



QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos

ISSN: 2250-4060

quid16@gmail.com

Universidad de Buenos Aires

Argentina

Trapaga, Iban

De la tipología urbana a la tipología viajera. La construcción del sentido de ciudad a partir de la movilidad en el sistema de transporte semi-masivo Vive Bus de Ciudad Juárez (México)

QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, núm. 12, 2019, -Mayo, pp. 194-219

Universidad de Buenos Aires

Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559666850012>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

De la tipología urbana a la tipología viajera. La construcción del sentido de ciudad a partir de la movilidad en el sistema de transporte semi-masivo Vive Bus de Ciudad Juárez (México)

Iban Trapaga

Dr. en Ciencias Antropológicas. Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez (ICSA-UACJ). Instituto de Ciencias Sociales y Administración. México.
E-mail: iban.trapaga@gmail.com

Fecha de recepción: 03/04/2018
Aceptación final del artículo: 04/06/2018

Explorar las implicaciones culturales de la movilidad urbana y cómo ésta establece un sentido concreto de ciudad en tanto un marco para las relaciones sociales y los significados culturales es el objetivo de esta investigación etnográfica. Es una etnografía con énfasis en la técnica de observación, sobre las experiencias viajeras de tiempo, espacio, conducta e identidad social en los trayectos realizados en autobuses del sistema de transporte semi-masivo Vive Bus de Ciudad Juárez. La elucidación de una tipología de pasajeros de este modelo de movilidad urbana permite la comprensión de cómo se articulan actualmente el espacio y tiempos urbanos a partir de relaciones sociales reiteradas en la vida cotidiana.

Palabras clave: Transporte urbano; ciudades medianas; áreas suburbanas; estudios urbanos; etnografía.

From the urban to the travelling tipology. The construction of urban meaning on the basis of the mobility experience in Vive Bus, the semi-mass transport system of Juarez City, Mexico

This ethnographic research's objective was to explore the cultural implications of the urban mobility and how mobility sets up the urban meaning which is a framework to understand social relations and cultural meanings. This is an ethnography, focused on observation technique, about the time, space, behavior and social identity

travelling experiences on the Vive Bus semi-mass transport system's buses. The clarification of a Vive Bus passengers' typology allows understanding how the urban time and space are currently articulated by the social relations repeated in the daily life.

Keywords: *Urban transport; medium cities; suburban áreas; urban studies; ethnography.*

Introducción

La movilidad urbana está cada vez más vinculada a la hipotética capacidad de gobernabilidad de las ciudades globales. Que más de la mitad de la población mundial resida en zonas urbanas no hace sino significar y condicionar este proceso sin igual en la historia de la humanidad. Las mutaciones del proceso de urbanización desde la era pre-moderna a la actual posmodernidad han dotado de mayor relevancia a la gestión de los flujos internos, resignificando los espacios públicos y revelándose los conflictos y tensiones por este desplazamiento del espacio histórica y culturalmente construido.

La gestión de los flujos se ha hecho una constante en tiempos de la globalización. La consideración tecnócrata ha sumido a la ciudadanía bajo premisas conceptuales aún más alienantes, como son las categorías *cliente, usuario, pasajero*. Entre otras modificaciones tecnológicas, el sistema de transporte terrestre masivo se ha erigido en un modelo replicado en las metrópolis latinoamericanas. Así, el caso del *Transmilenio* bogotano resulta paradigmático. Sin embargo, la mirada científica sobre este sistema de gobernabilidad de los flujos humanos en el ya de por sí deteriorado límite de la ciudad está muy ceñida a planteamientos técnicos para la eficiencia y eficacia en la gestión de los mismos. Poco sabemos de la(s) experiencia(s) efectiva(s) de la gente partícipe en esta fórmula de crear y recrear la ciudad. Tampoco conocemos a ciencia cierta las características de la intromisión de los sistemas de transporte masivo en las vidas cotidianas de los residentes urbanos. Este estudio, producto de un proyecto de investigación en curso, pretende aportar algunas luces de conocimiento sobre la experiencia subjetiva ciudadana en torno a un caso concreto de transporte masivo terrestre: la ruta uno del Vive Bus en Ciudad Juárez, ciudad mexicana fronteriza con Estados Unidos.

El carácter del estudio es etnográfico y exploratorio en tanto son inexistentes las aproximaciones antropológicas a este caso concreto y, posiblemente, al referido modelo de transporte intraurbano. En las siguientes páginas, desarrollaré los antecedentes históricos de la configuración urbana juarense vinculada a la evolución de modelos de movilidad y estructuradores de este caso de *ciudad difusa* con fuerte dependencia del capital industrial transnacional conocido vulgarmente

como industria maquiladora. Plantearé información cuantitativa sobre la situación contemporánea del transporte y otros fenómenos coligados. En una segunda parte, planteo los conceptos antecedentes y vigentes en torno a la problemática de la construcción del tiempo y el espacio urbanos, apoyándome para ello en nociones exclusivamente antropológicas. Por último, establezco una breve reseña etnográfica basada en la observación sistemática de los comportamientos sociales al interior de los vehículos que conforman la flota de este servicio colectivo de transporte. Como aportación analítica a la investigación, planteo una tipología viajera que permite ponderar las nociones hegemónicas de espacio, tiempo y ciudad con base a otras categorías típicas de la antropología social como son lugar e identidad.

Ciudad y movilidad en la historia de Ciudad Juárez

La concreción de Ciudad Juárez como urbe está vinculada inexorablemente con la movilidad, esto en tanto desde su fundación como misión franciscana a tres kilómetros de la ribera del río Bravo del Norte sobre un emplazamiento utilizado desde el siglo XVI como vado de la corriente acuática para varias de las expediciones de conquista imperial. Finalmente, tras tres expediciones casi consecutivas orientadas a la constitución de la provincia del Nuevo México¹, y un siglo más tarde, un fraile criollo funda la *Misión de Nuestra Señora de Guadalupe de los Mansos de El Paso del río del Norte* el ocho de diciembre de 1659 (González de la Vara, 2009: 31-32). Desde antes de esa fecha, Paso del Norte contaba con relevancia a una escala mundial en tanto lugar obligado de paso y depósito transitorio de personas y mercancía para la estructuración del Imperio español. Esta se incrementó a partir de la fundación, la población y la transformación de la región ribereña en la principal productora novohispana septentrional de vinos y frutos varios, introduciéndose los primeros en el mercado estadounidense desde Santa Fe (Nuevo México) a partir de la formación de esa nación. En suma, la vocación de Ciudad Juárez se establece en torno a la movilidad de un proyecto transnacional, tal y como señala González de la Vara:

A partir de la consolidación de Nuevo México con la fundación de su capital Santa Fe en 1610, lo que se convertiría en la región de El Paso comenzó a ser frecuentada por las caravanas y expediciones que iban y venían a esa provincia. A esta región se le dio ese nombre porque aquí se cruzaba o pasaba el río Bravo o Grande del Norte tanto si se iba hacia el sur como si se quería ir al norte (...) El Paso era entonces solo un paraje donde con frecuencia las caravanas tenían que acampar por algún tiempo para dar agua y descanso a los animales de carga (González de la Vara, 2009: 29).

¹Esta provincia, vinculada al virreinato de la Nueva España, coincide en gran medida con el actual Nuevo México, uno de los estados de la Unión Americana.

Siguiendo en la escala macro, la movilidad local se exacerbó constantemente a lo largo del período colonial a partir de hitos como la constitución del *Camino Real de Tierra Adentro*, la fundación del presidio², el carácter de villa para El Paso del Norte en 1681, y el nombramiento como ayuntamiento en 1812, hasta convertirse en población fronteriza en 1848-49 debido al Tratado de Guadalupe Hidalgo que zanjaba la guerra México-estadounidense con la pérdida para México del territorio al norte, precisamente del río Bravo. Desde ese momento, se da la primera fragmentación y dispersión espacial, al dividirse las poblaciones y ranchos que conformaban históricamente El Paso del Norte por la nueva línea internacional.

Sin embargo, el nuevo carácter de puerto fronterizo junto a la inauguración de la línea de ferrocarril *México Central* en 1884 (mismo que unía Ciudad de México y El Paso del Norte, y este con la red ferroviaria estadounidense) aceleraron el depósito y la movilidad histórica de personas y mercancías. Estas circunstancias, junto a otros factores como su nombramiento como ciudad en 1888³, acendrarón el poblamiento y el incremento del comercio internacional.

