieren ir de pantalón, aunque en el caso de quien trabaja en el banco esto le resulta complicado porque siempre debe ir de falda. Si van de pie procuran dar la espalda a las ventas, puertas o tubos para evitar que alguien pueda tocarlas por atrás o acercarse demasiado a ellas. Es importante decir que los casos de acoso en las movilidades latinoamericanas que apostaron por el BRT como sistema de transporte central han ido en aumento, independientemente de la seguridad privada con la que cuenta el servicio.

Esto es una gran preocupación para quienes no pueden acompañar a sus hijos a la escuela y ellos deben ir solos. Es mortificante para las mamás que sus hijos sean abordados por personas con malas intenciones y que ninguna persona los pueda ayudar, o que por la cantidad de gente acumulada en la entrada ellos resbalen en el acceso y se han daño, o que el poco tiempo de espera de las unidades no sea suficiente para que bajen salvos en la parada correspondiente. Mencionan que el RUTA podría ser un gran medio de transporte porque en los días de suerte el recorrido es muy rápido pero hasta el momento son más los contras que los pros.

3.6 Sus dinámicas cotidianas

Una dinámica es un conjunto de hechos para un fin determinado. Por su parte, lo cotidiano se entiende como algo que ocurre o se hace todos los días que se repite con frecuencia volviéndose habitual en un individuo. Juntando ambos significados, la dinámica cotidiana son uno o varios hechos que pasa todos los días convirtiéndose en algo habitual para el individuo. Se caracteriza por patrones repetitivos de trabajo y rutinas, consumo, ocio, higiene personal, actividades sociales y culturales, visitas al médico, sueño, etcétera.

Profundizando un poco más en el concepto de cotidianidad que es un concepto que nos ayuda a explorar y entender por qué se vuelven actividades cotidianas y encarnan significados, retomamos a dos grandes autores: Peter L. Berger y Thomas Luckmann. En su libro "La construcción social de la realidad" nos dicen que la realidad de la vida cotidiana se organiza en torno a un aquí y un ahora; ambas dimensiones constituyen lo real de conciencia de los sujetos, es decir, "se organiza alrededor del "aquí" de mi cuerpo y el "ahora" de mi presente" (Berger & Luckmann, 2003: 37). Los autores parten de que la realidad se construye socialmente y que se define como una cualidad propia de los fenómenos que reconocemos como independientes de nuestra propia voluntad, determinando que la realidad de la vida cotidiana se presenta ya objetivada, o sea, constituida por un orden de objetos que han sido designados como objetos antes de que individuo apareciese en escena, en la realidad de la vida cotidiana como una realidad ordenada.

Por esta razón la vida cotidiana se divide en sectores, unos que se aprehenden por rutina y otros que parecen como un problema y que no corresponden a

la experimentada con habitualidad. Las mujeres que utilizaban el transporte público de concesión por muchos años, ya tenían establecida una rutina de movilidad en su cotidianidad que aprendieron, significaron y compartieron, pero un día se implementó un nuevo sistema de transporte público generando una problemática que salía de la rutina. Ahora el Sistema de Transporte Articulado requiere de su propia rutina, sin embargo, las experiencias que la constituyen han resultado ser poco favorecedoras.

Además, el mundo de la vida cotidiana se estructura tanto en el espacio como en el tiempo” (Berger & Luckmann, 2003: 42) ya que se establece un calendario socialmente con el cual se da una interacción con el tiempo, sincronizada individualmente determinando los niveles de temporalidad para llevar a cabo ciertas actividades, por ejemplo: tener la edad establecida para ingresar a la universidad. Por ello, “El tiempo en la realidad cotidiana es continuo y limitado. Toda existencia en este mundo está ordenada continuamente por su tiempo, está verdaderamente envuelta en él” (Berger & Luckmann, 2003: 43).

Con base en las entrevistas, se retoman las siguientes actividades laborales cotidianas realizadas por estas mujeres:

Ocupación	Principales actividades laborales
Comerciante de frutas y verduras que tiene un puesto en el tianguis “La Curva”.	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar compras de mercancía desde temprano a la central de abasto normalmente va acompañada de un familiar. • Vender sus productos en el tianguis.
Empleada doméstica por la zona de Angelópolis.	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar limpieza de toda la casa, lavar ropa, planchar, a veces cocinar, e incluso cuida a los pequeños de la casa.
Cocinera en una fonda económica ubicada en Mayorazgo.	<ul style="list-style-type: none"> • Ir de compras por los ingredientes de la comida. • Cocinar los diferentes platillos del menú del día. • Dejar limpia su área al final del turno.
Mostradora de ventas en Zara en el centro comercial Angelópolis.	<ul style="list-style-type: none"> • Se enfoca en ventas de ropa en los diferentes departamentos. • Doblar y acomodar la ropa cada que llega mercancía nueva. • Ordenar las bodegas de la tienda.

Promotora de ventas de productos de cuidado de la salud.	<ul style="list-style-type: none"> • Administra venta y compra de productos. • Venta tanto física como en redes sociales. • Crear estrategias para promocionar los productos.
Cajera en un banco de Santander en Angelópolis.	<ul style="list-style-type: none"> • Administración de dinero. • Actividades relacionadas al banco.

No podemos olvidar las actividades de ocio como ir a visitar algún familiar, ir al parque con los niños, pasear con la familia por el centro, ir a la iglesia los domingos, ir a la estética, el fin de semana asistir a un compromiso familiar, ir a fiestas o a los sonideros que se realizan en las colonias aledañas, o ir a los partidos de futbol ya sea del esposo o de los hijos que se realizan en los deportivos ubicados al sur.

3.7 Construcción de la percepción del espacio

Las mujeres construyen significados a partir de la percepción del espacio (RUTA) y con base en su experiencia cotidiana la cual se relaciona ahora con paraderos, estaciones, torniquetes, tarjetas, terminales, troncales y reglas de uso. Todos estos elementos contribuyen a generar referentes al momento de utilizar el transporte público.

La experiencia cotidiana no sólo se relaciona con objetos y fenómenos materiales, también dependen de sensaciones y emociones que permiten experimentarlos. La experiencia así concebida constituye la base del conocimiento y el criterio de la verdad. Según la concepción filosófica, en la experiencia no se está frente a los objetos y fenómenos materiales, sino a propias sensaciones y emociones. En tal sentido, la percepción de espacio se produce cuando entran en acción los sentidos como el olfato, vista, el oído, la memoria y lo kinesiológico de los individuos quienes perciben y construyen el espacio.

