



Detalles sobre la publicación, incluyendo instrucciones para autores e información para los usuarios en: <http://espacialidades.cua.uam.mx>

Margarita Pérez Negrete
Sobre movilidades e inmovilidades: un acercamiento etnográfico a la construcción de la desigualdad en la ciudad de México
pp. 147-175

Fecha de publicación en línea: 1º de julio de 2015

Para ligar este artículo: <http://espacialidades.cua.uam.mx>

© Margarita Pérez Negrete (2015). Publicado en Espacialidades. Todos los derechos reservados. Permisos y comentarios, por favor escribir al correo electrónico: revista.espacialidades@correo.cua.uam.mx

Espacialidades, Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura. Volumen 5, No. 2, julio-diciembre de 2015, es una publicación semestral de la Universidad Autónoma Metropolitana, a través de la Unidad Cuajimalpa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Ciencias Sociales. Prolongación Canal de Miramontes 3855, Col. Ex-Hacienda San Juan de Dios, Delegación Tlalpan, C.P. 14387, México, D.F. y Av. Vasco de Quiroga 4871, Cuajimalpa, Lomas de Santa Fe, CP: 05300, México, D.F. Página electrónica de la revista: <http://espacialidades.cua.uam.mx/> y dirección electrónica: revista.espacialidades@correo.cua.uam.mx. Editora responsable: María Fernanda Vázquez Vela. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo del Título número 04-2011- 061610480800-203, ISSN: 2007-560X, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número: Gilberto Morales Arroyo, San Francisco, núm. 705, int. 4, Colonia del Valle, Delegación Benito Juárez, C.P. 03100, México, D.F.; fecha de última modificación: julio 2015. Tamaño de archivo 1.11 MB.

Espacialidades, Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura tiene como propósito constituirse en un foro de discusión académica que aborde la compleja, contradictoria y multicausal relación entre el espacio y la vida social. *Espacialidades* se inscribe en el debate académico internacional sobre el giro espacial en las ciencias sociales e invita al análisis de diversas prácticas sociales y formas de organización y acción política desde una perspectiva multidisciplinaria que ponga énfasis en las diferentes escalas territoriales. Los textos publicados incorporan métodos y problemas tratados desde la sociología, la ciencia política, la economía, los estudios urbanos, la geografía, los estudios culturales, la antropología, la literatura, el psicoanálisis y el feminismo, entre otros. La revista cuenta con una sección de artículos novedosos e inéditos de investigación teórica, empírica y aplicada y de reflexión metodológica sobre temas tan diversos como la justicia espacial, la democracia, la representación y la participación, la globalización, el multiculturalismo y las identidades, el género, la construcción de formas de representación y participación, los conflictos socioterritoriales, la gobernanza, el medio ambiente, la movilidad poblacional, el desarrollo regional y el espacio urbano. Cuenta también con un apartado de reseñas de libros relacionados con la dimensión espacial de los procesos sociales, políticos y económicos.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del comité editorial.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa.

Directorio

RECTOR GENERAL: Dr. Salvador Vega y León

SECRETARIO GENERAL: Mtro. Norberto Manjarrez Álvarez

Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa

RECTOR: Dr. Eduardo Abel Peñalosa Castro

SECRETARIO DE UNIDAD: Dra. Caridad García Hernández

División de Ciencias Sociales y Humanidades

DIRECTOR: Dr. Rodolfo Suárez Molnar

JEFE DE DEPARTAMENTO: Dr. Salomón González Arellano

Revista Espacialidades

DIRECTORA: Dra. María Fernanda Vázquez Vela

ASISTENTE EDITORIAL: Sebastián Rivera Mir

ADMINISTRACIÓN DEL SITIO WEB: Gilberto Morales Arroyo

EDICIÓN TEXTUAL Y CORRECCIÓN DE ESTILO: Hugo Espinoza Rubio

DISEÑO GRÁFICO: Jimena de Gortari Ludlow

FOTOGRAFÍA DE LA PORTADA: Ink in Water Texture © 2010–2015 Balázs-Hegedüs József www.bhj.me

COMITÉ EDITORIAL: Dra. María de Lourdes Amaya Ventura (UAM-C), Dra. Claudia Cavallin (Universidad Simón Bolívar, Venezuela), Dra. Verónica Crossa (COLMEX), Dr. Georg Leidenberger (UAM-C), Dra. Graciela Martínez-Zalce (UNAM), Dr. Jorge Montejano Escamilla (Centro Geo), Dr. Alejandro Mercado (UAM-C), Dra. Rocío Rosales Ortega (UAM-I), Dr. Enrique R. Silva (Universidad de Boston), Dr. Vicente Ugalde (COLMEX), Dra. Claudia Zamorano (CIESAS). Agradecemos a la Dra. María Moreno (UAM-C) y al Dr. Víctor Alarcón (UAM-I) su activa colaboración desde el inicio de esta revista hasta éste número.

COMITÉ CIENTÍFICO: Dr. Tito Alegría (Colegio de la Frontera Norte), Dra. Miriam Alfie (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa), Dr. Mario Casanueva (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa), Dra. Claudia Cavallin (Universidad Simón Bolívar, Venezuela), Dr. Humberto Cavallin (Universidad de Puerto Rico), Dra. Flavia Freidenberg (Universidad de Salamanca, España), Dra. Clara Irazábal (Columbia University, Estados Unidos), Dr. Jorge Lanzaro (Universidad de la República, Uruguay), Dr. Jacques Lévy (École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Francia), Scott Mainwaring (University of Notre Dame, Estados Unidos), Miguel Marinas Herrera (Universidad Complutense, España), Edward Soja (University of California, Estados Unidos), Michael Storper (London School of Economics, Reino Unido).

Sobre movilidades e inmovilidades: un acercamiento etnográfico a la construcción de la desigualdad en la ciudad de México

On Mobilities and Immobilities: An Ethnographic Approach to the Construction of Inequality in Mexico City

MARGARITA PÉREZ NEGRETE*

Resumen

El presente texto abona al debate sobre la relación entre desigualdad y movilidad, analizando la manera en que en la actualidad han surgido nuevas formas de desigualdades que se conectan con movilidades diferenciadas. Ello trae como resultado una sociedad contemporánea más dinámica, a la vez que heterogénea. A través de la materialización de una obra de infraestructura vial en la ciudad de México, la Supervía Poniente (SPV), se analiza el significado que los individuos le atribuyen a su experiencia de movilidad. Se observa cómo diferentes tipos de desplazamiento y sus posibilidades de elección están en estrecha relación con el nivel socioeconómico, así como con diferencias en formas y estilos de vida de las poblaciones. El desigual uso del espacio provee elementos para entender la ciudad desde diversas experiencias, crear un sentido espacio-temporal diverso y deja ver cómo operan diferentes mecanismos de exclusión y marginalidad. Así, la movilidad, en su conexión con la desigualdad, marca pautas para entender cómo esta última, más que una cuestión distributiva, se reproduce a través de las prácticas cotidianas.

PALABRAS CLAVE: movilidad, desigualdad, megaproyectos, exclusión, vías de peaje, accesibilidad.

Abstract

The study of mobilities offers the opportunity to understand different features of inequality and heterogeneity in contemporary societies. Through the creation of a toll highway in Mexico City, this paper analyses the meaning that individuals give to their daily mobility experience. It is discussed how different mobility patterns are closely related to socio-economic levels and to variations in quality and lifestyles of people. Unequal use of space provides elements to understand the city from different experiences, creating a sense of time and space diverse among people, reinforcing social exclusion and marginalization patterns. Thus, the study of mobilities in connection with inequality, rather than a distributional issue, is produced and reproduced itself through everyday practices.

KEY WORDS: mobility, inequality, megaprojects, social exclusion, toll highway, accessibility.

Fecha de recepción: 29 de septiembre de 2014

Fecha de aceptación: 9 de marzo de 2015

* Profesora-investigadora del CIESAS DF. Este documento forma parte del proyecto de investigación "Nuevas formas de producción del espacio urbano: discurso y materialidad de los procesos constructivos en la ciudad de México. El caso de la Supervía Poniente", que la autora realiza en dicha dependencia, así como del proyecto colectivo "Ciudad global, procesos locales: conflictos urbanos y estrategias socioculturales en la construcción del sentido de pertenencia y del territorio de la ciudad de México", núm. 164563, financiado por el Conacyt.

El estudio de la movilidad parece abrir nuevas vetas para entender cómo se reproduce y resignifica la organización socioespacial de las ciudades. La forma y la organización que adquieren los espacios urbanos depende —y a su vez está determinada por— de los diferentes sistemas de movilidad que día a día transforman el paisaje de las grandes urbes y que registra fórmulas estrechamente vinculadas a patrones de desigualdad estructural y a diferencias en formas y estilos de vida de las poblaciones. De esta forma, tanto la infraestructura física existente, como la que paulatinamente va ocupando vastos espacios de la ciudad, a través de la emergencia de los cada vez más polémicos megaproyectos, conforma sistemas de movilidad que orientan y a su vez reproducen fenómenos como la exclusión/inclusión social, la segregación, la marginalidad y la inversión selectiva de ciertas zonas en detrimento de otras.