La ya subrayada escala mundial de la movilidad para Ciudad Juárez se ratifica y da un salto exponencial en 1965⁴ con el acuerdo internacional que iniciaba a nivel mundial el modelo industrial maquilador o *Industria Maquiladora de Exportación* (IME) vinculada a capitales y tecnologías transnacionales. Tras un periodo de una década a prueba, el modelo industrial implosiona significando la más profunda modificación de la ciudad. Con ánimo de no prolongarme en este aspecto, ampliamente estudiado, acudiré a un estudio reciente sobre la nueva estructura urbana a partir de la industrialización (IME):

Con la llegada de las maquilas se intensificó la polarización social y espacial dando como resultado en la actualidad una ciudad de fuertes contrastes. En un extremo se observan ciertos enclaves ricos y en el otro, zonas muy pobres y deterioradas. El paisaje urbano mezcla los edificios elegantes de arquitectura ajena, ahistórica, provistos de grandes sistemas de seguridad y cristales abundantes con pequeñas viviendas improvisadas, algunas de rasgos rurales. Se encuentran partes de ciudad con todos los servicios, calles en perfecto estado, fachadas muy bien terminadas, arboladas, muy bien consolidadas y otras con enormes lotes baldíos, áridos, con basura, calles sin

²Sin profundizar en el concepto y fenómeno histórico se trata de guarniciones militares anexas a poblaciones o que de por sí constituyeron nuevos asentamientos de colonizadores europeos y africanos.

³Pasando a denominarse oficialmente como se le conoce actualmente: Ciudad Juárez. Su contraparte estadounidense conservó la denominación histórica de El Paso.

⁴Denominado oficialmente *Plan Industrial Fronterizo* su implementación plena se da a partir de 1969 con el inicio de actividades de los primeros parques industriales.

pavimento, ni ningún tipo de mobiliario urbano, anónimas (Rodríguez Álvarez, 2002: conclusiones).

Junto al fenómeno industrial, la condición fronteriza determinó buena parte de la trama urbana, al menos, desde la llegada del ferrocarril y la condición de ciudad ya que el grueso de la actividad económica terciaria (comercio y turismo transfronterizos) se estructuró en torno al centro histórico, donde confluyen las vías férreas antes de continuar por el más antiguo de los puentes internacionales (Fuentes Flores, 2001: 98). Este centro es también de donde parten otras vialidades principales, dándose el caso que toda la red de autobuses intraurbanos confluye en ese punto.

Finalmente, observamos que la macro-escala establece los condicionantes de la estructura y morfología urbanas contemporáneas y, consecutivamente, las características de la micro-escala urbana, entre los que destacaré en próximos apartados el sistema intraurbano de transportación de pasajeros.

Ciudad Juárez, ciudad difusa

Según el Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP) de Ciudad Juárez, la densidad en la zona propiamente urbana es de 37,44 hab/ha para 2015, basándose en información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Tomando el *Censo Nacional de Población y Vivienda 2010* de este último instituto, la población de ese año era de 1.321.004 sólo para la zona urbana del municipio, misma que se extendía en esa fecha 35.281 ha.

El IMIP manifestaba en su *Plan de Desarrollo Urbano 2010* un fuerte malestar derivado de la práctica imposibilidad de planificar la ciudad, entregada a lógicas de liberalismo económico y modelos clásicos de mercado:

Se ha venido presentando el fenómeno de rompimiento del orden de acondicionamiento físico para el crecimiento de la ciudad, por la lógica del sistema en su etapa de liberalidad del mercado, que en el caso de Juárez ha sido el libertinaje de la especulación sin ningún sentido razonable de crecimiento más que el mercantilismo del sistema hasta llegar a los 42 habitantes por hectárea, ya que la extensión de la mancha es de 30.053 hectáreas en 2008 (IMIP, 2010: 20).

Este *libertinaje* especulativo, incide el mismo informe, es una constante histórica a partir de los años de implementación del modelo maquilador industrial. Así, de una densidad óptima de 215,08 hab/ha en 1960 se pasó a 97,13 en 1970, 60,63 para

1980, 56,42 en 1995, y siendo en 2008 apenas de 30,53 hab/ha (2010: 20)⁵. Por último, y en relación con la movilidad urbana, habrá que resaltar de esta misma fuente las concentraciones de hasta 212 hab/ha en desarrollos urbanos de interés social (vivienda pública para segmentos de bajos ingresos) ubicados en el otro polo del lugar histórico central urbano. Es el caso que abordaremos más adelante de las colonias Tierra Nueva I y II de dónde parte el semi-masivo *Vive Bus*.

Este modelo expansivo urbano, que incrementa su superficie nueve veces más que su población, tiene su correspondencia con una profunda transformación de la estructura urbana de Juárez, pasando del modelo monocéntrico a otro, actual, multicéntrico (Fuentes Flores, 2001). Este se fundamenta en, al menos, cinco centros que partiendo del centro histórico se han movilizadotras las mayores densidades de consumidores (densidad de población) de las periferias, asentándose estos sucesivos centros y sub-centros bajo el modelo del centro comercial o *mall*, constituido no sólo por establecimientos comerciales, sino político-administrativos, tanto municipales como estatales y federales.

Según Gutiérrez Casas (2009), este modelo vigente inicia en los años sesenta, bajo premisas ajenas a la IME. No obstante, el objetivo manifiesto en esa década fue estructurar el nuevo oriente urbano dotando de sentido al segundo centro urbano, el PRONAF, que competiría exitosamente con el centro histórico con base a servicios y equipamientos públicos y, cómo no, con su propio puente de cruce internacional, el Puente Córdoba. La IME de los sesenta no hizo sino adaptarse a una planificación previa y ajena a la articulación urbana en torno a los parques industriales que sobrevendría a mediados de los setenta. En este momento, se formalizan y dotan de servicios básicos (incluido el pavimento de vialidades, que no existía) a las colonias populares de invasión del poniente bajomonte juarense. Las colonias populares seguirán su expansión hacia el oriente y, ante todo, suroriente haciendo de la movilidad urbana para acceso al empleo o a la vivienda un asunto dramático (Gutiérrez Casas, 2009: 150-154). Y desde ese entonces, es donde se impone el vehículo de motor privado como eje de dicha movilidad, en sintonía con los procesos urbanos a escala occidental y mundial. El siguiente párrafo concreta, para el caso juarense, la vinculación entre suburbanización y movilidad urbana centrada en el vehículo privado:

Con el propósito de llevar a cabo un análisis de la movilidad urbana a nivel local, es necesario recurrir al modelo actual de desarrollo que tiene nuestra ciudad, el cual descansa básicamente sobre el uso del automóvil; (...) Este análisis lleva a considerar la combinación de varios factores como lo son en primera instancia el modelo

⁵Otro dato significativo son las 3000 ha que dentro de la mancha urbana son a la fecha del informe predios despoblados y que con alta probabilidad se ha incrementado esta superficie derivado del despoblamiento durante los años del plomo o Batalla por Juárez (2008-2011).

sociocultural establecido a través del tiempo en esta ciudad y el cual está sustentado en la “necesidad” de un automóvil; si bien es cierto que la posesión de uno o varios vehículos genera un status social y económico para quien lo posee, así como también para su respectiva familia, también se debe mencionar que ante la ausencia de un eficiente servicio y/o sistema de transporte público, aunado a la serie de facilidades que existen en esta ciudad para hacerse de un vehículo propio, se le ha dado al automóvil un uso irracional (IMIP, 2010: 193).

Las *facilidades* señaladas por el IMIP se deben clasificar en dos: los esquemas de financiamiento de las automotrices (principalmente concesionarios nacionales) y la desregulación de la importación de vehículos utilitarios desde los Estados Unidos. Este último proceso se inicia con el gobierno conservador y neoliberal del presidente Fox Quesada (2000-2006) y se complementa con la importación ya no desregulada sino ilícita de vehículos estadounidenses⁶. Cabe subrayar que estamos hablando del mercado estadounidense de vehículos usados con sus correspondientes carencias por desgaste y antigüedad. Esta última opción, como refrendan los datos vertidos a continuación, es la favorita de las clases media-baja y popular juarenses. Basándose en el padrón vehicular de la recaudación de rentas estatal del 2016, la distribución vehicular indica que un 53,1% son modelos de fabricación entre 1961 y 1999, un 28,5 se fabricaron entre 2000 y 2006, mientras que sólo una sexta parte son modelos recientes. El parque vehicular juarense ascendía en 2016 a 580.507, de los cuales 554.965 eran automóviles particulares (IMIP, 2017). De las cifras consideradas se deduce que menos del 1% del parque son autobuses para el transporte de pasajeros y que existe un automóvil particular por cada 1,47 personas mayores de edad. También podemos suponer, con base a la antigüedad del parque motorizado para usos privados, el detrimento acelerado en la capacidad de consumo de la población local, es decir, el empobrecimiento de las clases medias y bajas y el consecuente agotamiento del modelo dominante de movilidad urbana para esta ciudad fronteriza.

