



BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA
FACULTAD DE PSICOLOGÍA | Maestría en Psicología Social

Conexiones inesperadas.
Cultura de paz,
transporte público y
Teoría del Actor- Red

TESIS

PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRÍA EN PSICOLOGÍA SOCIAL

PRESENTA

AURORA MARTÍNEZ GARCÍA

Director: Dr. Carlos Enrique Silva Ríos

Lectora: Dra. Karla Monserrat Villaseñor Palma

Lector: Mtro. Juan Manuel Morales Juárez

Generación 2015- 2017

Agosto, 2018

Agradecimientos

Un libro no tiene objeto ni sujeto, está hecho de materias diversamente formadas, de fechas y de velocidades muy diferentes. Cuando se atribuye el libro a un sujeto, se está descuidando ese trabajo de las materias, y la exterioridad de sus relaciones. Se está fabricando un buen Dios para movimientos geológicos. En un libro, como en cualquier otra cosa, hay líneas de articulación o de segmentaridad, estratos, territorialidades; pero también líneas de fuga, movimientos de desterritorialización y de desestratificación. Las velocidades comparadas de flujo según esas líneas generan fenómenos de retraso relativo, de viscosidad, o, al contrario, de precipitación y de ruptura. Todo eso, las líneas y las velocidades mesurables, constituye un agenciamiento (*agencement*) (Deleuze & Guattari, 2004).

Una tesis no puede ser atribuida a una sola persona, pues a lo largo del proceso, miles de personas y de agentes no humanos participan. En esta tesis en particular, quiero agradecer a todas las personas que me brindaron su generosidad, amor y apoyo incondicional para que este proyecto fuer realizable.

En primer lugar, quiero agradecer a mis padres, quienes han sido excelentes guías humanas y espirituales. Infinitas gracias por su amor y comprensión.

A mi hermana, a mi cuñado y a toda mi familia, por su confianza, apoyo y solidaridad.

A mi novio, por toda su paciencia, amor, comprensión y apoyo.

A mi director de tesis, el Dr. Carlos Enrique Silva Ríos por todo lo que aprendí y por haberme aportado una visión teórica que cambió mi visión del mundo.

Al Dr. Carlos Montero Pantoja, por todo su apoyo académico y por haber acogido en su equipo de investigación.

A la Dra. Yessenia García por su apoyo académico y su cariño.

A la Dr. Citlalli Reynoso Ramos y al Mtro. Nicolás Martínez Villaseñor por ser mis formadores.

A mis amigas que siempre me apoyaron y creyeron en mí, por su paciencia y amor incondicional.

A mis alumnos que con su amor y paciencia este proyecto se hizo posible.

¡Gracias infinitas !

Contenido

Introducción	6
CAPITULO I.....	8
Antecedentes Y Justificación.....	8
Una mirada histórica a la paz.....	17
Los estudios de paz, una visión historiográfica	20
La cultura de la paz: definición y características.....	31
El cambio de paradigmas	39
El nuevo paradigma: la movilidad	42
Bus Rapid Transport (BRT)	45
CAPITULO II	51
“Lo social” explicado desde la Teoría del Actor -Red	51
Primera fuente de incertidumbre: no hay grupos, sólo formación de grupos ..	53
Segunda fuente de incertidumbre: la naturaleza heterogénea de los ingredientes que componen los vínculos sociales	54
Tercera fuente de incertidumbre: los objetos también tienen agencia.....	54
Cuarta fuente de incertidumbre: cuestiones de hecho vs. cuestiones de interés	56
Quinta fuente de incertidumbre: escribir explicaciones arriesgadas.....	60
CAPÍTULO III.....	62
Siguiendo los rastros de la paz en el transporte público.....	62
La etnografía y sus antecedentes	65
La cuasi-etnografía.....	68
Descripción Densa	69
CAPITULO IV	72
¿En dónde se encuentran los híbridos y las asociaciones que generan una cultura de paz en el transporte público?	72
<i>El modelo hombre-camión.....</i>	74
<i>Los Rápidos de San Antonio</i>	75
<i>El toque Popular del Rápidos de San Antonio</i>	76

<i>La experiencia de viajar en los Rápidos de San Antonio</i>	<i>78</i>
<i>Las condiciones laborales de los choferes en la ruta Rápidos de San Antonio</i>	<i>82</i>
<i>Los asaltos y los robos a la orden del día en el Rápidos de San Antonio</i>	<i>85</i>
<i>Breve descripción del Ruta 2.....</i>	<i>86</i>
<i>Así se viaja en el Ruta 2.</i>	<i>87</i>
<i>La falta de espacio en el Metrobús línea 2, y la violencia entre pasajeros.....</i>	<i>87</i>
<i>El Ruta 2 ¿conecta o desconecta?.....</i>	<i>91</i>
<i>Estrenan colonos de la sur ruta Eclipse; los lleva de Castillotla a Angelópolis</i>	<i>93</i>
<i>Las condiciones laborales en la Línea 2 del Metrobús</i>	<i>94</i>
<i>Intervalos de tiempo. Una pequeña acción tiene grandes efectos. (El Metrobús como un mediador)</i>	<i>98</i>
<i>Un acceso es peligroso.....</i>	<i>102</i>
<i>La cultura de la paz en el interior del transporte público.</i>	<i>103</i>
<i>Asociaciones e híbridos que obstaculizan la cultura de la paz en los Rápidos de San Antoni</i>	<i>104</i>
<i>Asociaciones e híbridos que obstaculizan una cultura de Paz en el interior del Metrobús</i>	<i>117</i>
<i>Conclusiones.....</i>	<i>122</i>
<i>Referencias bibliográficas.....</i>	<i>135</i>
<i>Anexos</i>	<i>143</i>

Introducción

La palabra paz es polisémica e indexical. Cada cultura la define según sus valores, tradiciones, normas, historia, ritos y prácticas cotidianas (Muñoz y Molina Rueda, 1998). En el mundo occidental, la concepción que tenemos actualmente de la palabra paz en la vida cotidiana proviene de su etimología grecorromana. A pesar de que esta palabra es antigua, la ciencia comenzó a interesarse en el estudio de la paz poco después de la devastadora época de la primera y segunda guerras mundiales. En un mundo moderno, devastado por las guerras, la violencia, los conflictos étnicos y religiosos, las desigualdades sociales y la degradación del medio ambiente; la ONU (1999) proclama la Declaración y el Programa de Acción sobre una Cultura de Paz, con ella se busca no sólo promover actitudes y valores generadores de paz, sino también concienciar que cada persona puede ser partícipe de este proceso.

Según el reporte del Índice de Paz México (IPM, 2017), en el año 2016, el Nivel de Paz en México de deterioró 4.3%. “La tasa de homicidios aumentó el 18% y se incrementó el uso y la disponibilidad de armas de fuego, lo cual redujo los niveles de paz” (p.2). De acuerdo con el IPM (2017), Puebla tuvo un deterioro en cuanto a la delincuencia organizada, ya que la tasa se quintuplicó. Aunado a ello, la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE, 2016) afirma que los asaltos violentos (específicamente con armas de fuego) han incremento de en la ciudad. Este tipo de delito fue el más frecuente en el año 2015.

En Puebla existen dos modelos de transporte público: hombre- camión y BRT. Ambos presentan problemas muy específicos. Por un lado, en el modelo hombre-camión (Rápidos de San Antonio) están presentes los factores que ponen en peligro al pasajero, al chofer y a los transeúntes; las paradas asistemáticas; las quejas hacia los chóferes; el incremento de las cuotas; la violencia en el transporte público; los accidentes de tránsito y las malas condiciones laborales de los conductores.

Por otro lado, en el sistema BRT (RUTA) el espacio de las unidades es mínimo para la cantidad de usuarios; la frecuencia de tiempo entre unidad y unidad es larga; la violencia entre usuarios es latente; los accidentes por falla mecánicas son frecuentes.

Ambos transportes presentan conexiones entre agentes humanos y no humanos que generan violencia, pero ¿Cuáles son los agentes y conexiones necesarias para generar una cultura de paz dentro de algunas unidades de la ruta *Rápidos de San Antonio* y de la *Línea 2 del Metrobús* pertenecientes al sistema de transporte público de la Ciudad de Puebla? Esa ha sido la pregunta que me planteado para realizar este trabajo.

Este proyecto de investigación está sustentado principalmente por 4 herramientas teóricas: La cultura de la paz, la movilidad urbana, la Teoría del Actor-Red y la paz imperfecta. La combinación de estos cuatro elementos ha creado una propuesta para abordar desde otra perspectiva los estudios de paz, ya que, durante la revisión literaria, me pude dar cuenta de que los estudios para la Paz han sido abordados desde la perspectiva dominante de “lo social”, es decir, sólo se ha tomado en cuenta la participación de los agentes humanos en la construcción de la paz.

Conexiones inesperadas entre agentes humanos y no humanos que generan cultura de paz en el interior del transporte público de Puebla, es lo que este proyecto pretende describir.

CAPITULO I

Antecedentes Y Justificación

Actualmente, la Ciudad de Puebla tiene muchos problemas de movilidad urbana. Uno de ellos es el transporte público, del cual hablaré en este trabajo de investigación.

En los últimos años, el crecimiento urbano de la Ciudad de Puebla ha sido muy acelerado y, sobre todo, poco planificado. Debido a esto, Puebla ha crecido de manera dispersa y desordenada, provocando que las distancias de los lugares donde se realizan actividades laborales cada vez estén más distantes de las zonas residenciales y, por ende, el tiempo para llegar a ellos también aumenta, así como las estrategias de movilidad que las personas implementan para llegar a esos lugares.

La movilidad es un factor clave para llevar a cabo las actividades de la vida diaria y, en general, para activar la economía. “Es una necesidad de todas las personas para poder acceder a los bienes y servicios básicos que hacen posible una vida digna” (Baranda Sepúlveda et al., 2013. p.6). Es, pues, evidente que la movilidad es un factor importante. Ahora bien, a pesar de esta importancia, en la Ciudad de Puebla, la infraestructura vehicular está diseñada para el uso del transporte particular. El resto de las modalidades de desplazamiento no son tomadas en cuentas. Además, la emisión de gases invernadero que dañan el medio ambiente aumenta significativamente. Según el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN, 2013):

El incremento del parque vehicular, que presenta una tasa cercana al 6%, ha provocado saturación de vialidades principalmente regionales y primarias, ocasionando embotellamientos, mayores tiempos de traslado, accidentes viales y contaminación con efectos nocivos para la salud (p.110).

Cabe destacar que una gran parte de la población no puede usar el automóvil particular porque sus ingresos no se lo permiten. Aunado a ello, muchas otras personas se ven excluidas de esta organización asimétrica de la movilidad, ya que, en algunas ocasiones, residen en la periferia y no pueden pagar el costo del transporte para movilizarse dentro de la ciudad. También son excluidas las personas de la tercera edad y las personas discapacitadas, debido a que no se cuenta con una infraestructura de movilidad urbana para que puedan desplazarse de manera segura. Por ejemplo, el transporte público no posee dispositivos técnicos necesarios para que una persona que usa silla de ruedas pueda subir o bajar del mismo. Igualmente, las aceras no son suficientemente anchas para las personas que usan silla de rueda y hay pocas rampas de acceso.

Debido a ello, en el diagnóstico realizado por el IMPLAN (2013) se ha planteado crear una política para reducir el uso del transporte particular, para lo cual se requiere una infraestructura adecuada que promueva formas alternativas de movilidad dentro de la ciudad, tales como el transporte público y el desplazamiento no motorizado (a pie o en bicicleta).

De la misma manera, debe haber una conexión planificada entre las distintas redes de transporte público para que se pueda transbordar de una manera fluida. Además, habría que establecer paradas seguras para el ascenso y descenso de los pasajeros, y ciclovías con muchas salidas que permitan realmente hacer uso de ellas para transportarse y no sólo con fines recreativos.

Aunque a primera vista no lo parezca, todas estas alternativas relativas a la movilidad urbana son necesarias para fomentar una cultura de paz en la Ciudad. Por cultura de paz incluye aquellos valores, actitudes, tradiciones, comportamientos y estilos de vida que llevan implícitos el respeto a la vida, el fin de la violencia y la promoción y la práctica de la no violencia. Entonces, para construir una cultura de paz, es importante estimular modalidades de desplazamiento que sean amigables con el medio ambiente, que sean seguros y que cubran las necesidades de los poblanos.

A propósito de la seguridad y el cuidado del medio ambiente propio de la cultura de paz y la relación con la movilidad urbana, en Puebla el uso del transporte público y los traslados no motorizados son muy inseguros. La cifra de asaltos en las unidades de transporte público, en las ciclovías y en las calles de la ciudad ha aumentado considerablemente en el año en curso.

Debido a que el tema principal de esta investigación es el transporte público, me centraré en exponer la problemática cotidiana en dicho contexto.

Una de las problemáticas del transporte público en Puebla tiene que ver con el deficiente servicio que presta. Parte del mal servicio se debe a las precarias condiciones de trabajo de los choferes del transporte público. La mayoría de ellos no son dueños de los vehículos que conducen, así que tienen que reunir una cantidad mínima para pagar la renta del mismo. Además, deben pagar la gasolina. Todo lo que logren reunir, luego de ese “mínimo” corresponde a su salario neto. Los choferes también son monitoreados por otras personas, en ciertos puntos de la ruta, a los cuales deben llegar en un tiempo determinado. Si no lo logran, deben pagar una “multa”. Este es uno de los muchos motivos de estrés para los choferes, ya que, a veces, el tiempo de traslado se alarga por embotellamientos o reparaciones de la vialidad o por contingencias del tráfico citadino. Ambos factores (la cantidad mínima por la renta del vehículo y la medición del tiempo) influyen para que los choferes no deseen que las personas de la tercera edad o en situación de discapacidad suban al vehículo. Primero porque pagan una tarifa preferencial; segundo, porque esperar a que suban o bajen de la unidad toma más tiempo del habitual.

Otra dificultad del transporte público es que la mayor parte de los pasajeros experimenta malos tratos por parte del chofer. Por ejemplo, el chofer no espera a que los pasajeros bajen por completo del vehículo. A veces la persona tiene un pie en la banqueta y otro en la unidad y el chofer arranca. Igualmente, el conductor, ávido de cumplir con las cuotas que acabo de mencionar, promueve que suban a la unidad tantos pasajeros como sean posible, sin importar si el número excede la capacidad máxima del vehículo. El chofer, desligado de la finalidad principal de su oficio, hace

comentarios como: “¡se pueden recorrer más para atrás, aún caben!”. Finalmente, otra modalidad de maltrato es la velocidad excesiva con la que maneja el chofer.

Como ya he dicho, y sin ánimos de justificarlos, las condiciones laborales de los choferes no son las óptimas. No tienen horario de descanso, no tienen tiempo para comer o para ir al sanitario. Muchos de ellos tienen jornadas laborales de más de 15 horas, sin realizar alguna actividad física que favorezca su salud.

Un inconveniente adicional del transporte público es la tarifa, ya que ha aumentado considerablemente en los últimos años, sin que haya una mejoría en el servicio.

Otro rasgo negativo del transporte público es la indolencia de algunos pasajeros, que no respetan los lugares destinados para personas con discapacidad, tercera edad o embarazadas.

Una dificultad más, es la reciente construcción de las líneas del Metrobús, las cuales no cubren las necesidades de los pasajeros en cuanto a recorrido y número de unidades.

Otra de las problemáticas es el acoso que sufren tanto mujeres como hombres dentro del transporte público; principalmente, las primeras, cuyas “partes íntimas” son tocadas alevosamente por algunos hombres.

Finalmente, otro problema del transporte público es el considerable y preocupante incremento de asaltos violentos (específicamente con armas de fuego) en la ciudad. Este tipo de delito fue el más frecuente en el año 2015, según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE, 2016) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2018).

En conclusión, el transporte público en Puebla presenta una diversidad de problemáticas que deben ser transformadas a fin de contribuir a la calidad de vida de las personas y el medio ambiente, aspectos que, como he dicho, tienen que ver directamente con una cultura de paz.

El porqué

Así como el odio no cesa con el odio, sino con el amor; la violencia no cesa con la violencia, sino con la paz. La motivación principal del presente proyecto, es ofrecer elementos para transformar la situación de violencia que se genera en el interior del transporte público de la Ciudad de Puebla. Por lo tanto, pretendo hacer un aporte a la cultura de la paz mediante la generación de conocimiento que contribuya a promover relaciones pacíficas en dicho contexto.

Leyendo noticias de lo que sucede en mi país, México, observando la vida cotidiana de mi ciudad, Puebla, me han estremecido aquellos hechos que tienen que ver con la violencia: la pobreza, la corrupción, los asesinatos, la violación de los derechos humanos, las agresiones verbales, las agresiones físicas, la indiferencia... Para nosotros los mexicanos es muy común ver niños pidiendo dinero en la calle, personas de cualquier edad drogándose, gente golpeándose, insultándose, animales lastimados o abandonados, etc. Es tan común que no nos hemos preguntado si hay otras formas de pensar, de hablar, de actuar y de vivir. Quizá porque hemos dejado que la violencia gobierne nuestras vidas, asumiéndola como un elemento cultural y dejándola fluir como un río en su cauce natural, basándonos en la creencia de que la realidad es así y no puede ser de otra forma. Aunque no sea la mejor manera de vivir, es posible vivir de la manera en la que vivimos actualmente.

A pesar de esta especie de resignación psicosocial, pienso que podemos vivir en una ciudad más pacífica y en un país más pacífico. Es hora de cuestionarnos la naturalidad con las que suceden cosas que no son naturales y que atentan contra la naturaleza misma. Es hora de emprender acciones que contribuyan al bienestar de las personas que habitamos esta sociedad.

Como ciudadana, estoy interesada en hacer un pequeño aporte a la cultura de la paz desde de la ciencia social, reconociendo que “las pequeñas cosas generan

grandes cambios” y de que “de gota en gota, se llena el océano”, que es mejor hacer algo a no hacer nada.

En este punto, quiero hacer énfasis en que la cultura de la paz no tiene que ver con el hecho de que no haya guerra. Una cultura de la paz se basa en el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos de un país, en el respeto de los derechos humanos, en la promoción de relaciones que favorezcan la convivencia y el diálogo intercultural. También se refleja en pequeñas prácticas cotidianas como el saludo del “buenos días”, en el gesto de ceder nuestro lugar a otro, de respetar los turnos, de sonreír, etc.

De acuerdo con las líneas anteriores, es esencial conocer cómo se desenvuelve el fenómeno de la paz, de manera general en México, y de manera particular en Puebla. Es por ello que consulté el Índice de Paz México (IPM, 2017), elaborado por el Instituto para la Economía y la Paz (IEP, 2017). Este Índice “tiene por objetivo identificar las tendencias clave, los patrones y los factores que impulsan la paz” (p.2).

Según el reporte de 2017, en el año 2016, el Nivel de Paz en México de deterioró 4.3%. “La tasa de homicidios aumentó el 18% y se incrementó el uso y la disponibilidad de armas de fuego, lo cual redujo los niveles de paz” (p.2). Sin embargo, comparado con 2011 (el año con mayor violencia registrado), México mejoró el 14%. Aunque se interrumpieron los avances que se habían logrado durante cuatro años consecutivos (2012, 2013, 2014 y 2015).

Con base en los resultados expuestos, el IPM (2017) concluye que:

El impacto económico total de la violencia en 2016 fue de 3.07 billones de pesos, lo cual representa un aumento de 79,000 millones de pesos en el último año. Se estima que esto equivale a una cifra anual total de 18% del PIB, lo que equivale a 25,130 pesos per cápita, monto que representa más de un mes de ingreso para el trabajador mexicano promedio (p.2).

En relación al nivel nacional:

21 de los 32 estados registraron un deterioro de la paz entre 2015 y 2016, mientras que 11 estados mejoraron. Llama la atención que sólo ocho estados disminuyeron su tasa de homicidio (p.8).

De los 32 estados de la república mexicana, la Ciudad de Puebla ocupa la posición número 12 en el nivel de paz. Asimismo, de una calificación del 1 al 5, donde el nivel 1 representa mayor nivel de paz y 5 el menor nivel de paz, Puebla obtiene las siguientes calificaciones: homicidios (1.725); delitos de violencia (2.460); delitos con arma de fuego (3.054); crímenes de la delincuencia organizada (1.980); presos sin condena (3.850) (IPM, 2017).

De acuerdo con el IPM (2017), Puebla tuvo un deterioro en cuanto a la delincuencia organizada, ya que la tasa se quintuplicó. Sin embargo, tuvo una calificación general de 1.81, lo que representa una puntuación media entre los estados más pacíficos y los más violentos.

Por otro lado, y de acuerdo a la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE, 2016), el delito más frecuente en la ciudad fue el robo o asalto en la calle o en el transporte público.

En relación a lo anterior, en Puebla, durante los últimos meses, no ha transcurrido al menos una semana sin que haya un asalto al transporte público en la Ciudad. Aunque no hay cifras oficiales del año en curso, al menos entre los reportes del RETIO (un sistema de reportes ciudadanos para mantenerte informado sobre lo que está pasando en tu ciudad), periódicos digitales, redes sociales y experiencias cercanas, se han perpetrado hasta el 10 de junio de 2017, 94 asaltos al transporte público, de los cuales en su mayoría han sido a mano armada, además de haberse cobrado algunas vidas, como afirma el periódico digital La Jornada:

En el último medio año el robo con violencia a usuarios del transporte público ha cobrado la vida de al menos cuatro personas en Puebla, a lo que se suman dos heridos de bala y seis lesionados por recibir golpes severos. [...] Los

asesinatos cometidos por separado y en fechas diferentes se perpetraron en las rutas número 19, 65, 27A y 3. En solo uno de los cuatro casos se detuvieron a los presuntos responsables (Llaven Anzures, 2017).

Los datos anteriormente expuestos permiten tener un panorama general de la situación que se vive en Puebla con respecto al clima de violencia y paz. No obstante, es importante resaltar que los fundamentos de la cultura de la paz no están fuera de nuestro alcance, sino por el contrario, podemos ser promotores de ellos. Y para eso no tenemos que hacer algo extraordinario. Sin embargo, en el estudio de la vida cotidiana, y, en específico, en la cuestión del transporte público existe un boquete, no en el urbanismo, «pues él ya ha planteado aportaciones importantes para mejorar el inmobiliario y la infraestructura que permiten perfeccionar la calidad de movilidad urbana en las ciudades», pero sí en la ciencia social, la cual tiene poco tiempo interesándose en este tema.

Con respecto a la Ciudad de Puebla, hay pocos estudios sobre el transporte público. Entre ellos, están los realizados por el IMPLAN (2013) y los que, conjuntamente con el IMPLAN, ha realizado Talía González Cacho.

De acuerdo con lo anterior, es pertinente hacer una investigación que contribuya a transformar la situación de violencia y promover una cultura de paz dentro del transporte público de la Ciudad de Puebla, generando, al mismo tiempo, conocimientos que puedan contribuir a los estudios de paz.

Pregunta de investigación Y Objetivos

¿Cuáles son los agentes y conexiones necesarias para generar una cultura de paz dentro de algunas unidades de la ruta *Rápidos de San Antonio* y de la *Línea 2 del Metrobús* pertenecientes al sistema de transporte público de la Ciudad de Puebla?

Objetivo general:

Identificar y describir los agentes y conexiones necesarias para generar una cultura de paz dentro de algunas unidades de la ruta *Rápidos de San Antonio* y de la *Línea 2 del Metrobús* pertenecientes al sistema de transporte público de la Ciudad de Puebla.

Objetivos específicos:

1. Observar y describir las asociaciones humanas y no humanas generadas dentro de algunas unidades de la ruta *Rápidos de San Antonio* y de la línea 2 del Metrobús de la Ciudad de Puebla que se oponen a la construcción de una cultura de paz.
2. Identificar las asociaciones humanas no humanas generadas dentro de algunas unidades de la ruta *Rápidos de San Antonio* y de la línea 2 del Metrobús de la Ciudad de Puebla que favorecen la construcción de una cultura de paz.
3. Generar propuestas que favorezcan una cultura de paz en el transporte público de la Ciudad de Puebla.

Una mirada histórica a la paz

*No hay caminos para
la paz; la paz es el camino.*

Mahatma Gandhi

¿Qué es lo que Gandhi quería decir con la frase que figura aquí como epígrafe? Lo que él entendía por paz, ¿es lo mismo que entiendo yo en este trabajo? ¿Es acaso una de esas palabras cuyos múltiples significados se usan según convenga? ¿Es, quizá, un concepto “bonito”, pero abstracto que no se encuentra en el día a día? ¿Es un estado mental? ¿Es la manera en que los ciudadanos de una sociedad viven o se relacionan? ¿Es un anhelo? ¿Es un peligro?

La palabra paz es polisémica e indexical. Cada cultura la define según sus valores, tradiciones, normas, historia, ritos y prácticas cotidianas (Muñoz y Molina Rueda, 1998).

Según Muñoz y Molina Rueda (1998), se cree que en la edad temprana de la humanidad, durante el paleolítico, no existía la noción de ‘paz’, porque las sociedades vivían en paz en el sentido actual del término, es decir, no había violencia, discriminación, guerras, etc.

En el mundo occidental, la concepción que tenemos actualmente de la palabra paz en la vida cotidiana proviene de su etimología grecorromana. Para los griegos, la palabra paz (εἰρήνη, i.e., *eirene*), se refería a “un estado o condición repleto de tranquilidad y serenidad” (Ledrach, 2000. p. 16) y estaba relacionada a la conservación de una sociedad sin conflicto. En este sentido, *eirene* tenía cierta afinidad con lo que los griegos llamaban *homonoia* (armonía). La paz en Grecia tenía dos matices, el primero era la armonía con los demás miembros de la ciudad; el segundo era la armonía con uno mismo. Cabe aclarar que esta concepción de paz

governaba las relaciones internas de Grecia, pero no las relaciones externas con otras ciudades (Ledereach, 2000).

Por su parte, los romanos consideraban que ‘paz’ (*pax*) estaba directamente asociada con conservar y mostrar respeto por la ley, ya que en Roma las relaciones entre las personas estaban definidas, precisamente, por la ley (Ledrach, 2000), En este sentido, la paz romana tenía que ver con dos aspectos:

1) Seguir la ley, lo cual promoví y perpetuaba un sistema asimétrico que beneficiaba a los que definían, aplicaban y mantenían esa ley (Lederach, 2000).

2) Mantener la “paz” en la vida cotidiana, para lo cual se consideraba necesario poseer un aparato bélico capaz de contrarrestar cualquier amenaza exterior que osara perturbar la paz romana (Lederach, 2000).

La paz griega y la romana eran estáticas, es decir, se referían a la consecución y mantenimiento de un estado que debía permanecer siempre igual en el tiempo. Ambas concepciones coinciden en la idea de ausencia de guerra, y no tomaban en cuenta aspectos como la generosidad, la solidaridad, la reconciliación, el aprecio hacia los otros, etc.

Otra concepción de paz la encontramos en la lengua hebrea. Los hebreos usan dos términos, Shalam y Shalom, que hacen referencia a la palabra paz. Por un lado, Shalam tiene dos acepciones: 1) estar completo, sano, salvo, feliz y sin deudas; 2) Permanecer quieto y sin disturbios, calmarse, callarse, apaciguarse (Cano, 1998).

Por otro lado, Shalom, también tiene dos significados: paz y prosperidad. En hebreo se usa la palabra paz para decir hola o adiós. Paz también es un adjetivo (v.g., hombres de paz, caminos de paz). Paz es una modalidad de movimiento (v.g, ir en paz, venir en paz). Finalmente, es una condición o estado que se alcanza (v.g., hacer las paces, establecer la paz) (Cano, 1998).

En el islam se usa el término salâm. Esta palabra también es polisémica. Entre sus múltiples significados se encuentran: bienestar, obediencia, perfección, reconciliación, saludo, aceptar ser esclavizado, absolver, perdonar (quedar libre de

alguna culpa), Sumisión u obediencia (es pacto en el cual se acepta ser prisioneros de otro grupo, sin que haya habido algún brote de guerra, quizá porque no existe la posibilidad de defenderse o liberarse), saludo (que se realiza entre musulmanes con el deseo de estar libre de alguna desgracia), redención (petición de liberarse de las situaciones negativas), seguridad, bienestar (deseo de que haya tanto seguridad como bienestar para otros), reconciliación (después de alguna guerra o conflicto) (Molina Rueda, 1998).

Los estudios de paz, una visión historiográfica

Como hemos podido notar, la palabra paz tiene orígenes milenarios. Esto no significa que haya sido tomada en cuenta para su estudio. Esta especie de desinterés tal vez se deba a que, durante mucho tiempo, la paz se da por sentada en la interacción cotidiana, sobre todo cuando en el día a día no hay un conflicto abiertamente armado.

La ciencia comenzó a interesarse en el estudio de la paz poco después de la devastadora época de la primera y segunda guerras mundiales. Paradójicamente, en esta primera etapa, los estudios de la paz se dieron a la tarea de conceptualizar, comprender y explicar la guerra, dando lugar a la polemología, es decir, al estudio científico de la guerra entendida como fenómeno social, ya que la paz representaba la ausencia de guerra (Del Arsenal, 1987). Así, el concepto de paz quedó estrechamente ligado al concepto de guerra:

La Investigación para la Paz consintió desarrollar mucho más la polemología que la irenología,¹ en gran medida porque el propio fenómeno de la guerra y sus asociados debían ser explicados de manera racional, lógica y científicamente para, también desde estas premisas, no sólo diagnosticar sino evitar su fenomenología: para ser abolida tenía que ser entendida y estudiada. El concepto de paz se desarrolló, así como ausencia de guerra o como situación de no-guerra, era la paz negativa. Durante los años cincuenta, hasta los setenta, la polemología se extendió de manera significativa al calor de la carrera de armamentos convencionales y nucleares y bajo el patrón de relaciones internacionales marcadas por el neo-imperialismo de la guerra fría (Muñoz, 2001, p.26).

¹ Estudios para la paz.

Desde esta perspectiva, se considera a Quincy Wright y Lewis Richardson como los precursores del estudio científico de las causas de la guerra. Wright, en su obra *Estudios de la guerra* (1942), habla sobre la historia y las causas de la guerra, la analiza y clasifica. Según este autor, “las causas de la guerra pueden clasificarse en cuatro grandes apartados: político-tecnológicas, jurídico-ideológicas, socio-religiosas y psicológico- económicas” (Del Arenal, 1987, p. 555). Para Wright “la paz era un equilibrio dinámico de factores políticos, sociales, culturales y tecnológicos, y [...] la guerra ocurría cuando se rompía dicho equilibrio” (Fisas, 1998, p. 21).

Al igual que Wright, Lewis Richardson realizó un estudio científico sobre las causas de la guerra. Su aporte en este campo fue el análisis matemático de las causas que detonan una guerra y la prevención de la misma. Richardson estudió las cifras de los muertos en los conflictos armados y los lapsos de tiempo en los que se venían dando las guerras y los periodos de paz. También realizó estudios para contribuir a la investigación enfocada en las condiciones necesarias para gestar la paz.