De manera cotidiana la percepción del espacio se va construyendo de diferentes tonos, tamaños, altura, sombras textura, perspectiva, entre otras características que el individuo va adquiriendo con los sentidos. En las narrativas de las mujeres y parte de la investigadora se describe lo siguiente:

- La **vista**: Los colores que resaltan es el azul, el gris, blanco, algunos toques de amarillo y negro. En las estaciones del RUTA se aprecian imágenes

artísticas de algún pintor, escultor, fotógrafo poblano. Imágenes de las guías de todas las estaciones que se compone la Línea 2, además los buses que pasan. Al interior de las unidades se puede observar la gran cantidad de usuarios que suben y ascienden en cada estación, los característicos asientos grises.

Los tubos para apoyarse en caso de ir de pie, las puertas se abren y cierran, el letrero digital que indica el destino de la unidad (Norte o Sur). Hasta adelante se puede observar al chofer y en algunas ocasiones a lado de él sus pertenencias, el letrero del número total de personas que pueden abordar en cada unidad, una pequeña pantalla para el chofer que indica velocidad, tiempo, hora entre otras cosas que están fuera de mi conocimiento como usuaria.

La estación Margaritas con sus enormes cristales en sus entradas, la gran cantidad de torniques, las máquinas para recargar, logras reconocer cada objeto que encuentra en el lugar debido a que diariamente los utilizan. La vista nos ayuda a solo ver los objetos desde lo superficial, cada uno retoma un significado que va más allá de lo visual que se complementan con los demás sentidos.

- El **olfato**: Los olores son variados, no hay un olor específico para identificar el espacio. Cuando todos salen de trabajar el olor se relaciona con sudor; también cuando un individuo pasa dejando el olor de su perfume o fragancia, o quienes suben con comida.

También depende del clima, es un factor importante, ya que cuando llueve el olor cambia a tierra mojada al igual que cuando está haciendo calor el sudor de las personas es más fácil de notar. Algunos aseguran que un olor en las paradas es el polvo porque cuando pasan los carros se levanta a tal grado que en las paradas se puede percibir ese olor. Cuando hacen el aseo en las paradas tratan de que tenga un aroma agradable con aromatizantes pero estos duran poco tiempo.

- El **oído**: Cuando solo te sientas a observar a tu alrededor vas percibiendo los sonidos que se producen, dos mujeres hablando sobre sus maridos, enfrente de ti un joven escuchando música a todo volumen con sus audífonos, a un lado una chica enviando audio al parecer a su pareja, los

que van parados también van escuchando música no se distingue qué tipo de música pero se llega a apreciar un sonido. Como la mayoría de los individuos que suben van con audífonos las personas que entablan una conversación presencial se escucha muy bien al igual de las personas que van hablando por teléfono.

Un sonido que todo individuo que utiliza el RUTA identifica, no importa la edad ni el género, es el sonido que hacen las puertas cada vez que se van a cerrar, eso indica que debes darte prisa para abordar la unidad o descender de ella, lo que ocasiona que la mayoría de los pasajeros se concentren cerca de la puerta impidiendo el paso. También el sonido de los carros que van transitando sobre las avenidas y todos los sonidos que se producen al exterior.

- **El tacto:** Todas las texturas que se encuentran son lisas por ejemplo el cristal de la estación, la ventana del bus, el asiento, el tubo con el que te sujetas, la máquina para recargar, la tarjeta, excepto el piso es rugoso de color gris o al menos eso aparenta. El contacto con las personas en *horas pico* es por mucho intenso, llegando al grado de lo molesto; para nuestras informantes el estado de alerta es constante en tanto el sobre contacto con los demás usuarios.

3.8 Prácticas al interior del RUTA

Una parte fundamental de esta investigación es la observación durante los recorridos dentro de la troncal. Lo más notable es la demanda que tiene el servicio y las pocas unidades que este brinda, lo que genera entre la mayoría de los usuarios estrés, enojo, desesperación e incluso ansiedad. En horas pico, el estrés, el enojo y la desesperación aumentan. De este modo, los sentidos y emociones son un elemento integrador de las experiencias que se generan en la vida cotidiana del individuo, volviéndose “experiencias inmediatas” que las llevarán después a lo lógico de lo sucedido. Esto se debe a que una experiencia es el resultado de la interpretación que se hace de algo que ha ocurrido, de una circunstancia y lo que hace que es esa experiencia, sea “buena” o “mala”, es el significado que se le da a lo que ha ocurrido. Si alguien siente que una experiencia es “buena”, es porque la ha etiquetado como tal, lo mismo ocurre lógicamente con las “malas”, si alguien cree

que algo que ha ocurrido es malo, lo es. Un ejemplo de lo dicho anteriormente fue la inauguración de la línea 2 del RUTA.

El primer día fue un caos total para los usuarios, ya que al momento de salir de sus casas el camión que comúnmente solían tomar no pasaba y, en su lugar, pasaba una unidad más pequeña que los llevaba a las troncales pero las cuales no se daban abasto para la gran cantidad de personas que llegaban a la terminal. Las filas de espera para abordar eran interminables, aparte de que era una confusión total los destinos y transbordos. Los primeros días del RUTA fueron terribles para los usuarios; la experiencia de movilidad fue negativa.

Algunos tuvieron que esperar más de una hora en la terminal Margaritas, lo que ocasionó retardos en sus trabajos, sanciones, y que no les pagaran el día, aunque hayan pagado el servicio de taxi para poder llegar. Tanto fue el descontento de la gente que lo expresaron en la televisión y el radio exigiendo mejor servicio.

Otra situación similar se dio cuando ingresaron el uso de la tarjeta. Muchos usuarios pasaron por experiencias malas en relación con la tarjeta, esto es porque no recargaba la cantidad ingresada a la máquina o cuando pasaban por el torniquete les cobraba una cantidad incorrecta, en la mayoría de las veces les cobraba de más. Estas malas experiencias al momento de utilizar por primera vez el RUTA provocó que calificaran el servicio como malo. Solo una mala experiencia es suficiente para que los usuarios califiquen el servicio como malo, a pesar de que las instalaciones están en buen estado junto con las unidades. Sin embargo, lo que viven durante su trayecto son los elementos en los que se apoyan para evaluar el servicio, con base a lo que viven cotidianamente, es decir a su experiencia y la satisfacción de sus necesidades de manera digna. En el caso de las mujeres, es mayor su estrés y desesperación porque algunas cumplen con más de una actividad, siendo el tiempo el elemento más importante. Entre más rápido lleguen a su destino y realicen su actividad, pueden realizar más cosas. Por ello, la mayoría de las entrevistadas lo primero que mencionan es que tardan mucho en pasar las unidades y el tiempo de espera aumenta modificando sus planes, actividades, postergándolas incluso para los días siguientes.