Este artículo aborda el tema de la movilidad en su relación con la desigualdad, partiendo de la idea de que se trata de términos recíprocamente relacionados (Ohnmacht *et al.*, 2009). La movilidad, más que indicar un desplazamiento o locomoción de un punto a otro, saca a la discusión una serie de temas que definen fenómenos más complejos que determinan variaciones

en la calidad y el estilo de vida, en el nivel socio-económico de las personas o en la reproducción de patrones complejos de diferenciación social. La movilidad, entendida como un concepto multidimensional y de impactos diversos, convoca a pensarla como un fenómeno susceptible de reorganizar a la sociedad en formas que van más allá de las tradicionales categorías de clase, lo que permite explicar una mayor variabilidad de códigos, actitudes, opiniones y valores entre las poblaciones.

La creciente participación del sector privado en los actuales procesos de planificación urbana nos ofrece la oportunidad de acercarnos a la manera en que algunos megaproyectos, en particular los relativos a las obras de infraestructura vial y transporte, al conformarse en sistemas de movilidad, impactan la organización socioespacial de las ciudades. De manera inversa, vemos también cómo la emergencia de estos megaproyectos refuerza mecanismos de desigualdad estructural que han sido posibles como resultado de las relaciones de poder prevalecientes en el entorno.

La movilidad ha sido un término comúnmente evocado en el ámbito de las ciencias sociales. Pitrim Sorokin, uno de los primeros autores que desarrolla reflexivamente este concepto, nos dice que la

movilidad social refiere a “toda transición de un individuo, objeto o valor social —cualquier cosa que haya sido modificada por la actividad humana— de una posición a otra” (Sorokin, 1954: 279). Como una manera de distinguir entre las múltiples acepciones de movilidad social, diversos autores han optado por estudiarla a partir de dos dimensiones: la vertical y la horizontal (Sorokin, 1954; Ohnmacht *et al.*, 2009; Muñiz, 2012). La movilidad vertical habla de la transición (ascenso o descenso) de un individuo de una posición o capa social a otra; o bien, como un movimiento hacia arriba o hacia abajo de la escalera de la estructura social. En cambio, la movilidad horizontal alude a dos sentidos distintos: uno que refiere a la transición o cambio de posición de un individuo de un grupo social a otro, situado al mismo nivel de la estructura social; y el segundo alude al desplazamiento de un individuo u objeto social de un lugar a otro, es decir, al desplazamiento geográfico. Estas dimensiones, lejos de ser excluyentes entre sí, pueden estar interrelacionadas, ser complementarias o producirse como consecuencia unas de otras.

Atendiendo a estos conceptos, el presente trabajo focaliza su atención en la movilidad horizontal, en términos del desplazamiento que un individuo realiza de un

lugar a otro, lo que tendría o no impactos en la movilidad vertical. Específicamente nos interesa hablar de la movilidad cotidiana, como el resultado de lo que cada una de las experiencias de movilidad tienen en los individuos a lo largo del día y en el efecto que esas prácticas rutinarias producen en diferentes ámbitos y aspectos de su vida. La movilidad, captada a través de las prácticas cotidianas, constituye un elemento fundamental que permite la reproducción social del sujeto con consecuencias importantes en la circulación de diferentes formas de capital (social, cultural, económico, político) (Ohnmacht *et al.*, 2009; Bourdieu, 2001). La movilidad cotidiana se convierte así en un aspecto central que influye en la definición o redefinición identitaria del sujeto, de forma tal que lo confronta con la muy particular experiencia no sólo de ser similar a algunos individuos y diferente a otros, sino de compartir algunas similitudes con ciertos grupos, y otras con otros grupos. La movilidad cotidiana es, entonces, un buen punto para observar, por un lado, aspectos importantes de cómo se construye la desigualdad en términos de diferentes alternativas o restricciones de acceso a determinados bienes, recursos o servicios; pero, por el otro, marca la pauta para observar cómo se construye la gran heterogeneidad contemporánea que introduce distinciones

que van más allá de las tradicionales divisiones sociales, con base en posicionamientos socioeconómicos.

Por ello, la relación recíproca entre la infraestructura urbana¹ y los patrones específicos de movilidad cotidiana resultantes, se propone como una vía no sólo para abordar aspectos relacionados con la desigualdad, sino también para comprender la gran heterogeneidad social propia de la complejidad urbana. En el caso específico de este trabajo, proponemos adentrarnos en el fenómeno de la desigualdad social y su conexión con los patrones de movilidad existentes.

Para ello hemos seleccionado el caso de una obra de infraestructura vial, la SVP. Si bien el estudio de los debates y controversias que se suscitaron alrededor de la construcción de esta obra ya se ha reportado en otros trabajos (Pérez Negrete, 2013a; 2013b), una vez que la autopista entró en pleno funcionamiento en 2013, hemos realizado un seguimiento de los efectos y consecuencias de su emplazamiento. El estudio de este megaproyecto ofrece elementos para entender cómo se reproduce y resignifica la organización socio-espacial de las ciudades y, en conse-

cuencia, cómo se refuerza el desigual uso del espacio atribuido por diversos grupos sociales. La particularidad de la SPV radica en que se trata de una de las primeras autopistas de peaje que se construyeron dentro del Distrito Federal,² lo que evidenció el inicio de las acciones del gobierno capitalino de privatizar vialidades que son de uso público; ello aunado al hecho de que la obra se construyó sobre zonas de alto valor social y ambiental (Pérez Negrete, 2013a). Este escenario explica el curso que tomó el proceso de debates y controversias que se desató entre los habitantes, tema en el que ya abundamos en otras ocasiones. Lo que conviene destacar ahora es el significado que toma el asunto del peaje dentro del contexto urbano capitalino. Datos periodísticos han consignado que la SVP está catalogada como la segunda autopista más cara del mundo.³ Este hecho es especialmente relevante si tomamos en cuenta, en primer lugar, que el funcionamiento de la autopista implicó la ruptura de patrones que garantizaban al

¹ Entendida como un sistema de dispositivos, artefactos e instalaciones que, entre otros efectos, es susceptible de producir movilidads e inmovilidades.

² Junto con el sistema carretero Autopista Urbana Norte y Sur.

³ Según datos periodísticos, el costo promedio por kilómetro que es de 15 pesos, la convierten en la segunda autopista más cara del mundo, seguida de la vialidad alemana de Nürbunbing Nordschleife, donde se paga el equivalente a 20 pesos por kilómetro (*El Sol de México*, 27 de junio de 2013). Cabe notar que a partir de febrero de 2014, los costos de la autopista se incrementaron de acuerdo a lo previsto en el título de concesión (para más detalles, véase <<http://supervia.mx>>).

viajero capitalino la libertad de trasladarse a lo largo de espacios de uso público de la ciudad, sin tener que pagar cuotas adicionales; en segundo lugar, porque al tratarse de una de las autopistas más caras del mundo, no sólo excluye automáticamente de su uso a un gran número de personas, sino que rebasa abruptamente los límites de lo que es proporcional al nivel promedio de ingresos del mexicano capitalino.⁴

Estas consideraciones marcan la pauta para que el estudio de la SVP, aporte elementos para comprender cómo un sistema de movilidad detona procesos con impactos desiguales entre la población. Por otro lado, el estudio de este caso nos abre las puertas para abordar la expresión de la desigualdad, desde ángulos poco explorados en los estudios urbanos. Sabemos que el fenómeno de la desigualdad ha sido explorado desde diversos enfoques analíticos, como la distribución diferencial de los ingresos, las disparidades entre grupos sociales, o las brechas entre niveles de bienestar, el objetivo central de este trabajo es un acercamiento a la desigualdad por la puerta de entrada de la movilidad. De tal forma que algunas de las preguntas centrales que guiarán estas líneas

apuntan a reflexionar sobre las siguientes interrogantes: ¿de qué manera la existencia de cierto tipo de infraestructura, así como su acceso o restricción posibilitan determinados patrones de movilidad?, ¿de qué manera el desarrollo de movilidades diferenciadas inciden en la existencia de un determinado tipo de infraestructura?, ¿cuál es la relación entre los tipos de movilidad y los mecanismos de desigualdad existentes?, ¿de qué manera el desarrollo de un tipo de movilidad incide en la reproducción de desigualdades?, ¿de qué manera las condiciones materiales con las que se propicia la movilidad inciden en la percepción del tiempo y del espacio de los sujetos?