Otro autor que realizó aportes significativos a los estudios de la guerra, fue Gaston Bouthoul, quien en 1945 fundó el *Instituto Francés de Polemología*. Bouthoul introdujo el término polemología a la ciencia y fundó los estudios sociológicos de la guerra. Sin embargo, sus aportes a la paz, en realidad, se basan en los estudios sociológicos, económicos y demográficos para prevenir la guerra y los conflictos. Bouthoul no estaba tan interesado en la paz, pues para él la paz era precaria, es decir, de una u otra forma siempre se perdía.

Pocos años después, los estudios para la paz desarrollarían otro tipo de perspectivas, no sólo centrándose en la guerra, sino también en la resolución de conflictos. Los autores que destacan en este periodo son Kenneth Boulding, Elise Bjorn-Hansen y Anatol Rapoport.

Boulding y Bjorn-Hansen eran esposos e iniciaron una asociación que se dedicó a la investigación para la paz y los conflictos. En 1957, Boulding, en colaboración con su amigo Anatol Rapoport, fundó la *Revista de Resolución de*

Conflictos y dos años más tarde, *El centro de Investigación para la Resolución de Conflictos*. (Woodhouse y Duffey, 2008).

Los aportes de Boulding al pensamiento pacifista y a los estudios de paz son significativos. Participó en varias protestas universitarias para que Estados Unidos cesara la guerra contra Vietnam. En cuanto a los estudios de paz, además de la fundación de la revista y el centro de investigación, escribió varias obras. Entre las más famosas se destacan: *Conflicto y defensa* y *Perspectivas sobre la economía de la paz*.

La teoría de Boulding, denominada “teoría de las tres caras del poder” (1992), ha sido retomada actualmente para los estudios de la paz. Esta teoría trata de explicar 3 tipos de sistemas de relación humana:

1. El **sistema de amenaza**, basado en la coerción, producirá emociones negativas (como el resentimiento y la hostilidad) en quien es subyugado. Estas emociones podrían provocarían una respuesta de desafío y, posteriormente, una contienda, que alimentará actitudes de venganza y autodefensa por alguna o ambas de las partes involucradas (Martínez, 2007).
2. El **sistema de intercambio** que significa que en la relación habrá reciprocidad en las interacciones.
3. El **sistema del amor**, que tiene que ver con beneficiar al otro sin esperar nada a cambio.

Esta teoría ha contribuido de una manera positiva a los estudios de paz. Boulding apostaba por el género humano, específicamente, confiaba en su bondad y creatividad para la generación de la paz.

Por su parte, Anatol Rapoport, matemático y psicólogo ruso, hizo sus contribuciones a los estudios para la paz desde el ámbito fisiológico. Rapoport pensaba que en la evolución de la inteligencia “aparecería, entre otras ideas, la paz” (Martínez Guzmán, 2009, p. 388). Así como en la evolución genética hay genes latentes, Rapoport pensaba que la paz era igualmente una idea latente. Dependía de

nosotros crear las condiciones interpersonales y políticas para que la paz se convirtiera en acto.

En la década de 1960, los estudios para la paz comenzaron a adquirir otros matices. Se generaron conceptos como paz positiva, paz negativa, paz imperfecta, cultura de la paz, transformación de conflictos y acuerdos de paz. Además, se vinculó el concepto de paz con la perspectiva de género.

Autores que resaltan en esta época son Gohan Galtung, Elise Bjorn-Hansen, Adam Curle, Jonh Paul Lederach y Francisco A. Muñoz.

Galtung aportó a los estudios de paz teorías importantes, como la teoría de desarrollo, la teoría de conflictos y la teoría de violencia. Estas teorías luego fueron retomadas por otros autores para hablar de nuevos conceptos de violencia que reformularon la concepción de la paz. Para Galtung era necesario que, antes de hablar de paz, se hablara de su principal obstáculo, la violencia. De este modo, Galtung comenzó a caracterizar la violencia generando conceptos como violencia estructural, violencia cultural y violencia directa. La violencia estructural se refiere a los sistemas políticos, económicos y sociales ineficientes que no brindan a sus ciudadanos las condiciones básicas de vida, como la alimentación, la salud y la vivienda (Calderón Concha, 2009). La violencia cultural se refiere a los rasgos de la cultura que justifican o legitiman la violencia directa o estructural; por ejemplo, la ideología, la religión, la política, los prejuicios, las creencias, la ciencia, el arte, las guerras, el fanatismo, etc. (Calderón Concha, 2009). Finalmente, la violencia directa se expresa mediante agresiones físicas (golpes), verbales (insultos) y psicológicas (sometimiento).

Tomando como referencia estos conceptos, Galtung construyó una nueva concepción de paz. En este sentido, propuso que la paz es:

1. La «ausencia de violencia / reducción de todo tipo de violencia (directa, estructural y cultural)»;
2. «Aquello que tenemos cuando es posible transformar los conflictos de forma creativa y no violenta» (Galtung en Romeva, 2003, p. 47)

El resultado de esta propuesta fue el concepto de paz negativa y paz positiva. La paz negativa se refiere, en primera instancia, a la disminución de todo tipo de violencia y, en el mejor de los casos, a la ausencia de violencia en cualquiera de sus formas.

La paz positiva se refiere al fomento de actitudes que promuevan relaciones de empatía, de cooperación, de solidaridad, de confianza, de pacifismo y la resolución creativa de los conflictos.

Los aspectos positivos de la paz nos conducirían a considerar no sólo la ausencia de violencia directa y estructura, sino la presencia de un tipo de cooperación no violenta, igualitaria, no explotadora, no represiva ente unidades, naciones o personas que no tiene que ser necesariamente similares. (Lederach, 2000, p. 32)

Los conceptos de violencia estructural, cultural y directa, así como los de paz positiva y negativa, revolucionaron los estudios para la paz y se han venido ampliando y complejizando al punto de abrir todo un campo de referencias, investigaciones y debates en el campo de los estudios para la paz.

Otra autora importante de la década de 1960 fue Elise Bjorn-Hansen (mejor conocida como Elise Boulding, por su matrimonio Kenneth Boulding). Era socióloga y cuáquera (Martínez Guzmán, 2008). Fue pionera en los estudios para la paz. Dentro de sus contribuciones más importantes, se encuentra la reivindicación del papel de la mujer en la construcción de la paz. Elise afirmaba que las mujeres habían estado aportando a la paz en aspectos tales como la educación, el cuidado, la protección y la transmisión de valores de una generación a otra (Boulding, 2000).

Elise fue una revolucionaria, en el sentido de que incursionó en un campo académico que, además de ser liderado solamente por hombres, se centraba en el análisis de la guerra. Así, hablar de paz y de mujeres como constructoras de paz, tendió un puente entre el feminismo y la paz. En la década de 1960, Elise asumió el liderazgo de la *Liga Internacional de las Mujeres por la Paz y la Libertad*.

Otra esfera importante en la que Elise dejó un legado, fue en la educación para la paz. Según ella, la única forma de abolir la guerra y generar un cambio social era la educación. En este sentido, desarrolló ideas sobre la importancia de pensar en la interconexión, el cuidado a los demás, lo global y lo local, la resolución pacífica de conflictos y la ecología (Morrison, 2008).

El aporte fundamental de Elise Boulding, y supongo que el más hermoso que cualquier ser humano puede hacer, es la integridad entre su discurso y sus actos:

Es una persona que ha sido capaz de estirar los límites de la experiencia humana, tanto que podía dirigirse a las Naciones Unidas sin ningún problema y después, en el segundo siguiente, inclinarse a atarle las agujetas del zapato a un niño y ser consciente de las necesidades de ambos al mismo tiempo (Giffin, 1999 citada en Morrison, 2008, p. 1)

En referencia a esta integridad, Elise supo combinar la investigación, la educación y el activismo para la paz:

Mi meta ha sido iniciar un diálogo entre las perspectivas de la acción y la investigación... Mi rol de mediación ha sido entre los investigadores para la paz y los activistas para la paz, cada uno piensa que el otro está fallando en enfocarse en las necesidades reales de nuestro tiempo (Adams, 1991 en Morrison, 2008 p. 3).

En este sentido, las investigaciones que Elise realizó sobre educación, género y otras culturas, inspiraron trabajos de intervención social realizado por mujeres.

Una década más tarde, Adam Curle aparece en la escena de los estudios de paz. Retomó las influencias teóricas de Johan Galtung y Keneth Boulding. Los aportes de Curle a los estudios de paz poseen un enfoque psicológico, antropológico y educacional. Una de sus contribuciones principales, fue la fundación del departamento de Estudios sobre la paz en la Universidad de Bradford en el Reino Unido.² El programa de estudios de este departamento fue uno de los primeros y

² <https://www.master-maestrias.com/Estudios-Sobre-La-Paz-Ma/Reino-Unido/Bradford-SSIS/>

pioneros en su tipo, el cual se dedicaba a la investigación y a la realización de programas de estudios para posgrados. En la actualidad, este departamento ofrece programas que buscan responder a problemáticas mundiales como la guerra, el terrorismo, la pobreza, la violencia, entre otras (Woodhouse, 2010).

Otro de los aportes de Curle a los estudios de paz fue el desarrollo del área de estudio y acción en la mediación de conflictos. En estas áreas identificó el papel clave que juega el mediador en un conflicto, y propuso algunas tareas que dicho mediador debe realizar a fin de conciliar las partes en conflicto. Estas tareas tienen que ver con mejorar y mantener la comunicación, así como proporcionar una información ecuánime, a fin de conciliar las partes y alentar la participación y la cooperación en la negociación (Woodhouse, 2010).

Por otro lado, el concepto de pacificación de Curle abrió una nueva brecha en los estudios de paz, ya que dirigió la mirada hacia a las personas y a los actos que tejían la vida cotidiana. Así, para este autor, el proceso de pacificación:

No estaba en los sistemas políticos, económicos, sociales o militares, sino en hacer cambios en las relaciones de las personas que viven en esos sistemas, tomando en cuenta sus actitudes y valores, así como desarrollando habilidades de resolución de conflictos, mediación y reconciliación. (Woodhouse, 2010, p. 3).

A mediados de la década de 1990, Curle participó en el proceso de pacificación en la ciudad de Osijek, Croacia. En medio de una sociedad horrorizada y llena de emociones negativas por la reciente guerra con Serbia, su participación inspiró a los ciudadanos a construir una sociedad plural y paciente.

Curle fue capaz de innovar en los procesos de pacificación, tomando en cuenta la participación de las personas y comunidades que habían sido devastadas por la guerra. Su idea era construir la paz *desde abajo*.

Por otra parte, y continuando con los autores que han dejado un legado a los estudios para la paz, en la década de 1980 apareció en la escena Jonh Paul Lederach,

quien fundó, junto con Ron Kraybil, el Centro para la Justicia y la construcción de paz³. Hasta la fecha, el centro sigue ofreciendo programas para que miles de estudiantes alrededor del mundo puedan formarse como practicantes y constructores de la paz a través de la investigación y la práctica. Actualmente, Lederach es un importante investigador de la Universidad de Notre Dame. Ha contribuido de manera muy prolífica a los estudios de paz, específicamente en dos campos importantes: la educación para la paz y la transformación y mediación de conflictos.

En el campo de la educación, Lederach escribió la obra “El Abecé de la paz y los conflictos”. En este texto, el autor propone estrategias pedagógicas para pensar y resolver los conflictos de manera creativa. Las estrategias están pensadas para ayudar a profesores y estudiantes dentro del aula. Lederach buscaba sensibilizar a esta población sobre los conflictos armados, la guerra, el desarme, pero sobre todo su objetivo principal era instruirlos en la resolución creativa y pacífica de conflictos, y en la importancia de gestar las condiciones para construir una sociedad plural y pacífica.

Según Lederach, la educación actual enfoca su forma y sus contenidos en la competitividad, y fomenta ideas como *la guerra es la única vía para resolver los conflictos, por lo tanto, siempre hay un ganador y un perdedor; lo nuestro es mejor* (etnocentrismo); *el que gana tiene más fuerza, es el mejor; la única forma de lograr metas es pasar por encima de los demás, sin importar las consecuencias* (lo importante es ganar) (Lederach, 2000).

Lederach afirma que la educación debe enfocarse en promover valores como la cooperación y la justicia. Además, debe basarse en la concienciación de las necesidades, sentimientos, recursos e intereses de uno mismo y de los demás. Según este autor, hay que dejar atrás las relaciones verticales que promueven el dominio de unos sobre otros. Según Lederach, el estudiante debe ser concebido como una

³ <http://www.emu.edu/cjp/>

entidad activa y participe de su educación y no como una olla receptora de contenidos. Entre profesores y alumnos no debe existir dominación, sino diálogo (Lederach, 2000).

Lederach (2000) sostiene que la educación debe tomar en cuenta el conflicto y utilizarlo como un agente clave. Debe dejar atrás las concepciones negativas y optar por el fomento de relaciones creativas y pacíficas.

En cuanto al campo de la transformación de conflictos y la mediación, Lederach afirmaba que los conflictos no pueden evitarse debido a la diversidad de intereses, necesidades, opiniones, valores, etc. Los conflictos no son inmanentemente perjudiciales, ni su regulación debe ser violenta. Para Lederach (1993, p. 137) “es necesario analizar y comprender la naturaleza, los elementos y la estructura que componen todo conflicto”.

Cabe decir que la postura de Lederach, tanto teórica como prácticamente, proporciona al mediador habilidades, estrategias, herramientas y recursos para transformar los conflictos de una manera ingeniosa.

Finalmente, Lederach un aporte importante al campo de la transformación de conflictos, a través de las intervenciones de mediación y conciliación que ha hecho a nivel internacional, asesorando a varios países en sus conflictos intranacionales para concretar acuerdos de paz. Dentro de estos países se encuentran Nepal, Filipinas, Birmania y, actualmente, Colombia.

Los acuerdos de paz son el nexo entre la academia y la práctica, el cual se concreta en la transformación de conflictos. A partir de estos acuerdos, se ha construido un instrumento novedoso llamado “matriz de acuerdos de paz”, la cual toma en cuenta los temas y los actores importantes dentro de un conflicto.

El último autor del que hablaré en esta breve historiografía de los estudios de paz es Francisco A. Muñoz, historiador e investigador de la Universidad de Granada. Sus aportes más importantes para los estudios de paz, han sido realizar investigaciones y trabajos que tratan sobre la historia de la paz desde el punto de

vista de diversas disciplinas. También se ha interesado en los supuestos epistemológicos que sustentan los estudios de paz. En el año 2001, aportó una nueva categoría analítica de la paz, llamada Paz Imperfecta, y definida de la siguiente manera:

Todas las experiencias y estancias en las que los conflictos se han regulado pacíficamente, es decir, en la que los individuos y/o grupos humanos han optado por facilitar la satisfacción de las necesidades de los otros, sin que ninguna causa ajena a sus voluntades lo haya impedido [...] Desde este punto de vista sería más adecuado hablar de «paces imperfectas» ya que existen muchos espacios donde se producen regulaciones pacíficas de los conflictos. [..]. En cualquier caso, la paz imperfecta es algo más que la suma de todas estas paces, es la herramienta teórica que nos permite reconocerlas e interrelacionarlas (Muñoz, 2001, p. 29).

Muñoz señala que alcanzar la paz positiva es utópico, porque implica establecer relaciones perfectas tanto a nivel estructural como a nivel interpersonal. Sin embargo, para él, la paz existe en el día a día en todas partes del mundo, y más que un objetivo, es un proceso inacabado, de ahí el concepto de “Paz imperfecta”. En este sentido, se puede afirmar que la paz está en manos de cualquier ser humano (Muñoz, 2001).

Por último, en relación con los estudios de paz, cabe resaltar que algunos autores han hecho una clasificación de las corrientes en las que se agrupan estos estudios, según si la aproximación es teórica o práctica.

La primera es la corriente minimalista, la cual estudia la polemología, es decir, el estudio de las causas de la guerra con el fin de prevenirla. Esta corriente, concibe la paz como la ausencia de la guerra. Algunos autores que siguen esta corriente son Quincy Wrigth, Lewis Richardosn y Gaston Bouthoul.

La segunda es la corriente intermedia, la cual no sólo estudia la paz como la ausencia de guerra, sino también investiga el origen, la transformación y la negociación de los conflictos. Algunos autores que siguen esta corriente son John Paul Lederach y Adam Curle.

La tercera corriente es la maximalista, la cual considera que la paz es un estado positivo, es decir, la paz no es sólo la ausencia de violencia, sino la consolidación de una estructura y una cultura que fomenten valores como la solidaridad, el pacifismo, la empatía, la cooperación, etc. Por lo tanto, los maximalistas producen conocimientos multidisciplinarios que contribuyan al desarrollo de la humanidad, a la erradicación de la pobreza, la guerra, las dictaduras y otro tipo de fenómenos que causen sufrimiento humano. En esta corriente podemos encontrar a autores como Johan Galtung, Elise Boulding, Adam Curle y John Paul Lederach.

La clasificación de los estudios de paz permite discernir cómo se han llevado a cabo las investigaciones. Sin embargo, encasillarlas en una corriente es limitarlas, pues en realidad hay investigadores que rebasan los conceptos que pertenecen a una sola corriente. Tal es el caso de Adam Curle y John Paul Lederach, que en apariencia podrían pertenecer a la corriente intermedia, sin embargo, también realizan investigación en la corriente maximalista. Por otro lado, se excluiría la aportación de Francisco A. Muñoz (la paz imperfecta), porque no cabría en ningún cajón de la clasificación.

En conclusión, es importante no asumir la clasificación de las corrientes de una manera rígida, ya que puede limitar el campo teórico y de acción de los estudios de paz.

La cultura de la paz: definición y características.

¿Qué es la cultura?

Los seres humanos, a diferencia de los animales, tenemos la capacidad de actuar más allá de lo que dicta la biología y un número reducido de patrones de comportamientos aprendidos. Un ser humano “tiene la capacidad de simbolizar, es decir, de crear y dotar de significado una cosa o hecho, y, correspondientemente, [...] captar y apreciar tales significados” (White citado en Kottak, 2011, p. 45). En otras palabras, un león aprende a cazar en manada, trazando sus límites a través de rugidos o dejando arañazos en un árbol. Un ser humano puede mostrar respeto, indignación u otro tipo de actitud hacia una bandera (un símbolo) de un país en particular.

Los símbolos sirven al ser humano para ayudarlo a comprender el mundo y saberse mover en él. Muchos de estos símbolos ya están dados cuando un bebé nace, ya que son transmitidos de generación en generación, algunas veces modificándose de manera continua y otras permaneciendo igual a lo largo del tiempo. Este conjunto de símbolos, que dan sentido a nuestras experiencias, es lo que Clifford Geertz define como cultura, es decir, “una serie de mecanismos de control —planes, recetas, formulas, reglas instrucciones (lo que los ingenieros de computación llaman “programas”)— que gobiernan la conducta” (2005, p.51). La cultura, entonces, juega un papel importante en la manera de orientar al individuo en su conducta, de darle significado a sus experiencias. Del mismo modo, lo ayuda a comprender su mundo y a relacionarse con su comunidad.

Mucho antes que Geertz, Tylor (1871) le daba otro matiz al concepto de cultura, definiéndola como “ese [...] complejo que incluye el conocimiento, las creencias, el arte, la moral, el derecho, la costumbre y cualesquiera otros hábitos y capacidades adquiridos por el hombre como miembro de la sociedad” (Kottak, 2011,

p.42). El matiz se refiere a concebir la cultura como *algo* que se adquiere a través de la interacción entre el individuo y la sociedad. Es decir, la cultura tiene la característica de ser compartida entre los miembros de una sociedad y se aprende a través de la observación o la imitación. Es un “entre” que une al individuo y a la sociedad. En efecto, tal como sostiene Geertz (2005), “la cultura suministra el vínculo entre lo que los hombres son intrínsecamente capaces de llegar a ser uno por uno. Llegar a ser humano es llegar a ser individuo y llegamos a ser individuos por esquemas culturales.”

De acuerdo con las líneas anteriores, la cultura puede tomar diversas tonalidades para orientar nuestras vidas y darle significado al mundo que nos rodea. Una de estas tonalidades es la cultura de la paz.

LA CULTURA DE LA PAZ

La cultura de paz se encuentra definida y caracterizada en el artículo 1 del documento titulado: *Declaración y Programa de Acción sobre una Cultura de Paz*, de la Asamblea General de la ONU (1999):

Una cultura de paz es un conjunto de valores, actitudes, tradiciones, comportamientos y estilos de vida basados en:

- a) El respeto a la vida, el fin de la violencia y la promoción y la práctica de la no violencia por medio de la educación, el diálogo y la cooperación;
- b) El respeto pleno de los principios de soberanía, integridad territorial e independencia política de los Estados y de no injerencia en los asuntos que son esencialmente jurisdicción interna de los Estados, de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas y el derecho internacional;
- c) El respeto pleno y la promoción de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales;

- d) El compromiso con el arreglo pacífico de los conflictos;
- e) Los esfuerzos para satisfacer las necesidades de desarrollo y protección del medio ambiente de las generaciones presentes y futuras;
- f) El respeto y la promoción del derecho al desarrollo;
- g) El respeto y el fomento de la igualdad de derechos y oportunidades de mujeres y hombres;
- h) El respeto y el fomento del derecho de todas las personas a la libertad de expresión, opinión e información;
- i) La adhesión a los principios de libertad, justicia, democracia, tolerancia, solidaridad, cooperación, pluralismo, diversidad cultural, diálogo y entendimiento a todos los niveles de la sociedad y entre las naciones (pp. 2-3).

La propuesta que la ONU presentó en la Asamblea General de 1999, tiene muchos retos, pues vivimos en un mundo globalizado de cambios económicos, políticos y sociales. La globalización ha beneficiado tanto a países pobres como ricos en términos de intercambio y actividad comercial, sin embargo, estos intercambios no se realizan de manera equitativa, ni hacen frente a los problemas de pobreza, salud, educación, empleo que existen en muchos países.

Debido a este contexto mundial, es necesario fomentar una cultura de paz, si queremos seguir viviendo en este planeta, pues al mismo tiempo que se han agudizado los problemas de pobreza y violencia, se ha afectado el medio ambiente. Y a estos problemas se suma el consumismo, que fomenta un estilo de vida insostenible para las nuevas generaciones.

En relación con lo anterior, Elise Boulding (1992) propone que la cultura de la paz sea:

Una cultura que promueva la pacificación, una cultura que incluya estilos de vida, patrones de creencias, valores y comportamientos que favorezcan la construcción de la paz y acompañe los cambios institucionales que promuevan el bienestar, la igualdad, la administración equitativa de los recursos, la seguridad para los individuos, las familias, la identidad de los grupos o de las naciones, y sin necesidad de recurrir a la violencia (en Fisas, 1998, p.23).

Desde esta perspectiva, es importante generar condiciones y contextos que contribuyan a estimular valores y actitudes encaminados no sólo al bienestar humano, sino también planetario. Para ello, la herramienta fundamental es la educación para la paz, la cual:

Supone crear un estilo de educación donde se acepte y reconozca que todos los seres humanos tenemos los mismos derechos, sea cual sea la raza, condición social, religión, ideales, etc., y esto supondrá suplantar la cultura de la violencia basada en la frustración no superada, la competitividad, el rechazo del que es diferente, por valores como la cooperación, aceptación de la diversidad como riqueza, justicia y compromiso social; los cuales nos conducirán a una regulación no violenta de los conflictos y a participar en un progresivo cambio social positivo. De este modo, todos somos responsables en educar y por lo tanto se hace necesaria la implicación de todos los sectores sociales (Checa Hidalgo, León Milla y Rojo Zea, 2010, pp. 135-136)

Por tanto, la cultura de la paz y educación para la paz son indivisibles en la construcción de una ciudadanía responsable y plural capaz de relacionarse de manera pacífica, respetuosa y tolerante.

Ahora bien, ¿cómo se relacionan la cultura de la paz y la educación para la paz con el transporte público en la Ciudad de Puebla?

Estos tres fenómenos se relacionan en la medida que pueden ser una propuesta creativa y transformadora de la vida cotidiana. La movilidad

representa una actividad indispensable en la sociedad poblana. Es posible hacer que esta actividad contribuya al bienestar de los ciudadanos través del altruismo, la solidaridad y el respeto; mediante actos muy pequeños como ceder el lugar cuando alguien lo necesita, respetar los lugares asignados para personas con discapacidad y embarazadas, el saludo y una sonrisa. El viaje en transporte público puede ser un espacio para practicar la paz.

De esta manera una cultura de la paz en el transporte público implica otro elemento muy importante: la seguridad, de la cual hablaré primero de forma global y luego de manera específica en el transporte público en Puebla.

EL CAMINO EQUIVOCADO: LA CONFUSIÓN DEL CONCEPTO SEGURIDAD

La ilusión de que las armas y la violencia nos proporcionan seguridad ante la amenaza de una guerra o algún conflicto, ha sido una idea errónea que no hace más que promover la inversión para la fabricación de armamento militar y el reclutamiento de militares. La inversión en estas empresas no ha brindado mayor seguridad en los diversos países, por el contrario, ha fomentado una paranoia en la que se concibe al “otro” país, la otra “etnia, la otra “raza”, la “otra” clase social o la “otra” religión como los enemigos que atentan contra la seguridad (Fisas, 1998).

Durante la década de 1980, el gasto militar en el mundo fue de 950.000 millones de dólares anualmente. En la década de 1990, la inversión militar descendió a cifras de entre los 800.000 a los 750.000 millones de dólares por año (Fisas, 1998, p.248). En 2003, el gasto militar mundial ascendió a 956.000 millones de dólares. Cabe señalar que el 50% de ese gastó lo realizó EE. UU. Para el año 2009, la cifra de inversión militar fue 936.000 millones de dólares, los cuales se concentraron en su mayoría en Estados Unidos, China, Gran Bretaña, Francia y Rusia (Fisas, 1998).

En 2016, el Índice Global de Paz (GPI por sus siglas en inglés)⁴ afirma que el mundo se ha vuelto menos pacífico en comparación con el año 2015. Los temas de seguridad y seguridad social registraron niveles inferiores, mientras que la militarización registró una ligera mejora. El terrorismo ha aumentado en un 80% en los últimos años, y de los 163 países registrados en el GPI, tan sólo 37 no registraron un incidente terrorista. Por otro lado, la inestabilidad política aumentó, sobre todo en Djibouti, Guinea-Bissau, Polonia, Burundi, Kazajstán y Brasil.

Hay un histórico deterioro de la paz a lo largo de los últimos 10 años, debido a los conflictos en la región de Medio Oriente y el Norte de África. El número de personas refugiadas y desplazadas ha aumentado dramáticamente, duplicándose de 2007 a 2015 aproximadamente a 60 millones de personas (GPI, 2016).

El impacto económico de la violencia en la economía global en 2015 fue de 13.6 billones, lo que representa el 13.3% del producto mundial bruto (GPI, 2016).

El análisis económico indica cómo las pérdidas económicas generadas por un conflicto, aminoran los gastos e inversiones para la consolidación y el mantenimiento de la paz. Ambos rubros representan sólo el 2% de las pérdidas económicas mundiales derivadas de los conflictos (GPI, 2016).

En 2016, aunque el gasto militar siguió aumentando en más de 70 países, la importación de las principales armas y el número de las fuerzas armadas disminuyeron (GPI, 2016).

Afortunadamente, en ese mismo año, la comunidad internacional mostró gran preocupación y compromiso por financiar las actividades del mantenimiento de la paz que auspician las Naciones Unidas, por lo cual se alcanzaron niveles históricos de ayuda económica (GPI, 2016).

⁴ El GPI mide la paz mundial mediante tres grandes categorías: El nivel de seguridad en la sociedad, el grado de conflictos internos y externos y el grado de militarización de 163 de Estados independientes en el mundo, cubriendo así el 99.7 % de la población mundial. (GPI, 2016)

Con base en estos datos, es necesario mencionar que la política internacional ha relacionado el concepto de “seguridad” con la militarización los territorios y la creación de armas. Sin embargo, ha dejado de lado los factores que realmente atentan contra la seguridad en el mundo actual. Estos factores son de carácter social, económico, político, demográfico y medioambiental, cuya posible comprensión y manejo no está en los recursos militares.

En este contexto, la palabra seguridad se refiere a “las maneras, formulaciones, prácticas, políticas, compromisos, mecanismos y organismos que permitan a las personas sentirse más seguras, esto es, con menos temor al presente y más esperanza respecto del futuro, al nuestro y al de generaciones futuras” (Fisas, 1998, p.254).

Por otro lado, Meza Peinado (2009) afirma que “la seguridad humana implica que todas las personas tengan la capacidad de satisfacer sus necesidades básicas, especialmente aquellas que viven en situaciones de extrema vulnerabilidad” (p.2)

Es decir, seguridad significa la certeza de tener un empleo, la certidumbre de tener las necesidades básicas cubiertas, confianza de tener una educación de calidad, la garantía de tener acceso a todos los servicios de salud, la tranquilidad de poder expresarnos, la convicción de participar en procesos políticos de manera democrática, el compromiso de contribuir al cuidado del medio ambiente; tener sosiego, porque no hay violencia, narcotráfico, corrupción, enfermedades, pobreza, abusos, racismo, xenofobia, discriminación y, por último, creer que las nuevas generaciones tendrán un mundo mejor. En este punto es donde la cultura de paz y la seguridad convergen, ya que la cultura de la paz busca generar que las estructuras sean capaces de promover el bienestar de sus ciudadanos mediante la satisfacción de las necesidades básicas, como la alimentación, la salud, la educación, el empleo, así como promover valores y actitudes como la solidaridad, la empatía, el amor, el

diálogo y la no violencia. Además, promueve el uso de recursos que sean amigables con el medio ambiente y sustentables para las nuevas generaciones.

De acuerdo con lo anterior, la cultura de la paz y el concepto de seguridad se vinculan con el transporte público de la Ciudad de Puebla, porque los usuarios y usuarias deben sentirse seguros y seguras al momento de trasladarse hacia el trabajo, la escuela, centros comerciales, centros de diversión, reuniones, etc. No deben sentir el temor de ser asaltados por un grupo de delincuentes armados.

Al mismo tiempo, el transporte público puede llegar a generar en las personas una sensación de comodidad tal que prefieran dejar de usar sus automóviles particulares, lo cual contribuye significativamente a la disminución de emisión de gases contaminantes.

El transporte público también puede ofrecer seguridad al pasajero estableciendo paradas fijas y horarios que satisfagan sus necesidades. De igual modo, un transporte público afín a una cultura de paz evita provocar accidentes y estrés “porque no pasa y se me hace tarde”, “porque va tan lleno que ya no se detuvo en la parada”, “porque cambió el recorrido” “porque a tal hora deja de prestar servicio”.