Por lo tanto, la experiencia percibida hace una ordenación ante los acontecimientos dados con el cambio de sistema de transporte que irrumpe y provoca la reconstrucción de conocimiento. Es un proceso de re significación de la

forma de utilizar el transporte público, es decir, el RUTA en donde los individuos crean prácticas que se generan al interior de las unidades principalmente de la troncal. Estas prácticas se construyen a partir de la apropiación del espacio la cual se define por la sociabilidad diaria entre la usuaria y el espacio vivido. De tal manera que las usuarias que utilizan todos los días el transporte público significan estos elementos nuevos con base en su experiencia y califican el servicio como bueno o malo, además de crear una percepción que les posibilitan o no la apropiación y el desarrollo de prácticas que construyen un mundo de conocimientos.

Como itinerario de su día, aprovechan el mayor tiempo posible del trayecto hacia su destino. Como cuenta una usuaria del RUTA:

Me gusta ir escuchando música cuando voy en el metrobús así no me aburro en el camino y si alcanzo un asiento mucho mejor voy sentada y escuchando música se me hace más corto el camino y no van empujando. Cuando no alcanzo a desayunar me compro algo en la terminal margaritas hay muchos puestos de comida y cuando me subo al metrobús voy comiendo. (Anónimo, usuaria del RUTA línea 2)

Así, al interior del RUTA se dan múltiples prácticas que van adaptando a estas nuevas modificaciones espaciales. En su mayoría van escuchando música para ser menos tenso el viaje, revisan su celular, mandan mensajes de textos, revisan redes sociales, hablan por teléfono, volviéndose prácticas individuales. Algunas aprovechan el tiempo para leer, dormir, comer, estudiar, observar el paisaje, peinarse o maquillarse. Sin van acompañadas suelen ir platicando o haciendo algunas muestras de afecto con sus parejas; van alistando a los niños, van pensando qué hacer de comer, qué van a comprar o qué pendientes hay en casa o en el trabajo.

3.9 Las relaciones sociales en el espacio social

En las instalaciones del RUTA existen algunas reglas que los usuarios deben seguir para poder acceder al servicio, e incluso, están visibles en cada estación con un cartel grande en la entrada que normalmente se ubican a lado de la máquina en donde se recarga y se compra la tarjeta, incluso hay una simbolización de las prohibiciones marcado con un círculo y en medio una línea cruzada. Esto significa que no se puede llevar a cabo por ejemplo fumar, se prohíbe la entrada de mascotas tanto en las paradas como en las unidades y no se puede comer al interior de las

instalaciones. Aunque estos dos últimos no se cumplen del todo, ya que como se mencionó con anterioridad, en la terminal se encuentran perritos callejeros que prácticamente viven ahí y tanto ellos como los trabajadores del lugar suelen alimentarse dentro de las instalaciones.

En el caso de los usuarios, estos han generado tácticas para poder ir comiendo durante su trayecto, y en el caso de las informantes, alimentar a sus hijos antes o después de la escuela, por lo que quieren ingerirán alimentos suelen sentarse hasta atrás de las unidades para no ser visibles para el personal que normalmente cuida los accesos delanteros y medios. Estos “pequeños detalles” son las tácticas que dan cuenta cómo a través de actos individuales los sujetos se van apropiando del espacio, cómo lo utilizan y qué medios ocupan para ello. Estas son las diferentes expresiones de una producción sociocultural que permite observar la interacción entre los usuarios y el medio (el RUTA), y toda una serie de acciones desplegadas por los usuarios en tiempo y espacio. Si bien desde la estrategia oficial se establecen reglas que determinan lo que tienes que hacer y lo que no, las personas generan tácticas para llevarlas a cabo desde sus propias necesidades. En qué momento comer o en qué lugar sentarse no son prácticas al azar, son operaciones mentales complejas que derivan de una historia compleja de múltiples experiencias individuales y sociales.

Además, durante los recorridos realizados se observaron algunas cosas que pasan cotidianamente en el RUTA y que cada vez se va normalizando, como esperar más de 15 minutos a la unidad, incluso algunas usuarias se sientan mientras esperan que la demanda de gente disminuya ya que se vuelve imposible subir. El ruido de la puerta es signo de estrés, te obliga a apresurarte para abordar o descender de la unidad. En una ocasión, una de las informantes iba a descender de la unidad con sus dos hijos pequeños, ellos llevaban las mochilas de la escuela a sus espaldas, la gente era tanta que ellos no podían bajar y otros usuarios no podían subir entre un caos de empujones... los niños estaban asfixiándose entre tantos adultos aglomerados en el acceso y la puerta ya comenzaba a cerrar; fue un señor pasajero el encargado de detener la puerta y solicitar que dejaran bajar a la señora con sus hijos. Este tipo de situaciones se han vuelto parte de la dinámica diaria para ingresar o egresar de la unidad; ese pequeño acto de detener la puerta cuando el tiempo les gana es una táctica más.

Las rampas de acceso a los paraderos contemplan la presencia de vendedores ambulantes principalmente de comida, quienes argumentan que sobre todo son las mujeres quienes compran tanto para ellas como para los hijos que van a la escuela. La práctica de movilidad se encuentra estrechamente relacionada con el ámbito económico, el flujo de personas genera necesidades y con ello las formas de satisfacerlo.

Yo tomo una alimentadora para llegar a la estación Margaritas, tomo el metrobús y me bajo en la estación del mercado independencia para subirme a otra alimentadora que me deja en Angelópolis, es allí que aprovecho para comprar algo para desayunar hay puestos o está el de los tamales, solo es si tengo tiempo y sobre todo dinero a veces solo tengo lo justo de mi pasaje y para pasar a comprar comida. (Sra. Elvira, usuaria del RUTA línea 2)

Como ya se ha mencionado a lo largo de los apartados anteriores, las mujeres que utilizan el RUTA hacen uso de él por ser la única opción de movilidad que conecta el sur con otros puntos de la ciudad, y por ende es la única opción para llevar a cabo sus actividades cotidianas. El tiempo de recorrido puede ser corto pero las dinámicas que lo caracterizan, el caos en *horas pico*, los riesgos que se experimentan, los tiempos de espera, la forma de pago, o las prohibiciones de uso, generan una percepción negativa de ese espacio de movilidad; la acumulación de experiencias van determinando verdades colectivas.