Las características arriba descritas se corresponden con exactitud al modelo anglosajón de urbanización basado en varios fenómenos denominados suburbanización, desurbanización y periurbanización (Dematteis, 1997). Es en 1909 cuando, reunidos en la primera conferencia nacional de planeación urbana de los Estados Unidos, los ponentes apostaban por un modelo que erradicara la *congestión* de los centros históricos con base a modelos contemporáneos alemanes no estaban sino adoptando y optimizando un modelo anglo-sajón (o noratlántico). Entre otros, destacaré el diseño y aplicación de grandes vialidades (anillo periférico, bulevares), el énfasis en la dimensión socio-económica urbana en

⁶Entre los que existe, a su vez, un segmento significativo de vehículos robados.

detrimento de la estética y cultural, y el desplazamiento de la clase trabajadora industrial a las áreas suburbanas:

The city planner has at his command many ways and means for the distribution of these values, of which perhaps the most important is the establishment of what is known in Germany as the "ring strasse," a broad avenue or avenues which surrounds the city on its suburbs and which makes it possible for traffic to go from point to point in the suburbs without first going to the center of the city. The same principle can be applied to belt-line railroads, and by means of this provision, factories of all kinds can be attracted to the outskirts, and will eventually bring with them their employees from the city centers (...) Wherever adopted, this course will result in a wider dispersal of the laboring class (Nolan, 1967: 76).

Interesante el uso de nociones higienistas para fundamentar un discurso liberal (libertad de flujos, eliminación de obstáculos) y el proceso de fragmentación y expulsión implícitos en la suburbanización, misma que terminaría *per se* con la congestión humana de las clases bajas, generadora de enfermedad, inmoralidad y crimen (Nolan, 1967: 77) La irrupción del automóvil simbolizada con el económico modelo Ford-T en 1908 (coincidiendo con la citada conferencia de planeación urbana) no hizo sino incorporar facilidades de transportación para las poblaciones suburbanas bajo los preceptos socio-económicos del arquitecto Nolan.

La ciudad difusa, como producto histórico derivado de un esquema socio-cultural históricamente ubicado, reúne y amplía las características arriba vertidas en torno a lo urbano. No obstante, volviendo a la ya mencionada oposición cultural (o como otros autores denominan, civilizatoria) el modelo de expansión urbana anglosajón, aunque hegemónico, difiere del fenómeno latino o mediterráneo en tanto este "es una suburbanización sin expansión de la ciudad" (Dematteis, 1998: 18); una expansión de los urbanitas, más no de la mancha urbana que permanece compacta, diferenciada de lo rural. En términos del propio Dematteis, se expande la *civitas*, no la *urbs*.

Estas y otras acotaciones nos permiten reflexionar sobre el proceso de urbanización experimentado en Ciudad Juárez desde su declaración jurídico-política como ciudad (1888) hasta la actualidad. Juárez no sólo se ostenta como un caso preclaro de suburbanización anglosajona, sino que pasó de una esfera cultural latina, donde el centro compacto en torno a la plaza de armas cercana a la misión franciscana no era sino la cabeza de una retícula de asentamientos y explotaciones agrícolas dependientes de ese centro urbano en tanto este concentraba a la élite agro-comercial de exportación de frutas, vinos y, más tarde, algodón (González de la Vara, 2009). Siguiendo al mismo autor, el rosario de poblaciones agrícolas, haciendas y ranchos aportaba a Ciudad Juárez la

condición de una pequeña urbe mediterránea. Tras la llegada del ferrocarril, esto no cambió aunque sí se intensificó en tanto se incrementó la movilidad de mercancías, personas y capitales del *hinterland* al núcleo central, donde en años del tardo-porfiriato (1885-1910) se desarrolló una estética urbana con influencias neoclásicas y del *art nouveau* en su diseño y en fachadas sin abandonar el tradicional adobe y la cal como materiales de construcción (observación anotada en el diario de campo, 20-I-18). Tras la intervención estatal, fuente del segundo centro urbano, en la sexta década novecentista la ciudad inicia el tránsito al modelo de expansión urbana anglosajón (Gutiérrez, Casas, 2009), replicando con exactitud las antañas directrices de Nolan (1967) que ordenan expulsar industrias y clases trabajadoras a la periferia, así como primar los beneficios socio-económicos urbanos sobre los aspectos estéticos y culturales. Un proyecto que persiste y se amplifica a la fecha... ¿siendo el mismo tipo suburbano de los sesenta?

Dematteis (1998) dedica su artículo a reflexionar sobre las tipologías urbanas vinculadas a la globalización y el post-fordismo; y en relación dialéctica con Nivón Bolado, para quien la característica diferencial de la *ciudad difusa* es “la falta de control de las funciones urbanas” (2003: 22) entregadas sin contrapeso a las lógicas del mercado capitalista. Mientras que para el primero la *ciudad difusa* es producto de un concepto-fenómeno que denomina *difusión reticular*⁷ que oscila entre la periurbanización⁸ y la superposición de ambos fenómenos, Nivón Bolado evita una definición basada en criterios explícitos, apuntando implícitamente al influyente modelo estadounidense, planteando la hipótesis de que con la pérdida de la compacidad y de límites por yuxtaposición las metrópolis latinoamericanas “han iniciado un proceso de desvanecimiento” (Nivón Bolado, 2003: 23). No obstante, en ambos casos, los autores coinciden en la necesidad de establecer las diferencias entre el antes y el ahora de los suburbios, mismas que ameriten la reconceptualización y, por extensión, la necesidad del término *difusión reticular*.

La desconcentración funcional vinculada a procesos de reestructuración económica (paso del fordismo al posfordismo), caracterizada por la “relajación de las relaciones jerárquicas, por la flexibilidad de la organización productiva y del trabajo, por la multiplicación de las conexiones horizontales y por la aparición consiguiente de las identidades o especificidades locales como otras tantas «ventajas competitivas», en un contexto tendencialmente global” (Dematteis, 1998: 31-32), supone el principal criterio de definición de la *ciudad difusa*, más allá de

⁷«Formas de expansión urbana *independientes de los campos de polarización de los grandes centros*» (Dematteis, 1997: 20). El criterio de clasificación es, entonces, el rol jugado por los grandes centros urbanos en cada proceso.

⁸Consiste en la recuperación de los centros urbanos históricos y en la ampliación del último anillo externo.

cuestiones de morfología urbana, desarrollo, organización del territorio o de la composición social.

En cambio, para Nivón Bolado no está claro si nos encontramos ante procesos rupturistas o simplemente ante la continuidad de la desconcentración urbana de épocas precedentes. Tomando la primera opción, coincide en la determinación urbana por el post-fordismo y la globalización aportando al autor precedente la cuestión del impacto de las nuevas tecnologías de la información en la dispersión vigente. Este nuevo modelo de expansión urbana exhibe ciertas contradicciones (Nivón Bolado, 2003: 26-32):

- La ciudad difusa transforma los límites urbanos, no los elimina
- La ciudad difusa hostiga o desaparece lo público, privatiza⁹
- Este modelo ¿genera homogeneidad o cohesión social?
- La ciudad difusa y su relación con la agricultura globalizada

A modo de síntesis de este apartado, diré que Ciudad Juárez representa un caso paradigmático de expansión urbana suburbial, con el correspondiente incremento de las distancias, la baja densidad y eventos de desurbanización. Pero no hay evidencia de procesos similares siquiera a la periurbanización. La conformación de nuevas centralidades sin menoscabo de la histórica (centro) y la moderna (Pronaf) reseñadas por Gutiérrez Casas (2009) y Fuentes Flores (2001), alude, sin dudas, a la “flexibilidad de la organización productiva y del trabajo” de Dematteis. Las nuevas funcionalidades concretadas en la erección de la nueva Ciudad Universitaria o los principales parques industriales, algunos con procesos insertos de alta tecnología, más allá de los límites urbanos actuales apunta precisamente al hecho de una *ciudad difusa* prematura, ya que dichas dinámicas acompañan el devenir urbano juarense desde la década de los setentas. Hay que considerar, como alude Rodríguez Álvarez (2002), que la globalización y su transnacionalismo económico dominan Ciudad Juárez desde antes de la enunciación de estos conceptos en las Ciencias Sociales. El paso del paternalismo industrial respecto a los trabajadores industriales (fordismo) al modelo de supervisión de la producción, rotación continua de personal y su consecuente readaptación formativa irrumpió ya en los ochenta.