Este trabajo está estructurado en cuatro apartados o secciones: en la primera se hace una revisión de ciertas aproximaciones que construyen el marco teórico sobre la movilidad, en su relación con la desigualdad, tratando de ofrecer algunas aportaciones al entendimiento de este binomio. El siguiente acápite aborda el contexto urbano de la ciudad de México, destacando las características fundamentales que dan cuenta de los patrones de movilidad existentes, así como el impacto que éstos tienen sobre la población. La tercera sección ofrece algunas consideraciones metodológicas propias del ámbito de la an-

⁴ Tomemos en cuenta que si la autopista de Alemania es la más cara del mundo, el resultado final de su costo es proporcional al nivel de ingresos del ciudadano alemán promedio, que es mucho más elevado que el del ciudadano mexicano.

tropología urbana y explica el desarrollo de las técnicas que posibilitaron este acercamiento. El último apartado, al focalizar su atención en el caso de la SVP, se constituye en la parte medular del texto; su carácter es etnográfico y se nutre de un constante proceso de reflexión empírico-teórico. El material que se presenta en esta sección se ha recogido en trabajo de campo en La Malinche, una de las colonias más afectadas por la construcción de la autopista ubicada en las inmediaciones de la SVP, en el periodo de junio de 2013 a agosto de 2014, es decir, una vez que la obra fue construida e inició su fase de operación.⁵

Movilidad y desigualdad: aproximaciones teóricas

En la introducción nos referimos someramente al significado del concepto de movilidad, así como a los diferentes sentidos que dicho término implica en el ámbito de las ciencias sociales. Precisamos que la movilidad horizontal —sentido en el que se aborda el concepto en este trabajo— refiere a la transición o cambio de posición de un individuo o grupo social de un lugar a otro, o a su desplazamiento geográfico. En la medida en que la movilidad hace posible

un acceso diferencial a la distribución de productos, bienes o servicios; o bien potencian o restringen el acceso de la población a ciertos servicios públicos, es que este término se relaciona recíprocamente con la cuestión de la desigualdad (Ohnmacht *et al.*, 2009, Salazar, 2010). Así, movilidad y desigualdad son dos términos que se conectan.

Este binomio es recíproco, adquiere mayor alcance al asociarlo con otros dos conceptos clave: la oportunidad y la capacidad o incapacidad de movilizarse, o bien, la inmovilidad. Con ello se amplía el alcance y la propiedad de ser móvil. Estos términos permiten pensar en la movilidad como un concepto que va más allá del lugar y coloca su foco en la capacidad del actor social. Por ello, movilidad y desigualdad tienen que ver no sólo con una cuestión de desplazamiento, sino con el posicionamiento, los atributos, la disposición, las posibilidades y las atribuciones propias de quien realiza el movimiento, de acuerdo a sus circunstancias específicas.

Al respecto Ohnmacht y colegas, en un sentido metafórico, equiparan una carencia como la hambruna con la exclusión social, al señalar que aquélla no se produce por falta de alimentos, sino por falta de acceso a los alimentos (Ohnmacht *et al.*, 2009: 19-20). Al trasladar esta metáfora al

⁵ Un artículo sobre el proceso de creación de la obra, así como los debates y controversias entre autoridades y sociedad civil se halla en Pérez Negrete (2013a).

campo de la movilidad, pensamos en la exclusión social derivada de la movilidad como un fenómeno que se produce, no por falta de infraestructura, sino por falta de acceso a dicha infraestructura. De modo que la noción de exclusión social, entendida como una falta de accesibilidad a la participación social, la traduciríamos en la imposibilidad de procurarse bienes y servicios en un sentido que va más allá de la existencia de las estructuras de oportunidad (Ohnmacht *et al.*, 2009: 16).

De esta manera, aun cuando la teorización de este binomio relacional se ha abordado recientemente, la movilidad ha sido siempre un fenómeno vinculado a formas tradicionales de desigualdad social. Ohnmacht *et al.* (2009: 1-3), en su contribución a este debate, afirman que, pese a que la movilidad siempre ha estado vinculada a formas tradicionales de desigualdad social, hoy han surgido “nuevas formas” de desigualdades que se conectan con movi­lidades diferenciadas. Este hecho tiene como resultado la emergencia de sociedades contemporáneas más complejas, heterogéneas, diferenciadas y también en situación de mayor desigualdad.

A esta conclusión llega igualmente François Ascher (2003), partiendo de una perspectiva distinta. Para él, la diversidad y la heterogeneidad propias de las socie­da­

des contemporáneas se relacionan con la acción que el individuo ejerce en distintos campos sociales. Lo que él denomina la “sociedad hipertextual” nos habla de una en la que el individuo está sujeto a interacciones de diversa índole (económicas, culturales, emocionales, recíprocas jerárquicas, convencionales, escritas, cara a cara, habladas, etc.), en las que “los individuos practican el *cambio de códigos*; en otras palabras, juegan con diferentes códigos sociales y culturales para moverse de un campo a otro” (Ascher, 2003: 14). Esta metáfora de la diversidad nos brinda elementos también para analizar la desigualdad social, identificando en la accesibilidad, al igual que Ohnmacht *et al.*, un concepto clave que habla de la posibilidad que tiene un individuo de construir campos sociales distintos:

La capacidad de moverse a través de una serie de campos abre potencialidades que nos son igualmente accesibles para todos. Como resultado de esto la movilidad física y virtual se está convirtiendo en un elemento de importancia creciente en la generación de desigualdades individuales y sociales (Ascher, 2003).

De tal modo que, tanto las condiciones diferenciadas de accesibilidad, como la capacidad del individuo para allegarse recursos, y la consiguiente exclusión social que

se deriva, se convierten en factores no sólo constitutivos de la movilidad sino también constituyentes de ésta. La movilidad, así entendida, tiene que ver no sólo con la infraestructura disponible que permite que el individuo se movilice para su reproducción social, sino con la capacidad para allegarse recursos y construir campos sociales distintos que le abran mayores potencialidades. En suma, la movilidad en este sentido, de acuerdo con Bourdieu, es una forma de capital en sí mismo que se transforma en otras formas de capital (Bourdieu, 2001; Ohnmacht *et al.*, 2009: 15). Así, por ejemplo, a mayor capital económico, habrá mayores oportunidades de elegir un sistema de movilidad más rápido, cómodo y eficiente, lo que se reflejará en otros ámbitos, como el tiempo disponible para el trabajo, el ocio o el descanso; ello a su vez generará cierta disposición a que el sujeto establezca relaciones con ciertos grupos y se distancie de otros. En la medida en que la movilidad constituye un mecanismo de acceso o restricción, no sólo a determinados bienes y servicios, sino también de afinidad con ciertos grupos y distanciamiento de otros, se convierte en un tipo de capital susceptible de transformarse en otras formas de capital (cultural, social, simbólico) (Bourdieu, 2001).

Cuando el volumen global de capital, que representa la suma de los capitales en Bourdieu, se articula con el tiempo y el espacio, encontramos más elementos para el entendimiento de la desigualdad en su relación con la movilidad. En este sentido, para David Harvey (2004) la idea de que “el dominio simultáneo del tiempo y el espacio constituye un elemento sustancial de poder social” (Harvey, 2004: 251), revela el peso que cobran los mecanismos de poder inscritos en las jerarquías de la planeación urbana. Quienes establecen las reglas del juego definen no sólo la manera en que se ejecuta la planeación de la ciudad, sino también cómo se dirimen los conflictos entre sus actores. El hecho de que se ejecuten ciertos sistemas de movilidad y no otros, es una cuestión consustancial a los mecanismos de poder que tiene implicaciones importantes en la construcción de la desigualdad.

Pero, por otro lado, el contexto del capitalismo es tierra fértil que provee elementos para entender cómo la interacción de sociedades cada vez más diferenciadas y complejas tienen percepciones diferenciadas del tiempo y el espacio. Así, por ejemplo, la materialidad de la ciudad provee elementos para entenderla de diversas maneras, en relación con las percepciones espacio-temporales. No es lo mismo cuan-

do, como parte de las prácticas cotidianas, dos individuos con oportunidades de accesibilidad diferenciada se trasladan al mismo lugar. Ello necesariamente conllevará ciertos cambios, no sólo en sus nociones de tiempo y espacio, sino en la distribución geográfica de éstos. En este sentido, tanto las movi­lidades como las desigualdades son conceptos a los que las prácticas sociales y espaciales imprimen un constante dinamismo. La movi­lidad, per se, no es una categoría dada, sino que en su reproducción se carga de diversos significados que le otorgan las prácticas discursivas y los capitales simbólicos. Por ello, los mecanismos que la hacen posible o la restringen, están imbuidos de poder (Manderscheid, 2009). De aquí que la movi­lidad se relacione con los arreglos espaciales que existen en la sociedad y con la forma en que se distribuye el poder en aquélla. Así, observamos que la producción material del paisaje urbano devela entonces cómo se suscriben estas prácticas.

En el siguiente apartado se establecerá un diálogo con estas aproximaciones teóricas, a partir del estudio de los sistemas de movi­lidad que se han creado en la ciudad de México y, de manera muy particular, se abordará el caso de la construcción de una obra de infraestructura vial de peaje: la SVP. Si bien el estudio de este

megaproyecto no persigue establecer generalizaciones, se nos presenta como una guía de análisis para intentar dar respuesta a las interrogantes que nos planteamos al principio de este trabajo.