El tiempo es fundamental para una mujer ama de casa que trabaja. El tiempo en su definición básica permite ordenar los sucesos en una secuencia que marca el día de una persona, expresado en segundos, minutos, horas, horarios y ritmos. El tiempo ayuda a que sea posible que un individuo se organice de la mejor manera posible siguiendo una rutina. La forma de medir el tiempo con las horas, meses y años es una forma que tiene la persona de ir midiendo los sucesos que le sucedieron e incluso los que están por suceder. Por ello, el tiempo se vuelve una herramienta para organizar su vida cotidiana, más para una mujer que se dedica al hogar y además se desempeña en el campo laboral. Las tareas y actividades a lo largo de su día son múltiples, como nos narra Berenice:

Yo tengo dos hijas pequeñas, me levanto aproximadamente a las 6:30 para bañarme y arreglarme. Cuando ya estoy lista levanto a mis hijas, en lo que se lavan la cara y se ponen el uniforme aprovecho para prepararles algo para que desayunen. Cuando

ellas terminan las peino rápido, en lo que ellas desayunan yo checo si tienen todos sus útiles en la mochila, rápido desayuno y las dejo listas para que mi mamá las lleve a la escuela, a mí no me da tiempo de llevarlas. Mi mamá las lleva y recoge porque en mi trabajo no me dan permiso. Tengo que salir a las 8:00 en punto ya que si salgo unos minutos más tarde me deja el metrobús y tengo que esperar más tiempo y llego tarde al trabajo... eso no es bueno para mí. Llego a la parada como 8:10 para tomar el de las 8:15 tengo, que llegar un poco antes porque a veces pasa antes. Ya tengo calculado el tiempo en que pasa el Metrobús. Yo lo tomo en la estación limones, normalmente en la mañana va lleno así que si quiero irme sentada tengo que ponerme abusada a la hora de subirme. (Berenice, usuaria del RUTA línea 2)

Lo anterior sólo es una parte de las actividades que realiza durante la mañana antes de ir a trabajar y tiene calculado todo, la hora en la que se tiene que levantar, la hora en que despierta a las niñas, los minutos que le lleva arreglarse, los minutos que le llevan las demás actividades y la hora exacta que tiene que salir de casa para no llegar tarde al trabajo. Todo se planea bajo el lapso de tiempo que dispone para llevar a cabo las tareas, organizando el tiempo necesario para cada cosa. Esto le ayuda para no estar con prisa y sobre todo estresada.

También nos cuenta que cuando tiene que tomar el RUTA, para ella es importante estar a una cierta hora en la parada ya que si se le pasa la troncal de 8:15 tiene que esperar el de las 8:30, eso implica que va a llegar tarde al trabajo porque “15 minutos de retraso es demasiado tiempo”. En este sentido se comprende la frase “*Ya tengo calculado el tiempo*”, es un argumento en común entre las amas de casa entrevistadas y el cual da cuenta de los ejercicios temporales que tuvieron que desarrollarse para que la imposición de los tiempos del RUTA sean ahora los tiempos de sus cotidianidades. Esto resulta complicado cuando los horarios aparentemente establecidos del RUTA son modificados, ya sea por la sobredemanda del momento, porque una unidad se descompuso o chocó en el camino, o porque un chofer manejó más rápido de lo requerido; es por ello que las usuarias calculan sus tiempos con base a esa experiencia irregular por lo que prefieren llegar antes del horario oficial.

Es así como el tiempo juega un papel importante en la vida cotidiana de las mujeres principalmente cuando se trata de utilizar el transporte público o el RUTA; las mujeres deben realizar cálculos temporales, espaciales, corporales, estéticos,

etcétera cuando hacen uso del transporte público. Para las informantes es común que en caso de llevar mucho tiempo en espera de una unidad vacía en el paradero que les corresponde, optan por tomar unidades en el sentido contrario a su destino para que esos dos o tres paraderos anteriores les aseguren encontrar el espacio necesario para abordar. Hay paradas como la de Agua Santa en las que se vuelve casi imposible subir o bajar de las unidades, las puertas incluso tienen problemas para poder abrir o cerrar por la gran cantidad de personas aglomeradas. Estas estrategias son muy frecuentes en horas pico.

El tiempo sufrió una alteración ante la ruptura de la cotidianidad, haciendo que las usuarias generen estrategias como las descritas anteriormente. El uso de la alimentadora para algunas usuarias es molesto porque pasar de una unidad a otra es pérdida de tiempo, un poco más cansado y complicado. Tienen que caminar a las paradas asignadas para las alimentadoras enfrentándose a largas filas. Algunas coinciden que las paradas asignadas están muy espaciadas unas de otras, lo que suma más tiempo a la práctica total de la movilidad.

Las usuarias también disponen estrategias como el quedarse lo más cerca posible de la puerta para bajar rápido y evitar el sobre contacto con los demás pasajeros. De igual manera, deben estar al pendiente de quien baja y desocupa un asiento, esto con el fin de ocuparlo de manera inmediata y evitar que alguien más lo ocupe; ha ocurrido que señoras empujan con su cuerpo a otras personas para poder ganar el lugar deseado; sobra decir que estos actos ocasionan conflictos más grandes entre las personas implicadas y aquellos usuarios que le dan razón a una de las partes: algunos episodios han terminado en gritos, insultos, golpes o en que alguien tenga que bajar de la unidad antes de llegar a su destino. Estas escenas suelen observarse a diario.

3.10 Reconfiguraciones en el uso del transporte urbano

Las usuarias se apropian, resignifican y se acostumbran a utilizar el RUTA porque no tienen más opciones, sin embargo, buscan alternativas para ahorrar tanto en tiempo como costos, esto se debe a que el tiempo y el costo del pasaje son dos puntos que toman en cuenta a la hora de calificar la eficiencia del transporte. Todas las informantes han pasado por malas vivencias que se han convertido en experiencias que construyen su percepción de viaje, transporte público y calidad de

vida. Por eso la mayoría al momento de que saben que tienen que usar el RUTA comienzan a sentir una serie de malestares, estrés, enojo y desesperación porque ya han pasado por una situación previa que queda guardada en el inconsciente y que solo con imaginar los colores, la infraestructura, los olores o el contacto, la vivencia pasada se hace presente.

