



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

INSTITUTO DE GEOGRAFÍA

**REPENSAR LA PROXÉMICA:
UN ANÁLISIS DEL ESPACIO VIAL DE LA
CIUDAD DE MÉXICO Y PARIS**

TESIS
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
MAESTRO EN GEOGRAFÍA
CON ORIENTACIÓN EN
SOCIEDAD Y TERRITORIO
PRESENTA
JUAN MARIO MORALES DE LA TORRE

Comité:

Dr. Federico Fernández Christlieb
Dr. Gustavo Garza Merodio
Dr. Miguel Ángel Aguilar Díaz
Dra. Maya Aguiluz Ibargüen
Dr. Juan Carlos Gómez Rojas



México D. F..

2010



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

Al Dr. Federico Fernández Christlieb, por su apoyo como director de la tesis. Al Dr. Gustavo Garza Merodio, por sus constantes observaciones. Igualmente al Dr. Miguel Ángel Aguilar por su revisión crítica y la Dra. Maya Aguiluz por su apoyo e incesante interés en la tesis. Finalmente, agradezco al Dr. Juan Carlos Gómez por su evaluación en el comité.

También un agradecimiento especial al Dr. Alain Musset, quien fue mi principal apoyo en l'École des Hautes Études en Sciences Sociales durante mi estancia de investigación en Paris. De igual manera, al Dr. Saadi Lahlou, también de la EHESS, por permitirme participar en su seminario y por proporcionarme acceso a registros de video que fueron de vital importancia en la investigación.

A su vez, del mismo modo un agradecimiento a “Presencia ciudadana”, “Muévete por tu ciudad” y “Bicitekas”, por la información que me brindaron y por seguir en su compromiso por recuperar espacios para la gente. También agradezco a todos aquellos que me ayudaron en la tesis más allá de un aspecto académico, con fotos, registros, entrevistas, observaciones e interés.

La inspiración original de éste trabajo fue la interacción diaria en las calles, fuese a bordo del transporte público o privado, fuese como peatón. Era inevitable para mí que tomara como objeto de estudio algo con lo que uno está familiarizado, con lo que se vive día a día. Más que describir esta parte de la vida cotidiana, trato de darle sentido.

Hubo un intervalo de alrededor de cuatro años entre la tesis anterior y la presente. Existieron muchas personas importantes como en cualquier periodo de mi vida. Unas de base, algunas sobrevivientes de años anteriores, otras que se integraron, algunas se fueron, otras regresaron. De cualquier modo, a tod@s les agradezco más allá del apoyo, la vivencia. Cada un@ a su modo, a su ritmo, por ello me es innecesario nombrar y mucho menos quisiera jerarquizar.

Si no fuese por mi obligación académica incluso no nombraría a los que están enlistados, pues la lista completa es tan grande que desde las personas más cercanas hasta aquellas con las que crucé un par de palabras pudieron haber tenido un efecto muy importante sin saberlo. Gente de mi familia, de mis amigos, de la universidad, de la comunidad no académica, de México, del mundo.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO 1 BASES PARA UNA CONSTRUCCIÓN PROXÉMICA	
CONCEPTOS SOBRE EL ESPACIO SOCIAL	11
¿QUÉ ES LA PROXÉMICA?	13
Los planteamientos de Edward T. Hall	
La psicología ambiental	16
EL ENFOQUE SOCIOLÓGICO	19
Georg Simmel	
La Escuela de Chicago	22
El interaccionismo simbólico	24
Erving Goffman	28
EL ENFOQUE GEOGRÁFICO	31
La influencia posmoderna	32
El giro cultural	33
CAPÍTULO 2 CUESTIÓN DE ESCALAS	
EL ENFOQUE ESCALAR	37
Las distancias inmediatas	
Las reservas de Goffman	38
Los territorios	40
El espacio psicosociológico de Abraham Moles	42
Enfoque escalar bajo la geografía cultural	45
EL ENFOQUE PSICOLÓGICO	
Kurt Lewin	46
Roger Barker	50
Urie Brofrennbrenner	51
David Canter	53
LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO	54
Henri Lefebvre	
David Harvey	57
INTEGRACIÓN DE PERSPECTIVAS	61
CAPÍTULO 3 ESPACIO Y VIALIDAD	
DEL AUTOMÓVIL AL ESPACIO VIAL	66
El papel de los vehículos	
Espacio vial como espacio social	71
LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL ESPACIO VIAL	78
LA UNIDAD HUMANO-VEHÍCULO	80
El concepto	
El origen	83
Los tipos	87
Su estudio	89
ESPACIALIDAD-TEMPORALIDAD	92