La agricultura ha sido relegada al mínimo vía la venta de suelo agrícola a las desarrolladoras inmobiliarias que ofrecen a clases medias y bajas un esquema de organización vecinal delimitado por la homogeneidad morfológica pero también

⁹En este aspecto el autor subraya el rol jugado por las distancias y la baja densidad en esta privatización del espacio.

interna. Los límites urbanos son muy dinámicos (elasticidad) al punto que, tal como denuncia el plan de desarrollo urbano (IMIP, 2010) el poder municipal sigue un proceso acelerado de cambio del uso del suelo tanto al sur, suroriente y norponiente. Y esto, sin plantear aún el desbordamiento de los límites internacionales irrumpiendo morfológica, funcional y estructuralmente en la extensión urbana de El Paso, Texas. A todas luces estamos ante una conurbación o metrópoli fronteriza¹⁰. Por último, la privatización del espacio y la vida social es un hecho manifestado en multiplicidad de eventos. Y, coincido con Nivón Bolaño (2003: 28-29), el paulatino incremento de las distancias intraurbanas con su consiguiente recurso a instrumentos de movilidad privados o particulares (léase automóvil particular) no hacen sino reforzar esta privatización y a sus agentes empresariales.

Movilidad, identidad y espacio público

Asentadas las condiciones de su contexto urbano y alguna definición para enmarcar y clarificar los primeros contenidos reflejados por la investigación etnográfica, paso ahora a establecer el marco conceptual y el planteamiento metodológico para el mejor conocimiento de las dinámicas asociadas al uso de la línea uno del Vive Bus, primer caso de transporte colectivo semi-masivo en Ciudad Juárez¹¹.

La cuestión de la movilidad urbana suele asociarse a profesiones o perspectivas técnicas o de ciencia aplicada. Así, los urbanistas, los planificadores urbanos, diseñadores de paisaje, arquitectos, ingenieros, economistas, administradores urbanos y de empresa, entre otros, han postulado las primeras nociones en su labor de reflexión, corrección y cambio de lo urbano. Sin embargo, disciplinas como la Sociología y, posteriormente, la Antropología social de la mano de su subdisciplina (la Antropología urbana) se incorporan a esta esfera científica con retardo y, sobre todo, con otro tipo de orientación y aportaciones. En este sentido se manifiestan, entre otros, Pujadas y Tapada al constatar que “la movilidad diaria que sirve a otros fines como el aprovisionamiento, las actividades de ocio, el uso de servicios especializados y el consumo cultural queda relegada a un segundo plano o silenciada” (2017: 1934) por temáticas como la eficiencia del transporte en claves espacio-temporal¹² y de multimodalidad.

¹⁰Según datos manejados por el IMIP (2017), la suma poblacional de esta metrópoli está próxima a los 2,250,000

¹¹Este servicio de transporte también existe en la ciudad de Chihuahua bajo el mismo nombre y logotipos.

¹²Existe toda una pléyade de estudios cuantitativos y publicaciones en torno a reducir el tiempo dedicado en la transportación del domicilio al lugar de trabajo. Para muestra, Fuentes Flores (2008)

La movilidad es una característica intrínseca al momento histórico conformado por el sistema económico global y globalizante. La importancia sin par otorgada al flujo -que recuerda nítidamente la obsesión del arquitecto Nolan (1967) por la *congestión* urbana- ha impuesto una ciudad cuyo espacio público es orientado a la circulación, generando un *civitas* transeúnte que se traslada de nodo a nodo metropolitano (Delgado, 1999); donde la extrema dispersión y organización nodular ofrece la experiencia de un espacio público fragmentado o, de plano, marginal. Estas nuevas condiciones están expuestas en buena medida bajo el término discutido arriba de *ciudad difusa*.

Sin embargo, un desliz epistemológico nos llevó a hiperbolizar estas nuevas experiencias urbanas como una pérdida de tiempo (calculado en ratios de productividad o costes/beneficios) y una pérdida del espacio público (en tanto transformación en *no lugar*) de manera sino acrítica, sí ingenua. En primera instancia, abordaré la cuestión espacial, planteando la dicotomía *lugar versus no lugar* (Augé, 2000) en diálogo con la propuesta conceptual del *espacio vital* (Pujadas y Tapada, 2017: 1935).

El *lugar antropológico* es la interpretación que se hace del *lugar nativo* o territorio. Augé lo define como la “construcción concreta y simbólica del espacio que no podría por sí sola dar cuenta de las vicisitudes y de las contradicciones de la vida social pero a la cual se refieren todos ellos a quienes ella asigna un lugar por modesto o humilde que sea” (2000: 52). El *lugar* es “principio de sentido para quien lo habita” (2000: 52) y al hacerse inteligible para el antropólogo le permite descifrar los significados, esto es, el simbolismo estructurado y estructurante que es la cultura. Sus caracteres son “identificatorios, relacionales e históricos” (2000: 52) mientras que los *no lugares* carecen de esos mismos caracteres. Son espacios sin tiempo, ni pasado, ni porvenir “donde la soledad se experimenta como exceso o vaciamiento de la individualidad” (2000: 85). Son espacios invadidos por textos interpelantes y constructores de sujetos individualizados, ajenos a las relaciones sociales, son textos que conciben y concretan al *pasajero*, al *cliente*, al *conductor dominguero*. El autor subraya que “se ve claramente que por “no lugar” designamos dos realidades complementarias pero distintas: los espacios constituidos con relación a ciertos fines (transporte, comercio, ocio), y la relación que los individuos mantienen con ese espacio” (2000: 98).

Por otra parte, la noción de *espacio vital* se ubica en el centro de la propuesta de Pujadas y Tapada para desarrollar estudios etnográficos de la movilidad metropolitana pendular definida en inglés por el término *commuter*. Esta noción fue presentada como un instrumento metodológico por el demógrafo Courgeau (1988) y remite a un concepto migratorio que, el autor entiende, es demasiado simple y burdo si lo limitamos al cambio de residencia. A esta consideración,

Courageau integra varias formas adicionales de movilidad no consideradas en el concepto inicial, esto es, el de la migración exclusivamente como cambio de residencia. Estas formas adicionales incluyen la movilidad temporal sin cambio de residencia, alternando varios desplazamientos simultáneamente como ocurre en los traslados laborales diarios, los paseos a centros turísticos, a las residencias de amigos y de la red de parentesco o profesional; sin por ello reducir el concepto a un tipo individual de movilidad sino que debe ampliarse la perspectiva conceptual a grupos sociales primarios y secundarios, como la familia y la comunidad vecinal (Courageau, 1988: 878).

La propuesta de Pujadas y Tapada se orienta a un estudio de la movilidad a partir de la experiencia cotidiana de la misma por parte de individuos y grupos primarios o secundarios¹³. Este concepto de movilidad mantiene conexiones lógicas y concretas con la propuesta de Augé del *lugar antropológico* en tanto es una noción geográfica integrada por “itinerarios, encrucijadas y centros” que no se excluyen sino que se yuxtaponen (Augé, 2000: 62). De igual manera, el *espacio vital* en tanto constituido por múltiples relaciones sociales y ubicaciones socio-espaciales, goza del carácter de identificador y de catalizador de relaciones. Por otra parte, en el caso concreto de los desplazamientos pendulares que preocupa a Pujadas y Tapada, la sola reiteración de estos conforma una necesaria construcción del tiempo por la memoria y el olvido¹⁴; la sucesión de rutinas no está exenta de hitos como los accidentes, incidentes, retrasos, encuentros y desencuentros fortuitos, o estados de ánimo particulares que nos permiten poder hacer conciencia del paso del tiempo y de que el viaje de hoy no fue exactamente como el de ayer. En este sentido, el *espacio vital* al obedecer al criterio experiencial considera la *historicidad* del circuito, del conjunto de itinerarios, centros (nodos) y encrucijadas que constituyen un espacio vivido socialmente.

Más problemático supone integrar la noción del *no lugar* junto al *espacio vital*, o junto al más amplio fenómeno de la movilidad humana. En sí, este segundo concepto *augeano* suscita recelos por su excesiva negatividad. Pareciera más un rechazo personal del etnógrafo a las modificaciones vividas y sentidas al mundo de sentido donde le tocó vivir, un mecanismo de defensa ante los cambios acelerados del capitalismo tardío que nos trajo la sobremodernidad, al tiempo que nos sustrajo la modernidad. Augé refiere al transporte como uno de los fines constituyentes de los *no lugares* (2000: 98), por lo que alude directamente a los estudiosos del fenómeno de la movilidad urbana. Sin embargo, el “exceso de soledad” o el “vaciamiento de individualidad” parecen aludir a un reflejo o a una

¹³Y que en los estudios en curso implican ya a comunidades tanto presenciales como virtuales.