Por ello, la experiencia que se crea durante el viaje forma parte de cómo se percibe el transporte público porque depende de cómo se apropian de las espacialidades que se crean al interior y los vuelven parte su cotidianidad a través de la sociabilización y relaciones que se generan durante sus recorridos, trayectos, y desplazamientos. Además, el RUTA rompió con todo contacto entre chofer y pasajero, siendo la máquina su reemplazo, creando nulo contacto al momento de subir a la unidad. Por ello la socialización que se vivía en los camiones de concesiones disminuyó siendo en ocasiones nula.

Las mujeres que vivieron el proceso del cambio señalan que prefieren los camiones de concesión a pesar de que las unidades del RUTA son mejor en cuestión de material, pero señalan que les falta integrar el ámbito social. Sin duda, la llegada del RUTA modificó la forma de moverse por la ciudad y la convirtió en una práctica fragmentada por etapas: 1. Alimentadoras, 2. Troncal, 3. Alimentadoras. La movilidad anterior era continua, solo tomaban una ruta que las llevaba a sus destinos porque eran medios de movilidad que trazaban sus recorridos ubicando grandes zonas de confluencia, por lo que procuraban conectar con la mayoría de ellas; ahora durante el trayecto hay uno o varios intermedios lo que resulta en mayor tiempo destinado a caminar para llegar a los puntos de transbordo. La gran queja siempre ha sido la distancia entre paradero y paradero.

Sin embargo, no podemos dejar de lado que hay usuarias que califican el servicio como bueno, mencionan que les da seguridad porque los asaltantes no pueden escapar tan fácil ya que forzosamente deben pasar por controles mecánicos y de vigilancia (aunque esto no quiere decir que no se registren al interior de unidades y paraderos asaltos, peleas y hasta personas heridas por armas blancas), lo que les brinda cierta sensación de tranquilidad para hacer uso de sus aparatos electrónicos como celulares o tablets, e incluso para quedarse dormidas. Algunas otras usuarias mencionan que solían realizar estas prácticas pero que mientras dormían les jalaron los teléfonos y escaparon corriendo los responsables

aprovechando el poco tiempo que tenían ellas para reaccionar y que no se cerraran las puertas. Señalan que estos robos no fueron violentos o al menos no se portaban armas de fuego como ya comenzaba a suceder en las unidades del transporte por concesión, sin embargo, señalan que les causó enojo, frustración, indignación y tristeza ser despojadas de algo que con mucho trabajo es conseguido y no es tan fácil de reponer.

De igual manera, el acoso sexual hacia las mujeres se volvió más frecuente en este sistema de transporte, lo que llevó a los planeadores a implementar el proyecto llamado *RUTA Rosa*, y el cual consiste en echar a andar unidades, de color rosa, dirigidas únicamente a las mujeres, a las y los menores de edad, así como a las personas con discapacidad, esto para ellos garantiza “una vida libre de violencia” en el transporte público. Cabe señalar que la realidad estuvo un tanto lejos de los objetivos ya que las pocas unidades que asignaron al proyecto no se dieron abasto con la demanda de usuarias, además de que tardaban mucho más en pasar que las unidades mixtas. Otro punto que resaltó es que solo se implementó el proyecto en las troncales y no en las alimentadoras, unidades en donde también se han dado casos de acoso. De igual manera; los casos de acoso y violencia hacia las mujeres suele darse en los trayectos de paradero a paradero, recorridos por calles solitarias o poco alumbradas por las que deben cruzar para el respectivo transbordo.

Muchas de estas quejas suelen hacerse públicas a través de redes sociales como Facebook, en donde los usuarios han realizado páginas específicas de denuncia y queja ante el servicio, contratiempos o eventos suscitados en este sistema de transporte público.

3.11 El impacto social del RUTA

Para concluir este capítulo, es importante señalar que el RUTA generó grandes expectativas para solucionar los problemas a que se enfrentaban los ciudadanos día con día en sus movilidades cotidianas. Es cierto, mejoró algunos aspectos de estos problemas pero también modificó que trastocaron profundamente la cotidianidad de la población. El tiempo, los desplazamientos, las confusiones con respecto al espacio físico, las espacialidades de las unidades -atrás, adelante, en medio-, la forma de interactuar con otros individuos. Es decir, los usuarios se han convertido en sujetos antipáticos con los demás, pocos son los toman en cuenta a sus semejantes

para hacer llevadera la movilidad; uno siempre piensa en uno mismo y no es queja.

La llegada del RUTA fue un proyecto ambicioso. Se pensó como la respuesta moderna a los problemas urbanos contemporáneos, pero desde experiencias macro y no locales. Las culturas europeas responden a lógicas distintas a las latinas, por lo que los resultados suelen ser hasta contrapuestos. Se generaron transformaciones en el estilo de vida de quienes lo utilizan. Nuevas estrategias, nuevas dinámicas, nuevas formas de percibir el espacio generaron otros significados y nuevas experiencias. Además, es necesario recordar que la movilidad urbana expresa el cotidiano, y el cotidiano se expresa en la movilidad urbana, como una práctica social de viaje. La definición de la movilidad como una práctica de viaje, apunta a destacar su condición como práctica en el territorio, haciendo hincapié en que éste es indisolublemente constitutivo del viaje en tanto desplazamiento material de las personas. Los ciudadanos son quienes atribuyen los significados, son los que se apropian, son los que tienen vivencias y experiencias.

Estas experiencias son el significado que se les atribuye, los valores que se le asignan, los afectos que provoca, las expresiones con las que se organiza — siempre cambiantes y reconstituidas en el tiempo—, constituyen un todo, un todo en movimiento en el espacio. Ese espacio donde se construyen las relaciones y las prácticas también se genera un campo de conocimiento y ese conocimiento adquirido con la experiencia diaria es un contexto en espacio y tiempo. Las ciudades van cambiando continuamente y con la llegada de nuevas perspectivas intervencionistas impulsadas por la ideología modernista, conducen a los gobiernos a optar por esas alternativas para mejorar la calidad de los habitantes.