CAPÍTULO 4 CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DE LA VIALIDAD DE PARIS Y CIUDAD DE MÉXICO

DIMENSIONANDO LA CIUDAD DE PARIS 98

DIMENSIONANDO A LA CIUDAD DE MÉXICO 105

CAPÍTULO 5 ESTUDIOS PROXÉMICOS

HACIA EL ESTUDIO DE LA PROXÉMICA 117

La metodología de Hall

Un nuevo enfoque 120

UNA PROXÉMICA VIAL DE PARIS 122

El cruce de peatones 124

El cruce de las Unidades Humano-Vehículo 126

Los cruces ambiguos 129

La presencia policiaca 132

Perspectiva de UHV en Paris 133

UNA PROXÉMICA VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO 134

El cruce de peatones 137

El cruce de las Unidades Humano-Vehículo 140

Los cruces ambiguos 141

La presencia policiaca 142

Perspectiva de UHV en Ciudad de México 143

RECAPITULACIÓN 145

CAPTULO 5 SÍNTESIS Y REFLEXIONES 146

CONCLUSIONES 155

BIBLIOGRAFÍA 156

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene la tarea de abrir un punto de encuentro y discusión entre diversas aproximaciones ligadas a la proxémica, y con ello se plantea que tanto el vínculo teórico como la investigación de éste texto tengan una utilidad para dar respuesta a inquietudes que se han desarrollado en torno a la problemática vial. Sin embargo, aunque esa sea la aportación más tangible y específica, persigue desde el inicio el objetivo de integrar diversas perspectivas en ciencias sociales y ponerlas a discusión, usando el espacio vial como eje temático.

Para este trabajo, se tuvo la tarea de desarrollar marcos de referencia que hablen del uso del espacio social, en el espacio vial de la ciudad de México y de Paris, Francia. La aportación teórica fue conformada por una recopilación de la información que se hizo de investigaciones tanto ligadas a los escenarios viales, así como las variables de carácter social, urbano, geográfico y psicológico que afectan los procesos en éste espacio. Además de la búsqueda bibliográfica, se hizo un estudio de campo para recopilar datos que permitan explicar las categorías y dimensiones proxémicas propuestas para éste estudio.

Para el presente caso, se observaron las conductas territoriales en los cruces de caminos y la proxémica fue vista desde el aspecto de la configuración humano-vehículo, que es uno de los principales objetos de análisis. En este caso la posición teórica que he planteado es que la proxémica a este nivel o escala (la vial) funciona de manera distinta a la interacción cuerpo a cuerpo, ya que se parte del supuesto de que en este caso es un producto cultural en mayor medida que biológico, por pertenecer a un espacio creado artificialmente, de mayor escala, regulado por normas humanas de una cultura particular y usado a través de mecanismos artificiales (vehículos) y no por el contacto directo del cuerpo humano con otros.

El punto por el cual se observó tal condición es el comportamiento territorial de defensa y apropiación de un espacio vial, esencialmente del vehículo en movimiento. Se recurrió a metodología cualitativa de registro observacional de la conducta de los automovilistas, desde la perspectiva de peatón. Para ello se requirió de análisis de video de los puntos estratégicos, así como de la exploración de campo de la zona. Asimismo, un estudio menor de la percepción de conductores se realizó. Con base en ello, se hizo un registro de conductas, así como de situaciones que fueran del criterio proxémico, especialmente aquellas que tienen que ver con conductas territoriales de apropiación, invasión y defensa del espacio vial.