Movi­lidades y desigualdades en el entorno urbano

La construcción de obras en la ciudad de México es un tema fundamental de análisis, dadas las connotaciones del uso del automóvil en una ciudad donde las mayorías realizan sus viajes diarios en transporte público. Según el Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal (CDHDF, 2013), en esta parte de la ciudad el automóvil domina las calles:

De un total de 4,396,912 millones de vehículos de motor registrados en circulación en el Distrito Federal en 2011, 96.7 por ciento correspondían a automóviles (4,252,089) y sólo 0.8 por ciento (32,800 unidades) a unidades de pasajeros. [...] 67.5 por ciento de los desplazamientos son atendidos por el transporte público, este último sigue absorbiendo la gran mayoría de los movimientos diarios registrados en el transporte en el Distrito Federal (CDHDF, 2013: 107).

Esta misma fuente indica que, del total de personas que utilizan algún medio de transporte en el DF, 31 por ciento lo hacen en transporte privado, el 67.5 por ciento lo

hace en transporte público y el resto utiliza medios mixtos u otras categorías (CDHDF, 2013: 107). A pesar de la realidad que estas cifras nos revelen, a partir de 2002, el gobierno capitalino de Andrés Manuel López Obrador inauguró una etapa de impulso a proyectos de infraestructura vial que apuntarían a favorecer y crear mejores condiciones de desplazamiento para los automóviles privados.

Posteriormente, con Marcelo Ebrard, siguiente jefe de gobierno, cobró fuerza la idea de construir autopistas urbanas de peaje para que un sector de los automovilistas —quien lo pudiera solventar— tuviera mejores condiciones de desplazamiento dentro de la ciudad. Si bien de manera paralela se proyectaron redes adicionales de transporte público,⁶ el resultado se ha traducido en un incremento de los índices de automovilización⁷ y en un descuido de los diferentes medios de transporte público, en detrimento del sector mayoritario que lo utiliza.

A la par, la proliferación de las autopistas urbanas de peaje ha contribuido a marcar profundas diferencias en la calidad de vida y en la distribución geográfica del tiempo de los sectores poblacionales,

fenómeno que provee elementos adicionales de análisis para el estudio de la desigualdad y la movilidad. Una de las cuestiones fundamentales a analizar es que las diferencias en el tiempo de traslado, así como las variaciones en los tipos y medios de desplazamiento inciden no sólo en la comodidad y seguridad del individuo, sino que también resultan un factor que condiciona la forma en que se realizan otras prácticas cotidianas.

En este sentido, según datos de la Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo 2009 (CDHDF, 2011: 106), las personas invierten más de dieciséis horas semanales en el traslado para cubrir sus actividades cotidianas (lugar de trabajo, de estudio, recreación, etc.). Otros datos como los de la Encuesta Origen y Destino 2007 y los que arroja la publicación *El poder del consumidor* dan cuenta del tiempo promedio que representa para una persona trasladarse en la zona metropolitana del valle de México (ZMVM).⁸ Sin embargo, lo que no toman en cuenta estas encuestas es cómo, entre diferentes sectores de la sociedad,

⁶ Con el Metrobús y la Línea 12 del metro.

⁷ Según datos del INEGI, en el 2000 se registró un total de 2,308,255 automóviles en el DF; en 2012, el número ascendió a 4,460,386 unidades (INEGI, 2013).

⁸ Según la Encuesta de Origen y Destino realizada por el INEGI (2007), el tiempo promedio de un desplazamiento en la ZMVM era de una hora y 21 minutos. Según datos de la Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo, en México, las personas pierden un promedio de dieciséis horas semanales en traslados al lugar de estudio o trabajo. Incluso, son varios los testimonios de personas que pasan más de cinco horas al día en traslados y tienen que usar varios transportes para llegar a su destino.

varían las oportunidades de acceso a determinados bienes y servicios, lo que se convierte en un campo propicio para generar y reproducir condiciones de desigualdad. Ello de igual manera se traduce en una percepción de las nociones del tiempo y del espacio entre los individuos, así como en un factor multiescalar, que es necesario dimensionar para acercarse a la comprensión de la complejidad y heterogeneidad urbana. Asimismo, resultan apremiantes para advertir cómo las variadas posibilidades de acceder a bienes y servicios colocan al sujeto en situaciones de mayor ventaja o desventaja, lo que contribuye a marcar pautas de vulnerabilidad, exclusión y marginalidad.

En los últimos cinco años, el escenario de desigualdad en materia de movilidad registrado en la ciudad de México es particularmente agudo. Aun cuando las políticas públicas en esta materia han sido prioritarias para el Gobierno del Distrito Federal (GDF), la manera en que se han instrumentado, así como la articulación que éstas guardan con el desarrollo de la infraestructura carretera nacional, han contribuido a agravar el panorama. Diversos factores se vinculan con este hecho: en primer lugar, el GDF ha mostrado una clara correspondencia con los objetivos del gobierno federal por conectar el sistema ca-

rrero nacional con las autopistas urbanas de peaje, lo que se ha traducido en una violenta imposición de los proyectos por parte de las autoridades, quienes prácticamente han ignorado los mecanismos de consulta ciudadanos y han incurrido en acciones violentas que han desembocado en la agresión física a la población, la cual se ha manifestado para impedir la construcción de las obras, como ocurrió con el caso de la SVP en 2011 (Pérez Negrete, 2013a). En segundo lugar, la prioridad de las políticas públicas en el DF hacia la canalización de recursos de origen público-privado y privado en la construcción de obras viales de peaje, se ha traducido en una desatención de los recursos que se destinan al transporte público.⁹

Como parte de este esquema, cabe observar también cómo los efectos de la automovilidad están desigualmente distribuidos en la sociedad (CDHDF, 2011) y ello no sólo se verifica en el universo definido por los que tienen automóvil y los que no.

⁹ Esta afirmación se vincula no sólo con la insuficiencia de proyectos que satisfagan las deficiencias en el transporte público, sino también con los actos de corrupción y malos manejos que de éstos han sido objeto, como el caso de la Línea 12 del Metro. Al respecto, conviene mencionar que el 23 de septiembre de 2008 se inició su construcción, con la cual se destinaron 24,512,000 de pesos (Secretaría de Finanzas del DF, 2012). La línea se inauguró formalmente el 30 de octubre de 2012, pero el 12 de marzo de 2014 el servicio de pasajeros fue suspendido por fallas de origen detectadas en diversas etapas de su funcionamiento.

Los impactos de los gases contaminantes que emiten y la exposición a la inseguridad afecta a los sectores más vulnerables, quienes rutinariamente permanecen más horas en las calles. Es decir, el efecto de la automovilidad tiene un mayor impacto negativo entre un sector de la población que pasa largas horas esperando o utilizando el transporte público y entre quienes desarrollan estrategias de supervivencia en las calles (vendedores en los semáforos, cuidadores, franeleros, etc.).

En cambio, quienes realizan sus trayectos cotidianos en automóvil privado, además de que permanecen menos tiempo en la vía pública, lo hacen en condiciones de mayor calidad. El apartado siguiente ofrece una mirada a la manera en que estas desigualdades se han evidenciado como resultado de la conclusión de la polémica obra de infraestructura vial de peaje, la SVP, a dos años de funcionamiento.¹⁰

La antropología de la ciudad y las trayectorias de los viajeros

Como ya se dijo, esta sección tiene un carácter etnográfico, cuya intención es ofrecer un panorama de cómo la Supervía se ha ido integrando a las rutinas diarias

¹⁰ Con la finalidad de que el lector cuente con un panorama más amplio de cómo se llevó a cabo el proceso de construcción de esta obra y cuáles fueron las principales problemáticas que se vivieron durante el mismo, véase Pérez Negrete (2013a).

de las personas.¹¹ Antes de abundar en el acercamiento etnográfico, nos detendremos en algunas precisiones sobre la metodología de nuestro análisis. La información que aquí se presenta forma parte de una investigación más amplia, enmarcada en el ámbito de la antropología urbana.¹²

Uno de los ejes fundamentales del análisis está determinado por las interacciones entre diversos actores vinculados al caso de la SVP, en sus distintas etapas.¹³ Como resultado de ello, los actores y sujetos vinculados con el tema de estudio, a menudo cobran existencia como agrupamientos de personas que sólo se reúnen en el corto plazo, de instituciones que participan dispersamente, de encuentros efímeros que difícilmente captaríamos si los observamos con los métodos tradicionales de la antropología.

Estas consideraciones tienen serias implicaciones a la hora de definir cómo se

¹¹ Una primera fase de este acercamiento se ha reportado en Pérez Negrete (2013a), en el que se ilustran las primeras fases del movimiento de resistencia contra la SPV y se narra la vida en el campamento que el Frente Amplio contra la Supervía Poniente instaló en esta colonia. Se buscó dar seguimiento al rumbo que tomaron los acontecimientos, una vez que el campamento ya no existía y cuando la autopista era ya un hecho irreversible.