El enfoque modernista de las grandes ciudades no son siempre la respuesta correcta a las problemáticas que invaden a realidades tradicionales o sincréticas. La implementación de la mejor tecnología en la infraestructura no es la solución a todos los problemas, y más aun retomando proyectos extranjeros aplicados a otros contextos simplemente por el hecho de que en su lugar de origen fueron viables. Es un gran desafío que tienen los urbanistas en conjuntar lo físico, lo tecnológico y lo social, aunque este último en ocasiones es ignorado. A lo largo de la investigación fue uno de los objetivos resaltar la importancia social a la hora de planificar proyectos urbanísticos.

Haciendo una recapitulación, se ha hecho una descripción de lo acontecido hasta el momento en torno al nuevo sistema de transporte implementado en Puebla y el cambio que esto ha producido en los usuarios del transporte público, principalmente en las mujeres amas de casa trabajadoras. La importancia de resaltar un recorrido histórico para dar un panorama amplio de la estructuración del sur de la ciudad y cómo ha cambiado desde su inicio hasta la actualidad, dándole importancia a la concentración de la economía en el sur, debido a las recientes dinámicas territoriales que favorecieron su crecimiento y desarrollo para los distintos sectores de la población.

Este acercamiento etnográfico se estructura por la relación entre datos cualitativos y cuantitativos que fueron recaudados en trabajo de campo, así pude conocer mejor el fenómeno social que aborda esta investigación a la par en la que se analizaban teóricamente los conceptos centrales planteados desde el inicio. Se trabajó con mujeres amas de casa porque su participación es fundamental para este espacio de movilidad; su práctica cotidiana se convierte en un paradigma estructural que permitió el contacto entre lo público y lo privado. Su movilidad, sus dinámicas cotidianas y sus experiencias brindan cualidades importantes para concebir al transporte público como un espacio social. Sus quehaceres diarios y sus responsabilidades sociales fueron replanteados por decisiones técnicas que claramente las desconocen. Sus descontentos no son aislados sino sistemáticos y continuos, pues es la acumulación de experiencias que predisponen movibilidades que en muchas ocasiones son de por vida. El trabajo de campo, las entrevistas y el acompañamiento sin sobre contacto me permitió confirmar que mis experiencias como usuaria mujer no son aisladas y que coinciden por mucho con las vivencias diarias de las mujeres informantes.

La percepción que tienen de los espacios, sus estrategias y tácticas, así como sus sentires y estados de ánimo, constituyen experiencias de usuaria que le dan un significado y sentido a la forma en cómo conciben la ciudad. Por ello, se propuso como argumento central que el transporte público es un espacio social que ayuda a comprender las prácticas cotidianas, entre ellas las de movilidad, desarrolladas por las mujeres usuarias a partir de las experiencias vividas que entrecruzan su individualidad y la ordenación “formal” del territorio.

Conclusiones

Esta investigación tuvo la intención de abordar el tema de la movilidad urbana en la ciudad de Puebla enfocándose en el transporte público, principalmente en el sistema extranjero implementado por un gobierno neoliberal que aseguraba la mejora en la movilidad de los poblanos. Este nuevo transporte, RUTA, modificó significativamente las maneras de transportación, traslado y movilidad de los poblanos, además, dejó en evidencia la falta de conocimiento de la problemática de movilidad en la ciudad por parte de los planeadores y de las instituciones gubernamentales.

Se trata de un proyecto, como tantos, enfocado en la estética de las obras omitiendo las necesidades de quienes hacen uso de los espacios y no solo los ven. Se quiso con esta investigación proponer las bases de un modelo de análisis que ve al transporte público como un espacio social de movilidad urbana contemporánea, es decir, que no es solo un medio de traslado de personas sino un escenario complejo de lo social que establece prácticas, relaciones, roles, paisajes y todo aquello que es de tipo estructural. El transporte público es resultado de sus usuarios pues son ellos y ellas quienes lo constituyen, lo dotan de significado y lo comprenden como parte de su entorno.

El problema de la movilidad en la ciudad de Puebla es histórico. Autos públicos y privados causan caos ante la falta de ejercicios ciudadanos e institucionales comprometidos, incluyentes y humanos. Las movildades poblanas son violentas, descuidadas y principalmente masculinas.

No solo existe un problema, el de liberar el tráfico ocasionado por el transporte público implementando un carril único. Se deben considerar éste en relación con otros tantos que se lo complejizan. La hipótesis se propuso pensando en estas contradicciones que incentivan a la producción táctica de los sujetos a partir de una planeación urbanística que espera lo menos posible lo social. El RUTA ha fragmentado: espacios, lazos, naturaleza, tiempos, ocasionando movimientos emergentes y estratégicos para sobrevivir al caos del deficiente servicio. Estas transformaciones provocan estrés, miedo, apatía o una ira crónica. Hay usuarios que se adaptaron muy bien al cambio, pero hay quienes estos cambios han sido un prolongado pesar.

Para responder a la pregunta: ¿Qué elementos materiales y simbólicos de la experiencia social en torno a la movilidad urbana en el transporte público, se han reconfigurado a partir de la implementación de la línea 2 del RUTA en mujeres jóvenes amas de casa que viven al sur de la ciudad? se puede decir que hay sido varios, desde los objetos materiales como los torniquetes, las tarjetas, el acordeón de los troncales, las rampas, etcétera, hasta las formas simbólicas e individuales de desplazamiento e identificación: el nombre de las paradas, su simbología, los tiempos de subida y bajada, las formas de portar las pertenencias, la manera en que acomodan el cuerpo y la relación con el chofer, entre otros.

Las personas se mueven para cumplir con sus actividades cotidianas, pero están incluyen prácticas que se relacionan con las formas en que las ciudades son vividas. Todas estas circunstancias han generado que el tema de la movilidad urbana parta en comprender y analizar el movimiento y los significados, observando las prácticas y experiencias incorporadas y producidas a través del cuerpo que interactúa con un entorno en movimiento.

Las mujeres, como base de este trabajo, son las protagonistas del RUTA, pues sus moviidades múltiples lo vuelven un espacio aparentemente fugaz de las posibilidades y la satisfacción de las necesidades. Su uso activo exige ser contemplado en la toma de decisiones de la planeación urbana; lo masculino domina el transporte privado, lo femenino contemporáneo el transporte público. La perspectiva de género debe ser parte de la agenda institucional actual.

Las prácticas basadas en la experiencia repetitiva ofrecen la posibilidad de crear un espacio protegido y recíprocamente compartido. La experiencia relaciona lo material y lo social, es decir, la forma urbana y la puesta en marcha de esta por parte de los sujetos, convirtiéndola en sustento de sus prácticas, comportamientos y sus maneras de desplazamiento. La importancia social en la planificación urbana del transporte público debería abordarse desde lo potenciador del espacio lo que incluye una atención al movimiento, los usos, significados y representaciones.