¹⁴Más adelante abordo a profundidad la cuestión temporal dentro de la movilidad como un ente subjetivo.

actitud ante la alienación social. Esta forma de enajenación (¿Qué diría hoy Augé sobre la práctica social de la *selfie*?) de ninguna manera puede abstraerse del proceso de interpelación que, reconoce implícitamente el autor, establece el Estado y el Capital mediante los textos inscritos en los espacios. Y si hay un ente interpelante, necesariamente se da el ente interpelado. Toda forma dialéctica supone una relación social y una identidad social producto del carácter identificador de la interpelación. Resultan sorprendentes los *olvidos* del autor, quien cinco años¹⁵ antes de *Los no lugares* había publicado una obra referente para el estudio antropológico de la movilidad humana: *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. En esta obra, Augé afirmaba:

Metro, trabajo, sueño: lo interesante es en cambio comprender cómo el sentido de la vida individual nace de las coacciones globales que son la de toda vida social. Con la diferencia de algunos detalles culturales y algunos ajustes tecnológicos, aproximadamente cada sociedad tiene su metro, impone a cada individuo itinerarios en los cuales aquel experimenta singularmente el sentido de su relación con los demás. Que ese sentido nace de la alienación es algo que la etnología, entre otras disciplinas, ha mostrado desde hace mucho tiempo, y esta verdad es paradójica solo porque es resistida por cierta idea del individuo, anclada en las evidencias sensibles del cuerpo, idea que define a su vez y de rechazo (sic) los límites y el sentido de lo social (Augé, 1998a: 115-116).

Decididamente, así como el metro parisino, los medios de transporte urbano contemporáneos se corresponden con la noción de *lugar antropológico* sin menoscabo de su dosis de alienación social. Es más, como sugiero arriba, el sentido social en tanto sentido del mundo así como la diada *identificación-identidad* deben estudiarse en el campo de la movilidad como productos, parcialmente si se quiere, de la interpelación socio-estructural.

La pérdida del espacio público, en tanto espacio para las relaciones sociales o *civís* bajo gestión del Estado, se demuestra como una ingenuidad u obstáculo epistemológico, en tanto las características del lugar requieren necesariamente de lo relacional. Más allá de una intensificación de la función circulatoria (¿anti-congestiva?) de la *calle* deberíamos poner énfasis en los usos concretos de lo público y en las nuevas regulaciones e interpelaciones sobre ese espacio público de los agentes públicos y empresariales que constriñen la identidad social a entes *consumidores, usuarios, clientes, turistas*, esto es, a figuras funcionales para la

¹⁵Las ediciones originales en lengua francesa de cada una de las obras citadas distan entre sí cinco años, no así las ediciones en lengua castellana que instrumento para esta investigación.

generación de plusvalías¹⁶ Pero ¿qué ocurre con la reivindicada pérdida de tiempo derivada de la ciudad difusa?

Partiendo de la certeza antropológica de la construcción cultural de las estructuras temporales sometidas a una necesaria mirada relativista, debemos establecer las características y los actores en la configuración del tiempo urbano así como considerar como supuesto o posibilidad la diversidad de definiciones socio-culturales del tiempo entre los agonistas del tablero urbano. A partir del concepto implícito del tiempo como un valor en constante riesgo de extinción, este carácter efímero y lineal funge como marco de sentido para la experiencia del tiempo como una pérdida. Así, la temporalidad de los trayectos y de las esperas para iniciar o reiniciar la circulación por los itinerarios urbanos se significa como un lapso neutro, sino irritante. Aparentemente, es un lapso negativo: ¿el *no tiempo*? Lo efímero como seña de la modernidad y, por extensión, de la ciudad como nítidamente constataron los sociólogos alemanes clásicos (Simmel, 1934: 152-155) y la instantaneidad como firma de la posmodernidad (Harvey, 1998) suponen las características del tiempo urbano.

Habría que señalar, siguiendo a Augé (2000), que el tiempo contingente de la modernidad integraba al tiempo cíclico, cuasi-eterno, vinculado con el pasado rural. En cambio, el tiempo de la posmodernidad no contempla ecos del pasado en tanto no es sino una intensificación del tiempo moderno contingente. Tópicos del saber común como *el tiempo es oro* o *está lento el internet* son expresiones interiorizadas y reproducidas de los criterios definidores de la temporalidad urbana. Así, de la etnografía surgen alusiones a la velocidad o a la instantaneidad de frecuencias de las rutas como aspectos positivos o negativos del Vive Bus y, por extensión, como características valoradas en los desplazamientos intraurbanos. Esta fórmula en la que se ansía la supresión del espacio (urbano) por el tiempo (valor económico en tanto escaso) termina constriñendo el tiempo a determinados espacios (los centros espaciales en la visión de Augé); el tiempo del tránsito, fijado al espacio del itinerario, supone propiamente el *no tiempo*¹⁷. Sin embargo, tanto la etnografía en curso del Vive Bus, como estudios coetáneos como el orquestado por

¹⁶En este sentido, Pujadas y Tapada (2017: 1340) refieren la anécdota sucedida mientras recorrían con estudiantes universitarios la zona de Santa Fe en la Ciudad de México: los vigilantes o guardias de seguridad de las cadenas y centros comerciales les impelían a retirarse de la acera para evitar la obstrucción o por seguridad. Pujadas constató la constricción del paseante urbano a funciones de consumidor.

¹⁷Seguendo a Simmel, entre otros, el tiempo moderno está construido bajo esquemas científico-rationales. Por tanto, no deja de ser una abstracción (un concepto) vulgarizada por los discursos de poder y verdad contemporáneos. Pero en tanto conformador del tiempo realmente experimentado esta abstracción o *no tiempo* supone, en algunos casos, el marco para abstraerse durante el viaje y recorrer experiencias íntimas (pasadas) o reflexionarse en un futuro inmediato (tiempo por venir).

Pujadas y Tapada (2017) en la región metropolitana de Barcelona arrojan registros empíricos contrapuestos a esta consideración temporal, tales como la formación de un *grupo de sociabilidad ferroviaria* durante los tiempos de itinerarios pendulares, o el uso de una red de Whatsapp de y para *commuters* que aporta prácticas sociales antes, durante y después de los desplazamientos (Pujadas y Tapada, 2017: 1935). Subrayo la distinción que los autores hacen entre movilidad con fines laborales y movilidad orientada al ocio y consumos varios.

Por último, y regresando al análisis temporal, considero útiles para los objetivos de este estudio del Vive Bus las categorías aportadas por Augé en tanto figuras del olvido: *retorno*, *suspense* y *(re)comienzo*. La experiencia del viajero se aborda metodológicamente como *memoria oral*. De ahí la oportunidad del término *espacio vital*. Y la memoria subjetiva no deja de ser producto de la actividad selectiva del olvido (Augé, 1998b). Así, el olvido modula la experiencia subjetiva del tiempo, entre otras intersecciones como la subjetividad y la subjetivación. Cada una de estas figuras cumplen una función¹⁸, en el *retorno* “recuperar un pasado perdido, olvidando el presente (...) para establecer una continuidad con el pasado más antiguo”; en el *suspense* “recuperar el presente seccionándolo provisionalmente del pasado y del futuro”; y en el *(re)comienzo* “recuperar el futuro olvidando el pasado” para posibilitar un elenco amplio y no jerarquizado de futuros posibles (Augé, 1998b: 66-67).

No obstante la complejidad de lo urbano (sin importar cómo se defina, es de un carácter complejo) coadyuvó en la formación de trabajos, herramientas teórico-metodológicas, y productos interdisciplinarios. Y como fuera anunciado desde la introducción, el presente documento, sin perder la mirada interdisciplinaria, apuesta por un claro contrapeso antropológico con el objetivo de rebasar el exceso de tecnicismos derivados de los sistemas experto y adentrarnos en la perspectiva del actor social; en este caso, el residente urbano usuario del Vive Bus.

La Vivegrafía

El concepto *espacio vital* está orientado desde su formulación a la consecución de una metodología de la movilidad que rebase los límites ontológicos impuestos por ciertas concepciones estadísticas y del sentido común en torno a las migraciones humanas. Es un instrumento centrado en la experiencia biográfica de los

¹⁸Considerando que son figuras manifiestas en el tiempo ritual. Sin embargo, propongo trasladarlas como herramientas metodológicas para el tiempo experimentado fuera del ritual, en la cotidianidad ya que explicitan los cambios experimentados en la construcción del espacio-tiempo del viaje con un diálogo entre pasado-presente-futuro.

commuters. Una experiencia cotidiana (eje temporal) cuyo primer producto concreto es la generación de un espacio constituido por itinerarios, centros (sociales, laborales, comerciales, rituales) y encrucijadas (puntos de los itinerarios donde se dan los encuentros diarios). Este espacio de la movilidad cotidiana remite en mayor o menor medida a la ciudad. Y este ente urbano, una ciudad difusa por ejemplo, debe considerarse metodológicamente como producto social y como productor de una socialidad específica, de ninguna manera como un escenario (García Canclini, 2005: 23). Cualquier etnografía urbana delimitada espacialmente (un barrio, una vecindad, una fábrica) debe evitar recrear el modelo estructural-funcionalista de la comunidad urbana (ya sea de clase, de etnia, etc.) y adentrarse en el inicio de una teoría general de la ciudad (García Canclini, 2005: 12).