¹² El proyecto se denomina “Nuevas formas de producción del espacio urbano: discurso y materialidad de los procesos constructivos en la ciudad de México. El caso de la Supervía Poniente”, que se desarrolla en el CIESAS DF.

¹³ Dichas etapas van desde 2009, cuando se anunció la construcción de la obra, hasta 2014, en que se recoge la última fase de los datos de campo.

recabaron los datos de campo, pues se trata de hacer antropología *de* la ciudad y no antropología *en* la ciudad (Signorelli, 1999); es decir, no estudiamos grupos cerrados que habitan la ciudad, sino a la ciudad en sí, y los procesos que aquí ocurren, con sus interacciones propias. Esto le confiere un matiz especial a los criterios con los que se realizaron los recorridos de observación, pues se trató de captar esos procesos interrelacionales.

De acuerdo con lo anterior, las entrevistas y el contacto con los informantes se definió a veces aleatoria y efímeramente y, en otras ocasiones, se trató de entrevistas a profundidad. En todos los casos, el criterio se definió a partir de la manera como los actores se han relacionado con el megaproyecto.

La información subsiguiente se ha recogido en trabajo de campo, durante el periodo de junio de 2013 a agosto de 2014, a partir de dos niveles específicos de análisis: 1) en la colonia La Malinche una de las principales colonias afectadas y 2) en la SVP, nivel que ha implicado realizar no sólo acercamientos físicos a la autopista, sino también recoger las narrativas urbanas que hablan de la presencia de esta vialidad. Los habitantes de la colonia popular La Malinche fueron quienes, muy directamente, sufrieron las molestias ocasionadas du-

rante tres años de la obra. Como resultado, ahí se vive ahora una realidad distinta con ese nuevo artefacto integrado a sus vidas. Al respecto, conviene señalar que La Malinche fue la colonia que mayores expropiaciones experimentó con motivo de esta obra (DOF, 2010).

Como parte del acercamiento a esta zona, se realizaron entrevistas tanto a integrantes del Frente Amplio Contra la Supervía Poniente (FACSVP),¹⁴ como a otros habitantes de la colonia, que si bien nunca pertenecieron a este grupo, vivieron las afectaciones que ocasionó la obra durante su construcción. En el segundo nivel de análisis que corresponde a la SVP, se buscó entender el significado que los individuos le dan a su experiencia de movilidad, recuperando información sobre el uso del espacio a un nivel interclase. Este tipo de acercamiento demandó recabar, a través de entrevistas individuales no estructuradas, opiniones sobre lo que la presencia de la vialidad ha significado para la vida de las personas y para el entorno donde se practican las rutinas diarias, tratando de mantener un equilibrio entre personas de estratos socioeconómicos similares.

¹⁴ Se trató de un frente que instaló un campamento en la colonia La Malinche para dar una larga lucha que impidiera que la obra siguiera su curso.

También se trabajó a partir de la técnica de “observación participante móvil” (Jirón, 2012), la cual consistió en “seguir” las trayectorias de los habitantes en sus prácticas de movilidad. De tal modo que, a través de los acompañamientos a los viaje-

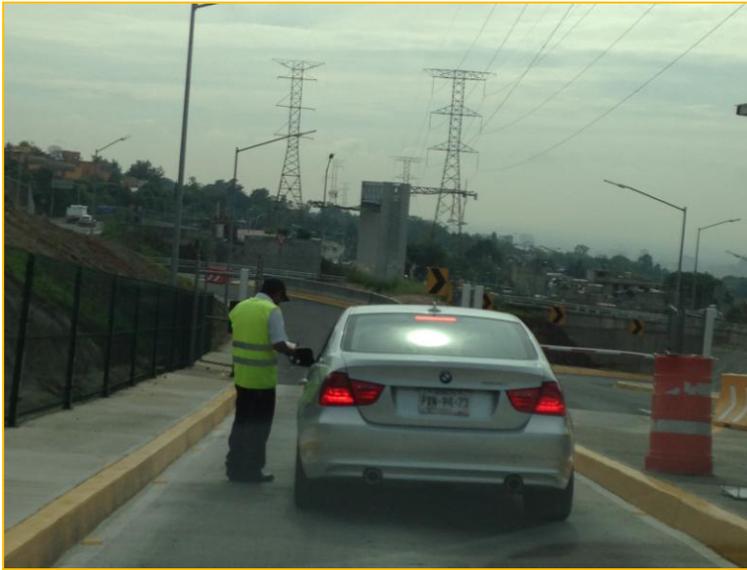
ros en sus trayectorias, a través de diferentes medios de transporte (caminando, en su automóvil, en autobús y en microbús), se trató de captar las *prácticas y la experiencia de movilidad*.

Imagen 1.



Fuente: elaboración propia a partir de Google Maps

Imagen 2. La Supervía Poniente



Fotografías: Margarita Pérez Negrete.

Imagen 3. Trayectorias



La svp como sistema de movilidad

El Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores al Sur-Poniente de la Ciudad de México, mejor conocido como Supervía Poniente (sVP), entró en pleno funcionamiento a partir de junio de 2013. La evidencia de cómo un sistema de movilidad estructura condiciones de desigualdad y de cómo dichos patrones condicionan las formas de movilidad, es un fenómeno que ya se ha evidenciado en el corto tiempo de operación de esta obra.

La svp es una autopista que se extiende al poniente del DF, desde la zona de Santa Fe, Delegación Álvaro Obregón, hacia la avenida Luis Cabrera, en la Delegación Magdalena Contreras. Su longitud,

desde la avenida Centenario hasta la de Luis Cabrera, es de 5.24 kilómetros; el resto se compone de adecuaciones geográficas y viales complementarias. El sistema vial cruza cinco cauces¹⁵ y afecta a igual número de barrancas¹⁶ (MIAMÉ, 2010).

El recorrido por la svp en automóvil es de aproximadamente 12-20 minutos y abarca una longitud de 9.2 km. El trayecto que va del Puente de los Poetas a la avenida Luis Cabrera, cruza primero por un elevado, cuyos pilotes de concreto enterrados en uno de los resabios boscosos que aún quedan al poniente de la ciudad

¹⁵ Arroyos Puente Colorado, San Ángel Inn, Tinajas, San Ángel y arroyo La Malinche.

¹⁶ Barranca Puerta Grande, arroyo Puente Colorado, barranca arroyo San Ángel Inn, barranca arroyo Tinajas, barranca arroyo San Ángel y Barranca arroyo La Malinche, además del área natural protegida (ANP) La Loma y Tarango (MIAMÉ, 2010).

de México, la convierten en toda una obra de ingeniería de vanguardia. Posteriormente, se atraviesan cuatro túneles que conectan con las diferentes barrancas, que antes de la construcción de la autopista se unían por medio de caminos angostos de trazos irregulares. Estos caminos aún son utilizados por un gran número de personas, porque el costo de la SVP es muy elevado. El primer túnel cruza por debajo de la calzada de las Águilas, alrededor de la cual se encuentran viviendas de clase media y media alta, cuyos habitantes se manifestaron en varias ocasiones contra la construcción de esta obra.¹⁷ El segundo túnel cruza la parte inferior de la calle de Cedros, una de las vías angostas e irregulares, que con el tiempo se fue convirtiendo en una vialidad muy transitada.

En algún momento, éste fue el único camino para cruzar a lo largo de dos barrancas, cuya estrecha comunicación demandaba una vía de acceso. Muchas de las casas y edificios de clase media alta y alta que se encuentran ahí, son de estilo campirano, pues se construyeron cuando esa zona de la ciudad aún pertenecía a la periferia. Otras, han sido renovadas y también se han construido algunos edificios de diferentes tamaños. Antes de llegar al tercer túnel, se aprecian las primeras dos to-

rres (de un total de cuatro) que tendrá un conjunto residencial de lujo, Citty San Jerónimo, cuyo valor se promociona por su proximidad a la SVP.

El tercer túnel se construyó por debajo de una zona boscosa de alto valor ambiental, La Loma, que sufrió la tala de una parte importante de sus árboles, por lo que, en febrero de 2011, motivó encuentros brutales entre los vecinos que defendían el bosque y las fuerzas de seguridad que ocupaban el área.

Antes de llegar al cuarto túnel, el más largo de la SVP, advertimos el dominio de un panorama aún arbolado. Este túnel pasa por debajo de la colonia La Malinche, y no ve la luz sino hasta la avenida Luis Cabrera, su longitud es de aproximadamente 1 km. Antes de iniciar el recorrido por éste, se observan las casas autoconstruidas de la colonia como si “flotaran” por encima de las paredes de concreto.

¹⁷ Principalmente de las colonias Lomas de las Águilas y Lomas de Guadalupe.

Imagen 4. Vista de uno de los puentes desde La Malinche



Fotografía: Margarita Pérez Negrete.