La movilidad urbana hay que entenderla como parte de la vida cotidiana de la experiencia de los habitantes, entenderla como un conjunto de prácticas que sugiere entender lo individual siendo parte de lo social, por ello se quiso plantear en esta investigación la relevancia de reconocer en la experiencia común por sectores poblacionales, la finalidad primera de la planificación la ciudad. Mi experiencia como

usuaria e investigadora me hicieron preguntarme muchas cosas más, volver consciente mi sentir y saberme productora de experiencias que influyen en mi vida diaria. Ser objetiva solo fue posible al ver que mis experiencias eran comunes a las de las mujeres entrevistadas, es decir, más gente siente y vive lo mismo que yo, por lo que el problema no está necesariamente en mí. Soy mujer, estudiante, pero también usuaria y esas variantes construyen su propia información.

Esta investigación invita a que continúe la discusión sobre el tema de movilidad urbana y la importancia de un enfoque desde la diversidad y la inclusión. El constante cambio y crecimiento de los centros urbanos es inevitable, pero sí es posible planearlos responsablemente. El campo de estudio de la movilidad urbana es muy amplio en términos teóricos y metodológicos, por lo que esta investigación se suma al potencial de estudio en la producción del espacio contemporáneo, abriendo un diálogo necesario con otras disciplinas focalizadas a la planificación urbana con enfoque social.

Esta investigación solo es un fragmento dentro de lo mucho que aún nos falta por estudiar en torno a la movilidad urbana actual. Se hace la atenta invitación a especialistas y científicos a continuar con este largo camino.

Bibliografía

- Acevedo, J. (2008). "Comentarios al documento del Plan Maestro de Movilidad". En El futuro de la movilidad en Bogotá. Reflexiones a propósito del Plan Maestro de Movilidad y Estacionamientos. Cuadernos del Informe de Desarrollo Humano para Bogotá 1. Bogotá: PNUD, 83-92
- Alcántara, E. (2010) *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF.
- Amengual, G. (2007) "El concepto de experiencia: de Kant a Hegel", en *Tópicos*, núm. 15, pp. 5-30 Argentina: Universidad Católica de Santa Fé.
- Arias, D. (2017). "Etnografía en movimiento para explorar trayectorias de niños y jóvenes en Barcelona, en *Revista de Antropología Social* 26 (1), 93-112
- Augé, M. (2007) *Por una antropología de la movilidad*. España: Gedisa
- Berger, P. y Luckmann, T. (2003): *La construcción social de la realidad*. 18ª edición, Buenos Aires: Editorial Amorrortu.
- Bergesio, L. (2015) "Mujeres visiblemente invisibilizadas la antropología y los estudios de la división sexual del trabajo", en *Revista del Centro de Estudios Históricos e Interdisciplinario Sobre las Mujeres*. Tucumán: Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Tucumán
- Bergesio, L. (2002) "Relaciones de vecindad: Antropología y Feminismo". en Heredia, N. y Videla, M. (comps.) *Pensamiento Feminista. Reflexiones de la realidad con enfoque de género*. Córdoba: CEN Ediciones.
- Carrión, A. (1970). *Historia de la ciudad de Puebla de Los Ángeles: obra dedicada a los hijos del Estado de Puebla*. Puebla: Editorial JM Cajica.
- Contreras, C. y Angel, M. (eds.). (2012). *Puebla. Historia de una identidad regional*. Tomo I. México: Comisión Nacional de libros de textos gratuitos.
- Contreras, C., y Pacheco, J., (2012) "El crecimiento urbano de la ciudad de Puebla en la primera mitad del siglo XX", en Contreras, C., y Angel, M. (coords.) *Puebla. Historia de una identidad regional*, tomo III. México: Comisión Nacional de libros de textos gratuitos.
- Cresswell, Tim. (2010) *Towards a politics of mobility*. Environment and Planning D: Society and Space vol. 28, pp. 17-31
- Cruz, E., (2012) "Puebla, una ciudad en el siglo XVIII. Orden social y pensamiento ilustrado", en Contreras, C., & Angel, M. (coords) *Puebla. Historia de una identidad regional*, tomo I. México: Comisión Nacional de libros de textos gratuitos.
- Cruz, J. (2016) "El concepto de experiencia en Víctor W. Turner, E. P. Thompson y Anthony Giddens: Un diálogo entre antropología social, historia y sociología", en *Sociología*

- Histórica*. México: Santana Preparatoria Oficial núm. 258 7/2017: 345-375
- Cuenya, M., & Contreras, C. (2012) "La fundación de la ciudad: historia de un proyecto social" en Contreras, C., & Ángel, M. (coords) *Puebla. Historiade una identidad regional*, tomo I. México: Comisión Nacional de libros de textos gratuitos.
- Delgado, M. (1999) *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Editorial Anagrama, S.A.,
- Díaz, R. (1997) "La vivencia en circulación. Una introducción a la antropología de la experiencia", en *Alteridades* [en línea], 7 (Sin mes): Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74711130002>> ISSN 0188-7017
- Díaz-Orsorio, M. S. y Marroquín, J. C. (2016). "Las relaciones entre la movilidad urbana y el espacio público. Transmilenio en Bogotá", en *Revista de Arquitectura*, 18(1), 126-139. Doi: 10.14718/RevArq.2016.18.1.11
- Escritura feminista (2018) "Ser ama de casa es un trabajo". Disponible en: <https://escriturafeminista.com/2018/03/02/ser-ama-de-casa-es-un-trabajo/>
- Flores, S., (2012) "El proceso de metropolización de la ciudad de Puebla, 1970-2010" Contreras, C., & Ángel, M. (coordinadores) Vol. tomo III. Puebla. Historia de una identidad regional. México: Comisión Nacional de libros de textos gratuitos.
- Giddens, A. (2006) *La constitución de la sociedad: Bases para la teoría de la estructuración*. (3ª reimpr). Buenos Aires: Amorrortu
- Guber, R. (2011) *La etnografía Método, campo y reflexibilidad*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Gutiérrez, A. (2012) "¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte", en *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 21, núm.2, julio-diciembre, pp. 61-74 Bogotá: Universidad Nacional de Colombia Bogotá, Colombia
- Gutiérrez, A. (2014) "Revisando el papel del transporte y la movilidad en la gestión de políticas públicas sectoriales: el caso de la salud. Programa Interdisciplinario de la UBA en Transporte (PIUBAT)", en *Revista Transporte y Territorio*, núm. 10, enero-junio, 2014, pp. 158-161 Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina
- Gutiérrez, A. y Reyes, M. (2017) "Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana" en *El Gran Buenos Aires Revista Transporte y Territorio* /16 (2017) ISSN 1852-7175. [147-166].
- Habegger, S. y Mancila, L. (2005) *La cartografía social como estrategia para diagnosticar nuestro territorio*. Málaga: Universidad de Málaga, España.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté
- Hernández, E. (2014) *Un acercamiento histórico a las condiciones "originales" de funcionamiento del sistema hídrico subterráneo y su respuesta superficial en la micro cuenca de la*