Por otro lado, también se puede pensar en la seguridad del empleo del chofer del transporte público y la mejora de sus condiciones de trabajo, lo cual puede traducirse en la eliminación del mal trato que suele recibir el pasajero por parte del conductor.

Sumado a estas posibilidades, la cultura de la paz y la seguridad en los poblanos se puede hacer realidad mediante la práctica consuetudinaria de pequeños gestos amables y altruistas que coadyuven a una atmosfera tranquila dentro del transporte público.

Por último, es importante resaltar que cuando hablamos de paz, pensamos que la ONU o que los diferentes organismos internacionales son los indicados para gestionarla. Sin embargo, la situación actual en la que se encuentra el mundo de

manera general y nuestro país de manera particular, requiere de acciones ciudadanas locales que puedan realizarse en las diferentes realidades de la vida cotidiana.

El cambio de paradigmas

El proceso de urbanización en el mundo ha ido acelerándose a pasos agigantados en los últimos dos siglos. Se estima que a comienzos del siglo XIX tan sólo el 2% de la población mundial era urbana (Gutiérrez Hurtado, 2010), y en el año 2014, el “54 por ciento de la población mundial residía en áreas urbanas y se prevé que para 2050 llegará al 66 por ciento” (ONU, 2014).

Con el rápido crecimiento del fenómeno de la urbanización, la movilidad urbana se ha vuelto una necesidad. La movilidad no sólo implica transportar a las personas de un lugar a otro, también involucra las diversas modalidades de desplazamiento con las que se lleva a cabo, así como los impactos que genera en el medio ambiente, en la economía y en la política. De esta forma, la movilidad se define como

Un fenómeno complejo que guarda estrecha relación con un entorno determinado en donde viven las personas, con las alternativas que tienen para realizar sus desplazamientos y con la planeación de los asentamientos humanos, del desarrollo y el medio ambiente, entre otros aspectos. (Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal [CDHDF], 2013, p.14)

Desde esta perspectiva, el nuevo paradigma de la movilidad urbana deja atrás el paradigma clásico de transporte, en el cual se concibe a las personas como sujetos cuasi-pasivos que van de un punto a otro. En palabras de Amar

La noción de transporte, con la dualidad que implican gramaticalmente el transportista y transportado, expresa una cierta pasividad por parte de este último. A su vez, sobreentiende que el movimiento no es un fin en sí, sino un simple medio para ir de un punto a otro, de un origen a un destino. Sin ir más lejos, eso es lo que implica la palabra desplazamiento (Amar, 2012, p. 20)

En este paradigma, el transporte tiene como objetivo principal la velocidad, el tiempo y el número de personas transportadas, respondiendo a la necesidad de la ofertada y la demanda. Por otro lado, este paradigma concibe que las personas tienen necesidades homogéneas, olvidando las necesidades heterogéneas de movilidad que la diversidad de personas requiere.

En este sentido, se le considera a esta etapa de la movilidad como una etapa Fordista, “basada en los desplazamientos homogéneos y colectivos de grandes masas” (Miralles-Guasch y Cebollada Frontera, 2009, p. 199), cuyo principal objetivo es trasladar a las personas, principalmente de sus centros de trabajo hacia sus hogares y viceversa. “Además, los desplazamientos se identifican con el uso de los medios de transporte mecánico, por lo que los peatones pierden el protagonismo en los análisis” (Bettini, 1998 en Miralles- Guash y Cebollada Frontera, 2009, p. 199).

Aclaro que no se trata de satanizar el paradigma de transporte, sino de hacer énfasis en el proceso de transición de paradigmas, que lleva, actualmente, a pensar el movimiento de otra forma. En este sentido, cabe mencionar que también ocurre un cambio en la concepción de ser humano. Por un lado, se tiene al “Homo Economicus”⁵, el hombre que, a través de su racionalidad, busca generar las mayores ganancias a un bajo costo; por otro lado, está el Homo Mobilis, el hombre conectado y en constante movimiento, que usa su inteligencia, su cuerpo, su tecnología y sus modalidades de movilidad.

⁵ Homo Economicus y Homo mobilis, son conceptos que Georges Amar describe en su obra *Homo Mobilis* (2011)

El cambio de paradigma también supone trasvasar la modernidad y posicionarse en la sostenibilidad. Durante la modernidad, la prioridad era usar el automóvil particular. Así, los problemas que se derivaban de este uso eran el tránsito y el embotellamiento vehicular (Miralles-Guash y Cebollada Frontera, 2009). En el segundo caso, la preocupación principal es aminorar los daños que se ocasionan al medio ambiente debido al uso de la modalidad motorizada, estimulando modalidades no motorizadas como la bicicleta y la caminata. Por otro lado, también se busca dar respuesta a las necesidades de las diferentes poblaciones que se movilizan.

Para hacer más gráfica las diferencias que marcan la evolución de los paradigmas referentes a la movilidad, he diseñado la siguiente tabla.

<p>Paradigma de transporte:</p> <p>Interesa la velocidad, el tiempo y el número de personas transportadas.</p> <p>También conocido como paradigma fordista. Los desplazamientos son homogéneos y colectivos de grandes masas</p>	<p>Paradigma de movilidad</p> <p>Diferentes alternativas para que las personas puedan moverse.</p>
<p>Homo Economicus:</p> <p>El hombre racional que busca generar las mayores ganancias a un bajo costo</p>	<p>Homo mobilis</p> <p>El hombre conectado y en constante movimiento,</p>

Paradigma de modernidad	Paradigma de sostenibilidad
Uso del auto particular y las preocupaciones por el tránsito y el embotellamiento vehicular	Disminución de los daños que se ocasionan al medio ambiente debido al uso de la modalidad motorizada.
	Fomento de la camina y el uso de la bicicleta

El nuevo paradigma: la movilidad

Hoy en día, la movilidad es entendida cada vez más en términos de construcción de relaciones, de oportunidades y de asociaciones, y no como un tránsito de un lugar a otro a una velocidad cada vez mayor. Desde esta mirada, la creación de relaciones y conexiones híbridas de las diferentes formas de desplazamiento permite a las personas estar en constante movimiento. Este fenómeno es denominado religancia. En palabras de Georges Amar (2012), es “la creación de lazos, de oportunidades y de posibilidades.” En este sentido, no se incrementa el número de vehículos, más bien aumentan las diferentes modalidades para moverse, por lo tanto, la religancia es la propuesta de una red conectada de forma multimodal.

Esta red multimodal puede estar formada por caminos que inspiren a los viajeros a caminar, ciclistas y bicicletas en buenas condiciones, pedibus (bicicletas colectivas), transporte público cómodo, autos particulares amigables con el medio ambiente (Autolib), taxis colectivos y particulares. La red multimodal tiene como objetivo empoderar al viajero, ya que se pretende estimular su autonomía a través de la oferta de diversas formas de movilidad, brindándole comodidad y ayudándolo a disponer de su tiempo a su gusto.

Un elemento complementario a la religancia es la serendipidad, cuyas principales características son lo inesperado y la espontaneidad. La serendipidad en la movilidad tiene la función hacer que la persona, a través de la conexión de la red multimodal, encuentre sorpresivamente modos de movilidad que no tenía en mente al iniciar su viaje o que simplemente, de manera espontánea, quiera cambiar de modalidad.

Desde otro punto de vista, la movilidad fomenta la sustentabilidad, promoviendo las modalidades que impliquen menos gasto de energías no renovables y que sean menos contaminantes. En este sentido, estimula la caminata y el uso de la bicicleta, concibiendo a la persona como un ente activo, coproductor de su propia movilidad, generando al mismo tiempo condiciones que conllevan un beneficio a la salud y, por ende, una vida más larga con una buena calidad. La movilidad sustentable también promueve el uso del transporte colectivo, lo cual, como ya he dicho, reduce la emisión de gases invernaderos.

Finalmente, es importante mencionar que la idea de proponer modos heterogéneos de movilidad tiene como finalidad responder a las diversas necesidades de las personas que viajan, promoviendo la inclusión de todo tipo de personas, independientemente de su cultura, genero, religión, país y capacidades físicas.

La movilidad urbana como un derecho humano emergente

En un mundo donde la economía es el factor determinante que rige la vida de las personas, generar dinero se convierte en una acción esencial para que las personas puedan satisfacer sus necesidades primarias y secundarias. Sin embargo, esto no podría ser posible sin la movilidad. En este sentido, la movilidad es más que

un medio para llevar a cabo los derechos humanos económicos, sociales, culturales y ambientales; es un derecho humano emergente.

En relación con lo anterior, en el Foro Universal de las Culturas, en sus versiones Barcelona 2004 y Monterrey 2007, ciudadanos de la sociedad civil aprobaron la Declaración de los Derechos Humanos Emergentes. Dicha declaración “comprende una nueva concepción de la participación ciudadana y concibe los derechos emergentes como derechos ciudadanos”. Dentro de los derechos humanos emergentes, se encuentra, precisamente, el derecho a la movilidad local y accesibilidad:

Toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas (Instituto de Derechos Humanos de Cataluña, 2009, p. 61).

De esta forma, el derecho a la movilidad comprende dos dimensiones, la movilidad individual y la movilidad colectiva:

Individual en la medida en que cada persona debe tener la capacidad de decidir libremente su movimiento y el modo de traslado entre el coctel de movilidad existente [...] en función de sus necesidades, condiciones físicas y cognitivas, y de los servicios disponibles [...].

Desde el ámbito colectivo, la movilidad debe permitir y fomentar la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a la diversificación de los estilos de vida y actividades que constituyen a la sociedad; y que permitan la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto. En virtud de su alcance, la dimensión colectiva debe prevalecer siempre sobre la individual. (CDHDF, 2013, p.33)

Dichas modalidades contribuyen a la accesibilidad, la cual se define como “la habilidad de llegar a los bienes, servicios, actividades y destinos deseados” (Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo México, 2011, p.26).

La accesibilidad promueve una sociedad sin discriminación. Por ello, la construcción de una red multimodal de transporte es un proyecto inteligente para dar una solución directa a la falta de accesibilidad.

En los renglones siguientes hablaré sobre el BRT y su propuesta de accesibilidad sustentada en la Teoría del Actor-Red y la teoría de la religancia.

Bus Rapid Transport (BRT)

La demanda del transporte para satisfacer las necesidades básicas de la vida diaria ha creado algunos problemas como la congestión vehicular, la contaminación auditiva, la contaminación del aire y, en general, del medio ambiente. Por ello, se han generado proyectos que contribuyen a aminorar los efectos de estos fenómenos (Agencia Internacional de Energía[AIE], 2005).

Uno de esos proyectos consiste en promover el uso del transporte público y generar diversos modos de desplazamiento que disminuyan el empleo de los transportes motorizados. Por lo tanto, uno de los grandes desafíos de la movilidad urbana es lograr que los ciudadanos prefieran utilizar el transporte colectivo, más que el automóvil particular, ya que, durante mucho tiempo, la movilidad urbana ha sido diseñada precisamente para el uso del automóvil particular, lo cual ha generado en los ciudadanos ciertos hábitos de movilidad que hace falta transformar. En este sentido, las ciudades que han logrado implementar el uso del transporte público de manera exitosa, lo han hecho mediante la mejora del sistema de transporte colectivo e intensas restricciones al uso del transporte privado (Herce, 2009).

Desde el planteamiento de mejorar el sistema de transporte público, surge la propuesta del BRT (Bus Rapid Transit), el cual se presenta como un proyecto del nuevo paradigma de movilidad urbana. Su objetivo principal no sólo incluye transportar gente, sino también toma en cuenta la comodidad del usuario y sus

diferentes tipos de desplazamientos, así como la planificación, la amplia cobertura, un servicio más barato y tecnología amigable con el medio ambiente (Zamora Colin, Campos Alanís & Calderón Maya, 2013; Araújo Lima & Antunes Fortunato, 2017).

El BRT se define como un sistema basado en buses de alta calidad, que proporciona movilidad urbana rápida, cómoda y con un costo-beneficio favorable a través de la provisión de infraestructura segregada de uso exclusivo, operaciones rápidas y frecuentes, y excelencia en mercadeo y servicio al usuario/cliente (Arias et al., 2010)

El BRT es conocido de diversas maneras alrededor del mundo: Sistemas de Bus de Alta calidad, Sistema de Bus de Alta Capacidad, Metro-Bus, Metro de superficie, Sistemas Expresos de Buses, Sistema de Transporte Rápido (TRA) (Arias et al., 2010)

De acuerdo con la Agencia Internacional de Energía (2005), los Sistemas de Transporte Rápido (TRA) cuentan con las siguientes características:

- Corredores confinados para autobuses con una separación física clara de los demás carriles de circulación.
- Paradas modernas más parecidas a “estaciones” de autobús, que cuentan con venta de boletos antes de abordar el transporte y zonas de espera cómodas.
- Autobuses con más de una puerta que se “acoplan” con las estaciones de autobuses para permitir un ascenso y descenso rápidos.
- Autobuses con gran tamaño y capacidad, cómodos y, de preferencia, con baja emisión contaminantes (p. 29).
- Otras características importantes del BRT son:
 - Existencia de una red integrada de rutas y corredores.
 - Tecnología de vehículos de bajas emisiones.
 - Prioridad semafórica o separación de nivel en intersecciones.

- Gestión del sistema a través de un centro de control centralizado, utilizando aplicaciones de Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS) tales como localización automática de vehículos.
- Identidad distintiva del sistema.
- Excelencia en servicios al cliente y provisión de facilidades clave para los usuarios
- Facilidad de acceso entre el sistema y otras opciones de movilidad (tales como personas o pie, bicicletas, taxis, transporte colectivo, vehículos motorizados privados, etc.).
- Infraestructura especial para facilitar el acceso a grupos en desventaja física, tales como los niños, personas de la tercera edad y personas con discapacidad.
- Mapas de rutas, señalización, y/o pantallas de información en tiempo real claros que son localizados de manera visible dentro de estaciones y/o vehículos (Arias et al., 2010, p.13).

El flujo de conexiones para el diseño del BRT

Según Latour (2008), lo social es un movimiento, un flujo continuo que relaciona actores heterogéneos. Estos actores pueden ser de naturaleza humana o no humana. Lo que hace que sean considerados ‘actores’ es que poseen la capacidad de hacer algo y hacer que otros agentes hagan algo, creando así una serie de acciones ininterrumpidas que hacen visible el movimiento de lo social. En este sentido, el flujo de conexiones concatenadas se lleva a cabo en la descripción del BRT (Arias et al., 2010).

El flujo de conexiones del BRT, comienza por alguna persona interesada en plantear una nueva propuesta de transporte público, posteriormente se aprueba esa propuesta y se reúne un equipo de expertos para realizar un diagnóstico y generar

un diseño (Arias et al., 2010). Para el diagnóstico se utiliza una gran cantidad de hojas y lapiceros para realizar encuestas y, al mismo tiempo, se realizan conteos de tráfico. Los resultados de la encuesta y el conteo se registran en una computadora, y la información se traduce en otros datos que reflejan la demanda esperada. Con base en esta información, se realiza una la selección de los corredores y estaciones.

Por otra parte, este flujo de conexiones da paso a la etapa del diseño, el cual se realiza con base en la información del diagnóstico, la propuesta del equipo experto y las personas que financia el proyecto. En esta etapa, se decide el papel que jugarán muchos actores que darán vida al BRT, ya que también se decide si realizar un sistema cerrado o abierto. El primero hace referencia a destinar un carril exclusivo para el BRT; el segundo alude a que cualquier conductor pueda utilizar el carril del BTR (Arias et al., 2010).

Otro punto importante en el diseño es definir si habrá un servicio directo o con alimentadoras. En el primer caso, sólo se utiliza un vehículo para conectar las áreas centrales de la ciudad con las áreas residenciales. En el segundo caso, hay vehículos más pequeños que se dirigen a destinos con menor densidad de usuarios, mientras paralelamente, en los corredores principales, circulan los vehículos más grandes (Arias et al., 2010).

Otros aspectos que deben ser tomados en cuenta para el diseño del BRT son la capacidad del sistema y la velocidad. Estos aspectos dependen de otros agentes como el tipo de vehículo que se utiliza (sencillo, articulado o biarticulado), el tamaño y número de las puertas, la distancia entre estaciones, la sincronización de semáforos, el diseño de los carriles, la señalización, centros de control, etc. (Arias et al., 2010).

Algunos otros asuntos a tratar para el diseño son: el personal amable y con uniforme, choferes amigables, el personal de seguridad y el personal de limpieza y mantenimiento (Arias et al., 2010).

También se debe tener presente el sistema de recolección. En la mayoría de casos, se opta por el uso de la tarjeta inteligente. Ésta, junto con las monedas y los billetes, la máquina que convierte las monedas y los billetes en dinero electrónico, la máquina que reconoce el dinero electrónico y los torniquetes, juegan un papel importante para hacer posible el viaje.

Finalmente, otro punto importante a considerar es que la obra del BRT debe estar previamente aprobada por una validación de obra urbana regida por una legislación urbanística. Además, para echar a andar todo, se requiere del agente que hace girar a todo el mundo, dinero (Araújo Lima & Antunes Fortunato, 2017).

BRT como Actor-Red

“Un actor, tal como aparece en la expresión unida por un guion actor-red, no es la fuente de una acción, sino el blanco móvil de una enorme cantidad de entidades que convergen hacia él” (Latour, 2008, p.73). Desde esta perspectiva, el BTR es un actor-red, ya que no puede ser planeado e implementado de manera aislada; para su eficacia debe estar conectado con otros actores y modos de movilidad urbana (Arias et al., 2010).

En otro sentido, podemos conectar la sociología con el urbanismo, ya que la idea de actor-red puede a su vez conectarse con la idea de religancia de George Amar, la cual plantea una red conectada de forma multimodal.

Desde ambas teorías, el funcionamiento óptimo del BRT depende de otras modalidades de moverse, tales como las ciclopista cuyo desempeño eficaz depende de otros actores, como los carriles designados para bicis, estacionamiento para bicis, semáforos, cruces, señalamientos (CROW, 2011) o como un gesto aparentemente sutil como dejar que las bicis entren al BRT (Arias et al., 2010).

Otras formas de movilidad son los taxis y bicitaxis, los cuales también requieren de otros personajes en acción tales como estaciones formales de taxis y bicitaxis, y cabinas.

Una forma de movilidad adicional que contribuye al funcionamiento óptimo del BRT, son los caminos seguros con paisajes atractivos que inspiren a los ciudadanos a caminar, (Amar, 2012). Asimismo, una propuesta de acceso peatonal es fundamental, ya que permite al usuario llegar a la estación y acceder al BRT de manera segura. A su vez, el acceso peatonal depende de otros agentes como rampas, semáforos, pasos de cebra, iluminación y caminos seguros.

En conclusión, el éxito del BRT depende de la conexión entre muchos agentes heterogéneos que contribuyen a la diversidad de modalidades de movimiento. Esta diversidad conforma una red que favorece la sustentabilidad del medio ambiente y la calidad de vida de las personas, ya que la emisión de CO₂, así como la contaminación auditiva y el estrés por el tráfico se ven reducidos.

CAPITULO II

“Lo social” explicado desde la Teoría del Actor -Red

El objetivo de este capítulo es explicar la postura teórica que sustenta mi proyecto de investigación. Dicha postura es mejor conocida como la Teoría del Actor Red (TAR), la cual no solo me brinda un sustento teórico, sino una forma de ver la realidad. Por lo tanto, me gustaría explicarla desde uno de sus referentes más importantes: Bruno Latour.

Latour (2008) distingue dos formas de hacer ciencia social, por un lado, la ciencia social de lo social, la cual estudia las instituciones, el capital social, la construcción social, la clase social; por otro lado, la ciencia social de las asociaciones, que se encarga de rastrear y re-ensamblar las conexiones que van desplegando los actores (humanos y no humanos). En el primer caso, “lo social” como un material particular con el cual están hechas las personas y las cosas, como cuando se dice que algo está hecho de madera, o de metal, o de piedra. Es decir, es algo que existe a priori y que *materializa* lo que viene después. Este material especial permite producir explicaciones de los fenómenos.

Es importante mencionar que, desde esta perspectiva, lo social está compuesto de materia social (sociedad, estructura social, dimensión social) y no de materiales de otra índole (tecnología, objetos, animales, plantas, etc.) u otros dominios (la química, la física, la biología). De esta manera, sólo puede generar material social, creando explicaciones sociales que contribuyen a conocer de una mejor manera cómo se desarrollan otros dominios y fenómenos no sociales:

Por ejemplo, si bien se reconoce que el derecho tiene su propio peso, algunos aspectos de éste se entienden mejor si se le agrega una “dimensión social”; si bien las fuerzas económicas se despliegan siguiendo su propia lógica, también existen elementos sociales que explicarían el comportamiento algo errático de los agentes económicos; si bien la psicología se desarrolla de acuerdo con sus

propios impulsos interiores, se puede decir que algunos de sus aspectos más desconcertantes atañen a “influencias sociales”; aunque la ciencia posee su propio ímpetu, algunos rasgos de sus emprendimientos necesariamente están “afectados” por las “limitaciones sociales” de los científicos que están “insertos en el contexto social de su tiempo” (Latour, 2008, p. 16)

En consecuencia, si queremos explicar la vida de Nikola Tesla, debemos conocer el contexto social en el cual estaba inmerso; si queremos conocer cómo se gestó a revolución mexicana, debemos recurrir a la explicación de los factores sociales que la engendraron; si nos interesa saber cómo era la vida cotidiana en la Nueva España debemos conocer las castas sociales de la época. “Lo social” en todos estos casos, es lo que ayuda a complementar la elucidación de otros fenómenos y dominios.

En el caso de mi investigación, si se ajustara a las formas tradicionales, “lo social” explicaría lo que sucede en el metrobús de la línea dos o en la ruta de transporte público Rápidos de San Antonio, a través de las interacciones sociales que se generan entre los usuarios o el chofer, o analizando la clase social de los usuarios, o indagando sobre el contexto social sobre el cual están inmersos los actores, etc. Como ya he adelantado, esta no es la postura que he asumido en mi proyecto.

Por otro lado, Latour menciona que los sociólogos de lo social han confundido el fenómeno que deben explicar con la explicación. De este modo, una psicología social de las asociaciones busca explicar de qué se compone la sociedad o “lo social”, sin considerarlo como la explicación omnímoda de otros dominios o fenómenos. Desde esta perspectiva, lo social no es una esfera concreta de la realidad, más bien es un flujo de movimientos, un conjunto de conexiones entre elementos heterogéneos que no siempre son sociales. Es decir, lo social está hecho de elementos no sociales como objetos, animales, plantas, piedras, etc.

En este sentido, Latour, plantea que una ciencia social de las asociaciones persigue regresar al significado original de la palabra social, a saber, “seguir”,

(Latour, 2008, p.20); específicamente, asumir que la noción de social es el resultado del rastreo de las conexiones entre múltiples y variados agentes.

En este sentido, desde la perspectiva de la Teoría del Actor Red (TAR), los asientos, los tubos, las puertas, las notas, las rampas, nos ayudarán a explicar qué acontece socialmente en el metrobús y en algunas unidades de la ruta Rápidos de San Antonio.

Latour sugiere que para comprender mejor la lógica de la TAR es necesario tomar en cuenta lo que él mismo denomina “fuentes de incertidumbre”, las cuales expondré en las siguientes líneas:

Primera fuente de incertidumbre: no hay grupos, sólo formación de grupos

Según Latour (2008), “no existe un grupo relevante alguno del que sea posible afirmar que constituye los agregados sociales, ningún componente establecido que pueda usarse como punto de partida incontrovertible” (pp. 49- 50). En este sentido, comenzar una investigación definiendo por adelantado el grupo que posee los agregados sociales que se quieren estudiar, limita la investigación, ya que sólo podremos enmarcar la acción de los actores en estos agregados sociales, por lo tanto, sólo observaremos y registraremos aquellos aspectos que coincidan con los agregados.

Latour sugiere que, en vez de comenzar una investigación definiendo cuáles agregados sociales queremos estudiar, podemos empezar *en medio de las cosas*, es decir, estando inmersos en el flujo de los acontecimientos. Así podremos conocer cómo los agentes despliegan sus acciones y como se van asociando entre sí, sin importar si pertenecen a un grupo u otro. Quizá al principio esto nos puede ocasionar muchos problemas, ya que encontramos una infinidad de controversias y datos, sin embargo, Latour comenta que al registrar estos elementos el fenómeno estudiado

tomará su propia forma, e irá proporcionando una explicación plausible. Hacer lo contrario implica dejar de registrar muchas de las conexiones entre los actores y, al toparnos con controversias y nuevos datos, trataremos de omitirlos a fin de hacer coherentes nuestras explicaciones.

Segunda fuente de incertidumbre: la naturaleza heterogénea de los ingredientes que componen los vínculos sociales

Al hablar de esta incertidumbre la expresión actor-red revela su sentido. “Un actor, tal como aparece en la expresión unida por un guión actor-red, no es la fuente de una acción, sino el blanco móvil de una enorme cantidad de entidades que convergen hacia él” (Latour, 2008, p.73). En este caso, un actor es lo que hace que otros agentes hagan algo. Un actor es aquella entidad que altera, cambia, modifica a otros actores. De esta manera, no hay un origen único de la acción, ya que ésta involucra la participación de una diversidad de actores conectados entre sí, por tanto, la acción no pertenece, reside o mora en alguien o en algo, más bien es el producto de un movimiento constante. Es un flujo. Desde esta perspectiva, lo que llamamos social es un movimiento que asocia una multiplicidad de actores.

Lo social es el nombre de un movimiento, un desplazamiento, una transformación, una traducción, un enrolamiento. Es una asociación entre entidades que de ninguna manera son reconocibles como sociales en el sentido habitual, excepto en un breve momento en son reorganizadas. (Latour 2008, p. 97)

Tercera fuente de incertidumbre: los objetos también tienen agencia

Desde el punto de vista de Latour, la condición de actor no es patrimonio inalienable de los humanos. Los objetos también hacen que otros agentes actúen, es decir, también son actores. La cuestión es que durante la modernidad, los agentes no-humanos perdieron su voz:

A menudo se define la modernidad por el humanismo, ya sea para saludar al nacimiento del hombre o para anunciar su muerte. Pero este mismo hábito es moderno por ser asimétrico. Olvida el nacimiento conjunto de la “no humanidad”, el de las cosas, o los objetos, o los animales (Latour, 2007, p. 33)

De acuerdo con esta visión de “lo social”, solamente los seres humanos tienen la capacidad de ser actores. Esta idea ha plagado a toda la teoría social hasta la actualidad, y es por ello que las ciencias sociales sólo ven “lo social” como una gama de relaciones entre seres humanos. Sin embargo, Latour (2005) plantea que las relaciones sociales no están *hechas* de pura materia humana. Si solamente estuvieran conformadas por relaciones humanas no serían duraderas. Entonces, Latour (2008) plantea lo siguiente:

- 1) Los sociólogos de lo social han afirmado que las relaciones sociales se pueden dar de dos formas: una en un ámbito pequeño, es decir cara a cara; y la otra, en un ámbito grande, la sociedad, que es como una fuerza que permea y genera las explicaciones del porqué las interacciones cara a cara se convierten en duraderas. No obstante, todo esto conduce a un círculo vicioso: las interacciones cara a cara buscan su explicación en la sociedad y a su vez, ésta busca sus bases en las interacciones personales.
- 2) Si los vínculos existen de manera duradera, éstas no sólo pueden ser de naturaleza humana, también están hechas de elementos no humanos. Un ejemplo de ello es el poder: se necesitan de conexiones en constante cambio entre humanos y no humanos para poderlo “conservar”, si esto es muy abstracto, podemos pensar en cómo se dan las conexiones entre las personas, el dinero, la tecnología, las armas de fuego, etc.

De esta forma, la acción es llevada a cabo por diversos actores heterogéneos que van “delegando” a otros actores, los cuales a su vez se van conectado y desconectado de manera continua y diferente. La delegación ocurre cuando un actor hace que otro haga algo, por ejemplo, cuando el tope *hace* que el conductor reduzca la velocidad.

Desde esta perspectiva:

- La acción no pertenece a alguien, sino que se encuentra distribuida.
- Los no humanos son actores, porque hacen que otro actor haga algo.
- La tarea de los científicos sociales, entonces, es seguir los rastros que dejan los agentes cuando actúan, los cuales se hacen visibles en la medida que se van creando nuevas asociaciones.

Por último, cabe decir que más que una sociedad, existen acciones colectivas, conformadas por las asociaciones entre actores humanos y no humanos.

Cuarta fuente de incertidumbre: cuestiones de hecho vs. cuestiones de interés

Entre la ciencia social de las asociaciones y la ciencia social de lo social hay una brecha que se hace evidente en la manera de concebir el término construcción. En la cuarta fuente de incertidumbre Latour (2008) acude, precisamente, a la controversia entre constructivismo y constructivismo social. El primero se refiere a la asociación de los actores humanos y no humanos; mientras el segundo, reemplaza “aquello de lo que está hecha [la] realidad con alguna otra sustancia, lo social, de lo que “realmente” está hecho” (p.135).

Mientras los estudiosos de la TAR hablan de la construcción como una mezcla de actores heterogéneos que participan en la fabricación de los fenómenos; los científicos de lo social se refieren a la construcción como algo que es irreal, sin sustancia, sin materia. En este sentido, al término construcción se le asigna el adjetivo “social”, afirmando que los fenómenos no existen *realmente*, más bien están hechos de vínculos sociales, es decir, están conformados por materia social que, obviamente, no es real. En este punto, se confunde el fenómeno que debe ser explicado con la explicación social del fenómeno. Entonces, en lugar de seguir a los

actores y el curso de la acción, asignan una explicación social acerca de la realidad de los actores, reemplazando un movimiento conformado por entidades heterogéneas, por una sustancia homogénea de naturaleza humana, la cual brinda una explicación cuya base es, precisamente, social.

La TAR se ha planteado como tarea reelaborar la teoría social a partir de otras formas diferentes a las explicaciones sociales de los fenómenos, lo cual ha causado mucha incomodidad en los científicos de lo social, debido a que cuestiona la manera cómo se ha venido realizando la investigación y la teoría social.

Por otro lado, la cuarta fuente de incertidumbre también expresa la necesidad explícita de que la teoría social incluya a los actores no humanos en sus explicaciones. Sólo considerar a los humanos como actores de lo social no es suficiente para explicar lo que acontece con los fenómenos científicos de manera particular, y con los fenómenos de la vida cotidiana, de manera general.

En este sentido, la idea de ampliar la gama de actores surgió a partir cuando las ciencias sociales quisieron emular a las ciencias naturales y comenzaron a entrar en los laboratorios e institutos de investigación. Se configuró entonces la sociología de la ciencia, cuyo objeto de estudio era investigar la sociedad contemporánea, por lo cual, no podía prescindir de estudiar la ciencia y la tecnología (Latour, 2008).