Nos detendremos en este último punto y miraremos hacia arriba: hacia La Malinche. Se trata de una colonia popular ubicada en la parte baja del cerro del Judío, al poniente del DF y a aproximadamente diez kilómetros al surponiente de la zona del megaproyecto Santa Fe. Según narran los habitantes de esta colonia y de otras circundantes, la paulatina ocupación de La Malinche empezó durante los años cin-

uenta, como resultado de los predios expropiados en el pueblo originario de Tizapán (ahora Delegación Álvaro Obregón), cuando se inició la construcción del Anillo Periférico. De esta manera, la urbanización de La Malinche empezó con la entrega de lotes a los habitantes que habían sido afectados por este proceso, quienes desde entonces iniciaron la autoconstrucción de sus viviendas.

Imagen 5. La Malinche desde la svp



Fotografía: Margarita Pérez Negrete.

La colindancia de La Malinche y de otras colonias aledañas con el cerro del Judío ha desarrollado un sentido de identidad y pertenencia que ha dejado un referente de varias décadas de lucha por impedir que diversos megaproyectos se instalen en esta zona.¹⁸ Este dato es importante para entender, en primer término, la intensidad de la resistencia que opusieron los integrantes del FACSVP durante el proceso de construcción de dicha obra y, en segundo, para comprender los efectos que la pre-

sencia de la vialidad ha tenido en la colonia. Es notable cómo el aforo vehicular se ha incrementado por sus estrechas calles y principales avenidas.

¹⁸ Desde finales de los años setenta, el entonces presidente de México, Luis Echeverría Álvarez, quería expropiar la falda del cerro del Judío para construir un fraccionamiento de lujo en esa zona. Posteriormente, los proyectos para construir la carretera Contadero-Periférico Sur, en 1989-1992, y la carretera La Venta-Colegio Militar en 1993-1998, fueron cancelados.

Imagen 6. Congestionamiento vial matutino en La Malinche



Fotografía: Margarita Pérez Negrete.

Algunos vecinos de la calle Emiliano Zapata describe cómo ha cambiado la situación vial en esta zona con la llegada de la SVP. Uno de los recorridos peatonales realizados con Socorro (vecina de La Malinche e integrante del FACSVP), como parte de su rutina matutina para llevar a su hija a la escuela, nos acerca a las vivencias de los desplazamientos cotidianos. Durante el trayecto, caminamos con dificultad por las angostas calles de la colonia durante “horas pico”.¹⁹ Observamos cómo, para evadir el “nudo” que se hace en la principal avenida de la zona de Luis Cabrera —que ha recortado sus carriles para abrir los accesos que dan entrada a la SVP—, los automovilistas buscan “atajos” por las calles

más angostas del rumbo: “Uno, a veces tiene que pegarse como mosca en la pared para esquivar los coches” (Socorro, 39 años, habitante de La Malinche, ama de casa e integrante del FACSVP).

Más allá de las situaciones que obstaculizan el desplazamiento de algunos habitantes que salen caminando de sus casas en La Malinche, Socorro habla de la difícil situación que esta obra ha desencadenado en la zona: “Esto se ha vuelto intransitable [...]; vienen de San Bernabé y toman como atajo mi calle [...] o me paro de plano y les digo: “Primero paso yo”, y si no, con la pena nos vamos a aventar si no, no paso”.

El recorrido diario de Socorro inicia a las siete de la mañana. En total recorre 2.6

¹⁹ Estas se registran alrededor de las 6:50 a 9 horas y de las 18 a 20 horas.

km. de ida y 3.2 km. de regreso. Ella y su hija se dirigen por las mañanas hacia la colonia San Jerónimo Lídice²⁰, ubicada al oriente de La Malinche, donde se encuentra ubicada la escuela primaria pública a la que asiste la niña. El paso de ambas refleja cierta costumbre por esquivar de vez en vez los vehículos que, con impaciencia, tratan de ganar espacio en la vía. También incorporan con naturalidad a su respiración las nubes de humo que arrojan los autos a su paso. Después de todo este tiempo, Socorro regresa a su casa alrededor de las 9 de la mañana. Antes, se tomó algún tiempo para visitar los pequeños locales ubicados a unas cuantas cu­adras de su casa, en donde se surte de lo necesario para cocinar ese día e iniciar una larga jornada de actividades domésticas.

La colonia San Jerónimo Lídice es diferente a La Malinche; es una zona residencial en la que destacan bardas gigantes que, como murallas, resguardan las casas. Las banquetas son angostas y, en algunas de sus calles, hasta inexistentes. Sin embargo, los habitantes de aquí salen directamente en automóvil. Los únicos peatones visibles son los trabajadores de limpieza, los empleados domésticos y en es-

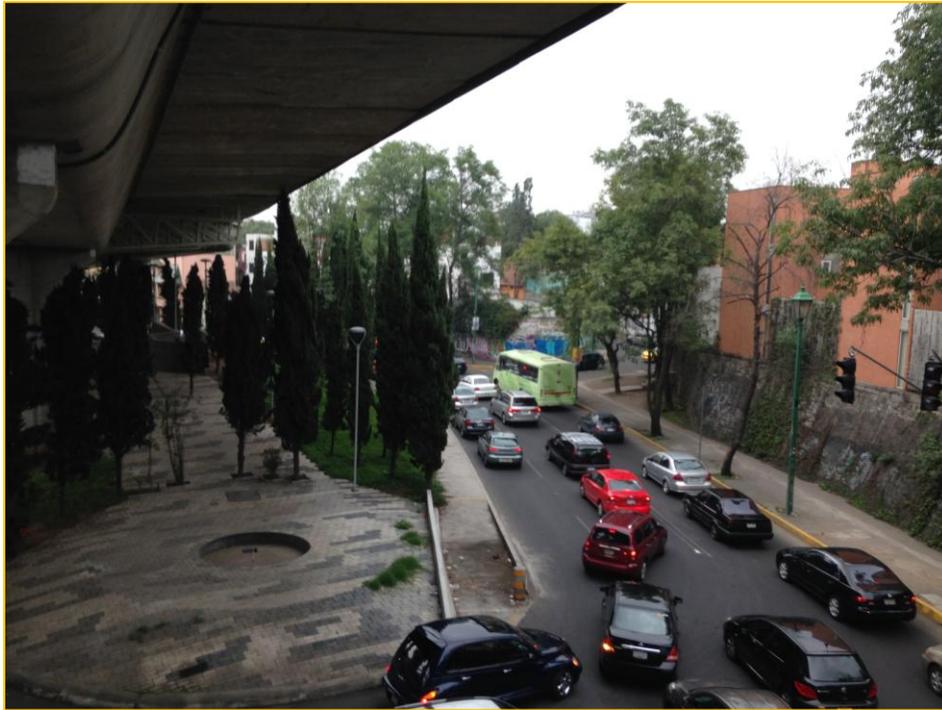
pecial las madres de las colonias populares que rodean a San Jerónimo, quienes llevan a sus hijos a la escuela. Al parecer, muchas de ellas hacen recorridos similares al de Socorro.

Una vez que se ha quedado la niña en la escuela, el regreso lo hicimos por la conflictiva avenida Luis Cabrera. La sensación de caminarla es muy distinta a la que se experimenta cuando se viaja en automóvil. Socorro comenta que antes de la SVP se podía caminar tranquilamente por aquí. Incluso la Glorieta de las Quinceañeras²¹ permanece enclavada en la avenida, pero ahora parece haber quedado incrustada por debajo de las columnas de concreto que sirven de soporte a los segundos pisos que entroncan con la SVP, y entre los angostos carriles donde los coches se acumulan uno tras otro diariamente.

²⁰ Se trata de una colonia que fue pueblo originario, donde, desde los años cincuenta y sesenta, fue ocupado por residencias de sectores altos y medios altos.

²¹ La Glorieta de las Quinceañeras fue uno de los lugares simbólicos durante el proceso de construcción de la SVP, a la cual defendieron férreamente los vecinos de la zona para que se derribara. Durante años, esta glorieta capturó las fotografías de las jóvenes quinceañeras que se ahí se retrataban, como símbolo identitario de quienes vivían en las colonias populares de la zona del cerro del Judío.

Imagen 7. La Glorieta de las Quinceañeras



Fotografía: Margarita Pérez Negrete.

Socorro hace el mismo trayecto desde antes de que la SVP estuviera ahí. Sin embargo, ahora, el intenso tráfico vehicular con el que se topa durante sus recorridos, produce en ella una sensación de un recorrido menos placentero, en términos de los obstáculos que debe afrontar. Lidar con los automovilistas para abrirse paso entre las calles saturadas, desde su posición peatonal, hace más evidente su desigualdad en relación con éstos; pero, además, los desplazamientos han deteriorado la calidad de sus recorridos que, de cualquier manera, constituyen una parte fundamental de su vida cotidiana.