- ciudad de Puebla. Consultado en:
<http://www.investigacionesgeograficas.unam.mx/index.php/rig/article/view/41358/4> 4907
- Historia de Puebla. <https://www.corazondepuebla.com.mx/descubre/historia-de-puebla/>
- Huarte, R. (2011) "Walter Benjamin: nuestra experiencia y nuestra pobreza", en *El diario judío internacional* [en línea] Disponible en: <https://eldiariojudio.com/2011/10/15/walter-benjamin-nuestra-experiencia-y-nuestra-pobreza/>
- Jirón, P., y Zunino, D. (s/f). "Presentación. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas", en *Revista Transporte Y Territorio*, (16), 1-8.
<https://doi.org/10.34096/rtt.i16.360>
- Jiron, P. y Cortés, S. (2011) "Mobile relations, mobile shadows. Understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques", en *International Workshop: The Everyday Life of Multó-Local Families. Concepts, Methods and the Example of Post-Separation Families*. Munich, Alemania.
- Kaufmann, V. (2008). *Mobilité y qualité de la vie en ville en Vivre en ville, Observatoire mondial des modes de vie urbains*, pp. 119-140 Paris: Presses Universitaires de France.
- Lazo, A. y Contreras, Y. (2009) "Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile", en *Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Montevideo, Uruguay
- Licona, E. (coord.) (2007) *El zócalo de la ciudad de Puebla. Actores y apropiación social del espacio*, México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla/Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.
- Licona, E. (2017) *Espacio público y conflicto. Experiencias en América Latina*. México: El errante editor, S.A. de C.V.
- Licona, E. (s.f.). "Evocaciones sobre la ciudad de Puebla", en *Revista de la Facultad de Filosofía y Letras*, 41-46.
- Lindón, A. (2004) "Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana", en *Veredas*, n. 8, pp. 39-60 México.
- Mayorga, M. (2011) "Por una urbanidad metropolitana: ingeniería y arquitectura en la enseñanza del urbanismo", en *Toward a metropolitan "urbanity": engineering and architecture in the teaching of urbanism* Recibido: 16 de mayo de 2011. Aprobado: 21 de octubre de 2011.
- Ortner, S. (1979) "¿Es la mujer con respecto al hombre lo que la naturaleza con respecto a la cultura?", en: Harris, O. y Young, K. (eds.) *Antropología y feminismo*. Barcelona: Anagrama.
- Jirón, P. y Zunino, D. (s/f) "Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas", en Jirón, P. y Zunino, D. *Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas* [1-8]
- Páramo, P., y Burbano A. (2011) "Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano", en *Universitas Psychologica*, vol. 10, núm. 1, enero-

- abril, 2011, pp. 61-70 Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana Bogotá, Colombia.
- Páramo (2017). *A recolección de información en las ciencias sociales. Una aproximación integrada*. Colombia: Lemoine.
- Pardo, P., (2012) "Economía y población en Puebla de los Ángeles. De la colonia al México independiente", en Contreras, C., & Angel, M. (coords) *Puebla. Historia de una identidad regional* tomo I. México: Comisión Nacional de libros de textos gratuitos.
- Pérez, J. y Merino, M. (2014) *Definiciones: Definición de experiencia* Disponible en: <https://definicion.de/experiencia/>
- Pérez, S., (2012) " Ciudad de Puebla, centro histórico tradicional y ciudad moderna en expansión" Contreras, C., & Angel, M. (coords) *Puebla. Historia de una identidad regional*. tomo III. México: Comisión Nacional de libros de textos gratuitos.
- Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española (2014). «Movilidad». *Diccionario de la lengua española* (23.ª Edición). Madrid: España
- Red de transporte articulado (2018). Copyright © recuperado de <http://rutapuebla.mx/>
- Rojas, F. (2007). "Mutaciones urbanas", en *Memorias II coloquio de profesores de la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales*. Pontificia Universidad Javeriana.
- Rojas, F. (2008). "Movilidad urbana sostenible". 1er Congreso de Ciencia Política. Universidad de los Andes.
- Rosaldo, M. (1979) "Mujer, cultura y sociedad: una visión teórica", en Harris, O. y Youn, K. (eds.) *Antropología y feminismo*. Barcelona: Anagrama.
- Santos, M. (1996). *De la totalidad al lugar*. Barcelona: Oikos-tau
- Secretaría de ayuntamiento. Archivo municipal. Serie: mapas y planos. Consultado en: <http://archivo.pueblacapital.gob.mx/guia-general/item/127-serie-mapas-y-planos>
- Signorelli, A. (1999). *Antropología Urbana*. México: UAM: Anthropos Editorial.
- Soto, P. (2013) "Repensar las prácticas espaciales: ruptura y continuidades en la experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México", en *Revista Latinoamericana de Geografía y Género* vol. 4 nro. 2, pp. 2-12
- Staroselsky, T. (2015). "Consideraciones en torno al concepto de experiencia en Walter Benjamin", en *X Jornadas de Investigación en Filosofía, Memoria Académica*, Ensenada, Argentina. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.7648/ev.7648.pdf
- Taylor B. R. (1984) *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. España: Paidós.
- Thompson, E. P. (1981) *Miseria de la teoría*, Barcelona: Crítica
- Turner, V. (1986): "Dewey, Dilthey and Drama: An Essay in the Anthropology of Experience", en Turner, V. y Bruner, E. (eds.) (s/f) *Anthropology of Experience*, pp. 33-44 Illinois: University of Illinois Press.
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity Press

Vélez, F., y Guzmán, A. (1997) *Cartografía Histórica de la Ciudad de Puebla*. Puebla: Gobierno del Estado de Puebla.