Se plantea entonces que la proxémica, la cuál es una forma de utilización del espacio, es muy importante para poder comprender cómo son las formas de apropiación del espacio, reflejadas en una conducta territorial tanto de grupos humanos en zonas urbanas de la vialidad, así como del espacio que existe alrededor del vehículo en una zona de cruces.

La investigación persigue la finalidad de explicar el espacio vial con categorías basadas en la proxémica. Dichas categorías se crearon de acuerdo a la información teórica como con los estudios de campo. Se trata de dar nombre y sentido a hechos cotidianos que suceden en la vialidad. Por esa parte se recurre a una metodología cualitativa que ha sido utilizada con ese fin, de encontrar el sentido de las acciones.

Este análisis planea reflexionar que el espacio vial es uno de los escenarios que pueden ser óptimos para el estudio de la proxémica, puesto que brinda un ejemplo de un espacio donde las interacciones sociales se dan con mucha frecuencia. El enfoque geográfico del presente trabajo pertenece a la rama cultural de la disciplina, la cual trabaja metodologías similares a otras ciencias sociales como la psicología, antropología y sociología. Por ello se plantea hacer una unión con la investigación en otras áreas y disciplinas.

Puede decirse que el corazón de la tesis radica en la argumentación de que la proxémica es un concepto que va más allá que simples distancias que mantienen separadas a individuos y que puede ocurrir a diferentes escalas más allá del cuerpo. Como ejemplo me apoyo en el espacio vial y los vehículos como entidades que corresponden a esta otra escala. Por otra parte, argumento que el ser humano no necesariamente se prolonga, sino que se transforma y al hacerlo crea una ecología diferente con una lógica del espacio singular y única. El ejemplo son los vehículos en el espacio vial, donde una proxémica se desenvuelve.

La organización de la tesis está influenciada por el libro *La dimensión oculta* de Edward T. Hall, quien acuñó el término proxémica en dicho texto. A lo largo de su obra, menciona diferentes teorías y autores que hablen del uso del espacio. La idea de Hall es presentar su propuesta sobre el concepto de “cultura” (la cual es la dimensión oculta), ejemplificada en el uso del espacio y las distancias que se mantienen entre personas, bajo un estudio específico.

Similarmente, en la presente tesis se discuten muchos autores, teorías y corrientes que nos muestran cómo es el uso del espacio social, especialmente en una escala interpersonal. Pero el planteamiento principal del cual hablo es que el ser humano es capaz de usar el espacio de manera interpersonal a diferentes escalas que van más allá de encuentros cara a cara entre dos personas, lo cual se logra a través de transformaciones que por ejemplo, suceden cuando se hace uso de vehículos que le dan una nueva posibilidad escalar, así como conductual, por ello el “repensar” el concepto.

Como precedente a éste trabajo, la tesis *Proxémica y el espacio escolar* (Morales, 2006) se había encargado de analizar el concepto en cómo es visto en la psicología, especialmente en la psicología ambiental, así como en menor medida en las ciencias de la comunicación. Asimismo, se hacía un análisis de cómo sus categorías podrían incorporarse al estudio de un espacio, en ese caso el ejemplo fue el espacio escolar. Originalmente, el actual trabajo partía del hecho de que en la conclusión de esa tesis se hacía hincapié en que la proxémica requería un análisis multidisciplinario, pues sus límites no estaban circunscritos sólo en los objetos de estudio de cada disciplina que pudiera adoptar el concepto.

Ya que la interacción de años en las escuelas fue lo que me inspiró investigar en la primera tesis, ahora lo fueron los años de interacción en la calle, tanto como peatón, pasajero y ocasionalmente como conductor. Era algo que en la parte concluyente había mencionado como posibles condiciones para “ciertas conductas espaciales únicas en un momento y lugar determinados” (Morales, 2006: 111). Pretendía entonces mantener un enfoque psicológico, pero reducirlo al mismo valor que otros enfoques como el geográfico, el sociológico y el antropológico, pues consideré a estos enfoques los adecuados para un análisis proxémico, que finalmente se podría pensar más como un enfoque de teoría social sin estar necesariamente limitado a un área de estudio.