De esta forma, la sociología de la ciencia aplicó los métodos que se habían utilizado para estudiar otros ámbitos. En la ciencia, sin embargo, sólo observó las relaciones entre seres humanos (dando explicaciones sociales como “la lucha de poder entre los científicos” “ las relaciones simbólicas de los científicos”, etc.), y no pudo dar una explicación del proceso que acontecía en los laboratorios y en los campos de investigación científica, porque olvidó que las bacterias, las computadoras, los microscopios y demás seres no humanos también participaban en aquello que se llama social y en la producción del conocimiento. De esta forma nace la Teoría del Actor Red, desde la cual la noción de lo social, como ya he dicho, se modificó.

Desde esta nueva concepción, lo que antes era llamado social desapareció, porque ahora no sólo los seres humanos, sino también los objetos “hacen algo” a otros. En este sentido, también es un movimiento que involucra a una multiplicidad de actores que se asocian entre sí. Aunque suene redundante, lo social es asociación. (Latour, 2008).

De acuerdo con lo anterior, lo científicos de los estudios de TAR se dieron cuenta de que los métodos que la sociología había utilizado para estudiar las clases sociales, la religión, la lucha de poder, etc., tampoco explicaban qué era lo social, aunque lo social era lo que explicaba esos fenómenos.

El núcleo de esta fuente de incertidumbre reside en abordar las cuestiones de hecho y las cuestiones de interés. Los hechos han sido abordados por los críticos como algo construido, algo que no es real. Los hechos son *fabricados* por lo seres humanos, y su materia prima es lo social, los prejuicios, las creencias, el lenguaje, lo simbólico, etc. Desde esta visión, la realidad es aquello que no está *hecho de hechos*. De acuerdo con esto, es necesario desconfiar de todo lo que la gente hace y dice, porque su acción está preñada de ideología, creencias, prejuicios, proyecciones, etc., influenciados por fuerzas de las cuales no están conscientes y provienen del lado oscuro de la sociedad, del discurso, del poder, del capitalismo, etc. Así, la realidad es lo que emerge del desmantelamiento de estos últimos elementos, y para ello es necesario realizar una tarea importante: la crítica, que es capaz de cuestionar todo y sembrar la desconfianza radical en los acontecimientos.

Por otro lado, Según Latour (2004), una disposición realista se dedica a estudiar lo que preocupa y no lo que ocurre. Puesto que la preocupación está hecha de materia humana, no permite que lo social tenga actores de otra naturaleza, como son los objetos. Desde esta perspectiva, los objetos son inertes y aburridos. En cambio, desde la perspectiva de la TAR, lo que interesa es asumir las cosas como agentes; es decir, asumir que las cosas actúan y hacen actuar a otros. Además, reúnen a otros actores para poder existir y, al mismo tiempo, dan existencia a otros actores. Existen porque producen existencia.

En este punto cabe hablar brevemente del papel que se ha asignado a los objetos en casi todas las ciencias sociales. Según Latour (2004) en dichas ciencias los objetos ocupan al menos dos posiciones: la posición de realidad y la posición de fantasía.

La posición de fantasía se refiere a que los científicos sociales juegan una posición de críticos, asociando la crítica con el antifetichismo. Por tanto, su tarea es revelar a las personas ingenuas que sus objetos no hacen nada por sí solos, y que sus creencias en ellos son meras proyecciones de sus deseos. En este sentido, el crítico es la única persona que tiene acceso a la realidad, está consciente de ella y se autoriza a sí mismo para afirmar que los objetos son fetiches, pantallas blancas en las cuales se proyecta el poder, la sociedad, etc. (Latour, 2004).

La posición de realidad contempla que las personas ingenuas actúan por fuerzas invisibles, como la infraestructura económica, el poder, el género. El crítico, entonces, les muestra que su percepción de la realidad es errónea y él o ella tiene la percepción correcta.

En ambos casos, el crítico es quien tiene la razón y lo demuestra mediante el argumento de las cuestiones de hecho que no son hechos: *Los hechos son contruidos blah, blah, blah..* De esta manera, la posición del crítico es muy cómoda, siempre tendrá la razón. Sin embargo, cabe preguntarse ¿Acaso las personas “ingenuas” y los científicos que no son sociales, están de acuerdo con lo que dicen los críticos? ¿Acaso pidieron que los científicos sociales explicaran sus objetos a través de explicaciones sociales? Tal vez por esto la tierra donde reinan los críticos es árida en simpatizantes.

Desde la perspectiva de la TAR (Latour, 2004), los objetos no son proyecciones sobre pantallas vacías, son actores. Son fuertes porque se mantienen conectados, pero al mismo tiempo son frágiles por la misma razón. Si una de las conexiones falla, una reacción en cadena se desata y produce un desastre; por el

contrario, si todos están conectados, se genera un movimiento que contribuye al bienestar de muchos (humanos y no humanos).

Para terminar, la actitud crítica tradicional divide y resta, pero lo que hace falta es sumar agentes humanos y no humanos para poder comprender los mundos de vida. En este sentido, para Latour (2004), es necesario redefinir la crítica:

El crítico no es quién desmiente, sino quién une. El crítico no es quién eleva la alfombra debajo de los pies de los ingenuos creyentes, sino quién ofrece a las participantes arenas para reunirse. El crítico no es quién va desordenadamente del anti-fetichismo al positivismo como el borracho iconoclasta dibujado por Goya, sino aquel que reconoce que si algo es construido, significa que es frágil y, por lo tanto, tiene la necesidad de cuidado y precaución (p.44).

Quinta fuente de incertidumbre: escribir explicaciones arriesgadas

En esta fuente de incertidumbre confluyen las anteriores mediante la elaboración de un informe. Latour (2003) menciona que este informe no debe contener explicaciones sociales, más bien debe desplegar la descripción de aquello que han hecho los actores durante el tiempo que los hemos seguido, es decir, debe dar cuenta del rastreo de una red, lo que implica plasmar “una serie de acciones en la que cada participante es tratado como un mediador con todas las de la ley” (Latour, 2008, p. 187).

De esta manera, en un “informe TAR” podemos apreciar lo social a partir del rastro dejado por una concatenación de actores. Cabe aclarar que no se trata de una cadena “fija” y “lineal”, sino de una cadena que fluye, que aumenta y que permite entrever cómo los actores van delegando la acción a otros actores humanos y no humanos.

Finalmente, algo que no debemos hacer en un informe TAR es dar explicaciones deterministas, es decir, explicaciones donde unos actores son la causa

de otros actores, porque esto implicaría que hay actores que, paradójicamente, quedan replegados sin poder actuar.

CAPÍTULO III

Siguiendo los rastros de la paz en el transporte público

En la investigación social, existen dos tradiciones metodológicas que se yerguen como dos pirámides opuestas colocadas frente a frente. Por un lado, se levanta la pirámide de la tradición cuantitativa, cuya finalidad es la explicación; por otro lado, se alza la pirámide de la tradición cualitativa, cuyo propósito es la comprensión (Bericat Alastuey, 1998). Por esto, en la investigación social el asunto metodológico es controversial. Elegir entre una metodología cualitativa o cuantitativa no puede ser azaroso. Esta decisión debe estar sustentada por una colección de herramientas teóricas provenientes de las ciencias sociales y humanas (Íñiguez, 1999).

A lo largo del tiempo, la metodología cuantitativa ha imperado en la investigación social, y el argumento principal es que la cuantificación y la medición de ciertos constructos (como las creencias, actitudes, valores opiniones, etc.) son la base del desarrollo científico. No obstante, durante la segunda mitad del siglo XX, las ciencias sociales y humanas entraron en crisis. Por esta razón, una actitud de apertura hacia otras formas de concebir y aproximarse a la realidad social fue necesaria. Así, algunos investigadores apostaron por la metodología cualitativa (Íñiguez, 1999).

Enfrentar un debate sobre cuál de las dos posturas metodológicas es la mejor, no compete a este trabajo. Sin embargo, lo que sí me parece pertinente es asumir una postura que sea coherente con la elección teórica y la empírica, ya que ambas deben formar un cuerpo integrado y congruente.

La inclinación por la metodología cualitativa implica prestar atención a las realidades que influyen en las personas, así como conocer de manera detallada el contexto en el que viven. En este sentido, los investigadores se sumergen en la realidad que estudian. Sólo poniéndose en los zapatos de quienes viven en el contexto, pueden ser entendidas las significaciones profundas que configuran la realidad estudiada (Íñiguez, 1999).

Para Íñiguez (1999), asumir una postura cualitativa implica asumir algunas actitudes como:

- Un cambio en la sensibilidad investigadora
- La investigación guiada teóricamente y
- La garantía de participación

A continuación, las describo detalladamente:

Un cambio en la sensibilidad investigadora

- ✓ Este cambio abarca cuatro dimensiones:
- ✓ Sensibilidad histórica: los procesos sociales por naturaleza son transitorios y transportadores de historia, por lo cual ningún fenómeno de investigación escapa de dichas características.
- ✓ Sensibilidad cultural: todo proceso social está inmerso en un contexto cultural único. El sistema de valores y normas que cada cultura ha construido a lo largo de su historia, la hacen única. Es por ello que dichas características no pueden pasar inadvertidas en la investigación, ni tampoco enmarcadas.
- ✓ Sensibilidad sociopolítica: es el reconocimiento de que la práctica social está inmersa en un entorno político determinado. En este sentido, es importante prestar atención a los fenómenos políticos y sociales que favorecen u obstaculizan el cambio social, que incluso pueden estar implícitas en la investigación.
- ✓ Sensibilidad contextual: Implica tomar en cuenta que la indagación se está realizando en una realidad social y física específica. Por lo tanto, es necesario

considerar que dicha realidad es resultado de una diversidad de elementos, procesos y elementos y acciones, de entre las cuales la acción principal es aquella que realizan las personas inmersas en esa realidad.

La investigación guiada teóricamente

El desarrollo de la investigación debe estar orientado por la teoría, porque ésta nos brindará una colección de herramientas que coadyuvarán a la conceptualización de los procesos u objetos que queremos estudiar.

Participación

La participación de las personas implicadas dentro del proceso de investigación es un elemento importante, de esta forma, la barrera entre investigador y objeto de investigación o intervención no existe. Si hace lo contrario, la investigación se convierte en despotismo ilustrado, aparentando trabajar por el beneficio de las personas implicadas. En este sentido, la participación debe ser de carácter colectivo, debe tomar en cuenta las problemáticas que afectan a los grupos para contribuir a la mejora de la calidad de vida. Por otro lado, el carácter colectivo también implica considerar las prácticas, los valores y las normas cotidianas del grupo que se dan en una realidad particular en un tiempo y en un espacio específicos.

Debido a sus características decidí incorporar la metodología cualitativa a mi investigación para poder enmarcar coherentemente las bases teóricas y empíricas. Este punto es importante distinguir algunos elementos que nos orientarán para comprender la estructura metodológica del trabajo.

Mientras que la metodología se refiere a una postura global del objeto o del proceso de investigación; el método hace referencia a los caminos concretos que involucran las actividades y operaciones que permiten realizar el análisis del objeto que se quiere investigar; por último, la técnica implica las operaciones particulares de recogida de información, no obstante por sí mismos no son cualitativos, ni cuantitativos. Su uso proviene de las decisiones tomadas en el método (Íñiguez,

1999). En este sentido, decidí poner en práctica el método cuasi-etnográfico. Para comprender este método, es necesario hablar antes de la etnografía.

La etnografía y sus antecedentes

La etnografía ha sido desarrollada como un método en las ciencias sociales, y definida por diversos autores. Para Walcott (1975) la etnografía es una propuesta descriptiva en la que el investigador intenta plasmar de manera fiel el discurso y las descripciones de un grupo de personas (en Velazco Miallo, García Castaño & Díaz de Rada, 1993). Para Guber (2013), la etnografía es una postura que tiene la aspiración de comprender los fenómenos sociales desde la mirada de sus protagonistas. Es una conclusión interpretativa del investigador basada en el trabajo de campo en donde el investigador pone en diálogo sus teorías y prácticas académicas con la cosmovisión y prácticas de los nativos.

Por otro lado, los orígenes modernos de la etnografía los encontramos a finales del siglo XIX, en Inglaterra, donde surgieron grandes antropólogos que se aventuraron a escribir información sobre las culturas lejanas que representaban los antecedentes comunes de toda la humanidad. Dicha información se basaba en artefactos que traían los viajeros y cuestionarios sobre la forma de vida de los nativos que administraban los comerciantes. Entre los cuestionarios más conocidos estaban los *Notes and Queries* distribuidos por el Instituto Real de Antropología. Aunque la cantidad de la información recolectada por los cuestionarios era vasta, ésta era heterogénea; además, desmentía algunas teorías, por lo tanto se generó la necesidad de desarrollar investigaciones *in situ* (Guber, 2015).

En 1888, se realizó la primera expedición antropológica dirigida por Alfred C. Haddon, sin embargo, es a Franz Boas y a Bronislaw Malinowski a quienes se les otorga el título de fundadores del trabajo de campo actual, en Estados Unidos y en Gran Bretaña, respectivamente (Guber, 2015).

Boas, en 1883, realizó su primera investigación de tipo etnográfico en Canadá. Dicho trabajo trataba sobre la vida de los Unit (esquimales). Posteriormente,

desarrolló otra investigación con los indígenas Lenguaraz. Boas acostumbraba quedarse temporadas cortas con los nativos. Su trabajo de campo era sustentado por las narraciones, mitos y leyendas del pueblo (Guber, 2015).

Por otro lado, Malinowski, originario de Polonia, había estudiado física y química en Cracovia. No obstante, debido al estado de reposo provocado por una enfermedad, tuvo contacto con la antropología. Poco después, decidió viajar a Londres para estudiar Antropología en la Escuela de Economía de dicha ciudad; ahí conoció a Seligman, su maestro. Luego de haber iniciado sus estudios sobre el parentesco aborígen en Australia y Melanesia, estalló la Primera Guerra Mundial; y debido a su nacionalidad polaca, Malinowski era considerado enemigo del Reino Unido. Es por ello que permaneció cuatro años en Oceanía. El producto de esa estancia fue un conjunto de descripciones detalladas de la vida de los melanesios de Nueva Guinea Oriental. La primera obra de este conjunto fue *Los argonautas del pacífico occidental. Comercio y aventura entre los indígenas de la Nueva Guinea Melanésica*. La introducción de esta obra sienta las bases del método etnográfico (Guber, 2015).

Para Malinowski (1995): “Una fuente etnográfica tiene un valor científico incuestionable siempre que podamos hacer una clara distinción entre, por una parte, lo que son los resultados de la observación directa y las exposiciones e interpretaciones del indígena y, por otra parte las deducciones del autor basadas en su sentido común y capacidad de penetración psicológica” (p.21).

Según Malinowski (1995) los principios metodológicos de la etnografía se agrupan en tres:

- El investigador debe poseer elementos rigurosamente científicos y conocer los criterios de la etnografía actual.
- El investigador debe vivir entre los indígenas.
- Tiene que aplicar métodos específicos organizadamente para recolectar, manipular y construir su información.

La etnografía clásica fundada por Malinowski ha sido apropiada por la antropología, sin embargo, diversas perspectivas etnográficas han prosperado a lo largo de los años y, afortunadamente, el método etnográfico ha sido adoptado no sólo por antropólogos, sino también por educadores, sociólogos, psicólogos, economistas y otros científicos sociales (Silva Ríos & Burgos Dávila, 2011).

Existen otros estudios que no pueden ser considerados como etnográficos *propriamente dicho*. Según Goetz y LeCompte (1988), dichos estudios se distinguen del diseño clásico porque:

- Se enfocan en pequeños subsistemas que pertenecen a sistemas más grandes.
- abandonan el carácter multimodal de la etnografía y basan sus diseños en una sola técnica para la recolección de datos, excluyendo la triangulación a partir de diversas fuentes.
- Agregan un lapso breve de observación de campo con el objetivo de aportar datos contextuales a un análisis de muestra o estudio experimental.
- Toman algunos o todos los métodos de la etnografía clásica, pero no retoman los marco teóricos, conceptuales o interpretativos de la antropología cultural. A dichos estudios se les puede denominar cuasietnografías.
- Adoptando conceptos y métodos etnográficos tradicionales, se les fusiona con otros métodos y marcos teóricos desde una perspectiva interdisciplinar. A estos estudios, también se les puede denominar cuasietnografías.

Una de las características principales de la investigación etnográfica ortodoxa es que el trabajo de campo debe durar un periodo de tiempo prolongado. Sin embargo, Wolcott (1999) afirma que realizar el trabajo de campo por un periodo prolongado no produce una etnografía magnífica, tampoco es certero que el producto final sea etnográfico. En este sentido, otros elementos también son importantes, tales como la habilidad del investigador, su sensibilidad, el problema y el contexto. Por lo tanto, el tiempo idóneo en el trabajo de campo puede ser flexible de acuerdo con las circunstancias que se presentan.

Para Silva Ríos y Burgos Ávila (2011): “en un tiempo mínimo es posible generar un conocimiento suficiente” (p. 91).

La cuasi-etnografía

En las cuasi-etnografías, el tiempo empleado no es prolongado. En muchas ocasiones, la observación no se realiza en un solo espacio, por el contrario, se lleva a cabo en una gran diversidad de lugares, además, la periodicidad de visitas a estos espacios es restringidas e intermitentes (Murtagh, 2007; Spradley, 1980 en Silva Ríos & Burgos Ávila, 2011).

Las cuasi- etnografías, por lo general, se realizan en contextos familiares y cotidianos para el investigador. A diferencia de una etnografía tradicional, no se realiza una descripción exhaustiva del fenómeno estudiado, por el contrario se inclina al estudio de actividades específicas (Silva Ríos & Burgos Ávila, 2011).

Para la realización de este trabajo, decidí asumir como método la cuasi-etnografía, ya que, con ella, pude seguir el rastro de los actores que participan en la conformación de la red del transporte público en Puebla. En este sentido, apliqué estrategias de la cuasi- etnografía:

- Observé los pequeños acontecimientos que sucedían en la línea 2 del metrobús y en algunas unidades de la ruta Rápidos de San Antonio.
- Elaboré un diario de campo para registrar esas observaciones desde la mirada de la TAR.
- Realicé algunas entrevistas informales a pasajeros, choferes y vigilantes.

El objetivo de esta investigación es compatible con la práctica de la cuasi-etnografía, ya que ambas pretenden abordar aspectos concretos de un acontecimiento específico. Sin embargo, esto no significa dejar de lado acontecimientos adyacentes. El rastro de los actores que participan en los actos de paz en el transporte público, tiene que ver con acontecimientos muy pequeños que se conectan con una multiplicidad de actores. Si parto de la idea de que muchos

acontecimientos aparentemente desligados, en realidad están conectados, los pequeños actos adquieren una enorme relevancia.

Una de las características de la cuasi-etnografía es la observación de contextos familiares y cotidianos del investigador. En mi caso, elegí observar lo que acontecía en los recorridos del transporte público. Específicamente, los recorridos de la línea dos del metrobús que va desde la 38 poniente en la Diagonal Defensores de la República hasta la Terminal Margaritas con extensión a la calle Limones (157 poniente); y el recorrido de la Ruta Rápidos de San Antonio, que abarca desde la Junta Auxiliar San Felipe Hueyotlipan hasta Ciudad Universitaria.

Estos dos transportes públicos son de los más utilizados en la Ciudad de Puebla, además son rutas que cotidianamente utilizo para ir a la universidad, al centro de Puebla y a mi trabajo.

Es indudable que al principio de esta investigación estaba preocupada por realizar un proyecto que contribuyera al bienestar de la ciudadanía poblana. Ya que el transporte público es una de las problemáticas que actualmente necesita ser atendida en la ciudad, decidí adentrarme en ella con el objetivo de buscar y encontrar información que contribuya, al menos mínimamente, en la descripción de lo que se vive en el día a día dentro del transporte público.

En los próximos renglones hablaré de los aspectos específicos que le brindan estructura y coherencia a la cuasi-etnografía. Desde esta perspectiva hablaré de la descripción densa.

Descripción Densa

La ciencia se caracteriza por ser multiparadigmática, lo que significa que: “existen múltiples modos globales de contemplar, conceptualizar y acceder a la realidad social” (Bericat Alastuey, 1998, p.19). Dentro de esta diversidad, encontramos posturas ontológicas, teóricas, epistemológicas, metodológicas y técnicas empíricas (Bericat Alastuey, 1998).

En la diversidad de posturas metodológicas, podemos hallar la descripción densa, que es un método desarrollado por Gilbert Ryle. Dicho método redefinió algunos conceptos básicos de las ciencias sociales, tales como acción social y comprensión con el fin de elaborar un nuevo análisis de las culturas (Kaploun, 2013).

Ryle en su artículo *The Thinking of Thoughts: What is "Le Penseur" Doing?* publicado en 1968 y reproducido en el segundo volumen de una colección de ensayos denominado *Collected papers II*, publicado en 1971, Ryle pone el ejemplo de dos chicos que están haciendo un movimiento rápido con el párpado del ojo derecho. El primero, realiza el movimiento de manera involuntaria; el segundo, está mandando una señal a su amigo. Físicamente, los dos movimientos son iguales. Desde una foto o un video no es posible observar quién tiene un tic o quién está guiñando. Aunque la foto o el video no pueden diferenciar entre ambos movimientos, la diferencia es grande: el que guiña el ojo está comunicando algo. En este sentido, realiza dos cosas, contrae el ojo y emite una señal; mientras el que tiene el tic, sólo hace una, cierra el ojo. Por lo tanto, el guiño es una conducta asociada a un código cultural que corresponde a una señal de conspiración (Kaploun, 2013; Geertz, 2006).

Ryle complejiza su ejemplo, un tercer chico que para divertir a sus amigos hace una parodia del chico que tiene el tic, y lo hace torpemente. ¿Qué está haciendo el tercer chico? Al igual que los dos chicos anteriores, está contrayendo el párpado derecho. Sin embargo, no tiene un tic, ni tampoco está emitiendo una señal de complicidad; está imitando al chico del tic. De esta forma, si nosotros sacáramos una foto o tomamos un vídeo a los tres, estarían realizando la misma acción: contrayendo el párpado derecho (Kaploun, 2013; Geertz, 2006), pero también estarían haciendo *algo más* cuyo sentido tiene una base cultural, es decir, se realiza en la conexión con significados, costumbres, valores, objetos, etc.

Algo más complejo puede suceder en la historia, el tercer chico para poder hacer una parodia más exacta, decide trabajar en su mímica a solas frente al espejo. En este caso, la acción se hace más compleja: el chico no estaría realizando una acción involuntaria, tampoco un guiño, ni una parodia; estaría ensayando una

parodia. La escena tomada para una foto o vídeo mostraría el mismo acto en las 4 ocasiones: la contracción del parpado derecho (Kaploun, 2013; Geertz, 2006).

De acuerdo con la historia, podemos distinguir dos clases de descripción: la descripción superficial y la descripción densa. En palabras de Ryle (1990), la descripción densa se asemeja a un sándwich con múltiples capas, de las cuales sólo la primera capa es abastecida por la descripción superficial. En este caso, una descripción *ligera* sólo hablaría del movimiento de los párpados. No obstante, una descripción densa sería capaz de especificar exitosamente las condiciones en las que sucede el parpadeo. Por lo tanto, una descripción densa es una estructura sintáctica que contiene todas las capas de descripción superpuestas de manera coherente y lógica de los matices de la acción (citado en Kaploun, 2013).

En esta investigación, realicé una descripción densa desde la perspectiva de la TAR, cuyo interés se centra en rastrear las conexiones que van dejando los actores, tanto humanos como no humanos. Estos actores, a medida que se asocian entre sí, transforman, modifican o distorsionan el significado o los elementos que transportan, es decir, son mediadores. El rastreo es complejo porque, como ya he dicho, un acto pequeño puede desencadenar la actuación de múltiples actores.

Con la descripción densa pretendo rastrear las conexiones entre agentes humanos y no humanos. Esta descripción tiene la ventaja de que pone al investigador antes asociaciones inesperadas, y poner en evidencia agentes que han permanecido invisibles por efecto de una concepción tradicional de lo “social”.

Para llevar a cabo la descripción densa, tomé los siguientes elementos:

1. Observación
2. Diario de campo
3. Entrevistas informales

CAPITULO IV

¿En dónde se encuentran los híbridos y las asociaciones que generan una cultura de paz en el transporte público?

Cotidianamente, yo uso el transporte público porque no tengo auto para trasladarme a casa, a la universidad, al trabajo, a Casa Tíbet, con mis amigos, para ir de compras, etc. Hacer este proyecto de investigación es el punto culminante de varios acontecimientos que hicieron que me preocupara por las situaciones que acontecían dentro del transporte público.

Un día, camino a casa, tomé la Ruta Rápidos de San Antonio. Con esfuerzo, subí las escaleras para ascender hacia el interior del vehículo, pues el chofer arrancó antes de que terminara de subir. Después de tanto movimiento, pude sentarme. El chofer iba tan rápido que repentinamente el miedo me invadió. Bajando de la unidad, me dije a mí misma, pudimos haber tenido un accidente fatal.

Unos meses después, en enero de 2016, subí a la misma línea de autobuses para ir a casa. Eran aproximadamente las 8 de la noche, el autobús iba repleto de gente, el chofer no tenía encendidas las luces del interior... Yo iba sentada en los últimos asientos del vehículo, del lado izquierdo. Llevaba un morral de color guinda, dentro de él estaba mi celular. Antes de bajar en la parada cercana a mi casa, luché para poder salir de la masa de gente, y así tocar el timbre y bajar. En ese lapso de tiempo, aproximadamente de un minuto, sentí un movimiento extraño cerca de mi cuerpo. Cuando logré descender del camión, revisé mi bolso: mi celular ya no estaba.

En el mismo año, pero en el mes de noviembre, asistí al concierto de Karen Souza, en Cholula, Puebla. Para asistir al concierto tomé la línea Cholula-Directo, en la calle 6 poniente y 11 sur, la base de esta línea de autobuses. Las luces en el interior del camión iban apagadas, el camión iba medianamente lleno de pasajeros. Llevábamos aproximadamente 10 minutos de recorrido, cuando 6 sujetos abordaron

el camión, se distribuyeron por todo el pasillo: dos atrás, dos en medio y dos adelante, simultáneamente se pusieron una máscara y, posteriormente, sacaron unas armas. Uno de los que estaban adelante, nos dijo: este es un asalto no se resistan, carteras y celulares afuera.

Entonces tres se quedaron fijos con sus armas, y tres recorrieron el autobús con una mochila y su arma respectiva. Mientras recorrían el camión, apuntaban a cada pasajero en la cabeza para que entregaran sus objetos. Finalizado el asalto, se bajaron y le dijeron al chofer: “jálate, si te detienes, te chingamos”.

En estas tres situaciones, pude notar las conexiones que generan violencia: el acelerador del camión con el chófer; la mano de la persona dentro mi bolsa para sacar el celular; las máscaras, las mochilas, las armas que utilizan los asaltantes. Estas asociaciones detonaron millones de ideas en mí para desarrollar una investigación. Me preguntaba, ¿por qué son tan visibles los objetos que generan violencia?, ¿por qué no puedo ver aquellos objetos que generan paz? ¿cómo serían las conexiones entre humanos y no humanos para generar paz?

No quería hacer una investigación que hablara de la violencia, pienso que ya hay muchas investigaciones dedicadas a ella. Por el contrario, quería averiguar que agentes actúan para promover una cultura de paz en el transporte público. En este punto, concuerdo con Latour (2008), cuando afirma que:

Tenemos que aceptar que la continuidad de cualquier curso de acción rara vez consistirá de conexiones entre humanos (para lo que bastarían, de todos modos, las capacidades sociales básicas) o conexiones entre objetos, sino que probablemente irá en zigzag de unas a otras (p. 112).

Es por ello que ahora me aventuro a describir y a descubrir esas conexiones.

Aclaratoria

Estos datos son una colección de apuntes que realicé durante un año. Dado que la descripción densa no se trata de escribir una información exhaustiva sin sentido, sino dejar más o menos claro cómo ciertas acciones están conectadas con múltiples acciones que a su vez tiene como fundamento la cultura, elegí algunos datos que pudieran dar cuenta de lo que ocurría en los dos transportes públicos que observé.

En las notas de mi diario de campo, consideré: mi experiencia como usuaria; algunas conversaciones que escuché de usuarios dentro del Metrobús, en las estaciones y en la calles; conversaciones con mis vecinos; experiencias que me relataban mis alumnos en el aula; entrevistas informales a mis alumnos y compañeros de trabajo; preguntas directas que formulé a mis alumnos; conversaciones que escuchaba entre choferes del transporte público; entrevistas informales que realicé a los choferes y a otras personas involucradas con el transporte público.

Para no ser repetitiva, en ocasiones sólo mostraré los fragmentos de las conversaciones, ya que la primera vez que me refiera a esa conversación introduciré la situación que me llevó a ella.

El modelo hombre-camión

El modelo operativo de transporte público que durante muchos años imperó en la Ciudad de Puebla es el de Hombre-Camión, el cual se caracteriza porque los concesionarios poseen de una a cinco concesiones por persona. Este modelo opera con base en el número de personas que abordan las unidades día a día y una parte de la ganancia que se produce es destinada de manera directa para el chofer (El Poder del consumidor- Campaña de Transporte Eficiente, 2016).

Burgos Dávila, Silva Ríos, Troncoso Avalos y Franco López (2013) realizaron un estudio sobre el transporte público de Culiacán. Para ellos, el modelo de transporte público Hombre-Camión presenta diversas problemáticas:

- Factores que ponen en peligro al pasajero, al chofer y a los transeúntes: paradas asistemáticas
- Quejas hacia los chóferes
- Incremento de las cuotas
- Violencia y seguridad en el transporte público
- Accidentes de tránsito
- Problemáticas del chofer: sueldo, condiciones laborales

Muchas de estas problemáticas también se encuentran en el sistema de transporte público de Puebla, específicamente en la línea de los Rápidos de San Antonio, sin embargo, existen otras como el sobrecupo de las unidades, las esperas prolongadas para subir más pasajeros, la alta velocidad que emplean los choferes y el acoso sexual.

En las próximas páginas expondré las problemáticas que rodean a la línea Rápidos de San Antonio, no sin antes describir de manera general las características de dicha línea.

Los Rápidos de San Antonio

Rápidos de San Antonio es una línea de transporte público de la Ciudad de Puebla. Sus recorridos van de la Junta Auxiliar de San Felipe Hueyotlipan a Ciudad Universitaria. Es uno de los transportes más utilizados de la ciudad, pues recorre una de las vías más transitadas por los poblanos, el *Boulevard 5 de mayo*. El horario de servicio es de 5:30 a.m. a 10:30 p.m.