El Vive Bus puede definirse así como un lugar, metodológicamente, como una encrucijada y un itinerario que proporciona al viajero cotidiano la posibilidad de ser en y reconocer su espacio vital. En otras palabras, el transporte y la movilidad serían fórmulas de construcción urbana; las interacciones sociales en torno al fenómeno dotan de sentido al residente urbano al tiempo que reproducen la construcción de la ciudad como urdimbre simbólica. Los significados conjugados desde diversos actores constituyen el horizonte de interpretación donde cada uno de sus actores se encuadra. Para dilucidar este complejo, planteo la necesidad de una etnografía que instrumente algunas nociones de la dramaturgia social (Goffman, 1979).

Defino el campo, en esta primera fase de investigación, por el espacio que el propio sistema de transporte delimita como propio, tanto por las estructuras materiales (vehículos, andenes y rampas de acceso) como por la acción normativa y de control que ejercen unos empleados nominalizados como *guardias* y que permanecen dentro de las infraestructuras de la parada, esto es, en el perímetro establecido por las rampas de acceso y los andenes. La técnica principal es la observación participante. Tanto una como otra las establezco desde un rol de acceso a campo que optimice los rasgos descriptivo-sistematizadores de la herramienta etnográfica por excelencia. El ingreso como viajero medio (sin excentricidades en la ropa o el comportamiento) pretende lograr la invisibilidad social que permita construir una perspectiva *ex machina* de la dramaturgia social que transcurre en el día a día del Vive Bus. Para subrayar esta posición fuera de órbita, y en caso de presentarse la ocasión, ocupo un lugar en los asientos traseros, que se encuentran sobre una plataforma elevada un escalón sobre el piso del autobús y proporcionan una suerte de atalaya sobre el teatro social que se desarrolla bajo mi mirada.

Respecto a los tiempos, y tras realizar dos viajes exploratorios (itinerarios completos de la ruta uno) decido abordar la unidad a la misma hora durante varios

meses, de marzo a mayo de 2018. Esto permitirá generar una noción general de “los modos de ocupación del espacio, las instalaciones perennes y los recorridos cotidianos, las regularidades cronológicas y las perturbaciones ocasionales” (Augé, 2010: 65), así como de la gestión del sistema para ordenar los flujos, como de la elucidación de los diferentes centros urbanos vinculados a esta ruta uno.

La técnica central está complementada por un breve elenco de técnicas de conversación, entrevistas informales y entrevistas en profundidad. Las primeras son realizadas aleatoriamente a viajeros que esperan en los andenes, y las entrevistas en profundidad son realizadas con los *guardias* de varias de las paradas o estaciones. En el primer caso, contrasto las notas tomadas sobre la conducta a bordo; en el segundo, establezco información para aproximarme al modelo de gestión de los flujos y enriquecer mis apuntes respecto a las eventualidades significativas durante la operación cotidiana del sistema de transporte semi-masivo.

El recorrido de la ruta uno se extiende aproximadamente 27 kilómetros, del suroriente al centro histórico (Presidencia municipal), sumando 48 estaciones que se recorren en 80 minutos. Partiendo de la colonia popular Tierra Nueva, todo su recorrido está inserto entre colonias populares (suburbios), parques industriales, un centro administrativo de los gobiernos local y estatal, un nuevo centro urbano basado en un *mall* (Centro Comercial Zaragoza), y tres centros comerciales medianos. El caso del área suburbial de Tierra Nueva se ajusta al modelo de suburbio planeado recientemente (2003), ubicado entre campos de cultivo de algodón y alfalfa sobre los límites urbanos, dándose el caso que actualmente buena parte de su trama carece de pavimentación, elevándose las residencias y parques industriales vinculados sobre el suelo arenoso de los antiguos ejidos comunales.

Atendiendo un criterio temporal cuantitativo, predominan los viajes de medio (30-40 minutos) y largo tiempo (más de una hora); cada uno de ellos obedece a diversos tipos de itinerarios: con conexiones con otros transportes locales, con conexiones con transportación internacional, y sin conexiones. En el trayecto de medio tiempo priman los cambios en el modo de movilidad, bien sea motorizado o pedestre. En los trayectos de largo tiempo se dan conexiones internacionales pedestres (paso peatonal del puente) o motorizadas (autobús del cruce internacional); conexiones barriales pedestres; y sin conexiones, cerrando el itinerario (servicios comerciales y administrativos del centro histórico). La observación señala una serie de estaciones que fungen como encrucijadas y como centros del territorio cotidiano de los viajeros:

- Encrucijadas: aquellas cuyo uso masivo y reiterado apunta a encuentros con otros flujos de ciudadanos (transportes, públicos o privados, con o sin motor, o con centros urbanos como son los cruceros de avenidas con alta densidad de comercios

y oficinas administrativas): *Torres 1 y Torres 2, Babícora, Tecnológico, Óscar Flores, Hiedra, Durango e Independencia.*

- Centros: aquellas vinculadas o coincidentes con los centros funcionales de la ciudad, como son: *Presidencia, Balderas, Monumento, Aserraderos*, que suponen inicio o término de un recorrido recurrente y masivo.

Respecto a los modos de ocupación del lugar (andenes, rampas de acceso, y vehículos), destacaré el uso diferencial del espacio vehicular y los modos de apropiación y experimentación del mismo y de los tiempos de viaje por lo significativo respecto a la sociabilidad constituida por un modo concreto de vida urbana.

El primer evento que condensa uno de los sentidos de la *civitas* juarenses fue la colaboración entre pasajeros y empleados del Vive Bus para ingresar, anclar y egresar posteriormente a una mujer en silla de ruedas. Por las voces vertidas, la nombré como *operación silla*. Desde el andén de *Durango* dirección centro se eleva una voz masculina: ¡Silla! Es el guardia de estación. Inmediatamente el chófer responde ¡silla! Mientras, el vehículo se inclina hacia el andén. De modo solidario y coordinado los viajeros agrupados en el rellano ubicado entre la puerta de acceso y el arnés de anclaje abren un hueco y alzando a mujer y silla la trasladan sobre una cadena de brazos, reiterando a cada momento ¡Va la silla! El semi-masivo espera el tiempo necesario para que la operación termine sin riesgo de la nueva compañera de viaje, unos minutos. El mismo tiempo y trabajo colaborativo en cadena cuando desciende varias estaciones más tarde.

El segundo evento está vinculado con el modo deferente de uso del espacio. Adjuntos a cuatro sillas amarillas se observa un aviso inscrito: *ponte en mis zapatos, no en mi lugar*. Son los asientos reservados para personas con necesidades especiales: ancianos, infantes, progenitores con lactantes y discapacitados. No obstante el estricto respeto a estos espacios reservados, la observación recurrente revela una transgresión tácitamente consentida por los viajeros. Esta deferencia excepcional respecto a la regla escrita la protagonizan algunas mujeres, siempre de mediana edad (35-55 años), que bien solas o con sus parejas ocupan un espacio vedado de forma decidida e, incluso, renuente ante la proximidad de viajeros con derecho y necesidad de esas sillas.

Más interesante aún, es la tipología extraída a partir de las regularidades de aspectos de la conducta normativizada entre los viajeros. Aproximadamente la mitad de los mismos viajan solos, la otra parte viaja en grupos de amigos (entre dos y seis, especialmente si son jóvenes), de compañeros de trabajo o en grupo de parentesco. De estos últimos, es más frecuente el grupo viajero de parentesco con dos modelos: grupo biocéntrico (madre(s) con hijo(s)) y el nuclear (dos cónyuges e hijo(s)). El primero es más notorio en días laborales y el segundo en días feriados y

fin de semana. En segundo término, el grupo de amigos; casi siempre jóvenes y escolares. Por último, es significativa la ausencia de grupos de trabajadores. Cotejados datos de observación con las entrevistas concluyo que los viajeros de la ruta uno dan un uso recreativo, administrativo, de aprovisionamiento o de consumo cultural más que servir para el desplazamiento diario con fines laborales. Esto provoca un escaso número de grupos de trabajadores, viajando la mayoría de los *commuters* en solitario, en horarios diversos y con ocupaciones vinculadas con el sector servicios (especialmente estamos ante trabajadores de supermercados, dependientes de comercios ubicados en el centro histórico o vendedores ambulantes que se trasladan a las *encrucijadas* del territorio urbano desde la periferia (Tierra Nueva y otras más alejadas del sur y suroriente; es solo en este último caso que podemos hablar propiamente de *commuters*).