En un inicio, las categorías de análisis, especialmente lo que después sería la unidad humano-vehículo, se había ya comenzado a gestar, como “no sólo a nivel de peatón, sino la persona y automóvil como entidad en el espacio vial” (Morales, 2006: 114). Aunque en un inicio no se pretendía ir más allá de una clasificación propia como “conductores” para no entrar en cuestiones que pudieran salir de control del tema, fue durante la fase de redacción que se optó finalmente por implicar esta concepción ontológica de unidad, pues se consideró ampliaba enormemente el análisis y sentido del trabajo.

Otro aspecto que se fue desarrollando fue la elección de los cruceros, ya que en un inicio el análisis iba a recaer más en la filmación de trayectos de automóviles y no tanto en la perspectiva de los peatones. Ulteriormente, se dio prioridad a los peatones ya que el estudio de los conductores era más complicado, aunque no se dejó de lado. También, se partía del hecho de un estudio proxémico sin importar la cultura sino las disposiciones espaciales. Se eligió la Ciudad de México por ser el espacio inmediato y de vida cotidiana en el que vivo; pero poco a poco, la importancia cultural fue incrementando al grado que se volvió uno de los principales ejes teóricos que no podían dejarse de lado.

A su vez, surgió la oportunidad de realizar una estancia en *l'École des Hautes Études en Sciences Sociales* de Paris, Francia. Ya que la condición para realizar dicha estancia requería de una investigación que apoyara el trabajo de tesis, se decidió que Paris serviría como un espacio comparativo. Y aunque una verdadera comparación es muy difícil de realizar y no se hizo como tal, se pensó que

teniendo como referencia dos culturas en vez de una, el contraste obtenido en el trabajo podía incrementar su perspectiva de análisis.

Ya que desde el anterior trabajo de tesis en licenciatura se decía que el desarrollo de una línea de investigación que evalúe la proxémica con un carácter cualitativo también enriquecería el tema, se decidió llevar un paso adelante y crear no sólo un verdadero replanteamiento proxémico a nivel teórico, sino también metodológicamente.

En el procedimiento de recolección de datos de primera instancia, se hizo una revisión bibliográfica que permitió dimensionar las ciudades de México y París en cuanto a índices como población, superficie y otros más referidos al espacio vial, a fin de darle una descripción geográfica tanto actual como histórica. Entre las bibliotecas y acervos donde se investigó en París fueron la Biblioteca Pública George Pompidou, la Mediateca Marguerite Yourcenar, la Biblioteca Vaugirard y el Centro de documentación del urbanismo. Por otro lado, para el caso de México se investigó también en la Biblioteca Central y las bibliotecas de la Facultad de Filosofía y Letras, Facultad de Arquitectura, Facultad de Psicología, Instituto de Geografía e Instituto de Antropología de la Universidad Nacional Autónoma de México. Asimismo, se trabajó con información recopilada en el Instituto Mora, La Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco y la Escuela Nacional de Antropología e Historia.

Posteriormente, se llevaron a cabo estudios cuyo objetivo fue integrar y analizar conceptos teóricos de la proxémica, que fueron realizados en 14 cruceros viales en la ciudad de París y 12 en la Ciudad de México. La elección de los cruceros de París se basó en su dispersión en la ciudad, su cercanía al acceso de una estación de metro y parada de autobús; sin tomar en cuenta si eran conflictivos, aunque no se descartó analizar ese punto si se presentaba. En el caso de la Ciudad de México, la selección de cruceros se basó en su dispersión en la ciudad y a diferencia de París, sí se tomaron en cuenta las vías conflictivas debido a disponibilidad de información y no si tuvieran acceso a alguna estación del metro o autobús, aunque no necesariamente se pasó de largo este último punto.

El trabajo de campo comprendió entre el 26 de noviembre al 19 de diciembre de 2008 para París y del 1 al 5 de junio de 2009 para la Ciudad de México. Se propusieron cuatro categorías proxémicas: sujeto, sujeto-objeto, espacial-temporal e institucional. Estas categorías a su vez fueron divididas y analizadas en 6 dimensiones: Peatón (Sujeto), Unidad humano-vehículo (Sujeto-objeto), Senda y Turno (Espacialidad-temporalidad) y finalmente Planeación-diseño y Regulación (Institucional).