Un recorrido completo abarca aproximadamente 2 horas pasando por los siguientes puntos: Secretaria de Educación Pública (SEP), Centro Escolar Morelos (CEM), Central de Autobuses de Pasajero de la Ciudad de Puebla (Capu), Mercado

Hidalgo, Soriana, CAPU, fuente de la China Poblana, Hospital San José, San Francisco, Teatro Principal, Centro de Convenciones, Ángel custodio, Centro Escolar Niños Héroes de Chapultepec (CENCH), Fiscalía General del Estado de Puebla, Plaza Dorada, Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores al Servicio de los Poderes del Estado de Puebla (ISSSTEP), Preparatoria Benito Juárez de la BUAP, Boulevard Circunvalación y Ciudad Universitaria.

Una de las características peculiares de esta línea de autobuses es la combinación de los colores amarillo, verde y blanco. El tamaño de las unidades varía, por lo general son dos: microbús y autobús.

El toque Popular del Rápidos de San Antonio

El Rápidos de San Antonio tiene un toque popular dado por diferentes agentes. En ocasiones, en la parte superior del chofer, arriba abajo o junto al espejo retrovisor interno, hay una virgen de Guadalupe con un rosario; en otras ocasiones, un crucifijo, un amuleto (v.g. un atrapasueños), algún letrero jocoso como: “solterito en busca del amor”.

Las bocinas, el estéreo y la memoria USB colaboran musicalizando el trayecto con géneros igualmente populares: cumbia, salsa, reggaetón, pop, canciones románticas o alguna estación de radio. Hoy, por ejemplo, voy a C.U., a sacar algunos libros que necesito para preparar mis clases. El chofer trae un disco de José José. Observo a los pasajeros, un joven trae sus propios audífonos, así que no escucha la música del conductor, pero del lado contrario al mío (lado izquierdo), dos asientos adelante, un señor se pone a cantar en voz baja: “espera un poco, un poquito más...”

Es habitual que se suba un payaso a realizar un pequeño show, para ganar dinero. La mayoría suben maquillados, con una bocina y un micrófono de diadema. Utilizan la bocina para poder ser escuchados mejor o para reproducir la música que acompaña a sus relatos o chistes. He aquí una breve reseña de un show:

- Payaso: ¿Sabían ustedes que los hombres somos mejores que las mujeres? ¿Verdad que sí, amigo? A ver dígales cómo se hace una sopa maruchan.
- Chico: Se le echa agua caliente y esperas 5 minutos.
- Payaso: Muy bien, ahora voy demostrar cómo las mujeres no saben cocinar. Tú, sí tú, ¿cómo se hace un Pipían verde con chilaquiles?
- Chica: No sé
- Payaso: ¡Ahí está! ¡Los hombres somos mejores que las mujeres!

Otros personajes que son esenciales en el Rápidos, son los vendedores de dulces, paletas o discos. Uno de ellos es un señor de aproximadamente 55 años, con pelo cano que se sube a vender dulces, paletas, cigarros y chocolates en el semáforo de San Francisco. Tiene acomodados los paquetes de los dulces de tal manera que puede sostener todo a la vez. Ofrece dulces y una que otra persona le compra. Termina de vender y baja. Segundos después, llega otro actor: el chico con su botella con líquido aromático. El servicio que ofrece esta persona consiste en aromatizar la unidad con un aspersor manual.

A veces sube una mujer joven que vende paletas de hielo. Carga una hielera pequeña de plástico y color rojo. La toma del mango y ofrece sus paletas diciendo: *lleven sus deliciosas paletas de hielo, hay diferentes sabores: piña colada, galleta oreo, queso con zarzamora, fresas con crema y chocolate. Llévela \$10. Paletas, paletas, paletas.*

Otros personajes que le dan el toque popular a los Rápidos de San Antonio son las personas que se suben a cantar.

El miércoles 19 de Julio, voy de la Casa Amarilla rumbo a mi casa. Un señor viejito sube al camión y empieza a tocar la armónica. Lleva un bote de aluminio, un bastón y unas gafas. Estos objetos le dan apariencia de ser invidente. Después de tocar, pide por favor cooperen. La gente se solidariza da una moneda al viejito, unos metros adelante, le dice al chofer: ¡ahí adelante, bajan! Es decir, que su ceguera era falsa.

La popularidad de la que hablo tiene que ver con el estatus existencial de los agentes secundarios que se suman a los agentes humanos principales: chofer y pasajeros. Es decir, el transporte no sólo *transporta* personas que quieren llegar a un destino específico, también transporta a personas que no van a ningún lugar en particular, gente del pueblo y, además, distribuye producciones culturales, estéticas, religiosas, de ese pueblo. Pagar el pasaje no es la única transacción económica que se realiza en la unidad y el chofer no es el único que se gana la vida mientras maneja. Cada unidad promueve una ecología comercial conformada por personas y objetos que por frecuentes y muy sabidas fluyen en paz.

La experiencia de viajar en los Rápidos de San Antonio

Viajar en los “Rápidos” es una experiencia peculiar. Como anteriormente mencioné, presenta problemáticas específicas. A continuación, las describo con ayuda de algunos usuarios.

Señorita T

Hoy fui a comprar un elote por la noche. La chica del puesto (Señorita T, de ahora en adelante) estaba platicando con su hermana sobre que hoy había llegado tarde a la universidad debido a las obras que se realizan para la implementación del Metrobús línea 3. La chica expresaba su preocupación porque después de la implementación, se le complicaría ir a la central de abastos, ya que en el Metrobús no permitirían introducir bultos. Además, la línea 3 sólo llegaría a la CAPU y tendría que transbordar, mientras que actualmente toma la ruta 46 y hace un solo viaje. Yo me metí en la conversación y le pregunté. Señorita ¿usted qué piensa de los Rápidos de San Antonio?

Señorita T: El Rápidos es un desmadre, a veces se van correteando y a veces haciendo base en cada parada. Todos los pasajeros se van empujando. Luego ya no cabemos y el chofer grita que hagan doble fila. Te bolsean, te hacen rayones de

cajuela⁶, tienes que luchar por un lugar. Pero aun así, me gusta, no quiero que metan la Línea 3.

El relato de la señorita T, muestra las problemáticas de unidades saturadas, violencia y acoso sexual y, al mismo tiempo, parece estar de acuerdo con padecerlas porque le interesa o, mejor dicho, porque le conviene.

Señorita N

Hoy mientras cenaba con la Señorita N, me comentaba que había ido al médico con su mamá y que el camión casi tira a su mamá. Yo le pregunté ¿Qué piensas del Rápidos?

Señorita N: El Rápidos de San Antonio es ineficiente. Yo, que voy a C.U., me molesta que tengan que pasar a otro camión. Luego no te esperan cuando vas a bajar. Hoy iba con mi mamá. Cuando pedimos la parada, nos bajamos por adelante para que nos viera el chofer. Pero a él no le importó. Yo ya había bajado, y a mi mamá ya se la llevaba el camión. Una vez un señor se bajó, pero uno de los tirantes de su mochila se atoró en un fierrito. El camión arrancó y el señor iba corriendo tras el micro. Los pasajeros de atrás le gritaron que se esperara, porque el señor no terminó de bajar bien. Finalmente, el chofer se detuvo.

El relato de la Señorita N, expone la problemática de alta velocidad y de impaciencia del chofer.

Señoritas I, F, M, y los jóvenes D y R

Un día de abril, después de tres meses de estar enferma, la carga administrativa y académica se me había acumulado, además había dejado inconcluso este trabajo de investigación. Agotada por todas las actividades que había realizado para ponerme al corriente, llegué al salón de clases y mis alumnos me

⁶ Con rayones de cajuela la Señorita T se refiere a que algún hombre roce su genital con el trasero de alguien, especialmente de una mujer.

preguntaron: *¿Qué tiene Miss?, se ve entre cansada, preocupada o triste*. Les comenté que no me sentía del todo bien físicamente, y que estaba preocupada por el desarrollo de mi tesis. Ellos me preguntaron de qué se trataba, y les expliqué que era sobre el transporte público, en específico de la línea 2 y los Rápidos de San Antonio. Ellos me comentaron que algunos tomaban esas líneas y que querían ayudarme con su opinión.

En los días siguientes, le pregunté uno a uno, *¿Qué opinaban del Rápidos o del Metrobús Línea 2, (según la línea que tomaran)?* También les solicité que me relataran cómo era su experiencia en estos transportes. A continuación, las comparto.⁷

Señorita “I”: El “Rápidos” no es malo, simplemente es peligroso. Se me hace un transporte fácil y rápido, me gusta. Aunque la verdad, están muy chiquitos y maltratados. No me gusta cuando va lleno, porque te acosan, o te bolsean y el chofer va gritando todo el tiempo: “hagan doble fila, todavía hay espacio”. Una vez iba muy lleno y yo iba parada, entonces se me acercó un señor detrás de mí y quería tocarme. También he visto que agreden mucho al chofer porque no hace la parada donde las personas la piden, en ocasiones, los mismos pasajeros tienen la culpa, porque no piden su parada antes.

En este relato la Señorita “I” expone las problemáticas de unidades saturadas, violencia, acoso sexual y paradas asistemáticas.

Señorita “F”: A veces va muy lleno y super rápido. Cuando subimos apenas el primer escalón, ya arranca. Es un riesgo para nosotros y también para el chofer porque podemos tener un accidente. El otro día, se subió un adulto mayor, no podía

⁷ Las Señoritas I, F, M. me relataron su experiencia en la línea Rápido de San Antonio; los Jóvenes D y R, me relataron su experiencia en el Metrobús línea 2.

subir y todavía el chofer le dijo: “súbale rápido” cuando logró subir, se pegó con el tubo porque el chofer arrancó rápido.

En este relato La señorita “F” expone las problemáticas de alta velocidad e impaciencia del chofer.

Señorita “M”: Es una experiencia extrema, acabamos de subir y luego, luego arrancan, así que debes tener mucha fuerza para agarrarte. Cuando hay un bache o un tope, hay que agarrarse más fuerte, porque luego sales disparado. Es como la montaña rusa. Una vez, una de mis amigas se lesionó el cuello, porque no se agarró bien y casi termina en el piso. Algo padre es que luego te encuentras dinero, porque el chofer va tan rápido que luego se cae el dinero y solito llega a tu asiento.

En este relato La señorita “M” expone las problemáticas de alta velocidad, y factores que ponen en peligro al pasajero, al chofer y a los transeúntes.

Usuario O

Durante el verano de 2017, estuve trabajando con el equipo del Dr. Carlos Montero Pantoja. Yo estaba encargada de seguir los asaltos al transporte público en las redes sociales y en los periódicos digitales, pues la información oficial disminuía las cifras del número de asaltos. Un día, uno de los chicos (en adelante el **Usuario “O”**) que empezaba a formar parte del equipo, me preguntó, cuál era la labor que realizaba en el equipo. Yo le expliqué cuál era mi labor y también le comenté cuales eran las rutas más asaltadas en ese lapso de tiempo, entre ellas estaba el Rápidos de San Antonio. Posteriormente, él me dijo: *Yo tomo el Rápidos*. A continuación, escribo su comentario (el usuario “O” expone la problemática de las paradas prolongadas para subir pasaje):

Usuario “O”

A mí me desespera ir en el Rápidos, porque de nada sirve que vaya rápido si se tarda en las paradas a esperar a que suba gente. Hace una parada antes del puente de la CAPU, luego en el Soriana, en el tianguis de los “lavaderos”. En donde más se tarda en subir gente, es en San Francisco, a veces se tarda hasta tres semáforos, y el

semáforo de San Francisco, tarda mucho; luego, los que tienen mucho descaro se esperan en el semáforo que está pasando San Francisco, antes del Teatro Principal.

Como lo menciona el Usuario “O”, la parada más conocida que hace el Rápidos es la parada de San Francisco, a continuación, describo los agentes implicados en esta acción:

Voy rumbo al centro; subo al camión, pago mi pasaje, y cuando menos me lo espero, el chofer arranca y casi me caigo, una señorita me sonrío y me invita a sentarme junto a ella. El chofer va acompañado de un hombre joven con el que está entablando una conversación. Llegamos a San Francisco. El semáforo está en verde, pero el chofer decide quedarse ahí. Le pregunta a su acompañante ¿No hay perro⁸ por ahí? Él dice: No, no lo veo. De Pronto llega un chico con un atomizador que contiene un líquido de color rosa y un trapo rojo. El chico rocía el tablero del vehículo y lo seca con el trapo. También rocía la parte delantera del vehículo y las escaleras, segundos después tres personas y yo, comenzamos a toser; el líquido irrita la garganta. El mismo chico le dice al chofer: no hay perro. Mientras tanto, el semáforo cambia a rojo. La gente comienza a cruzar la calle y se suben al menos cinco personas, el chico del atomizador, invita a la gente a abordar y grita: “plaza dorada, San Manuel, C.U”. Finalmente, el semáforo cambia a verde, el chofer le da una moneda al joven y se despiden.

Las condiciones laborales de los choferes en la ruta Rápidos de San Antonio

“En México, es usual que los empleadores, gerentes de empresa y público en general consideren la actividad de chofer como una actividad de “segunda” y, por lo tanto, la actividad de conducir es administrada como un oficio común” (Berrones Sanz, 2017, p. 252).

Uno de los actores que más resalta en el transporte público es el chofer. Él es un mediador que contribuye a los pequeños actos de paz dentro y fuera del

⁸ Con perro el chofer se refiere a un policía de tránsito.

vehículo. Sin embargo, para que esos pequeños actos se lleven a cabo, se necesitan de múltiples actores y conexiones. A continuación, describo el caso del Chofer Z, que describe su jornada laboral y sus diversas conexiones con otros actores.

La vida de los choferes no es fácil en la ruta Rápidos de San Antonio. Un día, dedicado exclusivamente a la observación de campo, tomé el “Rápidos” y seguí hasta llegar al final del recorrido, llegando a la base de San Felipe Hueyotlipan, agarré valor y entablé una conversación con el “Chofer Z”. Él me contó que su jornada laboral comienza a las 5:30 am, sin embargo, él se levanta a las 4:30 para prepararse e ir a recoger su camión. A las 8 am toma un café y un pan, siempre frente al volante. A las 10 am realiza una llamada, habla para pedir unos tacos y un refresco; reiteradamente sigue al mando del volante. Come entre 3 y 4 de la tarde; y hasta las 10:30 pm entrega la cuenta, para después, ponerle gasolina al vehículo; finalmente a las 11:00 pm, lo lleva a un “encierro” especial. Se regresa en un taxi con sus compañeros o a veces le dan un “ride” a casa...

Berrones Sanz (2017) cita algunas investigaciones cuyos resultados muestran pruebas empíricas de que los choferes interurbanos de pasajeros, de taxis y microbuses se encuentran en:

Condiciones laborales precarias, con bajos ingresos, largas jornadas laborales, sin protección social y en exigencia en situaciones de gran exigencia física y mental, que determina su perfil patológico, con prevalencia en padecimientos músculo- esqueléticos, trastornos respiratorios y neuropsiquiátricos, diarrea, miopía, hipertensión arterial, molestias urinarias, hemorroides, sordera, dolor de espalda, varices, ulcera péptica, diabetes, cardiopatías, hernias abdominales y apendicitis” (p.255).

Para los choferes de esta línea, no hay un horario fijo, algunos trabajan hasta 16 horas por día. Dependiendo de las necesidades económicas de cada uno. ¿Y sus necesidades fisiológicas? No tienen horarios de comida; y para ir al baño, ellos deben pasar el pasaje de una unidad a otra, posteriormente van a una gasolinera cercana.

El chofer Z comenta que su trabajo es muy estresante, ya que ellos se sienten presionados por los usuarios. “Muchos tienen el tiempo limitado y quieren que vayas rápido, y unos quieren que vayas lento”.

Además de los padecimientos físicos y psicológicos que experimentan los choferes, al menos el 51 % de una muestra de 260 chóferes, quisieran cambiar de actividad; y el 51 % no está satisfecho con su salario (Berrones Sanz & Rosales Flores, 2011). A continuación, describo esta situación:

Un día viernes por la tarde, iba de C.U. a mi casa, mientras venía observando y escribiendo en mi diario de campo, escuché una conversación entre el chofer y su acompañante, a continuación, escribo un fragmento de lo que escuché. El chofer W, comenta con un acompañante que viene sentado del lado derecho en el primer asiento: “Ya me estoy aburriendo de manejar, ¿Qué otra cosa puedo hacer? Apenas llevo \$1200, ya voy a cerrar con 5 vueltas y eso es lo que llevo”.

Por otro lado, la seguridad individual se ve mermada, El Chofer Z dice al respecto “No tienes nada seguro y el riesgo que corres, es mucho”.

Además de la alta exposición a los accidentes debido a la falta de horas de descanso y sueño; también se enfrentan a otro tipo de accidentes que son provocados por estos factores. Aunado a esto, los asaltos al chófer en los últimos meses de 2017 y los primeros de 2018, se han incrementado. Por ejemplo: el 29 de agosto de 2017 a las 9 pm, tres asaltantes robaron una unidad de la ruta Rápidos de San Antonio. Los asaltantes abordaron la unidad en la Boulevard 5 de mayo y 36 Poniente. Posteriormente esperaron a que el camión llegara a la base de San Felipe Hueyotlipan. Ya sin usuarios dentro del camión, los asaltantes golpearon y amagaron al chofer, lo taparon con una chamarra y finalmente fue abandonado en la parte trasera de la planta de Volkswagen (Rodríguez, 2017).

Los choferes de la Ruta Rápidos de San Antonio no tienen ninguna prestación laboral. Si llegase a ocurrir algún accidente, los camiones tienen seguro, pero sólo aplica cuando el chofer no fue el responsable.

Por último, es importante mencionar que cuidar la salud física y psicológica del chofer es muy importante en la cultura de la paz, pues él, es el actor que pone en juego a muchos otros agentes para favorecer la cultura de paz en el interior del transporte público. Mejores condiciones de trabajo para los choferes, pueden contribuir a un viaje pacífico.

Los asaltos y los robos a la orden del día en el Rápidos de San Antonio

Durante la segunda mitad de 2016 y la primera de 2017, una oleada de asaltos a mano armada asechó al transporte público. Entre las rutas más asaltadas estaban: la ruta 72, 72 A, 33, Loma Bella, 27 A, 52, 19, 54, 54 A, 68, 28, 38, 14, Azteca, Cholula Directo, 25, Boulevard C.U. y Rápidos de San Antonio. Durante este tiempo, no puedo negar que tenía miedo de abordar la ruta Rápidos de San Antonio, pues en esta ruta me habían sacado el celular de la bolsa, y en la ruta Cholula Directo, me habían asaltado a mano armada.

Durante esta oleada de asaltos, específicamente durante el mes de junio de 2017, observé que la gente no sacaba su celular como era costumbre: yo veía para un lado y para el otro; estaba atenta y veía quién sacaba su celular. En ocasiones una o dos personas eran valientes y lo sacaban, pero la mayoría de veces, durante esta época, era difícil ver un celular en las manos de las personas. Me pude percatar de esta conducta, porque en la misma temporada viajaba por la Línea 2 del Metrobús y las personas en esta línea sacaban su celular con mayor naturalidad.

La Señorita T comenta: “yo me siento insegura porque en cualquier momento te pueden asaltar o carterear. Siempre estoy a las vivas”.

En este punto, ligo el concepto de seguridad, paz y transporte público. Ya que un pasajero seguro, se sentirá cómodo al trasladarse, sin el temor de ser asaltado. En este sentido, si no se cumple el principio del respeto a la vida no habrá paz. El cumplimiento de este principio no sólo depende de una decisión ética, sino también

de evitar la asociación con objetos potencialmente violentos, como las armas, y con condiciones socioeconómicas de pobreza.

Breve descripción del Ruta 2

La línea 2 del RUTA (Sistema Urbano de Transporte Articulado), es un sistema de transporte público de tipo BRT (Autobuses de Tránsito Rápido). Su recorrido abarca toda la avenida 11 norte- sur desde Diagonal Defensores de la República hasta la Terminal Margaritas, con extensión a la 157 poniente. Cuenta con 2 corredores troncales, 2 terminales y 32 paraderos. El horario de servicio del sistema RUTA2, comprende de las 4 a.m. hasta los 12 a.m.

El recorrido es de 13.8 kilómetros. El recorrido completo se hace en aproximadamente 2 horas, pasando por los siguientes puntos: Diagonal Defensores de la República, Museo de Ferrocarriles, Mercado de Sabores, Paseo Bravo, Clínica IMSS 1, Barrio de Santiago, 25 poniente, Av. Manuel Espinosa Iglesias, Panteón Municipal y Francés, Club Alpha 2, Circuito Juan Pablo Segundo, Boulevard del niño Poblano, Club de Golf, Mercado Independencia, Unidad Habitacional San Bartolo, Periférico, Plaza Comercial Centro Sur, y Procuraduría General de Justicia del Estado de Puebla y Terminal Margaritas.

El sistema Ruta es nuevo en Puebla. Comenzó a brindar servicio el viernes 10 de abril del año 2015. Su implementación no ha sido del todo exitosa, pues ha acarreado consigo múltiples problemas y experiencias no gratas para los usuarios. Entre ellos, la falta de capacidad para satisfacer las necesidades de traslado de los usuarios, el largo tiempo de espera, los accidentes y la violencia entre usuarios. A continuación, relato algunas de mis experiencias como usuaria del Sistema Ruta 2 y la de otros usuarios.

Así se viaja en el Ruta 2.

La Guía de Planificación de Sistemas BRT (2010) propone seis áreas para desarrollar un sistema exitoso de BRT. La primera de ellas, es la preparación del proyecto, en ella, se debe considerar el análisis de la demanda, que implica:

Conocer el tamaño de la demanda de los usuarios a lo largo de los corredores y la localización geográfica de los orígenes y destinos, permite que los planificadores puedan comparar adecuadamente las características del sistema con las necesidades de los usuarios (Arias et al., 2010, p.2).

Sin embargo, en el sistema RUTA línea 2 de Puebla, no fueron tomados en cuenta los aspectos anteriormente mencionados. Prueba de ello, es la saturación de gente dentro de las unidades, la falta de trayectos por cubrir, además de las problemáticas adicionales que no tenía el transporte público anterior: la violencia entre pasajeros.

La falta de espacio en el Metrobús línea 2, y la violencia entre pasajeros.

Existen algunos disturbios dentro del Metrobús por la falta de espacio. Algo que observé es que muchas personas luchan por alcanzar un lugar, otras se molestan por rozar unos con otros, a veces hay accidentes o en ocasiones se rompen objetos. A continuación, comparto mis experiencias y las de algunos usuarios.

Son las 12 pm, voy rumbo al trabajo. Hay al menos 20 personas esperando. De pronto llega el Metrobús, es un vehículo chico. Cuando el conductor abre las puertas, la gente hace un tumulto para entrar. Mientras camino hacia el interior, siento varios empujones, al fin logro liberarme de ellos, y alcanzo un lugar del lado derecho, segundos después de haberme sentado, escucho un grito: - ¡Qué te pasa pinche vieja!, ¡porque me empujas!; otra señora responde: - Discúlpeme, no fue mi intención-. De repente la señora que gritó se dirige hacia el asiento de la otra señora; la comienza a zarandear, y cuando está apunto de golpearla, el chofer le dice que se

calme por favor; otros pasajeros la incitan a que se siente y se tranquilice; después de muchos intentos de los usuarios por tranquilizarla, ella regresa a su lugar.

En otra ocasión en un día común y corriente de octubre, llegué al salón de clases y comencé a tomar lista, posteriormente, inicié la clase preguntándoles a mis alumnos cómo estaban.

- Alumno “M”: Miss, estamos muy estresados, ayer tuvimos examen de microbiología y hoy, de anatomía, además tenemos tarea de inglés, y las exposiciones de usted.
- Yo les contesto: tranquilos, en un ratito nos vamos a divertir y a reír en la clase, porque vamos a ver técnicas de trabajo grupal. Pero antes, por favor pase a exponer la pareja de hoy.
- Alumna “L”, miss no puedo exponer, porque no está mi pareja, no ha llegado, y no creo que llegue, porque “V”, nunca llega tarde, y ahorita ya es muy tarde.
- Yo: “L”, no puedes poner de pretexto eso, así que comenzaré la clase, y en la siguiente hora pasas a exponer, no importa si no está “V”.

Después de 45 minutos, alguien toca la puerta, contesto, adelante. Era “V”. Dirige su voz hacia mí y me pregunta: ¿Miss, puedo pasar? Yo le contestó: ¿” V” te sucedió algo, por qué has llegado tarde.?

“V” contesta, sí, Miss. Lo que pasa es que venía en el metro, cuando de repente un coche aceleró para poderle ganar al metro y meterse en su carril. El chofer frenó bien feo; unos se cayeron y se lastimaron; otros se enojaron y le empezaron a decir de cosas al conductor; otros empezaron a empujar y a golpearse entre ellos. Se hizo un alboroto bien feo, a mí casi me golpean. Afortunadamente, El metro no se llevó al coche, pero lo detuvieron. A nosotros nos tuvieron parados como 15 minutos, en lo que llegaba otra unidad para cambiarnos. Unos tomaron taxis, otros esperaban a que llegara otra unidad, pero todas pasaban bien llenas. Por eso llegué hasta ahorita, Miss.

Viernes 21 de julio: Estoy en la primera estación, llega el Metrobús. Es un vehículo articulado, la gente corre hacia el asiento. Entro tranquila, pues quiero observar. Encuentro un asiento vacío, pero sólo lo miro, a una joven se aferra al asiento y pone un suéter, indicando que el lugar ya está ocupado, segundos después llega su madre. Doy otros pasos, y encuentro un lugar vacío. Observo como los lugares destinados a las personas con discapacidad o de la tercera edad, lo ocupan personas jóvenes. Llegamos a la estación Zaragoza, ambos vagones van repletos de gente. En esta estación se suben dos señoras y de pronto escucho la conversación entre ellas:

- Señora 1: Viene bien lleno... ayer estaba muy cansada, no quería saber nada, pero me tuve que esperar media hora, porque todos pasaban llenos.
- Señora 2: A veces puedes esperar una hora hasta que encuentras uno que va más o menos. A veces me bajo aquí (parada torrecillas) y camino hasta San Bartolo y ahí me vuelvo a subir, porque ya vienen más vacíos y me puedo ir más cómoda.

Al mismo tiempo de escuchar la conversación, observaba por la ventana que cada vez que llegábamos a una parada, la gente movía la cabeza para decir “no”, y se quedaba en la estación para esperar otra unidad.

Otra experiencia que quiero compartir, es cuando la puerta del Metrobús rompió la pantalla de mi laptop. Eran las 11 de la mañana, ese día era el día que entraba temprano y salía temprano del trabajo, porque regresaba en la tarde para dar clases. Sin embargo, a diferencia de otros días, yo quería irme lo antes posible, porque tenía mucho trabajo pendiente, así que ese día decidí no esperar. Entré al interior del Metrobús y apenas y cupe. En la siguiente estación, una señora con muchas bolsas bajó, sin embargo, yo me hice a un lado para dejarla pasar, pero como había tanta gente, la puerta no habría del todo, así que varias veces el chófer abrió y cerró la puerta, en todas esas ocasiones, mi mochila recibió los impactos. Cuando llegué a casa, abrí mi laptop para trabajar, la pantalla estaba rota.

Ahora continuo con las experiencias de otros usuarios.

Señorita E⁹: Un miércoles, me subí al metro como eso de las 7:20 am para ir a la escuela. La gente no cabía, no se podían cerrar las puertas. Entre la multitud dos chicos se empujaron accidentalmente, sin embargo, uno de ellos se molestó y le intentó dar un puñetazo al otro, pero accidentalmente el puño lo recibió una chica, a mí me rozó la cabeza. La gente comenzó a alborotarse y al poco rato empezaron a insultarse y a quererse golpear.

Maestra H

Un día llegué la oficina de la Maestra H, para pedir mis concentrados de calificaciones. Le dije: buenos días Miss, vengo por mis concentrados de calificaciones. Ella me contestó, claro que sí Miss Aurorita, espéreme un momento. La esperé mientras ella buscaba los concentrados. En ese momento aproveché para preguntarle acerca del Sistema Ruta.

Miss, ayer la vi en la estación del Metrobús. ¿Usted lo toma con frecuencia? Ella me contestó, sí, siempre lo tomo para venir aquí. Entonces le hice la pregunta del millón, ¿Qué piensa de él? ¿cómo ha sido su experiencia dentro del Metrobús? Ella me contestó que los choferes eran amables, pero que había visto cosas feas dentro del Metrobús: una vez un muchacho, le pegó a un adulto mayor, a propósito, porque él no cabía en el metro. Unos chicos universitarios se indignaron, e invitaron al muchacho a salir en la siguiente estación. Allí se bajaron todos y se comenzaron a golpear en el paradero.

Joven “R”¹⁰ El Ruta es una completa desorganización, hay pocas unidades, se llena hasta el tope y tarda mucho en pasar. Una vez, iba a la escuela, ya había esperado mucho tiempo, porque pasaban llenos, si me esperaba más se me iba a hacer tarde. Así que tomé uno. Apenas y cabía, mi brazo no pudo entrar, y el chofer cerró la puerta. Grité porque me dolió. Las personas le avisaron al chofer que abriera

⁹ El caso de la Señorita “E” lo cuento más adelante

¹⁰ Recuerden que el Joven R, es uno de mis alumnos que junto con las señoritas J, F y M quisieron ayudarme aquella vez que manifesté mi preocupación en el salón de clases.

la puerta. Se rompió mi reloj y me lastimé la muñeca. Pero esa no ha sido la única vez, que me he lastimado, la otra vez también iba lleno y la puerta atrapó mi pierna.

Joven “R” Va tan lleno que la gente se aprovecha para bolsearte. Una vez llevaba un cartón en la bolsa de mi chazarilla y un chavo se me acercó, pensó que era mi celular, sentí una mano y le dije ¿qué te pasa? Ya nos íbamos a pelear, pero camino rápido hacia la puerta y se bajó en la siguiente estación.

El Ruta 2 ¿conecta o desconecta?

La implementación del Metrobús Línea 2, trajo consigo la desaparición de algunas rutas del transporte público que circulaban en la 11 norte- sur, entre ellas, la ruta Mayorazgo, la ruta San Ramón, la Ruta 34 y la Ruta 1. Otras rutas que también circulaban por dicho tramo, no desaparecieron, pero si modificaron su trayecto entre ellas están: “27 y 27a, 12a, 11, 44 y 44a, 24, 20, 3, 14 y 14a, 55, RS3, 2a, 64a y 64b, 2000, 8, 76, M1 y M2, RT1, 24, 25a y 35, así como la Azteca, Malaca y Coordinados de San Jerónimo” (Méndez & Páez, 2015, párr.10).

Los recorridos de las rutas desaparecidas y de algunas de las rutas modificadas fueron sustituidas por las alimentadoras del Metrobús líneas 2, entre ellas, están: A21, A 22, A23, A 24, Ramal A24, A25, A26, A28, A29, A30, A31, A32, A33, A34, A35 y A36.