El panorama de cemento y concreto que domina Luis Cabrera, así como el ensordecedor ruido de los autos, han provocado que la avenida pierda la escala humana que les permitía a los peatones caminar por sus calles y cruzar la avenida con cierta facilidad y en una situación de menor desigualdad. Así lo sienten quienes sobre esta avenida y a un lado de la SVP esperan diariamente el transporte público:

Las cosas han cambiado mucho por aquí desde que llegó la Supervía y pusieron los segundos pisos. El tráfico es muy pesado todos los días a esta hora [...]; nosotros aquí parados nomás respiramos todo el humo [...] y pues esperamos hay veces

hasta más de media hora para que pase el micro, luego no quieren hacer parada porque vienen bien llenos. Ya cuando voy arriba, me duermo [...], leo [...] porque sé que me voy a tardar (Enrique, 38 años, empleado de ferretería, barrio de San Francisco).

Las palabras de Enrique evidencian cómo su trayecto cotidiano ha sido alterado por la presencia de la SVP. Al final de cuentas, el transporte público que las autoridades aseguraron habría en la autopista (el Eco-bus), empezó a circular sólo hasta después de casi dos años del funcionamiento de la vialidad.²² El congestionamiento para cualquiera que no entre a la SVP es insoportable, como lo atestigua Leticia, quien transita por afuera de esta vialidad de cuota:

De la gasolinera hasta Periférico hago hasta 48 minutos en el auto [...] no [...] nunca habíamos tenido este tráfico y los viernes de subida es otro tanto igual [...]; es ya intran­sitible [...]; eso hablando de movi­lidad y de costos, lo que yo antes le ponía a mi auto de gasolina ahora le pongo más (Leticia, 45 años, contadora pública de una gasolinera ubicada en Luis Cabrera, habitante de la colonia Cuauhtémoc²³ e integrante del FACSVP).

El caso de Enrique y Leticia da cuenta de la posición de dos personas que, desde

²² Ello como resultado de la presión y las fuertes críticas mediáticas que se habían desencadenado por la elitización de la vialidad.

²³ Colonia popular aledaña a La Malinche.

una posición distinta en la estructura social, permanecen ajenos al uso de la autopista. La conexión inmediata que ellos atribuyen al deterioro en su calidad de vida por esta razón tiene que ver con una situación de “no pertenencia” a los sectores que pueden pagar el uso de la autopista. El adentro y el afuera de la SVP es para ellos un espacio intersticial que marca fronteras, acentuando su situación de vulnerabilidad.

Esta idea se refuerza con las experiencias de viaje de dos trabajadores que utilizan transporte público diariamente. Benjamín labora en una tienda de autoservicio como acomodador del área de frutas y verduras; Rosa trabaja en un club deportivo en el área de vestidores de damas. El club se ubica en la avenida Toluca, es decir, alrededor de un área ubicada aproximadamente a ochocientos metros de la SVP. Sin embargo, la cercanía con la autopista no se ha traducido en una mejora en sus condiciones de traslado. Para Benjamín, se trata de un servicio suntuario al que, por su condición de clase, nunca podrá acceder:

La mera verdad es que no la conozco [...] ni me he metido ahí [...]; yo nada más agarró el camión que va por la lateral del Periférico, veo los segundos pisos pero ni ando por ahí [...], ya pa' llegar acá [...] agarro el micro [...] pero no [...] nunca me he subido a ninguna autopista de paga

[...] ni hay coche, ni dinero (Benjamín, 32 años, empleado del área de frutas y verduras de la tienda de autoservicio Mega, habitante de La Magdalena Petlacalco).

Para Rosa, quien se dirige todos los días a su trabajo, la SVP es una autopista ajena a su mundo:

La veo tan bonita que se me antoja entrar ahí, aunque sea para ver qué se siente estar dentro [...], ¿está bien cara, verdad? No [...], mejor prefiero comprarme unas tortillitas con ese dinero, pues no sé [...], acá las señoras dicen que llegan bien rápido, aunque dicen que a veces hay mucho tráfico y no se mueven los coches (Rosa, 41 años, empleada de control de toallas en un club deportivo, residente de la colonia La Era).

La naturalidad con que Benjamín y Rosa asumen su permanencia fuera de los circuitos del automóvil, trasluce una dinámica cotidiana de la sociedad capitalina, en la que diferentes patrones de movilidad constituyen mecanismos que refuerzan distancias entre mundos aislados. De forma que la cuestión identitaria que otorga el ser usuario de transporte público, además de ser un tipo de práctica cargada de un significado adquirido (Bourdieu, 2001), reafirma la pertenencia a una clase y la no pertenencia a otra.²⁴

²⁴ En la ciudad de México, el ser usuario de transporte público está asociado a diversos significados

En cambio, para otros sectores de la población procedentes de diferentes puntos de la ciudad, la SVP ha facilitado su desplazamiento cotidiano. “Es un gran acierto”, comentó Javier (58 años, corredor de seguros), cuya oficina se ubica en Tlalpan. Residente en Cuernavaca desde hace más de treinta años, ha decidido regresar al DF por dos o tres días a la semana. Compró un departamento en Santa Fe y los días que permanece en la capital se traslada de su casa a la oficina en veinte minutos, pagando una cuota de 128 pesos diarios.²⁵

De igual forma, otras entrevistas aleatorias a usuarios frecuentes de la SVP²⁶ reportaron los beneficios que ésta ha dejado en sus trayectos cotidianos, como en el caso de Lupita: “La Supervía es una maravilla [...] ahora [...] en lugar de ir a Perisur²⁷ prefiero ir a Santa Fe [...]; también llego más rápido al club” (Lupita, 50 años, ama de casa, habitante de la colonia San Jerónimo).

de pertenencia a sectores sociales de menores recursos mientras que el contar con automóvil, privado se asocia con la pertenencia a sectores medios y altos (Duhau, 2006; , Duhau y Giglia, 2008).

²⁵ En recorrido de ida y vuelta.

²⁶ En esta categoría, se realizaron diez entrevistas, las cuales estuvieron dirigidas a usuarios frecuentes de la SVP pertenecientes a sectores medios y altos. Las personas entrevistadas fueron cuatro estudiantes, tres madres de familia y amas de casa, un médico y dos profesores universitarios.

²⁷ Así se le conoce a uno de los primeros centros comerciales más grandes que se establecieron al sur de la ciudad desde 1980.

La expresión con que Lupita se refiere a la SVP denota un encantamiento por la autopista, como si ésta súbitamente resolviera sus problemas de traslado a los lugares donde lleva a cabo sus actividades cotidianas. Pareciera que el gasto adicional que representa el uso de la autopista no es un problema para ella.

Por otro lado, José, un médico que trabaja en un hospital ubicado a treinta kilómetros de su lugar de residencia, nos muestra cómo su trayecto cotidiano se ha reducido notablemente:

Con el segundo piso del Periférico²⁸ y la Supervía, se ha acortado mucho la distancia al hospital. Antes, ir a Interlomas²⁹ era toda una excursión: podía hacerlo entre hora y media y dos horas, ahora llego en treinta minutos, puedo salir más tarde de casa o del club (José, 55 años, médico anes­te­siólogo, habitante de Jardines del Pedregal, trabaja en el hospital Ángeles de Interlomas).

Un balance de estos testimonios nos permite observar cómo la movilidad es un indicador de la forma de vida de los sujetos. También advertimos cómo las diferencias

²⁸ Esta autopista forma parte del sistema carretero Autopista Urbana Norte y Sur, conformado por las siguientes vialidades: Vialidad Elevada Anillo Periférico Norte, Vialidad Elevada Anillo Periférico Sur y Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores Sur-Poniente de la ciudad de México (SVPTDSPCM) o Supervía Poniente, tiene una longitud total de 29.56 km.

²⁹ Área de la ciudad de México, ubicada al poniente, que durante largo tiempo estuvo aislada del sur de la ciudad.

en los tiempos de desplazamiento construyen percepciones diferenciadas del tiempo y del espacio (Harvey, 2004).

Por un lado, el recorrido diario que realizan José, Javier y Lupita en automóvil particular expresa los parámetros de diferenciación característicos de los sectores dominantes. La base tecnológica y material de la autopista privada produce encuentros con sectores similares y desencuentros con otros sectores que pueden encontrarse en el mismo destino —un lugar de recreación para unos y al mismo tiempo de trabajo para otros—. Por otro lado, los recorridos diarios por las calles de la ciudad, en donde la congestión vial es una constante, constituye el tipo de desplazamiento que realizan Socorro, Rosa y Benjamín. Ello tiene implicaciones importantes en su percepción espacio-temporal, y motiva otro tipo de interacciones en los espacios de desplazamiento. Ambos grupos pueden dirigirse al mismo destino, incluso pueden frecuentar los mismos lugares, pero desde posiciones distintas, en donde jamás se tocan durante sus trayectorias.