Se concluye que cada ciudad demuestra en varias formas aspectos proxémicos ligados a la conformación respectiva de estas categorías, que se distinguen entre dimensiones de superficie del terreno, leyes y reglamentos, población, número de

vehículos, educación vial, configuración de los cruceros, así como la historia que está detrás de la conformación vial de cada lugar.

Dentro de las limitaciones del trabajo se puede mencionar que cuestiones como un mayor estudio de la categoría institucional de la proxémica en el espacio vial, fue abordada someramente. Esto fue por la cuestión de limitar el espectro teórico, que podría haberse infiltrado en cuestiones de discusión con otras disciplinas, como el derecho o las ciencias políticas. No obstante, se recalca su importancia en estudios ulteriores.

Asimismo, los espacios de análisis de París como de la Ciudad de México no fueron cubiertos en su totalidad, ya que se redujeron a la observación de puntos estratégicos como lo son los cruceros, en donde se tienen como objetivo observar y delimitar las conductas proxémicas de territorialidad y apropiación de espacio en la interacción que existe entre vehículo-vehículo, así como de vehículo-peatón.

Por esto último, se propuso un nuevo término que dejara de lado un objeto de estudio específico de alguna ciencia, que englobara varias visiones y que sirviera como eje para nuevas definiciones específicas. Se indicó entonces que la proxémica es “el uso del espacio físico y social”, lo cual implica una utilización social en un espacio físico, fundamentado en que la utilización es efectuada tanto por humanos como por el resto de los animales e implica todos los aspectos psicológicos, comunicativos y demás que puede ser envuelto en este uso.

Esta definición resulta muy abierta y ambigua, pero precisamente es por ello que cada problema de investigación debe dar dirección a esa definición. Asimismo, la escala con la cual se estudie el espacio dependerá del enfoque de cada problema que se trate. Es decir, la visión que persigue esta concepción sigue tomando en cuenta que cada ciencia la adopte y la integre de acuerdo con su objeto de estudio, y cada enfoque dirá cómo es esa utilización del espacio: si son humanos u otros animales a quienes se van a estudiar; cómo es su movimiento dentro del espacio; cómo es la forma de ese espacio; cómo es la modificación de ese espacio, dependiendo si es un espacio “natural” o “artificial” y continuar dependiendo de las categorías que cada investigación encuentre y/o persiga.

Se subraya que cada disciplina mantiene su visión, porque la proxémica *per se*, es un término multidisciplinario, el simple hecho de tener relación con la palabra “espacio” la hace vulnerable del análisis de cualquier disciplina, puesto que el espacio es un concepto muy complejo, de análisis fundamental en cualquier corriente de pensamiento. Por ello mismo, la tesis fue redactada no pensando únicamente en geógrafos o psicólogos, sino en científicos sociales en general.

La organización de la tesis conforma seis capítulos:

Capítulo 1 Bases para una construcción proxémica: En éste capítulo se introducen algunos de los principales autores que hablan del espacio social, proxémica y conceptos similares, así como un recapitulado de diversas corrientes y la evolución de las ideas. En un inicio dicho capítulo también contenía toda la información del capítulo 2, pero por cuestiones de ajuste se hizo una división de la información.

Capítulo 2 Cuestión de escalas: Originalmente parte del capítulo anterior, continua introduciendo diversas perspectivas y autores, así como la inclusión del aspecto escalar en la proxémica.

Capítulo 3 Espacio y vialidad: Se hace una inclusión de la dimensión vial en el espacio social y la proxémica. Se discuten diversas perspectivas y autores e igualmente se introducen las propuestas dimensionales y categorías de análisis como unidad-humano vehículo, la espacialidad-temporalidad y la institucionalización del espacio vial.

Capítulo 4 Contexto geográfico e histórico de la vialidad de Paris y la Ciudad de México: Se hace un recorrido por los principales momentos en la historia de la vialidad de ambas ciudades así como datos numéricos relacionados a superficie, población y estadísticas relacionadas.