Esta escasez de viajes por trabajo se debe buscar más en las alternativas dominantes para la movilidad urbana en Ciudad Juárez que en el propio sistema de transporte semi-masivo (que, de hecho, integra en su recorrido a varios parques industriales). Retomando el informe socioeconómico del IMIP (2017: 144) el 38,66% de la población acude a su puesto de trabajo en vehículo particular de motor, mientras que el 27,67% lo hace en transporte de personal (autobuses contratados por las empresas maquiladoras). Solo una quinta parte aborda alguna unidad del servicio colectivo de transporte (Vive Bus y otras rutas de autobuses urbanos) en los desplazamientos por motivos laborales.

El registro empírico abunda en las prácticas sociales de los actores urbanos, esos viajeros que establecen relaciones concretas condicionadas por el modelo dominante de hacer ciudad (*civitas*) frente a la morfología (*urbs*), definida en nuestro caso como suburbial y difusa. Como se manifiesta arriba, la morfología instituye un esquema relacional dominado por la dependencia de sistemas de movilidad que, a su vez, reproducen el aislamiento, el individualismo, y la privacidad/privatización que representan el vehículo privado y el vehículo corporativo (transporte de personal). Sin embargo, los datos cualitativos recabados abundan en esquemas relacionales divergentes de los supuestos. Al menos, es así para el caso de movilidad estudiado. Considerando que la comunicación es inherente a toda interacción social y que se establece en un eje espacial, propongo una tipología analítica de la socialidad en el Vive Bus centrada en estos criterios básicos: comunicación y uso del espacio público de movilidad. La comunicación estaría ordenada según su dimensionalidad, así el diálogo interior de la comunicación intrapersonal frente a la interactividad de la comunicación interpersonal, más en ambos casos su contexto urbano. Sendos criterios fundamentan la dimensión temporal del viajero. Con esta clasificación *ad hoc* y exploratoria pretendo organizar los registros recabados y dotarles de fuerza

analítica sobre el fenómeno de la movilidad urbana basada en sistemas colectivos de transportación de pasajeros y su relación con un tipo urbano difuso y anglosajón.

De estos criterios resultaron dos binomios ordenadores: Intrapersonal vs. Interpersonal y Estático vs. Dinámico. El primero determina la clasificación, mientras que el segundo la matiza. Quiero subrayar antes de exponer esta clasificación exploratoria que la etnografía arroja un uso del espacio definido por la institucionalización de la conducta y, por ende, de índole normativa. Las normas se transmiten en conocimientos sociales y ambos se vehiculan por la significación implícita en las conductas observadas. Tras esta anotación, paso a presentar la tipología del viajero del Vive Bús:

1. Intrapersonales

- *Mórfico*. Puede dormitar parte o la totalidad de su itinerario. Es una forma de ensoñación, de abstracción del tiempo de viaje o de reproducción de la fuerza de trabajo. Necesariamente, son viajeros que ocupan un lugar sentado, y pertenecen exclusivamente al género masculino. Su apropiación del espacio es estática y pasiva, exacerbando el aislamiento dentro de sus oníricos pensamientos

- *Soñador*. Un tipo similar al anterior. Estos viajeros se caracterizan por definir su mirada sobre un punto de fuga inmóvil más allá de la ventana, en un exterior eterno, o al frente en el terruño del autobús. Las conversaciones informales han confirmado esta actividad como una abstracción (*me pongo en blanco; me encapsulo; no veo nada de la calle*) y, en menos casos, como fantásticos viajes interiores, íntimos. En consecuencia, asumen una actitud pasiva y estática respecto al uso del espacio público en los autobuses.

- *Escrutador*. Sólo unos casos observados, se dedican a escudriñar al interior del vehículo posando su mirada en otros viajeros mediante sucesivos paneos de la cabeza. En todo su sentido, son buscadores de significados, de conocimiento, con fines desconocidos. El etnógrafo se reconoce en ellos. Con su pertinaz escrutinio de la otredad viajera, puede considerarse una forma activa y dinámica de apropiación del espacio social.

- *Conectado*. En contacto con otros lugares; su viaje está compuesto de metarrelatos de tiempo y lugar. Son personas que viajan leyendo el periódico (popular o gratuito) o revisando las novedades de sus *redes sociales* (Facebook mayormente). Al igual que los primeros tipos propuestos, su apropiación del espacio al interior del transporte es estática, pasiva. Sin embargo, habría que considerar una muy posible apropiación de espacios propios del imaginario social local al aproximarse a locaciones y situaciones pertenecientes a diversas escalas.

- *Melómano*. Los consumidores de música se circunscriben exclusivamente al ámbito íntimo al usar todos ellos audífonos a un volumen moderado. Aquí encontramos evidencia de otra de las normas tácitas del viaje socialmente legítimo. Sin embargo, este tipo de conducta solo intensifica la experiencia hermética de un viajero *soñador* o *mórfico* y no lo considero un tipo mutuamente excluyente.

- *Lúdico*. Uso del espacio (conformación del lugar) para actividades lúdicas. En todos los casos, niños que viajan en grupo de parentesco. Aunque esta interacción puede plantearse obviamente como interpersonal (juego con otro), la observación indica solo casos de juegos consigo mismos. Estos pequeños, en tanto ruptura, se apropian especialmente del lugar público del viaje.

2. Interpersonales

- *Platicador* (virtual). Este tipo también se da en viajeros colectivos, donde es el tipo mayoritario. Sin embargo, el *platicador* solitario está conectado más allá del itinerario propiamente geográfico con otros centros, itinerarios, al conversar telefónicamente o mediante las mensajerías instantáneas de uso de datos de internet. En cierto sentido, este tipo de viajero establece simultáneamente una encrucijada (lugar de encuentros y desencuentros) dentro de su itinerario, bajo la figura del *(re)inicio* construyendo un tiempo futuro en el presente, cancelando su pasado. Esto lo encontramos especialmente en aquellos que sin la restricción laboral de sus tiempos planifican sus encuentros recreativos o familiares como un horizonte de posibilidades ya que, primero, los planes están bajo negociación mediante el diálogo a distancia; y, segundo, porque dependen también de los imponderables del viaje presente (eventualidades como demoras, otros encuentros, desvíos...).

- *Platicador* (presencial). En este subtipo la principal diferencia respecto al *platicador solitario* versa en los contenidos a intercambiar. Son temáticas y formas más medidas y socialmente prefabricadas cuya función es fática o relacional, es decir, no importa tanto el mensaje como la posibilidad de establecer o ratificar la relación entre sus participantes. El grupo *platicador* suele comunicarse a su vez, vía telefónica o por internet, con otro participante en la relación ubicado en otra parte del itinerario o en el centro de destino para definir las condiciones del encuentro o los factores que lo posibilitarán o no. Esta comunicación extramuros del autobús se efectúa mediante un enlace en el grupo presente. Quiero decir que se pasa de una conversación grupal a un diálogo de dos y viceversa. Mediante sus cuerpos (incluyo la voz como parte del cuerpo) los *platicadores* ocupan activamente su entorno de viaje así como la ciudad imaginada y transitada de los itinerarios posibles y encrucijadas necesarias.

- *Caballero o altruista*. Viajeros, por lo común masculinos, que reiteradamente escudriñan en su rededor o reaccionan ante cualquier par que requiera confort o descanso para ceder su asiento o para instruir a otros a hacerlo. Los acreedores de tal generosidad han de estar bajo alguna de las categorías nativas de vulnerabilidad: ancianos, niños, lesionados o minusválidos, mujeres en general y de mediana edad en particular. Esencialmente, viajeros activos y dinámicos respecto al lugar etnográfico.

- *Romántico*. O debería emplearse en plural ya que lo interpretan parejas solas (esto es, sin prole). La pareja *romántica* exhibe una conducta desinhibida en tanto manifestaciones de afectividad mutua. Caricias, besos, pellizcos, miradas picantes, risitas o carcajadas estridentes por parte de ella, roce de cuerpos, abrazos, susurros al oído. Como en la mayoría de la categoría interpersonal, el uso del espacio es dinámico y, por la exhibición simbólico-afectiva, notoriamente activos en la caracterización del espacio viajero.