A continuación, narro algunas experiencias con las que me topé; y otras, que algunos usuarios me contaron. Algunas de estas experiencias tienen que ver de manera general con la falta de capacidad de las unidades o con la falta de trayectos que las alimentadoras no cubren.

Son las 10:00 am, voy rumbo al trabajo. Estoy parada en la primera estación del metrobús, *Diagonal Poniente*, ya han pasado más de 8 minutos, y aún no pasa. En las tres puertas de acceso hay gente esperando. En el tercer acceso, hay personas con bultos, cajas y flores, porque vienen de la central; en el segundo acceso hay 22

personas esperando; en el primer acceso, estoy yo, alrededor de mí hay 13 personas. Después de 11 minutos de espera, por fin llega un vehículo articulado. Todos entran desesperados para alcanzar un lugar.

En esta situación habría que preguntarse ¿qué hacen los bultos cajas y flores en el Metrobús si en el reglamento está prohibido?

En primer lugar, el reglamento es un agente que se encuentra relegado. En segundo lugar, aquellas personas que traían bultos eran pobladores de la Junta Auxiliar de San Andrés Azumiatla. La movilidad de estas personas, como de muchas otras, se ha visto mermada por la implementación del Metrobús.

Antes del Sistema Ruta, los pobladores de Azumiatla tomaban un solo transporte de su comunidad a la Central de Abastos. Ahora tienen que trasbordar hasta cuatro vehículos, o en el caso óptimo, tres. En el primer caso trasbordarían: la alimentadora A34 ó A35; el Metrobús línea 2; la alimentadora 23, y la Ruta Azumiatla y anexas. En el segundo caso, trasbordarían: la alimentadora A34 ó A35; el Metrobús línea 2, y la Ruta Azumiatla y anexas.

Por otro lado, cuando los pobladores de Azumiatla quieren viajar al Centro de la Ciudad de Puebla, toman la Ruta Azumiatla y anexas, sin embargo, el recorrido de Azumiatla al centro abarca aproximadamente una hora y media. Anterior a la existencia de la ruta Azumiatla y anexas, la cual se implementó como alternativa de la Línea 2, existían la ruta S10 ó S5, cuyo recorrido duraba de 50 a 60 minutos. Otras Comunidades que se vieron afectas por la línea fueron Santa Clara Ocoyucán y Santa María Tecola.

Joven D¹¹: Una vez iba camino a la escuela estaba formado para esperar la alimentadora y jamás la pude tomar, porque había bastante gente. Me esperé 15 minutos a que pasara otra, pero tampoco la pude tomar porque también se llenó. Como ya se me hacia tarde, decidí caminar hacia la 11; cuando llegué al paradero del

¹¹ Recuerden que el Joven D, es uno de mis alumnos que junto con las señoritas J, F y M quisieron ayudarme aquella vez que manifesté mi preocupación en el salón de clases.

Metrobús, la misma historia, pasaban tan llenos que dejé pasar como 5. Finalmente llegué tarde a la escuela. Antes tomaba el Balcones y en media hora ya estaba en el Centro.

Maestra H: Yo me iba en el mayorazgo, me dejaban en la esquina de mi casa. Ahora para venirme, ya no uso la alimentadora. Cuando los chicos llegan tarde a la escuela, yo pienso que el problema no es el transporte, es levantarse temprano. Yo decidí no usar alimentadora. Me levanto más temprano y camino como 15 minutos hasta la estación del metro.¹²

Señorita E: En mi casa no hay coche, así que todos usamos el transporte público. Tratamos de salir temprano para poder llegar a tiempo. No podemos tomar taxi, porque es muy caro. Por lo regular caminamos, no tomamos las alimentadoras, porque siempre van muy llenas. Antes tomábamos la ruta 34, y nos llevaba a la escuela sin ningún problema. Los carros estaban feos sucios y rayados, pero de que llegábamos a tiempo, llegábamos. Por mi colonia hay gente que se va en taxis colectivos para ir al centro, te cobran \$15. También ya hay una nueva ruta, se llama eclipse.

Cuando la Señorita E, me comentó sobre la nueva ruta, corrí a buscar al internet, y encontré la siguiente noticia:

Estrenan colonos de la sur ruta Eclipse; los lleva de Castillotla a Angelópolis

Sin permiso oficial, pero con la complacencia de cientos de vecinos, opera una nueva ruta de transporte público, “Eclipse”, que conecta a las colonias del sur y la zona de Angelópolis.

Valentín Vallejo, checador, explicó que esta nueva ruta de transporte colectivo comenzó a prestar su servicio con aproximadamente 25 unidades el pasado 5 de

¹² La otra parte de la conversación la encontramos en la siguiente sección.

diciembre y la autorización de la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes (SIMT), no obstante que la dependencia lo niega.

El itinerario de esta línea comienza en calles interiores de la colonia Castillotla, pasando posteriormente por las colonias San Miguel, La Victoria secciones 1 y 2, hasta llegar a la Avenida Nacional, luego al bulevar 55 Poniente hasta el bulevar del Niño Poblano, sobre el que llega hasta la intersección con el Bulevar Atlixco en donde da vuelta en “U” para hacer su recorrido de regreso que continúa sobre el bulevar del Niño Poblano, luego Vía Atlixcáyotl y da vuelta hacia Avenida de las Torres y posteriormente a Avenida Nacional y toma luego la 55 Poniente para internarse en colonias del sur.

Verónica, una de las usuarias celebró esta nueva ruta, pues explicó que no había una ruta de transporte colectivo que condujera de las colonias del sur a la zona de Angelópolis, por lo que para llevar a su hijo a la escuela y continuar su viaje hacia allá, todas las mañanas debía tomar hasta tres rutas y pagar casi 20 pesos y cuando más prisa tenía, tomaba taxi, un servicio que le costaba hasta 80 pesos.

Según él, la ruta cuenta con el permiso de la SIMT pues incluso vecinos de las colonias del sur se manifestaron ante la dependencia para exigir que se les permitiera operar, “la gente se fue a quejar a la secretaría, entonces la secretaría dijo que no podía quitarlos porque la gente la estaba pidiendo”, comentó. (Cancino, 2017, Párrs.1-5).

Las condiciones laborales en la Línea 2 del Metrobús

Las condiciones laborales de los chóferes del Metrobús, Línea 2, se diferencian de las condiciones de los choferes de los Rápidos de San Antonio, porque su contratación es llevada a cabo por una empresa y no por una persona. Además, reciben capacitación, tienen una jornada laboral de 8 horas y un salario fijo, sin importar el número de pasajeros que aborden la unidad. Estas condiciones se leen fabulosas, sin embargo, los datos empíricos demuestran otra situación. A continuación, expongo la información empírica que logré recabar. |

Es importante decir que realizar las entrevistas informales a los trabajadores del Sistema Ruta, fue complicado, algunos no accedían, porque los podían sancionar. Especialmente esto acontecía con los vigilantes, pues se les tiene prohibido entablar conversaciones por más de tres minutos.

En cuanto a la charla con el Chofer “Y”, no pudo llevarse a cabo con espontaneidad. Su actitud hacia mi persona era positiva o al menos amable, sin embargo, en ocasiones se limitaba a hacer comentarios.

El chofer “Y” comenta que su jornada laboral es de 8 horas, sin embargo, no hay un turno fijo, los van rotando. El primer turno comienza a las 3:30 am y el último termina a las 12:45. Terminando su jornada laboral, los choferes pueden realizar tiempo extra, manejando alimentadoras.

El chofer “Y” también afirma que están “en un intento de trabajo seguro” con prestaciones. Quizá en ese momento no quiso decir más, pues la gente transitaba por la terminal.

Señorita E y Chico F

Son las 7:45 am, tomo el Metrobús 2 y consigo asiento. La persona que estaba junto a mí era una de mis alumnas del semestre pasado (**Señorita G, de ahora en adelante**). La señorita G me preguntó: ¿Miss, como ha estado? Yo le comenté que estaba bien, sólo que ahora estaba haciendo mi tesis sobre el transporte público. Ella me dijo que le gustaba el Sistema Ruta, porque lo abordaba en la primera estación, pero que otra de sus amigas no opinaba lo mismo, porque había tenido varias experiencias incómodas en el Ruta, y al menos, dos veces había llegado muy tarde a la escuela porque había ocurrido alguna situación con el Ruta, además ella siempre les platicaba acerca de lo que vivía en el transporte.

La Señorita G, me dijo, le voy a decir a mi amiga (**Señorita E**¹³) que le cuente todas las cosas que ha vivido en el RUTA.

Ese mismo día, en el receso, la Señorita G y la Señorita E, me fueron a buscar para relatarme sus experiencias del Sistema Ruta 2.

La señorita E, me dijo: Miss, yo tengo tantas cosas que contarle del Metrobús, si gusta, le cuento, además mi hermano trabajó en limpieza; le voy a decir que la ayude.

Fue de esta manera que me encontré con el **Chico F**. Quién a petición de su hermana, me ayudó a conocer algunos datos.

Los horarios del Chico F y los míos no eran compatibles. Yo le comenté al Chico F, que iría a donde él me citara, no importando la hora. El Chico F, entonces tuvo una idea brillante: le voy a hacer un vídeo a tu maestra, le comentó a su hermana.

Así que, al día siguiente el Chico F, me mandó el vídeo, con información que a continuación, escribo:

El Chico “F” trabajaba para el Sistema Ruta 2 como personal de limpieza, me comentó que el salario de un chofer es de \$2500 quincenales, sin embargo, muchos choferes de la línea 2 cubren horas extras manejando las alimentadoras con el objetivo de poder ganar un poco más, pese a que, en ocasiones no reciben el pago de esas horas o no reciben el pago completo.

Esto se corrobora con la siguiente noticia

Doce operadores de la línea 2 de la Red Urbana del Transporte Articulado (RUTA) fueron despedidos después de denunciar que no recibieron el pago correspondiente a las horas extras que trabajaron en mayo, así como las utilidades que les correspondían; por la mañana hicieron paro de labores.

¹³ Recuerden que me había reservado el caso de la Señorita “E”, pero ahora llegó la oportunidad de hablar de su caso.

En entrevista con Radio Oro, los afectados informaron que fueron despedidos de manera injusta, la empresa pagó su finiquito oponiéndose a cualquier negociación (Pérez, 2018, párrs.1-2).

Por otro lado, la Señorita E comenta que una vez subió a una de las alimentadoras del Sistema Ruta 2, sin embargo, su tarjeta no le dio acceso, pues se había agotado su saldo. El chofer la invito a pasar a ella y a su mamá. Ellas un poco dudosas lo hicieron. La Usuaría E, le mencionó al chofer: “Joven, ¿No lo van a regañar, hay cámaras? El chofer contestó: A nadie le afecta, además a veces las cámaras no funcionan, ni tampoco nos pagan nuestras horas extras en la alimentadora”.

Por otra parte, los choferes de la línea 2, también se enfrentan a presiones y sanciones. El chofer “Y” menciona: “La jornada es pesada y estresante, porque siempre estás preocupado y al pendiente de no lastimar a nadie con las puertas. También debes cuidar tus tiempos, porque si no los cumples, te sancionan. La sanción mínima es de \$20”.

En ocasiones, en la jornada de los choferes del Sistema Ruta 2, se pueden presentar situaciones que escapan de sus manos, y, sin embargo, ellos son los afectados. En este sentido me refiero a que puede a ver una falla mecánica y que los pasajeros se molesten, como lo mencionan la siguiente noticia:

Pasajeros de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) golpearon a uno de los choferes, luego de que este pretendiera regresar y dejarlos en la parada de la avenida 11 Sur y la 35 Poniente, frente a al panteón municipal debido a una falla en la unidad.

El hecho se registró alrededor de las 8:30 de esta mañana, cuando los usuarios que se dirigían a escuelas y trabajos, se molestaron con el conductor de dicho transporte pues aseguró que había una falla en la puerta, así como la falta de frenos y tenía que regresar.

Aunque las quejas empezaron con palabras, los ánimos subieron de tono y comenzaron los jalones contra el conductor quien fue golpeado y pateado por los pasajeros (Sánchez Montero, 2017, párrs.1-3).

Intervalos de tiempo. Una pequeña acción tiene grandes efectos. (El Metrobús como un mediador)

Latour (2008) plantea que algunos objetos son mediadores, es decir, “sus datos de entrada nunca predicen bien los de salida; su especificidad debe tomarse en cuenta cada vez. Los mediadores transforman, traducen, distorsionan y modifican el significado o los elementos que se supone que deben transportar (p.63).

En este sentido, el Metrobús es un mediador, ya que se sabe aparentemente la frecuencia de sus salidas, pero no la frecuencia de su llegada. Ya que múltiples actores pueden afectar el proceso del viaje. Otro punto importante es que una pequeña acción, puede activar a múltiples actores, que a su vez pueden modificar completamente la acción. En este apartado expongo algunos datos curiosos que dan cuenta de lo anterior.

El descontento de los vecinos

1. Colonia Santa María Caso 1

Son las 11, vengo de dar clases, llegamos a la estación de ferrocarriles. El chofer nos dice: por favor, bajen de la unidad de la unidad, porque ya no puedo avanzar, hay una huelga más adelante. Hasta aquí llego. El chofer abrió la puerta del lado derecho y nosotros bajamos las escaleras. Tenía dos opciones, esperar la alimentadora o caminar, decidí la segunda. Caminé el resto del recorrido que faltaba. De pronto entre la 36 poniente, me encontré con una cinta amarilla que decía: Precaución. La cinta estaba amarrada de extremo a extremo por unos árboles y abarcaba toda la calle. los vecinos de la colonia Santa María vigilaban que la cinta no fuera desamarrada, ni que pasara el Metrobús (curiosamente, dejaban pasar a otros vehículos). Me acerqué a una señora que estaba ahí y me atreví a preguntar

¿Qué sucede? ¿por qué no puede pasar el Metrobús? Ella me contestó: Señorita, llevamos mucho tiempo hablando al ayuntamiento porque abrieron nuestras calles para realizar una obra de drenaje, y no las han cerrado hasta ahorita. La verdad es muy desagradable, porque el olor impregna nuestras casas, no le miento, huelo.

En realidad, olía muy mal, además era un día lluvioso, así que el olor se hacía más fuerte. Terminé la conversación con la señora y decidí correr para observar que sucedía en la terminal Diagonal Poniente (la primera estación). Al llegar allá, había aproximadamente 100 personas. Unas personas preguntaban a la vigilante que si la próxima unidad tardaría mucho; otras hablaban por teléfono para decir que llegarían tarde; otras hacían el comentario: No es justo, ahora vamos a llegar tarde.

Por su parte, la vigilante voceaba por su radio, que la gente estaba esperando que mandaran una unidad. Decidí quedarme en la estación para ver como se resolvía el problema. Pasaron aproximadamente 20 minutos para que pasara otra unidad. El Vehículo era pequeño, así que la gente se abarrotaba para entrar. Seguido del primer vehículo, paso otro, pero se siguió sin cargar gente; posteriormente pasaron otros dos, que cargaron gente. Poco a poco el flujo comenzó a ser normal.

2. Colonia Santa María Caso 2

Son las 2 pm, vengo del trabajo. Me acompaña mi amiga con la cual regreso a casa cuando nuestros horarios de salida coinciden. Tomamos el Metrobús juntas, venimos platicando, cuando repentinamente, en la estación Nacozari, el chofer nos pide que bajemos, porque no puede avanzar. Mi amiga y yo nos bajamos, los vecinos de la colonia habían impedido el pasó al Metrobús. Había una manta como de 3x2 metros, que decía: “fuera el Metrobús” queremos entrar libremente a nuestras casas.

Le dije a mi amiga, me voy a acercar para preguntar. Le pregunté a una señora que estaba pintando otra manta. ¿Qué sucede? ¿por qué cerraron la calle? Ella me contestó que estaban hartos, porque ahora ya no podían usar sus cocheras, que habían hablado con el personal que puso los carriles del Metrobús para que no

obstaculizaran sus entradas: “Ellos no nos hicieron caso, instalaron estas cosas amarillas fuera de nuestras cocheras, y no podemos entrar”.

Las huelgas

Hoy voy con el tiempo ajustado para llegar puntual al trabajo, sin embargo, veo que, en la segunda estación, *Esperanza*, hay una fila de al menos 5 metrobuses, delante de nosotros. Pasan 5 minutos, 10 minutos, 30 minutos y no logramos avanzar. La gente comienza a mover las piernas constantemente. Definitivamente hablo a mi trabajo para decir que no llegaré a cubrir mi hora clase, pues estoy atorada en el Metrobús. De pronto comienzo a oír llamadas entradas y llamadas salientes. Es desesperante, porque no podemos salir. Estamos encerrados. Después de 45 minutos, pudimos llegar a la siguiente estación: *Ferrocarriles*. Y pensar que diariamente este tramo abarca sólo dos minutos. Finalmente, ese día, no pude dar mis dos horas de clase.

La inconsciencia del egoísmo

Son las 5:30 p.m. Voy acompañada de mi novio, vamos a su casa, así que abordamos el Metrobús. Llegamos al periférico y el Metrobús se detiene y avanza lento. Vamos parados, en el primer vagón, así que logramos ver el ventanal delantero. Hay al menos 10 coches invadiendo el carril del Metrobús, no lo dejan pasar, incluso si está a punto de avanzar un poco; se le mete otro coche. Nos hacemos como 20 minutos pasando este tramo. Yo estoy muy molesta, y le digo en voz alta a mi novio: “Me molesta que la gente sea inconsciente y que no respete el carril del Metrobús, que egoístas son, no piensan que, por meterse al carril, las personas que vienen a bordo del Metrobús se retrasan”. Una señora me escucha y me dice: “Señorita, tiene razón. Ellos van en coche particular, al menos que tengan respeto por las personas que usamos el transporte público”.

Puntos importantes

En los tres casos anteriores, se puede observar que el Metrobús inicia su viaje de manera normal, sin embargo, no lo logra terminar o se retrasa. Este es un punto

clave, pues, aunado al sobrecupo en las unidades y el prologando tiempo de espera, se suman la interrupción del viaje o el retraso del mismo, provocando así más estrés, enojo o irritabilidad en los usuarios.

Otro punto que es importante abordar son los intervalos de tiempo de salida de cada unidad, ya que “el número de los buses necesarios para la operación de un SITP (Sistema Integrado de Transporte Público), depende principalmente del intervalo de tiempo de salida definido” (Galindres Guancha, Soto Mejía & Estrada Mejía, 2016, p.144).

Durante algunas sesiones de observación dedicadas al intervalo de tiempo de salida, pude notar que no hay un intervalo fijo de salida. Ya que, durante días diferentes a diferentes horas, los intervalos no eran estables, por ejemplo: algunos intervalos de salida entre unidad y unidad eran de 48 segundos; otros, de 1 minuto; otros de 1:30; otros de 2:27; otros de 2:42; y el más tardado era de 3 minutos. Esta hipótesis fue comprobada cuando el chofer “Y” me dijo que la frecuencia de salida era de 2 minutos, mientras que el checador de la primera estación *Diagonal Poniente*, me dijo que el intervalo de salida era de 2 a 3 minutos. Aunado a ello, medí las frecuencias de llegada, en las cuales los intervalos entre unidad y unidad eran mucho más largos, iban de 31 segundos; 1:34 minutos; 2: 50; 3:50 y hasta 5:46 minutos.

Galindres Guancha, Soto Mejía y Estrada Mejía (2016) afirman que mientras los prestadores del servicio del transporte público quisieran maximizar los intervalos de salida para reducir sus gastos; los pasajeros necesitan intervalos mínimos de salida para reducir el tiempo de espera y de viaje. Ellos proponen conciliar ambas posturas. Sin embargo, no en todos los casos se podrá reducir el intervalo de salida.

Para promover una cultura de paz en el interior del transporte público, es necesario generar una propuesta de intervalos de salida, así como una propuesta

para aumentar la capacidad de los vehículos. Esto también implica agrandar las estaciones.

Por último, “Martínez et al. (2012) establecen que una definición apropiada de frecuencias mejora las condiciones de los usuarios (tiempo de espera, tiempo de viaje) y las de los operadores (costo operacional determinado principalmente por el tamaño de la flota requerido)” (Galindres Guancha, Soto Mejía & Estrada Mejía, 2016, p.143).

Un acceso es peligroso

Las estaciones son construidas para hacer más fácil, cómodo y seguro el ascenso y descenso de pasajeros. Además, visualmente son atractivas en cuanto que están iluminadas, tienen señalización, hay máquinas expendedoras y vigilantes (Zamora Colín, Campos Alanis, Calderón Maya, 2013). En el caso de Puebla, actualmente existe un proyecto de arte cuyo objetivo es mostrar y difundir el arte de artistas poblanos. Es por ello que en cada paradero existe una obra de arte.

No cabe duda que las paradas contribuyen a la seguridad de los pasajeros, sin embargo, éstas deben estar hechas acorde a las necesidades de los usuarios. En la línea 2 del RUTA, sólo existen pocas paradas con doble acceso, lo que genera que muchos usuarios den una vuelta prolongada para acceder a ellas. En ocasiones, debido al retraso de la unidad del RUTA 2, las personas se brincan la parada para llegar a tiempo a sus centros de trabajo o estudio; o simplemente para ahorrarse la vuelta. Esto hace que los paraderos sean un agente sumamente peligroso que atenta contra la vida de los usuarios. A continuación, presento el siguiente caso:

Son las 8:20 p.m. Salgo de trabajar, Voy caminando rumbo a la estación del Metrobús, mi alumna me acompaña, porque ambas vamos a tomarlo. Yo le pregunto: ¿Por qué llegaste tarde, P? P me contesta: Es que teníamos mucha tarea y se me fue el tiempo, cuando vi, ya era tarde, así que salí corriendo. Eran 3:08¹⁴ cuando llegué a la estación del metro, pero todavía me faltaba correr por la estación

¹⁴ 3:08 Significa que la alumna tiene 2 minutos para entrar a la escuela con la tolerancia máxima de tiempo.

hasta la entrada, y atravesar la calle. De hecho, llegué igual que X, pero X no se echó a correr hasta la entrada, se saltó de la estación. Me dio mucho miedo, porque casi lo atropella el Metrobús.

Al día siguiente le pregunté a X, porqué había llegado tarde el día anterior. Él me contestó: Miss, es que venía a tiempo, pero no podía llegar a la escuela, porque pasaron 4 metros bien llenos, me subí al quinto, pero por poco y no entro.

La cultura de la paz en el interior del transporte público.

La cultura de la paz es definida por la Asamblea General de la ONU (1999), como “un conjunto de valores, actitudes, tradiciones, comportamiento y estilos de vida” (p.2). Caracterizado por el respeto a la vida; la resolución no violenta de los conflictos; la promoción de los derechos humanos, del desarrollo humano, del pluralismo, de la diversidad, del diálogo, del entendimiento y de la protección del medioambiente.

En este proyecto de investigación no imagino la paz como algo estático, sino como algo en movimiento, es por ello que simpatizo con la postura de paz imperfecta de Francisco A. Muñoz (2001). Para él, la paz no es un objetivo, sino un proceso inacabado, de ahí mora la imperfección, la cual consiste en todos los esfuerzos del día a día para hacer de este mundo algo mejor. Esto nos empodera como ciudadanos, ya que la paz no reside en un gobierno, sino en la decisión de cada uno.

La postura de paz imperfecta también es compatible con la Teoría del Actor-Red, pues para ésta, la acción es compartida por múltiples actores de naturaleza humana y no humana.

Con estas bases teóricas, es posible estudiar y percibir la paz en el interior del transporte público. A continuación, describiré a aquellos actores que favorecen u obstaculizan una cultura de paz en el interior del transporte público del Ciudad de Puebla, específicamente de la ruta Rápido de San Antonio y la línea 2 del Metrobús.

Es importante resaltar que todos estos resultados están basados en la observación.

Asociaciones e híbridos que obstaculizan la cultura de la paz en los Rápidos de San Antonio

- **El billete grande**

Cuando un pasajero da un billete de denominación alta, el chofer suele distraerse en regresar el cambio. Esta acción a su vez implica dirigir la atención hacia el volante y hacia el cambio. Este acto puede causar estrés en el menor de los casos, en el mayor, un accidente. He aquí un ejemplo:

Una señora se sube con un billete de \$200, el chofer le dice: ¿no tiene otro más chico? La señora responde: No. En el primer semáforo que da rojo, el chofer comienza a buscar cambio.

- **Cuando el timbre y el freno no se lleven bien**

Este punto se refiere a que muchas de las paradas no están establecidas. En ocasiones, los pasajeros tocan el timbre justo cuando quieren bajar; o en otra situación, el chofer conduce a alta velocidad y cuando le piden la parada, es imposible reducir la alta velocidad de manera gradual.

Ejemplo:

Un joven quiere bajar, así que toca el timbre. El chofer frena de manera precipitada, las personas se deslizan hacia el frente, y una casi cae. Mientras tanto, en el lado trasero, junto con el joven que tocó el timbre, se bajan dos señoras y finalmente, otro joven. El chofer no se fija de este último y arranca. El joven se molesta y golpea la puerta con su mano.

- **Tubos muy altos:**

Los tubos muy altos impiden a las personas con baja estatura poderse sujetar, lo cual las hace vulnerables a alguna caída o golpe cuando el chofer va a alta velocidad.

Ejemplo:

El camión está lleno, a las personas bajitas se les dificulta agarrarse. Los asientos no tienen un mago o agarradera. En cualquier momento cualquiera de las personas bajitas, puede caerse.

- **Te agarra la mano**

Agarrar la mano de cualquier pasajero de manera prolongada, sin soltarla y brindarle alguna caricia es un caso de acoso sexual, porque el chofer toca alguna parte de tu cuerpo sin tu consentimiento.

Ejemplo:

Hoy, subí, y le di mi respectivo pasaje al chofer. El me agarró la mano y me la acarició

- **El asiento pequeño:**

Viajar en un asiento sin que tu cuerpo quepa, es bastante incómodo y , en ocasiones, puede resultar peligroso, si el chofer frena o da una vuelta inesperada.

Ejemplo:

Los asientos son pequeños, las piernas de las personas no caben, en especial la de los hombres. Un chico y una señora comparten el asiento, sin embargo, la señora casi se cae porque está a la orilla del asiento.

- **El asiento egoísta:**

Una de las reglas del transporte público, es que los primeros asientos se asignen a las personas con discapacidad, de la tercera edad o embarazadas. Sin embargo, la insensibilidad a las necesidades de estas personas nos vuelve egoístas.

Ejemplo:

Una señora sube con un collarín, nadie le cede el asiento. Pasan más de cinco minutos de recorrida, pero nadie se sensibiliza. Me sentí impotente, porque también iba parada.

- **El payaso discriminador:**

Una cultura de paz en el interior del transporte público no puede cultivarse si el discurso que se utiliza al dirigirse a los pasajeros está cargado de violencia, burla o discriminación. Hacer algún tipo de comentario con estas características no es gracioso.

Ejemplo:

El payaso se sube a dar su show, pero hace comentarios denigrantes hacia las mujeres, los homosexuales y las personas de color.

- **Los asientos maltratados:**

Los asientos maltratados producen incomodidad durante el viaje. Además, a veces pueden ser peligrosos, si es que están a punto de caerse o algún fierro está fuera de lugar.

Ejemplo:

Los asientos vienen rotos, algunos tienen la parte acolchonada amarrada con un mecate, otros, ya no tienen la parte acolchonada.

- **La basura**

La basura dentro del transporte público no brinda una sensación de armonía, ni de estética, ni de dignidad, ni respeto por los demás.

Ejemplo:

En mi asiento me encontré una bolsa de papel, al parecer fue de una cemita, junto a la bolsa, está una lata de refresco vacía.

- **Los grafitis**

Los grafitis en el interior del autobús no dan un aspecto amable.

Ejemplo:

El parte de atrás del camión no pueden faltar los grafitis, que, junto con los asientos maltratados, no le dan un buen aspecto físico al camión.

- **El claxon impertinente**

El volumen alto del claxon combinado con su uso repetitivo daña la audición, provoca contaminación auditiva al entorno y también provoca estrés.

Ejemplo:

Hay tráfico y el chofer quiere pasar, pero es imposible, hay bastantes coches. Toca el claxon, una, dos, tres, cuatro, cinco veces de manera prolongada.

- **El freno:**

El freno repentino puede provocar una lesión.

Ejemplo:

El freno que es usado de una manera precipitada por el chofer, hace que una persona choque contra otra. Una de ellas se lastima sus manos, ya que es aplastada por el cuerpo de otra persona y el tupo con el cual se está agarrando.

- **Música con alto volumen**

El alto volumen de la música provoca malestar auditivo, además de contaminación auditivas.

Ejemplo:

12:00 p.m. La música del chofer está super fuerte, lastiman lo oídos.

- **Luces de colores:**

Viajar en la noche con el interior del autobús oscuro o con luces que apenas y se ven, no te brinda seguridad.

Ejemplo:

Son 9:30 pm, regreso de mi sesión de meditación, subo al camión, y parece un antro. Casi en la totalidad, el interior del camión está oscuro, excepto, porque unas luces moradas lo alumbran. La música está súper fuerte.

- **La ebriedad.**

Viajar en el transporte público en estado de ebriedad puede provocar alguna conducta agresiva o algún accidente.

Ejemplo:

Hoy regreso a casa, después de asistir a la Casa Amarilla. Decido tomar unos de los asientos traseros. Al lado izquierdo, junto a la ventana hay un chico, tiene un suéter guinda que le queda grande de las mangas, con ellas cubre un bote, es una cerveza, durante el viaje, el chico va tomando su cerveza, una vez que se la termina, la tira por la ventana.

- **Paradas prolongadas continuas:**

Aumentan el tiempo de viaje, además de que es incómodo es estresante.

Ya he hablado de manera detallada de estas paradas prolongadas continuas que hace la ruta Rápidos de San Antonio. Estas paradas retrasan el viaje, además en ocasiones los pasajeros expresan su infirmitad con gritos al chofer

Ejemplo:

Estamos parados en el semáforo de San Francisco, llevamos 5 minutos aproximadamente. El chofer espera a que suba el pasaje. De pronto un señor de atrás le grita al chófer: ¡vámonos!, tenemos prisa! Otra señora grita: ¡vámonos Señor, no tenemos su tiempo! un joven grita: vámonos cabrón se nos hace tarde. El chofer se ve presionado, y avanza.

- **El acelerador y la alta velocidad:**

La alta velocidad puede provocar accidentes mortales

Ejemplo:

Hoy me hice 6 minutos de mi casa al Ángel Custodio, regularmente me hago de 10 a 12 minutos. El chofer hoy no hizo parada en San Francisco, pero venía carrereándose con otra unidad. Sólo veo como los pasajeros se agarran muy bien de los mangos de su asiento; otros no se pueden ni parar para pedir la parada; otros, cuando suben, casi se caen.