Capítulo 5 Estudios proxémicos: Inicialmente se hace una adaptación metodológica para el análisis de la proxémica para luego introducir los dos estudios que se realizaron, tanto en Paris como en México, donde se muestran las dimensiones proxémicas encontradas en la vialidad.

Capítulo 6 Síntesis y reflexiones: En éste capítulo se concluye el trabajo, abordando las principales líneas teóricas que se manejaron a lo largo de la obra, así como una discusión de los dos estudios realizados.

CAPÍTULO 1

BASES PARA UNA CONSTRUCCIÓN PROXÉMICA

En éste capítulo se presentan una serie de autores y corrientes que giran tanto al espacio social como a la proxémica, siguiendo un orden temático y cronológico. Se parte de una introducción al término de proxémica, así como una perspectiva sociológica y geográfica que se acercan al mismo.

CONCEPTOS SOBRE EL ESPACIO SOCIAL

A lo largo de este texto utilizaré muchos términos con la palabra espacio. Algunos podrían llegar a usarse en equivalencia, otros como categorías, subcategorías y/o analogías. Es importante primero introducir el concepto más general y por tanto, que conjunta a los demás, me refiero al espacio social.

Dice Gustave Fischer que al cuestionarnos qué es el espacio, podemos definirlo de muchas formas: como un lugar, una indicación más o menos delimitada, donde puede situarse cualquier cosa, donde se puede producir un evento y donde puede desenvolverse una actividad (Fischer, 1981: 24). Por otra parte, Jacques Lévy (1999) comenta que si la distancia no existiera, si la ubicuidad fue adquirida o si, al contrario, la fragmentación general no fuera problema, el espacio sería un tema de estudios para la física, no para las ciencias sociales (p. 16).

El espacio social no es aquel del mundo de la física, un espacio abstracto donde las leyes más elementales del universo (y más allá del universo) existen o se describen. Hablamos de una concepción humana del espacio. Es decir, más allá de un sostén de materia, donde existen las relaciones sociales.

Di Méo y Buleón (2005) proponen cómo concebir este espacio, esencialmente en dos formas: Por un lado se asimila como una pantalla, aquella del espacio geográfico sobre el cual se proyectan las relaciones sociales. Es ese caso se comporta como un agente de nodos de comunicación, de las sinapsis, de los polos, de ángulos muertos, de nombres de lugares y de referencias colectivas innumerables.

La otra concepción es más enriquecedora, interpretada como un plan de interferencia activa de relaciones sociales, de sistemas de relaciones (de parentesco, de propiedad, de producción, etc.) y de relaciones espaciales (progresos, indicaciones, frecuentaciones reales o imaginadas del espacio), sentimientos de atracción o repulsión, relaciones afectivas o funcionales con los lugares, de “el conjunto de interrelaciones sociales espacializadas” (p. 80).

Es interesante señalar que esta visión del espacio social, especialmente en la segunda forma, se puede concebir en un instante dinámico y casual, un cambio

por las estrategias individuales y sociales de los actores, pero susceptible también de explicar un número de sus comportamientos. Y más allá, no se limita a constituir el campo de luchas y de juegos sociales. Se impregna de formas sociales y con lo mismo se llena de sustancia. Se configura de manera particular y original, en función de los encuentros, diariamente singulares, entre los individuos y sus lugares. Así, el espacio social refleja la riqueza y la pobreza, el mundo de repartición de bienes de los seres humanos que los producen (p. 80 – 81).

Flores (2010), hace un tratado similar sobre el espacio social, llevando a concebirlo como el producto social por excelencia. Es el medio y el producto del humano; es contenedor y contenido de lo esencial que ha distanciado al ser humano de la naturaleza. Es aquel espacio por el cual el ser humano cobra un significado y fuera de él se perdería. Es en sí un proceso dinámico, plasmado en la historia¹.

Hablaríamos de que éste espacio social de los autores parecería no tener límites para concebirlo; pero es implícito que esos límites son impuestos por el propio ser humano, sean los límites de la acción en las relaciones sociales y materiales, así como en el nombramiento y simbolismo sobre lo conocido.