3. Ambivalente

- *Escolta*. Se da solo en grupos de parentesco y lo adopta indefectiblemente un viajero masculino adolescente o adulto joven. Este significa claramente el espacio al posicionarse en pie, erguido, aun disponiendo de asientos libres, cerrando el hueco entre el pasillo y el resto del grupo de parentesco que sentado incluye, necesariamente, a una mujer y opcionalmente a un infante o más. El *escolta* impone con su cuerpo un mensaje articulado aunque también converse o dirija la mirada hacia su grupo de parentesco, aunque esto último supone una aspecto minoritario de este modelo de conducta. Considero este sub-tipo como ambivalente al mantener una interacción intrapersonal similar a la del *escrutador* o del *soñador*, sin abandonar una interacción interpersonal con su grupo de pertenencia y que en diálogo sordo dota de sentido a este rango de conductas.

A modo de conclusión

La configuración histórica urbana de Ciudad Juárez con base a las migraciones y la movilidad en un sentido amplio ha quedado suficientemente fundamentada en este escrito. Los últimos compases históricos de lo urbano están llevando a los teóricos a discutir en torno a ciertos fenómenos agrupados bajo los términos *ciudad difusa* y *difusión reticular*. El primer avance de la investigación etnográfica sobre el Vive Bus aporta elementos empíricos para alimentar esta discusión conceptual. Si la *ciudad difusa* difumina la compacidad urbana, el caso juareense es un tratado de elasticidad de sus límites, fenómeno que incrementa la dependencia del ciudadano y del modo de vida o *civitas* de los diversos elementos del sistema de movilidad, incluyendo, de manera numéricamente residual, al sistema de transporte

semi-masivo aquí estudiado. Así, el Vive Bus supone una opción de movilidad excepcional frente al modelo dominante de la movilidad automotriz y privada. El coche particular prima en Ciudad Juárez y, posiblemente, deja su impronta en el modo local de vida urbana. Nuevamente, en Ciudad Juárez otro elemento de la *ciudad difusa* se manifiesta nítido: el acoso y derribo de lo público, el proceso hiperbólico de privatización de la *civitas* que, sin embargo, tiene su contradicción en la escenificación de las normas y los valores culturales en el lugar antropológico del Vive Bus.

Esta institucionalidad nos remite al tiempo previo de la modernidad pero también a un tipo urbano latino, siguiendo a Dematteis (1998), donde se expande una fórmula de convivencia cívica donde prima lo comunitario y persisten esquemas rurales. En la misma sintonía, la tipología cultural presentada en el apartado final confirma la reproducción del espacio público en las fallas espacio-temporales del recorrido en el semi-masivo, en sus regularidades y en sus modos específicos y especiales de uso de ambos ejes de sentido. La descripción detallada exhibe un modo característico de apropiación de lo público pero también nos ratifica tanto una fragmentada homogeneidad socio-estructural como, especialmente, la cohesión social. Esto último, se manifiesta en sendos eventos observados: la solidaridad orgánica de la *operación silla* y en la deferencia normativa ante las *madres*, esas mujeres de mediana edad renuentes a seguir las normas escritas y reproducir, en cambio, las normas tácitas implícitas en el *ethos* local. La constatación de los itinerarios virtuales basados en las telecomunicaciones también subraya las respuestas adaptativas al exponencial incremento de las distancias intraurbanas.

Tiempo y espacio, biografía y lugar, toman cuerpo en la experiencia de viaje en el semi-masivo. Las características relatadas en cada una de las tipologías viajeras delatan un aprovechamiento del tiempo de viaje: conversaciones, caricias y afectos, juegos, sueños, consumo cultural, decisiones familiares, etcétera. Siendo el lugar el eje espacial que condensa significados y relaciones sociales instituidas a lo largo de procesos reiterados, el lugar definido en este trabajo como campo etnográfico expresa un modo de ser urbano y una oportunidad de construcción de lo urbano desde la colectividad y desde los estratos subalternos. Los lugares son expresión de la identidad social, por ello se protegen con límites y normas de uso. Quizá no esté hablando aquí de una identidad urbana única ni uniforme, sino de un crisol de identidades, donde la aportación subalterna está presente y se reproduce en la experiencia cotidiana del transporte colectivo intraurbano, entre otros agentes.

Finalmente, se constata la formación de un espacio vital de la movilidad intraurbana juarense imbricado por los centros funcionales urbanos y las encrucijadas de los transbordos y las conversaciones bajo premisas tecnológicas.

Este espacio habitado está fundamentado, reproduciendo, las redes sociales de la ciudadanía popular juarense. Como urgentes pendientes de esta investigación, queda una detallada descripción y análisis de este espacio vital configurado al menos en parte por el Vive Bus. Así como la elaboración de biografías de carne y hueso que confronten y perfeccionen las características tipológicas viajeras, a la par de esos primeros tipos aquí adelantados. Y en segundo término de prioridades, la investigación en curso pretende develar las condiciones de desigualdad social insertas en los procesos urbanos manifestados por el transporte; aportar nuevos conocimientos actualizados sobre la conformación de la cultura urbana en Ciudad Juárez y comprobar qué y cómo el Vive Bus aporta a la construcción de la identidad social juarense más allá, incluso, de la visión de sus viajeros.

Bibliografía

AUGÉ, Marc (1998a) *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Barcelona: Gedisa

AUGÉ, Marc (1998b) *Las formas del olvido*. Barcelona: Gedisa

AUGÉ, Marc (2000) *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una Antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa

AUGÉ, Marc (2010) *El metro revisitado. El viajero subterráneo veinte años después*. Madrid: Espasa

COURGEAU, D. (1988). Méthodes de mesure de la mobilité spatiale: Migrations internes, mobilité temporaire et navettes. *Population (French Edition)*, 43(4/5), 877-880. doi:10.2307/1533496

DELGADO, Manuel (1999) *El animal público. Hacia una Antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Anagrama

DEMATTEIS, Giuseppe (1998) Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En Monclús, F. J. (ed.), *La ciudad dispersa* (pp. 17-34). Barcelona: Centre de Cultura Contemporània.

FUENTES FLORES, C. M. (2001) Los cambios en la estructura intraurbana de Ciudad Juárez, Chihuahua, de monocéntrica a multicéntrica. *Frontera Norte*, 13 (1), 95-118.

FUENTES FLORES, C. M. (2008) La estructura urbana y las diferencias espaciales en el tiempo de traslado del viaje al trabajo en Ciudad Juárez, Chihuahua. *Estudios demográficos y urbanos*, 23 (1/67), 55-81. Recuperado de

<http://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1303/0> doi:10.24201/edu.v23i1.1303

GARCÍA CANCLINI, Néstor (2005) *La Antropología en México y la cuestión urbana. En La antropología urbana en México* (11-29). México: FCE

GOFFMAN, Erving (1979) *Relaciones en público. Microestudios del orden público*. Madrid: Alianza

GONZÁLEZ de la VARA, M. (2009). *Breve historia de Ciudad Juárez y su región*. (2º ed) Chihuahua, México: El Colegio de Chihuahua.

GUTIÉRREZ CASAS, Luis Enrique (2009) Ciudad Juárez en los sesenta: la estructura urbana en transición. *Nóesis*, 18 (36) 128-154.

HARVEY, David (1998) *La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu

INSTITUTO MUNICIPAL de INVESTIGACIÓN y PLANEACIÓN (2010) *Plan de desarrollo urbano*. Ciudad Juárez: Gobierno Municipal

INSTITUTO MUNICIPAL de INVESTIGACIÓN y PLANEACIÓN (2017) *Radiografía socioeconómica del municipio de Juárez 2016*. Ciudad Juárez: Gobierno Municipal
Recuperado de www.imip.org.mx/radiografia2017/

NIVÓN BOLÁN, Eduardo (2003). Las contradicciones de la ciudad difusa. *Alteridades* 13(26), 15-33.

NOLAN, J. (1967) What is needed in american city planning?. En *Proceedings of the First National Conference on City Planning (Washington DC, 22-23 May 1967)*. (pp. 74-79). Chicago: American Society of Planning Officials.

PUJADAS, J.J. et Tapada, T. (sept 2017) Regímenes de movilidad, sistemas de control y nuevas formas de exclusión social. En *XIV Congreso de Antropología. Antropologías en transformación: sentidos, compromisos y utopías*, Universitat de Valencia, Valencia, España. Recuperado de <http://congresoantropologiaavalencia.com/wp-content/uploads/2017/09/XIV-Congreso-Antropologia-PRE-PRINT.pdf>

RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, O. L. (2002) La ciudad que hace la maquila: el caso de Ciudad Juárez (México). *Scripta Nova* 6 (119/53) Recuperado de <http://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/issue/view/21>

SIMMEL, Jorge (1934) *Cultura femenina y otros ensayos*. Madrid: Revista de Occidente