- **Las escaleras:**

Las escaleras generan exclusión a las personas con silla de rueda, además es mucho más complicado para las personas mayores y embarazadas ascender al vehículo.

Ejemplo:

Hoy, se subió una señora de pelo cano al camión, me pude percatar que las escaleras eran un obstáculo para ella. Además, noto que ninguna persona con discapacidad tiene acceso a este transporte.

- **Las paradas no sistematizadas**

Las paradas no sistematizadas pueden ser peligrosas para el ascenso y descenso del pasaje.

Ejemplo:

Hago la parada, pero el chófer está en doble fila y me dice: baje con cuidado, me fijo por todos lados y justo detrás del camión venía una bicicleta. Si el ciclista y yo no hubiéramos tenido precaución él me hubiera atropellado.

Asociaciones e híbridos que favorecen la cultura de paz en el transporte público: Rápidos de San Antonio:

En los Rápidos de San Antonio, pude encontrar las siguientes conexiones de híbridos que favorecen una cultura de paz:

- **El saludo:**

El saludo implica atención hacia el otro

Ejemplo:

Hoy voy camino a la universidad, 5 minutos después de que me he subido, sube una señora, y saluda amablemente al chofer: ¡Buenas tardes! ¡El chofer contesta buenas tardes!

- **El asiento amable:**

Ceder el asiento es un acto que promueve la cultura de la paz en el interior del transporte público, porque eres empático con las necesidades de otros. En este caso, compartes un agente no humano que brinda mayor comodidad para viajar.

Ejemplo:

El camión viene súper lleno. Yo consigo un lugar. Una señora con muchas cosas y con un bebé en brazos sube. Esta vez no esperé a ver como reaccionaba la gente, así que yo le brindé mi asiento. Minutos después se sube una viejita, y un joven le cede su asiento.

- **Monedas chiquitas**

Al proporcionarle al chofer la cuota exacta, le evitas distraerse y reduces su estrés.

Ejemplo:

Observo que cuando damos la cuota correspondiente (monedas chiquitas) de nuestro pasaje al chofer, lo ayudamos, porque no se distrae tanto en dar el cambio. De otra forma el chofer compulsivamente busca dar el cambio.

- **Chofer amable:**

Un chofer amable hace la diferencia, además fomenta comportamientos positivos dentro del vehículo.

Ejemplo:

Hoy como nunca encontré a un chofer amable, te saluda amablemente. Se espera a que bajes bien. Unas personas foráneas, le piden por favor al chofer que los baje cerca del zócalo. Justo cuando estamos en el ángel custodio, el chofer les avisa que estamos a dos calles del zócalo, además les indica cómo deben seguir el camino. Me siento segura viajando con un chofer así.

- **Luces blancas:**

Las luces que permiten ver con claridad lo que acontece dentro del vehículo, brinda una mayor seguridad, además no se corre el riesgo de tropezarse.

Ejemplo:

Son las 9:30 pm, regreso de meditación, las luces son blancas. El pasillo y los asientos se distinguen, me siento segura.

- **Tubos acordes al tamaño:**

Poderse sujetar del camión brinda seguridad y equilibrio corporal. En este sentido los tubos se vuelven agentes de paz.

Ejemplo:

Hoy me encontré con vehículo que en su interior tenía tubos para agarrarse, al menos cada tres asientos, esos ayudan mucho a las personas pequeñas a sujetarse bien durante el viaje.

- **La amabilidad:**

La amabilidad hacia otros pasajeros fomenta actitudes positivas dentro del vehículo

Ejemplo:

A una señora anciana sube al camión y se le cae su moneda. Una señorita se levanta de su asiento, levanta la moneda y se la da a la anciana. La anciana contesta: “Gracias Güerita”.

No hay insultos entre pasajeros: Aunque las personas vienen super apretadas, no observo que no se insultan o peleen. Por el contrario, la gente es solidaria cuando alguien disparado debido al freno repentino del chofer

Asociaciones e Híbridos que favorecen una cultura de paz en el
Metrobús

- **La solidaridad: el préstamo de tarjeta**

Ser solidarios cuando alguien requiere de nuestro apoyo y está en nuestras manos brindárselo, es un acto que promueve la paz. En esta pequeña acción comparte el uso de un agente no humanos que le da acceso al transporte a otra persona.

Ejemplo:

Una señora le pide a otra ayuda para poder pasar, porque no tiene tarjeta. La señora de la tarjeta acepta. Ambas pasan al Metrobús

- **Sensibilidad a la diversidad: Las rampas, pisos táctiles, los asientos designados**

La promoción hacia actitudes positivas a la diversidad, así como su inclusión, es un acto que promueve la cultura de la paz

El acceso al paradero del Metrobús es a través de rampas, lo que facilita que personas con sillas de ruedas, con alguna discapacidad, con alguna enfermedad degenerativa o de la tercera edad puedan acceder al transporte público. Este es el caso de mi amiga C, ella padece de osteoartritis. A veces le duelen mucho los huesos, le cuesta subir las escaleras y no puede realizar grandes esfuerzos. Es por ello que el médico le prohibió subirse al transporte colectivo clásico. Ahora sólo viaja en Metrobús. Ella dice que siente la diferencia entre ambos transportes y se siente más cómoda.

El piso táctil es un agente que también promueve una cultura de paz, pues las personas con ceguera se ven incluidas en el transporte público.

Los asientos designados promueven una cultura de paz, dándole prioridad a las personas con alguna desventaja. Sin embargo, por el momento esos han permanecido mudos es como si no existieran. Puesto que las personas de la tercera edad van paradas.

- **Amabilidad: Brindar los asientos**

Ser sensible a las necesidades de otros, promueve actitudes positivas dentro del transporte público. En este sentido compartes un agente humano que ayuda al otro a tener un viaje más cómodo.

Hoy mientras viajaba en el metro pude notar dos conexiones de paz: el Metrobús estaba muy lleno, de pronto, entra un hombre que llevaba a su hija pequeña en brazos y unas bolsas. Una señora se acomode y le brinda su asiento. Otra conexión de este tipo en el viaje, fue cuando una señorita cedió su lugar a una anciana

- **Seguridad: los vigilantes, el radio y el reglamento**

Ser solidarios y sensibles hacia las necesidades otros; utilizar los recursos humanos que tenemos para brindar ayuda, fomenta una cultura de paz.

ejemplo

Un sábado, mi novio y yo íbamos rumbo a su casa. El Metrobús estaba lleno, junto de nosotros iba un joven (como de 20 años con discapacidad intelectual) y su madre. El turno de ellos para bajar, había llegado; así que la madre le pide al joven que se acercara a la puerta. Había tanta gente, que sólo la madre puso salir, sin embargo, el joven se quedó. Asustado, se queda callado. Una señora y su hija se acercan para preguntarle si sabe en donde bajar para llegar a casa. Contesta que no. Mi novio y yo decidimos bajar en la próxima parada para avisar al vigilante, y así, poder vocear a otros vigilantes para que el joven no saliera de las terminales hasta encontrar a su familiar. Bajamos, y luego de nosotros, bajan la señora, su hija y el joven.

El vigilante vocea a sus compañeros y uno de ellos, responde: aquí está la mamá, va hacia allá. Una vez reencontrados madre e hijo. Seguimos nuestro camino en este caso la asociación vigilante y radio hicieron una conexión que contribuyó a un acto de paz.

Otro caso

Rumbo a casa, un chico se sube en la estación de ferrocarriles. él se tira al piso, y empieza a decir cosas incoherentes. Está alcoholizado. En la próxima estación, al abrir las puertas, la vigilante se da cuenta y saca al joven del vehículo.

En este caso el reglamento hace actuar al vigilante para poder evitar que la persona alcoholizada altere la seguridad de los demás pasajeros.

- **Tarjetas de prepago**

Hacer que el chofer sólo se concentre en el volante y quitarle la responsabilidad de estar cobrando contribuye a reducir su estrés. En este sentido, la máquina expendedora, la tarjeta, la máquina lectora y el torniquete hacer esto posible.

Las tarjetas de prepago contribuyen a que el chofer no tengas que manejar dinero, y así sólo centrarse en manejar.

- **Tarjeta para estudiantes BUAP, adultos mayores y personas con discapacidad.**

Hacer accesible el transporte público a personas que lo necesitan, también es ser solidarios y sensibles a sus necesidades. Esta acción se hace posible por una tarjeta especial que se traduce en el acceso al Metrobús.

Este es un beneficio que gozan estas poblaciones y que les permite moverse por el transporte Ruta, a un costo más económico.

- **Limpieza: la escoba, las cubetas, el trapeador, el agua y los humanos.**

La conexión entre la escoba, el recogedor, la cubeta, el trapeador, el jabón, el trapo y la persona que limpia, generan una buena impresión y comodidad en el interior del Metrobús.

La mayoría de las ocasiones la unidad se encuentra limpia. Además, constantemente las personas de limpieza están en los perdederos para barrer y limpiar. Con el Metrobús, se trasladan de estación a estación.

El siguiente relato me lo contó el Chico F:

Yo entraba a las 9 de la noche y salía a las 6 am. Nos dividíamos en dos partes que era interior y exterior. Yo estaba en la parte interior: lavaba el piso, limpiaba el tablero, los asientos y las ventanas por dentro

- **Comodidad: Asientos de buen tamaño**

La conexión entre asiento de buen tamaño y cuerpo brindan comodidad al pasajero durante su viaje.

Ejemplo:

A diferencia del Rápidos de San Antonio, puedo notar que las piernas de los hombres caben en los asientos.

- **Iluminación:**

La conexión luz y espacio interior generan seguridad al viajar.

- **Cámaras, vigilantes GPS, y botón anti asaltos.**

La conexión y la acción conjunta de estos actores, evita los asaltos. Por lo tanto, una sensación de seguridad por la vida y por tus pertenencias. En el caso óptimo no tendrían que existir estos actores, pues no tendría porque haber asaltos dentro del transporte público. Esto hace notorio que hemos naturalizado la violencia.

Ejemplo:

En mi experiencia, sólo acostumbro llevar laptop dentro del Metrobús, porque me siento segura al viajar.

Asociaciones e híbridos que obstaculizan una cultura de Paz en el interior del Metrobús

-
- **Los asientos asignados que permanecen mudos**

Los asientos asignados para personas con alguna discapacidad, para adultos mayores o embarazadas existen en el Metrobús, incluso, en ocasiones, su color es diferente de los demás asientos. Sin embargo, la conexión entre estos asientos y las personas a las que están destinados, aún no está fuertemente establecida.

Ejemplo:

Estoy en un vehículo articulado, los asientos casi van llenos. De pronto se sube una señora que apenas y puede caminar, usa bastón. La Sra. Le pide a otra que por favor le de permiso de sentarse. Ella en lugar de que se recorra, porque la señora no camina bien, sólo se hace a un lado dejándole espacio para que pase.

Durante el mismo viaje, un señor de la tercera edad, va parado. Nadie le cede el lugar. Lo curioso es que, en ambas situaciones, los asientos para personas con alguna discapacidad y para adultos mayores van ocupadas por personas jóvenes.

- **Las puertas:**

La conexión entre puerta, poco espacio y mucha gente, puede provocar accidente.

Ejemplo:

Estoy en el paradero, pero no me atrevo a subir, porque los vehículos vienen muy llenos. Un señor que está junto a mí se anima a subir, apenas y cabe. Sin embargo, una parte de su mano queda atorada en la puerta, porque el chofer cerró la puerta. La gente en el interior como en el exterior le comunica al chofer que hay alguien con la mano atrapada, pero el chofer no hace nada. Se sigue. Supongo hasta la otra estación, el hombre podrá sacar su mano.

El Metrobús va semivacío, pero la puerta lleva dos estaciones sin cerrar bien. vamos todos alejados de la puerta.

Voy camino a casa, en un vehículo sencillo, llego a la terminal Diagonal Oriente, el señor abre la puerta para bajar a la gente. La primera que va a descender es una señora de aproximadamente 70 años, lleva un bastón, apenas va dar el primer paso afuera de la puerta cuando ésta se cierra.

Así que su mano queda atorada, todos los pasajeros nos alarmamos y le decimos al chofer, el chofer intenta abrir, pero al parecer es la puerta la que anda mal. Los pasajeros insultan al chofer.

Ya fuera de la unidad, la chocadora le dice a la supervisora, la puerta anda mal en esta unidad. Hace rato paso lo mismo. La supervisora contesta: muy bien, vamos a hacer prueba de puertas. El chofer abre y cierra la puerta 4 veces y efectivamente en una de esas veces se atora. La señorita toma su radio y manda un mensaje: te voy a mandar a la unidad X, porque tiene fallo de puerta. Todo esto acontecía, mientras yo disimulaba cargar mi tarjeta.

- **Los accesos de un solo lado**

Los accesos de un solo lado de la parada, son riesgosos, ya que algunas personas se saltan la estación para cortar camino.

Ejemplo:

Un ejemplo de esto, es el siguiente relato que comparto:

Son 8: am, bajo de la estación, y camino el tramo que me falta para llegar a la puerta de mi trabajo. Mi atención se interrumpe, porque veo que a unos adolescentes se están rebrincando la parada del Metrobús y se echan a correr para no llegar tarde a la escuela.

- **La invasión del carril**

Debido a que el carril del Metrobús es invadido por autos particulares, huelgas o manifestaciones y otras situaciones; éste se retrasa y a su vez, retrasa a las personas que buscan trasladarse a sus centros de trabajos, educativos, de salud y de otro tipo. Algunos casos de este tipo, ya lo he explicado a lo largo del capítulo.

- **Cuando la máquina se traga tu dinero**

La mala conexión entre dinero y máquina expendedora provoca enojo e irritabilidad, al saber que has introducido cierta cantidad de dinero y que este no es traducido en el acceso al Metrobús

Ejemplo:

Una joven que estaba formada delante de mí, echó \$20 a la máquina, expendedora y cuando quiso pasar el torniquete, no pudo. La joven le comentó a la vigilante, y ella respondió: seguramente no le echo nada señorita. La joven contestó, le acabo de echar \$20, dos monedas de \$10. Yo respaldé a la joven, diciéndole a la vigilante que decía la verdad.

- **La basura**

La basura es un agente que da mal aspecto los vehículos, pues a nadie o a casi nadie le gusta viajar en un vehículo sucio. Este agente se conecta a su vez con otro agente que está inactivo: el reglamento.

Ejemplo:

Hoy iba con mi amiga regreso a casa, como hacía mucho calor compramos una nieve, ingresamos al paradero y la vigilante nos indicó que estaba prohibido comer dentro de los paraderos y del Metrobús. Nos sorprendimos, porque, aunque parezca obvio, no sabíamos de esa regla. Mi amiga y yo hicimos retrospectiva de cuantas personas ingresan al Metrobús y van ingiriendo alimentos. También recordamos las veces que hemos encontrado basura e incluso alguna vez vomito dentro del vehículo.

- **Cuando el sobrecupo genera exclusión:**

El espacio que es destinado para las personas con discapacidad en el interior de los vehículos del Metrobús, no puede ser utilizado debido al sobrecupo de las unidades. A continuación, relato dos experiencias:

Ejemplo:

Voy en el Metrobús, rumbo al sur. Estoy sentada del lado izquierdo. La unidad está saturada de gente, de pronto en la estación *Torreccillas*, la gente se abarrota para poder entrar al vehículo, algunas personas logran entrar, algunas no. Entre las personas que no logran entrar está un chico en silla de ruedas. El joven sólo mueve su cabeza de un lado para el otro.

Otro ejemplo:

Hoy subí en la primera estación *Diagonal Poniente*. El Metrobús va tranquilo, pues no hay mucha gente. En la tercera estación *Museo del Ferrocarril* se sube un hombre en silla de ruedas. Conforme avanza el recorrido, el Metrobús se va llenando de gente. Desafortunadamente, no puedo seguir el recorrido para ver como baja el hombre de silla de rueda, pero me quedo preocupada, porque el vagón estaba llenísimo.

- **El reglamento mudo**

En el reglamento viene estipulado algunos comportamientos que los usuarios deben realizar o evitar para poder viajar con comodidad:

Entre las reglas está:

- No comer, ni tirar basura dentro del interior de los paraderos y vehículos.
- No ingresar en un estado etílico
- No hacer mal uso de la tarjeta de descuento
- Sólo son permitidos animales pequeños dentro de una caja transportadora y perros guía para ciegos.

- No bultos, ni cosas que puedan ocupar un gran espacio. (carriola, aunque no estoy del todo de acuerdo, porque excluye la movilidad de las personas con hijos pequeños)
- No asomarse en la estación
- Respetar los semáforos en el paso peatonal, saliendo de la estación.

La mayoría de estas reglas promueven la armonía dentro y fuera del Metrobús, sin embargo, el reglamento es un actor inactivo, porque casi nadie lo conoce, pero además es casi invisible. Yo traté de tomarle una foto a fin de transcribir todas las reglas, pero su transparencia combinada con el vidrio del paradero, le hacen ser casi imperceptible.

Conclusiones

Este proyecto de investigación está sustentado principalmente por 4 herramientas teóricas: La cultura de la paz, la movilidad urbana, la Teoría del Actor-Red y la paz imperfecta. La combinación de estos cuatro elementos ha creado una propuesta para abordar desde otra perspectiva los estudios de paz, ya que, durante la revisión literaria, me pude dar cuenta de que los estudios para la Paz han sido abordados desde la perspectiva dominante de “lo social”, es decir, sólo se ha tomado en cuenta la participación de los agentes humanos en la construcción de la paz.

Para este trabajo, lo social se define como “un movimiento, un desplazamiento, una transformación, una traducción, un enrolamiento. Es una asociación entre entidades que de ninguna manera son reconocibles como sociales en el sentido habitual, excepto en el breve momento en que son reorganizadas” (Latour, 2008, p.97).

Este movimiento lo observé desde la perspectiva de la paz, de manera específica desde la mirada de la paz imperfecta, cuya premisa principal consiste en pequeñas acciones cotidianas que favorezcan a la pluralidad, el respeto por la vida, respeto por los derechos de todos, la satisfacción de necesidades de desarrollo humano, el diálogo, la resolución pacífica de conflictos. Esas pequeñas acciones las realizan los agentes humanos y no humanos. Sin embargo, a ninguno de ellos les pertenece la acción. Cada uno participa para generar u obstaculizar la paz en el interior del transporte público.

Asociaciones que obstaculizan una cultura de paz

De acuerdo con lo que investigué y observé, la movilidad urbana es un derecho emergente, no obstante, en la Ciudad de Puebla, este derecho pasa desapercibido por los gobernantes, los planeadores, los concesionarios del transporte público y los usuarios. En este caso, hablo de manera específica de la Línea 2 del Metrobús,

debido a que no satisface las necesidades de movilidad de los usuarios, ya sea porque la cobertura en kilómetros no es suficiente, porque no hay espacio para abordar las unidades o porque la frecuencia de tiempo es incierta. Aunado a ello, las poblaciones más pobres como San Andrés Azumiatla, Santa María Tecola y Santa Clara Ocoyucan han sido las más afectadas, pues si antes sólo tomaban un solo transporte público para satisfacer sus necesidades de movilidad hacia la Ciudad de Puebla, ahora utilizan 2 o más transportes, dependiendo del punto a donde se dirijan, además.

De acuerdo con cifras oficiales, a inicios del sexenio la población más pobre de la entidad gastaba 7% de su ingreso en transporte, cifra que se incrementó a 14% al concluir la administración.

Esto [...] se debe a la mala planeación del transporte, como el caso de Ruta –Metrobús construido en el actual sexenio– que no ha funcionado y que ha encarecido el costo de transportación de los pobladores”.

“Los beneficios de esas obras no fueron para los pobres sino para las grandes empresas que las llevaron a cabo” (Hernández, 2017, párrs. 26-28).

¿Cómo he llegado hasta esta información? Siguiendo a los actores que realizaron la acción. Hablo específicamente del día que vi unos bultos, cajas y flores que yacían en la espera de ser cargados por unas personas de la comunidad Azumiatla que esperaban para abordar el Metrobús en la primera estación. Minutos antes, dichas personas ya habían transbordado una alimentadora.

Por otro lado, esta situación no se presenta en la Ruta Rápidos de San Antonio, pues algunos de los usuarios afirmaban de manera explícita que, a pesar de las deficiencias de esta línea de transporte público, lo preferían a la línea 3 del Metrobús. Ya que abarcaba más kilómetros y era fácil de abordar. Además, pude constatar que, a diferencia de la línea 2 del Metrobús, la cual no tiene intervalos de la salida por cada unidad, la línea Rápidos de San Antonio tiene un intervalo de un minuto por unidad, esto lo hace más efectivo, ya que reduce el tiempo de espera para los usuarios.

Una de las asociaciones que obstaculizan la cultura de la paz en el interior del transporte público, es la falta de espacio del Metrobús, pues ha suscitado problemáticas que no se veían a menudo en el interior de los vehículos del transporte público, hablo específicamente de la violencia que acontece entre pasajeros: golpes, jaloneos, insultos y gritos.

Extrañamente, cuando las unidades de los Rápidos de San Antonio van llenas, la violencia entre pasajeros es inusual. Un fenómeno raro acontece, la violencia no es entre pasajeros, pero sí entre chofer y pasajeros o viceversa (detallaré este dato renglones abajo). Existen dos diferencias entre la línea 2 del Metrobús y la Línea Rápidos de San Antonio; la frecuencia de tiempo y el número de unidades. Así que con ello afirmo que el intervalo entre unidad y unidad es clave para establecer una asociación que favorece la cultura de la paz en el transporte público.

Quizá el lector podría decir que empecé hablando de la falta de espacio y terminé con la frecuencia de tiempo. ¿Cómo relaciono ambos fenómenos? En el caso de la línea Rápidos de San Antonio, aunque las unidades van llenas, las personas tienen certidumbre de que pasará otra en poco tiempo y que no vendrá tan llena. En el caso del Metrobús, la incertidumbre del tiempo entre unidad y unidad, aunado a la poca capacidad de éstas, generan no sólo que los usuarios esperen mucho tiempo, sino que, además, las unidades se abarrotan y haya una lucha campal entre usuarios.

Otras asociaciones que dificultan la paz en el interior del transporte son las que obstaculizan el carril del Metrobús. En estas asociaciones participan agentes como las bandas de “prohibido el paso” y autos que invaden el carril. En estas situaciones, el Metrobús se puede retrasar desde unos minutos hasta horas, por lo cual, los pasajeros llegan retrasados o no llegan a su destino.

Una cultura de paz, también se enfoca en la atención a la diversidad, es por ello, que una asociación más que obstaculiza la cultura de la paz, es nuevamente el abarrotamiento de personas en el interior del Metrobús, ya que

esto impide que personas con silla de rueda puedan abordarlo. El lugar destinado para personas con sillas de rueda es lo que Latour nombraría “mediador”, porque se conocen sus datos de entrada, pero no los de salida. Es decir, el lugar está diseñado para personas con silla de rueda, sin embargo, cuando las unidades van muy llenas, las personas se aglomeran en este lugar. Por este motivo, las personas con silla de rueda en muchas ocasiones no pueden hacer uso del lugar, es más, ni siquiera pueden entrar al vehículo. A veces estas personas llegan a esperar entre 35 minutos y una hora para poder abordar el Metrobús. En otras ocasiones, la persona puede entrar en el vehículo, pero no puede salir, precisamente, porque hay muchas personas. En este sentido, aunque el Metrobús tenga una infraestructura incluyente, ésta no se puede llevar a cabo.

Otra conexión que impide una cultura de paz en el interior del transporte público es cuando vacían las alcancías de las máquinas para recargar las tarjetas, ya que, en muchas ocasiones, los encargados de recoger el dinero, lo hacen a la hora que hay mucho flujo de personas. Lo cual genera no sólo el retraso de las personas, sino la aglomeración de éstas.

Una conexión más que obstaculiza la cultura de la paz en el Metrobús, es la conexión puerta- sobre cupo de personas, ya que esta situación provoca accidentes, así como sanciones al chofer. Es importante mencionar que se responsabiliza al chófer por el cierre de puertas, sin embargo, en ocasiones uno de los mecanismos que hacen funcionar las puertas, puede fallar. Esto no eximen al chofer en cuanto a qué en ocasiones cierra con prontitud las puertas. Además, otras fallas mecánicas de los vehículos son achacados al chofer, por lo cual, los pasajeros han llegado a golpearlo.

Finalmente, una asociación adicional que obstaculiza la paz, son las entradas de un solo acceso, ya que son muy peligrosas, porque algunas personas prefieren no darse la vuelta hasta el único acceso y brincar la estación. Este acto puede provocar varios accidentes

Asociaciones que promueven una cultura de paz en la línea 2 del Metrobús

Algunas conexiones que favorecen la cultura de paz en el interior del transporte público son las siguientes:

Instalaciones inclusivas:

Para Arnaiz (2008) “La diversidad es una condición inherente al ser humano. Se sustenta en el respeto a las diferencias individuales” (p2). Promover el pluralismo en la ciudadanía y el respeto a la diferencia son la base de una cultura para la paz.

Dado que una cultura de paz, incluye valores y comportamientos que favorecen la convivencia, algunas conexiones que detecté en la línea dos del Metrobús, son las siguientes:

La línea 2, ha incluido a usuarios que antes no tenían un modo de trasladarse en el transporte público, me refiero a las personas con sillas de rueda. Para ellas, es más fácil acceder al transporte público, porque la rampa los conecta con el interior del vehículo. Además, dentro de él, hay un espacio designado para personas con silla de rueda. Aunque, como lo expliqué renglones atrás, no siempre cumple su función.

Otra conexión que encontré fueron los suelos táctiles para personas con ceguera y con debilidad visual.

Una conexión de paz, que también incluye a la diversidad son los asientos preferenciales para personas de la tercera edad y embarazadas, sin embargo, tristemente esta conexión casi nunca se cumple.

Asociaciones ecológicas:

La cultura de la paz, implica la protección del medio ambiente para las generaciones presentes y futuras. Una movilidad sustentable busca reducir la emisión de gases contaminantes contribuyendo a la promoción del transporte

público y transporte no motorizado a través de implementar y ofrecer una oferta atractiva con él fin de que los usuarios prefieran este tipo de movilidad antes que el transporte privado. Con la nueva tecnología y los tipos de combustible utilizados actualmente se han reducido sustancialmente las emisiones de gases contaminantes. “Los sistemas BRT pueden utilizar una variedad de formas de combustible, incluyendo diésel, gas natural comprimido (CNG), gas petróleo líquido (LPG), diésel híbrido- eléctrico y electricidad” (Arias et al., 2010, p. 95).

Según la página del RUTA (Red Urbana de Transporte Articulado) (2018) uno de los beneficios de este sistema de transporte es la reducción de 25.87 mil toneladas de emisiones contaminantes.

Por otro lado, con el uso del BRT en Bogotá, Colombia la emisión de gases se ha reducido considerablemente y en la Ciudad de Curitiba, Brasil se consume 25 % menos combustible que otras ciudades de tamaño similar (Zamora Colin, Campos Alanís & Calderón Maya, 2013)

Otras conexiones de paz

Otras conexiones de paz que también observé fueron los asientos apropiados al tamaño de las personas, el prestamos solidario de las tarjetas, la limpieza de las unidades, las tarjetas con descuento a personas de la tercera edad y alumnos de la BUAP, los pasos peatonales para acceder a la parada del Metrobús, así como la constante comunicación entre vigilantes que permite conocer si hay alguna situación extraordinaria y cómo resolverla.

Corto circuito: Metrobús línea 2

Durante este proyecto de investigación una interrogante constante fue ¿El Metrobús línea 2 conecta o desconecta? ¿cómo concibo la paz a partir de esta pregunta?

Para mí, la paz es la conexión de agentes humanos y no humanos que juntos hacen posible un fluido continuo, dicho fluido es casi imperceptible porque hace que las cosas y los humanos se conecten armoniosamente.

Para mí, la paz en el interior del Metrobús se traduce en: un recorrido amplio que cubra las necesidades de los usuarios; poco tiempo de espera; certidumbre de la hora de llegada de la otra unidad; cupo en las unidades; espacio libre para las personas con silla de rueda, carriola, adultos mayores, embarazadas; asientos cómodos; señalizaciones en sistema Braille; suelos táctiles; limpieza; conductor amable; orden a la hora de entrar y salir del vehículo.

Muchas de estas características las tiene el Metrobús línea 2, sin embargo, para mí, más que un fluido es un corto circuito porque si bien, algunas de estas características están en el Metrobús; algunas están a medias y otras brillan por su ausencia.

Antes del Metrobús, a lo largo de la 11 norte- sur, existían aproximadamente 350 unidades tan sólo de la Ruta Mayorazgo y Galgos del Sur¹⁵ que contaban con una capacidad aproximada de 40 personas a 50 personas, esto es una capacidad total de entre 14, 000 a 17,500 pasajeros. En la actualidad, existen 65 unidades del Metrobús: 27 unidades articuladas para una flota de 160 pasajeros, y 38 unidades para 100 pasajeros. Es decir, capacidad para 8,120 pasajeros, lo que implica una menor oferta para los usuarios.

Según la Actualización del Análisis Costo Beneficio del Proyecto de Transporte Masivo de la Cuenca Norte Sur de la Zona Metropolitana de Puebla (2015), el proyecto original de movilidad de la 11 norte sur abarcaba 19.74 kilómetros, sin embargo, se decidió recortar 6.5 kilómetros de recorrido, por lo tanto, el proyecto final abarca 13.8 kilómetros.

¹⁵ Antes del Metrobús, circulaban 81 rutas que se traducían en 2009 vehículos.

Los kilómetros que fueron recortados, fueron sustituidos por 3 rutas alimentadoras que comprenden los siguientes recorridos:

- Central de Autobuses CAPU
- Villa Frontera
- Central de Abastos.

Con estos datos, puedo notar que aquí se encuentra uno de los fallos que está causando el corto circuito, porque mientras que el proyecto del Ayuntamiento de Puebla contempla cifras, es decir el traslado de un punto a otro; la necesidad de movilidad de los usuarios no está siendo satisfecha. Me refiero a las personas que antes tomaban un solo bus para llegar a su destino y ahora tienen que transbordar dos o más, aunado al tiempo de espera que esto implica, ya que las alimentadoras tienen un intervalo de tiempo de salida de 10 a 15 minutos. Adicionalmente, si un usuario antes gastaba \$6 pesos en pasaje, ahora gasta \$ 7.50.

En este sentido, se podría afirmar que el Metrobús es eficaz dado que lleva de un punto a otro a los usuarios, sin embargo, me atrevo a decir que es medianamente eficaz, porque no llega al destino al que los usuarios necesitan arribar. Desde esta perspectiva no es que el Metrobús no conecte, más bien, conecta y desconecta haciendo de un fluido, un corto circuito.