El hecho de que los traslados cotidianos sean más largos o más cortos para cada uno de estos actores, potencia o restringe posibilidades: para unos, el tiempo no empleado en la movilidad, permite un acercamiento a otro tipo de movi­lidades; es

decir, los acerca a los circuitos de consumo y vanguardia que frecuentan otros grupos similares a ellos; lo cual para el otro grupo se convierte en una restricción.

Los testimonios son representativos de cómo diferentes tipos de movilidades constituyen importantes mecanismos de definición identitaria que, paralelamente, reproducen condiciones de desigualdad preexistentes. Las experiencias de Socorro y Leticia, habitantes ambas de colonias populares, nos muestran cómo, al final de cuentas, la SVP ha contribuido a acentuar una condición de desventaja previa, reforzada por el tipo de trayectos cotidianos.

En cambio, para los automovilistas, reducir sus tiempos de traslado y frecuentar determinados lugares les permite, dentro de sus funciones distintivas, reproducir su adscripción a una clase social de ingresos medios y altos. Unos y otros recorren mundos que, aunque inmediatos, no se tocan. Más aún, se producen espacialidades que, como señalamos al principio, evitan o fortalecen zonas de contacto entre sectores o individuos.

Así, la posibilidad de interactuar no sólo en diferentes campos, sino también en escalas distintas, repercute en que el individuo tome distancia de las representaciones de otros sectores, lo que se traduce en

diferencias fundamentales que consigna la diversidad y complejidad urbanas.

Como se ha visto, las variaciones en los tiempos de traslado, así como la longitud de los trayectos, inciden en los tiempos en que se desarrollan otras actividades cotidianas, lo que permite capturar otro tipo de explicaciones sobre la reproducción de patrones complejos de diferenciación y diversificación social. Ello es precisamente lo que marca en la actualidad una mayor diversidad en formas y estilos de vida de las poblaciones.

Consideraciones finales

Este trabajo ha intentado ser un acercamiento a la comprensión de la desigualdad por la puerta de la movilidad. Advertimos cómo ambos conceptos se refuerzan mutuamente y entran en estrecha articulación a través del mecanismo de la planificación urbana. Es una manera de ver cómo la desigualdad, más que una cuestión distributiva, como suele estudiársele, se reproduce por las prácticas cotidianas.

En términos generales, se ha reflexionado sobre la manera en que patrones complejos de diversificación social están en estrecha relación con los sistemas de movilidad; pero, además, se ha visto, asimismo, cómo el desarrollo de cierto tipo de movilidad, en este caso el que

corresponde al desarrollo de una autopista urbana de peaje, consolida patrones previos de desigualdad social.

Después de analizar las características de la movilidad en sus múltiples dimensiones, se ha reflexionado sobre el marco teórico que vincula la relación entre desigualdad y movilidad. Posteriormente, mediante un trabajo etnográfico, se han capturado diversos aspectos de la movilidad urbana, para mostrar cómo la materialización de un macroproyecto de infraestructura vial impacta la organización socioespacial, al tiempo que orienta y reproduce situaciones de inclusión/exclusión, vulnerabilidad, marginalidad.

Las diferentes experiencias de los actores alrededor y su interacción, ya sea fuera o dentro de la SVP, nos ha acercado a la muy particular visión del mundo que se construye a partir de las trayectorias cotidianas. El material etnográfico nos permitió conocer diversas percepciones que sustentan los actores, en torno a los patrones de movilidad que los caracterizan. Uno de los principales hallazgos demuestra cómo el hecho de que una autopista se haya instalado en un lugar con fuertes anclajes identitarios, como es el caso de la colonia La Malinche, genera una percepción entre sus habitantes de que su situación de vulnerabilidad está ahora más que nunca asociada

a la presencia de esta obra vial. Lo que antes era un espacio perteneciente a su mundo, súbitamente se convirtió no sólo en un artefacto al cual la entrada no les está permitida, sino que se vuelve en una especie de instrumento “facilitador” de la vida de los otros. Esta sensación ahonda en ellos un sentimiento de exclusión que se reforzará a partir de las relaciones que se tejen a nivel interclase.

El estudio de la SVP como sistema de movilidad también nos ha dado la oportunidad de reflexionar sobre la ubicación de los individuos en el espacio social y cómo los procesos de planificación tocan la definición y redefinición identitaria del sujeto. Como hemos observado, la sola presencia de una autopista no garantiza por sí misma el acceso a las estructuras de oportunidad de los individuos, sino que es necesario profundizar en los mecanismos que posibilitan o imposibilitan esta práctica. De ahí que la cuestión de la accesibilidad se convierta en un tema fundamental para determinar en qué medida las personas tienen la capacidad de construir campos sociales distintos que les abran mayores potencialidades. El reto fundamental que tenemos frente a nosotros ahora es ver cómo este tipo de conocimiento puede (y es susceptible de) tocar las políticas públicas. •

Fuentes

- Ascher, François (2003). “Ciudades con velocidad y movilidad múltiples. Un desafío para los urbanistas, arquitectos y políticos”. Rotterdam, ponencia presentada en la I Bienal Internacional de Arquitectura 2003. Trad. de Monika Dockendorff y Fernando Pérez Villalón.
- Bourdieu, Pierre (2001). *Poder, derecho y clases sociales*. Bilbao, Desclée de Brouwer.
- Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) (2013). Recomendación 1/2011. Violaciones a los derechos humanos cometidas en el contexto de la obra pública denominada —Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores al Sur-Poniente de la ciudad de México (Supervía Poniente).
- Diario Oficial de la Federación (DOF)* (2010). Decreto por el que se declara de utilidad pública la realización de la obra de construcción y el funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje, con inicio en entronque con Avenida Centenario y terminación en entronque con Avenidas Luis Cabrera, las Torres, las Águilas y Centenario, en las delegaciones Magdalena Contreras y Álvaro Obregón. 6 de abril.
- Duhau, Emilio (2006). “Espacios públicos, movilidad y democracia en la ciudad de México”, en Lucía Álvarez Enríquez *et al.* (coords.), *Democracia y exclusión. Caminos encontrados en la ciudad de México*. México, CEIICH, UNAM-UAM Azcapotzalco-UACM-INAH-Plaza y Valdés.
- Duhau, Emilio y Ángela Giglia (2008). *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*. México, UAM Azcapotzalco-Siglo XXI.
- Harvey, David (2004). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires, Amorrortu.
- Instituto Nacional de Estadísticas, Geografía e Informática (INEGI) (2013). “Vehículos de motor registrados en circulación. Información de 1980 a 2013. Desglose geográfico”, en http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?proy=vmrc_vehiculos consultada el 13 septiembre de 2013.
- Instituto Nacional de Estadísticas, Geografía e Informática (INEGI) (2007). Encuesta Origen y Destino.

- Jirón, Paola (2012). "Transformándome en la sombra", *Bifurcaciones*, núm. 10 (primavera), pp. 1-14.
- Manderscheid, Katharina (2009). "Unequal Mobilities", en Ohnmacht, Timo, Hanja Maksin y Manfred Max Bergman (eds.), *Mobilities and Inequality*. Londres, Ashgate Publishing Group.
- Manifestación de Impacto Ambiental. Modalidad Específica (MIAMÉ), 2010. Sistema Vial de puentes y Túneles y Distribuidores al Sur poniente de la Ciudad de México.
- Muñiz, Leticia (2012). "Movilidad y trayectorias socioocupacionales: reflexiones para su estudio en la Argentina contemporánea". Buenos Aires, ponencia presentada en el Seminario Mercado de trabajo, distribución del ingreso y pobreza en la Argentina de la posconvertibilidad. Balances y perspectivas.
- Ohnmacht, Timo, Hanja Maksim y Manfred Max Bergman (eds.) (2009). *Mobilities and Inequality*. Londres, Ashgate Publishing Group.
- Pérez Negrete Margarita (2013a). "Entre la resistencia ciudadana y los megaproyectos. El caso de la Supervía Poniente", *Revista Espacialidades*, vol. 3, núm. 2 (julio-diciembre) (México, UAM Cuajimalpa).
- Pérez Negrete Margarita (2013b). "Discurso y materialidad de los procesos constructivos en la ciudad de México", *Revista Alteridades* (México, UAM Iztapalapa).
- Salazar, Clara (2010). "Dos sistemas de movilidad cotidiana en la ciudad de México: domicilio-escuela y domicilio-trabajo", en Gustavo Garza y Martha Schteingart (coords.), *Desarrollo urbano y regional*, vol. 2. México, El Colegio de México.
- Secretaría de Finanzas del DF (2012). "Detalle proyecto Línea 12 del Metro", en <http://www.finanzas.df.gob.mx/presupuestal/detalleProyectos/09093110002%20Linea%2012.pdf>, consultada el 15 de agosto de 2014.
- Signorelli, Amanda (2009). "Recorridos teóricos", en *Antropología urbana*. México, Anthropos, UAM Iztapalapa, pp. 67-81.
- Sorokin, Pitirim (1959). *Social and Cultural Mobility*. New York, The Free Press.
- Urry, John (2007). *Mobilities*. Malden, Mass., Polity Press.