Los Sistemas BRT por esencia, buscan ser parte de un sistema integrado de movilidad, al mismo tiempo, buscan integrar a diversos actores tanto motorizados como no motorizados para generar una movilidad fluida y sustentable. Por lo tanto, si el Metrobús pretende ser un Actor – Red que integre diversos actores de distinta naturaleza, debe contemplar nuevos actores que producirán nuevas asociaciones y un fluir diferente.

Por otro lado, diversos cortos circuitos se encuentran en todo el sistema del Metrobús, porque conectan y desconectan. En este sentido me refiero a las conexiones que tienen que ver con los asientos para personas con discapacidad,

3° edad y embarazadas; las paradas de un solo acceso; las puertas que fallan o se cierran antes de tiempo; el espacio interior de los vehículos; el momento en que vacían las alcancías, etc.

Propuestas para generar paz en el Metrobús línea 2

Es notorio el sobrecupo de las unidades, el tiempo de intervalo de salida entre unidad y unidad, así como las situaciones inesperadas obstaculizan la paz en el interior del Metrobús. Es por ello que a continuación hago algunas sugerencias que pueden servir para poder promover una cultura de paz.

- Implementar unidades biarticuladas: Debido al sobrecupo de las unidades, sobre todo en horarios con mayor flujo. Esto ayudaría a que los usuarios estén más cómodos, pero, además, esta comodidad podría competir con el auto particular. Lo cual contribuiría no sólo a una movilidad sustentable, sino a reducir el parque vehicular, el tráfico y la contaminación auditiva.
- Agrandar y/o rediseñar las estaciones: Agrandar algunas estaciones, y usar las instalaciones de las paradas que hasta la fecha no han sido utilizadas. Hablo específicamente de accionar las puertas que pueden dar cabida para el ascenso y descenso de la flota de un vehículo biarticulado.
- Puertas automáticas en las paradas: Estas puertas pueden servir para evitar accidentes, ya que contribuirían a que las personas no se asomen en la estación, ni que se salte de ella. De este modo, las puertas sólo se abrirían a la llegada del vehículo.
- Crear accesos dobles que contribuyan a un flujo continuo, ya que las personas podrán entrar y salir de la estación con más facilidad. Al mismo tiempo, contribuiría a que las personas no salten de la parada al carril del Metrobús
- Aumentar el kilometraje de recorrido: Debido a que, en la planeación del BRT, no se tomó en cuenta las necesidades del usuario. Además, el

proyecto original, consideraba 9 kilómetros más de los que ahora recorre el Metrobús.

- Modificar la semaforización del Boulevard Diagonal Defensores de la República: durante la observación pude notar que tres semáforos de este boulevard retrasan hasta por tres minutos el intervalo de llegada en la terminal y la primera estación. Lo cual, aumenta el tiempo de espera del usuario.
- Mejorar los intervalos de salida: modificando algunos detalles de la semaforización, se pueden optimizar los tiempos de llegada a cada una de las estaciones.
- Pantalla digital con aviso o aplicación de celular: Esta pantalla contribuirá a saber cuánto tardará la siguiente unidad, de esta forma, si existe alguna situación inesperada, el usuario podrá tener la opción de escoger otra ruta y otro transporte. La aplicación podría tener una función similar.
- Pantalla en el interior del vehículo que avise sobre las puertas que deben usarse para el ascenso. Esta pantalla contribuirá a un mejor flujo, indicando a las personas porque puertas deben salir, segundos antes de llegar a la estación.
- Puntos de ventas diferente: la adquisición de tarjeta no sólo en la estación, sino en puntos de ventas diversos, podría contribuir a hacer más fluido el movimiento.

El caso del Rápidos de San Antonio

La línea Rápidos de San Antonio opera bajo el modelo hombre camión, lo cual, implica problemáticas muy específicas. Estas problemáticas, en su mayoría, obstaculizan el fluido de la cultura de la paz en el interior del transporte público.

Entre las principales problemáticas que obstaculizan la cultura de la paz en el interior del transporte público se encuentran:

- Paradas asistemáticas
- La queja hacia los choferes
- Accidentes de tránsito
- Sueldo y condiciones laborales de los chóferes
- La alta velocidad
- La espera prolongada en los semáforos para subir más pasaje
- El acoso sexual
- Los asaltos violentos
- Los comentarios discriminadores de los payasos que suben a dar un show
- La música con un volumen alto
- Las unidades llenas (en horas pico)
- Los asientos pequeños y descuidados
- La poca higiene dentro de los vehículos
- El pago del pasaje con un billete de alta denominación
- La contaminación auditiva
- La no inclusión de personas con discapacidad

Un dato curioso, es que, a pesar de todas estas problemáticas, los usuarios prefieren esta línea de transporte público por encima del sistema RUTA, ya que sus puntos de partida y llegada satisfacen las necesidades de movilidad de los usuarios.

Por otro lado, una diferencia entre el Metrobús Línea 2, es que cuando las unidades sobrepasan su cupo, los pasajeros no se golpean, sin embargo, el descontento se dirige hacia el chofer. En ocasiones, la alta velocidad hace que los usuarios se solidaricen unos con otros sin reprochar los empujones o para brindar ayuda.

Por otro lado, a diferencia del Metrobús, el Rápidos de San Antonio carece de infraestructura que colabore para incluir a personas de la tercera edad, embarazadas o con discapacidad. Sin embargo, estas personas toman

esta línea de autobuses. En estas ocasiones, es la conexión del chofer con el freno o el acelerador la complica el ascenso y descenso de las personas antes mencionadas.

Las asociaciones que favorecen la paz en la línea Rápidos de San Antonio. Los pequeños actos

Las asociaciones que fomentan la paz en el interior del Rápidos de San Antonio son pequeños actos cotidianos que casi parecen imperceptibles. Entre ellos se encuentran:

- El saludo, ya sea por parte del chofer o por parte del pasajero. En el caso óptimo, ambas personas. Este acto favorece la convivencia y el respeto dentro del transporte público.
- Las personas que seden el lugar a otra: esta acción promueve la sensibilidad y la solidaridad hacia las necesidades de otros.
- Pagar con monedas de baja denominación: ayuda al conductor a centrarse en la tarea de manejar. Dejando de lado la preocupación de dar cambio, lo que significa un factor menos de estrés para el chofer.
- El chofer amable: a diferencia del Metrobús, el contacto con el chofer es más cercano. La figura de un chofer amable hace un viaje confortable. En este sentido Latour (2008) afirma que “para obtener actores humanos “completos” hay que componerlos a partir de muchas *capas* sucesivas cada una de las cuales es empíricamente distinta a la siguiente” (p.295). En otras palabras, es importante generar situaciones que mejoren las condiciones laborales de los choferes, así mismo, reducir algunos estresores, como pagar con billetes de alta denominación o insultar al chofer. Un chofer amable, cambia completamente las conexiones que realizan en el interior del transporte, ya que la velocidad, los frenos, las

puertas y otros agentes pueden ser conectados para brindar tranquilidad al usuario.

- Luces blancas: las luces blancas permiten observar con mayor claridad lo que acontece dentro del vehículo, además las monedas, las escaleras y lo asientos se hacen más visibles.
- Tubos y asientos acorde al tamaño de la población: Estos agentes contribuyen a la seguridad y a la comodidad del usuario, ya que con los primeros, el usuario puede sujetarse durante el viaje; los segundos, brindan comodidad.
- Amabilidad entre usuarios: Cuando los usuarios tienen alguna atención hacia el otro, como: pedir permiso, por favor; levantar lo que se ha caído a alguien; ceder el lugar a alguien; permitir el paso o saludar, generan conexiones de convivencia dentro del transporte.

Aunque estas condiciones de paz difieren de las que existen en el Metrobús, en un punto básico, El Metrobús y el Rápidos de San Antonio necesitan de que los agente humanos y no humanos funcionen y se conecten de manera óptima para poder generar paz en el transporte público.

Referencias bibliográficas

- Agencia Internacional de Energía. (2005). *Sistemas de autobuses para el futuro: el logro de un transporte sostenible en el mundo*. México: Mundiprensa.
- Amaiz Sánchez, P. (2008). Sobre la atención a la diversidad. En Gómez Portillo, A. & Cerón González C. (Coords.), *Atención a la diversidad: materiales para la formación del profesorado (pp.1-30)*. España: Centro de Profesores y Recursos.
- Amar, G. (2012). *Homo mobilis: la nueva era de la movilidad*. Buenos Aires: La crujía.
- Arias et al. (2010). *Guía de planificación de Sistemas BRT: Autobuses de Tránsito Rápido*. Recuperado de http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/BRT-Guide-Spanish-complete_unlocked.pdf
- Arujo Lima, C. & Antunes Fortunato, R., (2017). Mobilidade e qualidade espacial urbana no entorno de terminais do sistema BRT de Curitiba: desenho urbano e condições socioambientais. *Revista Brasileira de Gestão [URBE]*, 9 (1), 329-345.
- Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas. (1999). *Declaración y programa de acción sobre una cultura de paz*. Recuperado de <http://decade-culture-of-peace.org/resolutions/resA-53-243-esp.pdf>
- Baranda Sepúlveda, B. et al. (2013). *Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana*. Recuperado de http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS_.pdf
- Bericat, Alastuey, E. (1998). *La integración de los métodos cuantitativo y cualitativo en la investigación social. Significado y medida*. Barcelona: Ariel.
- Berrones Sanz, L. D. (2017). Choferes del autotransporte de Carga en México: Investigaciones sobre condiciones laborales y cadena de suministro. *Revista*

Transporte y Territorio, (17), 251-266. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/3330/333053372012.pdf>

Berronez, Sanz, L. D. & Rosales Flores, R. A., (2011) Nivel de Satisfacción y calidad de vida en el trabajo de los choferes de taxi y microbús de la Ciudad de México. *Revista Mexicana de Salud en el Trabajo*, 1 (7), 5-7. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/279197520_Nivel_de_satisfaccion_y_calidad_de_vida_en_el_trabajo_de_los_choferes_de_taxi_y_microbus_de_la_Ciudad_de_Mexico?enrichId=rgreq-4bc9c3fc42082ba12b9e5bff1e11cd99-XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzI3OTE5NzUyMDtBUzoyNDQ5NDU5OTQ5MDC2NDhAMTQzNTQxMTA4NDIyOA%3D%3D&el=1_x_3&_esc=publicationCoverPdf

Boulding, E. (2000). *Cultures of peace: the hidden side of History*. USA: Syracuse University Press.

Burgos Dávila, J., Silva Ríos, C., Troncoso Avalos, M., Franco López, B. (2013). Lo cotidiano en el transporte público de Culiacán: hacia una movilidad urbana sostenible y segura. *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 3 (1), 123-139. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5656992.pdf>

Calderón Concha, P. (2009). Teoría de conflictos de Johan Galtung. *Revista paz y conflictos*, (2), 60-81.

Cancino, B. (30 de diciembre de 2017). Estrenan colonos de la sur ruta Eclipse; los lleva de Castillotla a Angelópolis. *El Sol de Puebla*. Recuperado de <https://www.elsoldepuebla.com.mx/local/linea-3-sacara-a-las-rutas-bulevar-cu-y-rapidos-de-san-antonio-861053.html>

Cano, M.J. (1998). Paz en el Antiguo Testamento. En Muñoz, F. & Molina Rueda, B. (Eds.), *Cosmovisiones de paz en el Mediterráneo antiguo y medieval* (pp. 29-61). Granada: EUG.

- Checa Hidalgo, D., León Millán, J. M. & Rojo Zea, J. M. (2010). "¿Qué eso de la paz?": un proyecto de educación y cultura de paz en el área de Granada. *Espacios públicos*, 13 (28), 131- 142.
- Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal [CDHDF]. (2013). *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*. Recuperado de <http://cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>
- CROW. (2011). *Manual de diseño para el tráfico de bicicletas*. Recuperado de [http://www.ciclovida.ufpr.br/wp-content/uploads/2011/07/bpp_pdf/Manual%20Diseño%20Tráfico%20Bicicletas%20 \[CROW\].pdf](http://www.ciclovida.ufpr.br/wp-content/uploads/2011/07/bpp_pdf/Manual%20Diseño%20Tráfico%20Bicicletas%20[CROW].pdf)
- Del Arenal, C. (1987). La investigación sobre la paz: pasado, presente y futuro. En Instituto de Investigaciones Jurídicas (Ed.), *Congreso Internacional sobre la paz: tomo II*, (pp. 549-586), México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Deleuze, G. & Guattari, F. (2004). *Mil Mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. 6a ed. España: Pre- textos.
- El poder del Consumidor- Campaña de Transporte Eficiente (2016). *Conformación empresarial en los sistemas de transporte público convencional. Un cambio Necesario en la movilidad de las principales zonas metropolitanas*. Recuperado de <http://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2016/10/transporte-publico-confomacion-empresas-mercantiles.pdf>
- Fisas, V. (1998). *Cultura de paz y gestión de conflictos*. Barcelona: Icaria
- Galindres Guancha, D., Soto Mejía, J. & Estrada Mejía, S. (2016). Asignación de frecuencias óptimas a través de un modelo multiobjetivo, para un sistema BRT. *Revista EIA*, 13 (26), 141 -152. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/eia/n26/n26a11.pdf>
- Geertz, C. (2005). *La interpretación de las culturas*. [Traducido al español de The interpretation of cultures]. Barcelona: Gedisa.

- Gobierno de Puebla. (2015). *Actualización del análisis costo beneficio del proyecto de transporte masivo de la Cuenca Norte Sur de la Zona Metropolitana de Puebla*. Recuperado de http://www.fonadin.gob.mx/wp-content/uploads/2016/08/ACB_Puebla2NorteSur.pdf
- Goetz, J., & LeCompte, M. (1988). *Etnografía y diseño cualitativo en investigación educativa*. Madrid: Morata.
- Guber, R. (2013). *La articulación etnográfica*. Argentina: Culturalia.
- Guber, R. (2015). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. México: Siglo XXI.
- Gutiérrez Hurtado, J. (2010). La urbanización del mundo. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, 111, 41-55.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- Hernández, G. (29 de enero de 2017). Moreno Valle, “un riesgo para el país”. *Proceso*. Recuperado de <https://www.proceso.com.mx/472201/moreno-valle-riesgo-pais>
- Institute for Economics & Peace. (2016). *Global Peace Index 2016*. Recuperado de http://visionofhumanity.org/app/uploads/2017/02/GPI-2016-Report_2.pdf
- Instituto de Derechos Humanos de Cataluña. (2009). *Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes*. Recuperado de <https://www.idhc.org/arxius/recerca/1416309302-DUDHE.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2018). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública Principales Resultados (ENVIPE) 2016*. Recuperado de http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/promo/envipe2016_presentacion_nacional.pdf

- Instituto para la Economía y la Paz. (2017). Índice de Paz México. Recuperado de http://visionofhumanity.org/app/uploads/2017/04/MPI17_Spanish_Report_WEB_28.03.pdf
- Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo México. (2011). *Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas: Tomo I*. Recuperado de <http://ciclociudades.mx/manual-ciclociudades/>
- Íñiguez, L. (1999). Investigación y evaluación cualitativa: bases teóricas y conceptuales. *Atención Primaria*, 23(8), 496-502.
- Kaploun, V. (2013). *From Geertz to Ryle: The tick description concept and institutional analysis of cultures*. Moscú: Working paper
- Kottak, K.F. (2011). *Antropología cultural*. (2a ed.). Madrid: McGraw-Hill.
- Latour, B. (2004). ¿Por qué se ha quedado la crítica sin energía? De los asuntos hecho a las cuestiones de preocupación. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 11(35), 17-49. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=1050350>
- Latour, B. (2007). *Nunca fuimos modernos. Ensayo de antropología simétrica*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social. Una introducción a la Teoría del Actor Red*. Buenos Aires: Manantial.
- Lederach, J.P. (2000). *El abecé de la paz y los conflictos: educar para la paz*. Madrid: Catarata
- Ledereach, J.P. (1993). Elementos para la resolución de conflictos. *Educación en Derechos Humanos*, 11, 136-156.
- Llaven Anzures, Y. (12 de junio de 2017). El robo con violencia cobra 4 vidas en medio año de usuarios del transporte en Puebla. *La Jornada*. Recuperado de <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/2017/06/12/el-robo-con-violencia/>

- Malinowski, B. (1995). *Los argonautas del pacífico occidental*. 4a ed. Barcelona: Península.
- Martínez Guzmán, V. (2008). *El papel de la sociedad civil en la construcción de la paz: un estudio introductorio*. Barcelona: Icaria
- Martínez Guzmán, V. (2009). Como pensar la paz: una perspectiva desde la filosofía de la para hacer la paz. En Fundación Seminario de Investigación para la paz (Ed.), *Todavía en busca de la paz*. (pp. 284- 404). Recuperado de <http://www.seipaz.org/documentos/78.Todavia.pdf>
- Méndez, P. & Páez, S. (20 de enero de 2015). Aún sin Metrobús, sacan a 28 rutas de la 11 norte- sur. *E- Consulta*. Recuperado de <http://www.e-consulta.com/nota/2015-01-20/gobierno/aun-sin-metrobus-sacan-28-rutas-de-la-11-norte-sur>
- Mesa Peinado, M. (2009). Paz y seguridad. En UNESCO (ed.), *Manual de Educación para la Sostenibilidad, Unesco-Etxea*. Recuperado de http://www.urv.cat/media/upload/arxiu/catedra-desenvolupament-sostenible/Informes%20VIP/unesco_etxea_-_manual_unesco_cast_-_education_for_sustainability_manual.pdf
- Miralles-Guasch, C. & Cebollada Frontera. A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad: una interpretación desde geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 50, 193- 216.
- Morrison, M.L. (2008). *Elise Boulding and Peace Education*. Encyclopedia of Peace Education. Recuperado de http://www.tc.columbia.edu/epe/epeentries/MorrisonElise-Boulding_22feb08.pdf
- Muñoz, F. & Molina Rueda, B. (1998). Circunstancias de las cosmovisiones de paz en el Mediterráneo. En F. Muñoz & B. Molina Rueda (eds.), *Cosmovisiones de paz en el Mediterráneo antiguo y medieval* (pp. 11-28). Granada: EUG.
- Muñoz, F. (2001). La paz imperfecta en un universo en conflicto. En F. Muñoz (ed.), *La paz imperfecta* (pp. 21-66). Granada: Universidad de Granada.

- Naciones Unidas Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (10 de julio de 2014). Mas de la mitad de la población vive en áreas urbanas y seguirá creciendo. Recuperado de <http://www.un.org/es/development/desa/news/population/world-urbanization-prospects-2014.html>
- Pérez, C. (17 de mayo de 2018). Acusan que fueron despedidos injustamente, la empresa pagó su finiquito sin tolerar negociaciones. *Diario Cambio*. Recuperado de <http://www.diariocambio.com.mx/2018/zoon-politikon/item/12546-despiden-a-12-choferes-de-ruta-2-por-denunciar-falta-de-pagos>
- Red Urbana de Transporte Articulado. (20 de julio de 2017). Beneficios. Recuperado de <http://rutapuebla.mx/beneficios-para-usuarios-y-transportistas-de-ruta-puebla/>
- Rodríguez, L. (30 de agosto de 2017). Ladrones golpean a chofer de la ruta Rápidos de San Antonio y le roban la unidad. *Periódico Central*. Recuperado de <http://periodicocentral.mx/2017/pagina-negra/delincuencia/item/15390-ladrones-golpean-a-chofer-de-rapidos-de-san-antonio-y-le-roban-la-unidad>
- Romeva, R. (2003). *Guerra, posguerra y paz: pautas para el análisis y la intervención en contextos posbélicos o postacuerdo*. Barcelona: Icaria.
- Sánchez Montero, E. (24 de mayo de 2017). Pasajeros golpean a chofer de RUTA por falla mecánica de la unidad. *Cambio*. Recuperado de <http://www.diariocambio.com.mx/2017/secciones/codigo-rojo/item/11182-pasajeros-golpean-a-chofer-de-ruta-por-falla-mecanica-de-la-unidad>
- Silva, C. y Burgos, C. (2011). Tiempo mínimo-conocimiento suficiente: La cuasi-etnografía sociotécnica en psicología social. *Psicoperspectivas*, 10(2), 87-108. Recuperado de <http://www.psicoperspectivas.cl/index.php/psicoperspectivas/article/view/146/177>
- Wolcott, H. (1993). Sobre la intención etnográfica. En Velasco Maillo, H., García Cataño, F. J. & . Díaz de Rada, A. (Eds.), *Lecturas de antropología para educadores: el ámbito de la antropología de la educación y de la etnografía escolar* (pp. 127-145). Madrid: Trotta.

Woodhouse, T & Duffey, T (2008). *Mantenimiento de paz y resolución de conflictos internacionales*. USA: Instituto para formación en Operaciones de paz.

Woodhouse, T. (2010). Adam Curle: radical pacemaker and pioneer of peace studies. *Journal of conflictology*, 1(1), 1-8.

Zamora Colin, U., Campos Alanis, H. & Calderón Maya, J. (2013). Bus Rapid Transit (BRT) en ciudades de América Latina, los casos de Bogotá (Colombia) y Curitiba (Brasil). *Quivera*, 15 (2013-1), 101- 118. Recuperado de <http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/64508/Art%C3%ADculo%20BRT%20Bogota%20y%20Curitiba-2-19.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Anexos

FOTOS DEL METROBUS



Vehículo articulado Metrobús Línea 2



Checador del Metrobús:
Estación Diagonal Poniente



Espacio asignado para las personas con silla de rueda



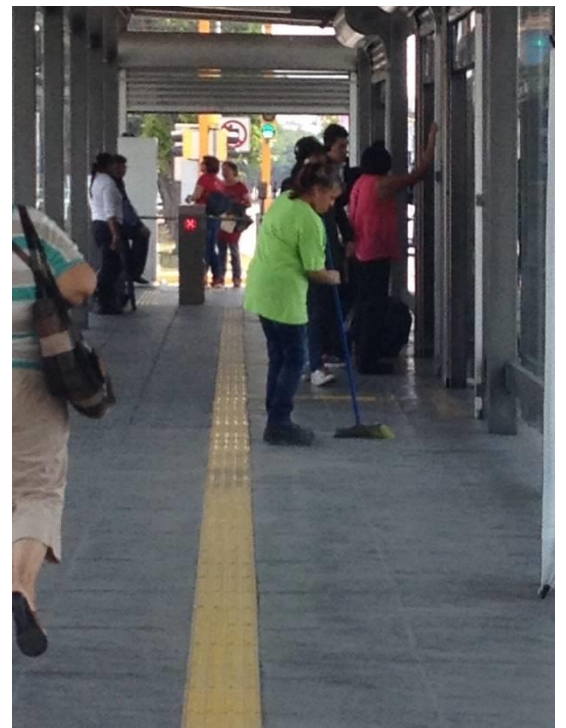
En ocasiones el espacio asignado para las personas con silla de rueda no es utilizado, debido a que las unidades se saturan. Por este motivo, algunas personas con silla de rueda optan por viajar cerca de la puerta



Policía apoyando a una persona con ceguera a abordar el Metrobús



Hoja que indica los intervalos de tiempo



Limpiando las estaciones



La bicicleta habla: “Hay una necesidad de conectar el Metrobús con ciclovías y estacionamiento para bicis”.



Cortina cerrada, ella dice: “queremos participar, hay capacidad para vehículos biarticulados”.



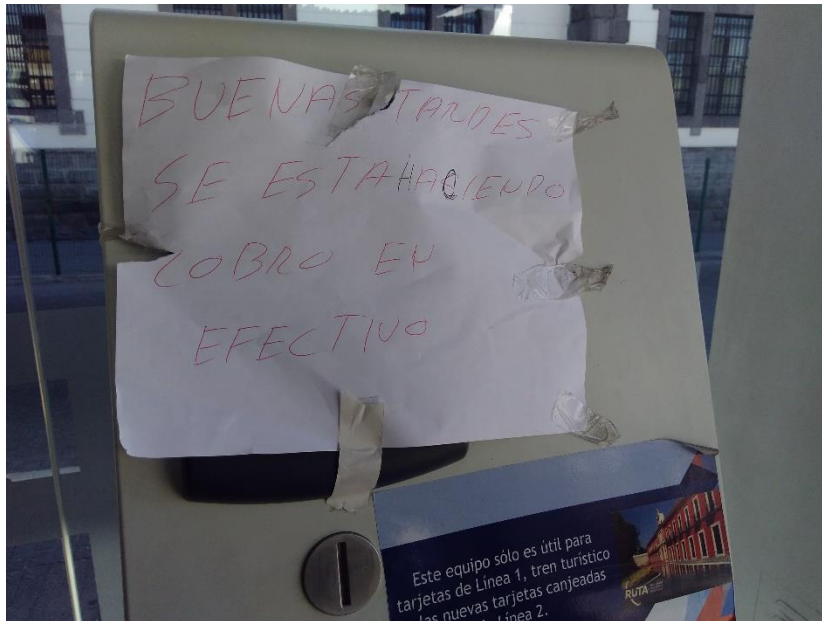
Persona joven utilizando los
asientos preferentes para
adultos mayores, embarazadas
y personas con discapacidad



Del mercado para el sur



Esperando un
Vehículo articulado:
de la Central de
Abastos para el sur
de la Ciudad



Un corto circuito en el fluido
del Metrobús



La invasión del carril



Vecinos molestos porque no les permiten entrar a sus cocheras, debido a la infraestructura del Metrobús.



Los actores humanos y no humanos que impiden el paso del Metrobús y personas tomando su rumbo a pie.



Vehículos acortando el camino, porque no pueden seguir.



Retomando el rumbo a pie



Fila de 5 metrobuses en espera del semáforo Boulevard Diagonal Defensores de la República.

FOTOS RÁPIDOS DE SAN ANTONIO



Rápidos de San Antonio

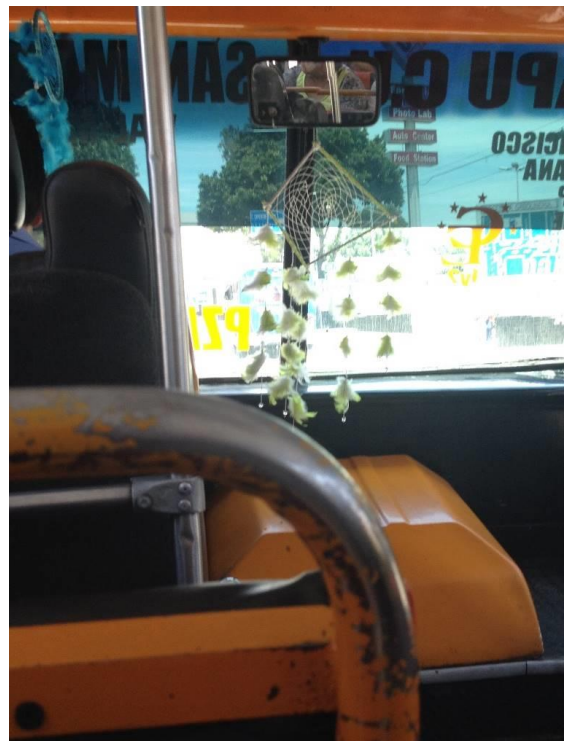


Indicaciones



La protección de Jesús

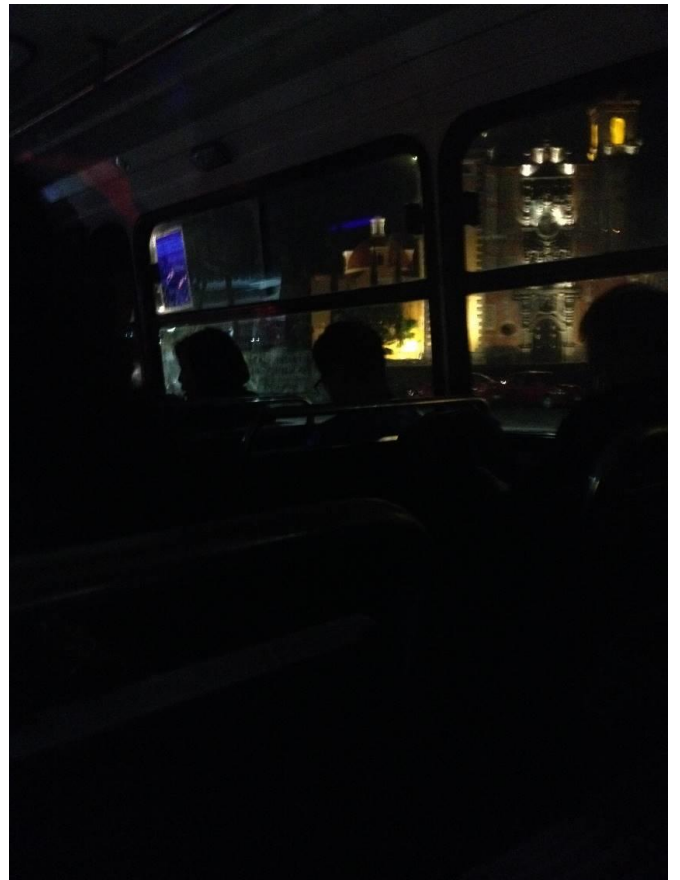
Decoración con atrapasueños





Asientos pequeños

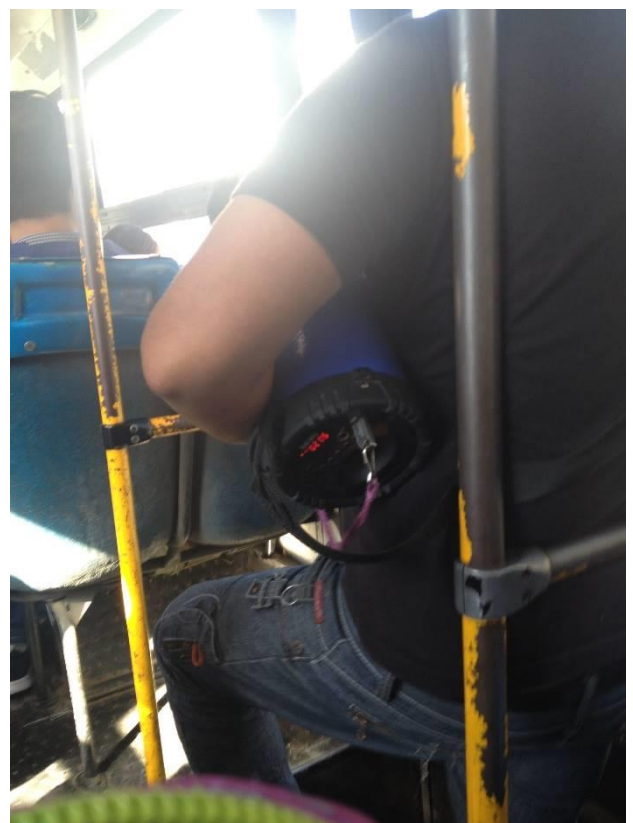
Sin luces y San Francisco de fondo





El payaso

Hombre cantando con bocina





Los asientos hablan por sí mismos