Asimismo, el espacio social puede diferenciarse de la idea de un espacio geográfico en su concepción. De acuerdo con Di Méo y Buleón, el espacio geográfico no constituye una pasta amorfa. Su topografía, su configuración física, su clima y su universo biótico abastecen los elementos estructurales en función de aquellos que la sociedad interpreta o incluso crea sus propias lógicas. Juntándolo con aquellos azares que orquestan la vida humana, individual y social, por rastrear el perfil de un espacio social finalmente incierto, reflejo de los lugares y de las sociedades, del riesgo y la necesidad (2005: 80-81).

Así que esta concepción no termina por explicar la naturaleza profunda de las relaciones espaciales que lo integran. No traduce todo el alcance, toda la amplitud de sus sentidos: sentido existencial o fenomenológico que nos devuelve a la experiencia vivida del hombre; sentido proxémico inseparable de los usos culturales que el hombre hace del espacio social.

¹ Flores amplía su perspectiva a que “el planteamiento de un “espacio geográfico” es un concepto abstracto y alienado propio de las sociedades de clases que los geógrafos insistentemente han reproducido. Sostiene que si bien los llamados “geógrafos radicales” han avanzado en la discusión de que el “espacio” no es un “espacio dado” como el sostenido por la geografía tradicional, finalmente leen de manera limitada las aportaciones que pudiera haber hecho Marx al concepto, pese a que originalmente no lo considerara como un concepto central en su planteamiento. El espacio social lo constituye la totalidad de las relaciones sociales que establecen los seres humanos con la naturaleza humana y con ellos mismos. Fuera del espacio social no tienen cabida como seres sociales, fuera del espacio vuelven a la animalidad que han abandonado o derivarían en la psicosis. En este sentido concluye que el espacio social es el contenido esencial de la sociedad concreta, en el que los distintos elementos que constituyen el espacio social son: los sujetos sociales, los contenidos socialmente atribuidos, los medios e instrumentos de producción, el medio y el entorno construido”. Comunicación personal. Para mayor detalle, véase Flores 2010: 8-14.

El espacio es la significación de un mundo hecho, modelado por el hombre. Los elementos naturales, todo como las experiencias de naturaleza social, se refieren a un contexto típicamente humano y social y sus sentidos ahí encarnados. Fischer nos comenta que:

La interacción social está largamente mediatizada por el ambiente en el cual se ejerce: el ambiente es considerado como determinante de las interacciones, de los momentos de dominación, de sumisión, de agresividad, de protección, etc. La relación del hombre hacia el espacio es un indicador de la relación del hombre a la realidad social. La noción de espacio expresa el hecho que toda realidad social se produce y se desenvuelve en un lugar determinado (Fischer, 1981: 23-24).

Podría ser que el espacio vivido puede satisfacer tal exigencia, pero aún se encuentra limitado en la realidad individual, un tanto territorial (*p.* 81). Para los enfoques de la vida cotidiana, el tiempo y el espacio son, y han sido, las coordenadas básicas desde las cuales se pueden comprender las interacciones sociales y la intersubjetividad (Lindón, 2000: 187-188).

El espacio social parece mucho ser el objeto común de la sociología y la geografía según Armand Frémont, y ese espacio social no es neutro, ya que en él el juego social se desenvuelve desde el individuo al grupo o entre grupos, según relaciones que se den, cargadas de tensiones, oposiciones, luchas o bien solidaridades, colaboraciones, compromisos (1976: 30).

Este espacio podría ampliarse en sentido proxémico, llevando un comportamiento individual hacia un fenómeno de intercambio social, puesto que reflejado en la cultura, en el espacio social, tal comportamiento individual forma parte de la realidad humana, al igual que su contraparte en los demás animales. Veamos cómo es ese aspecto proxémico.

¿QUÉ ES LA PROXÉMICA?

Los planteamientos de Edward T. Hall

El término proxémica es algo inherente al espacio social, cuya definición parece fácil de entender pero difícil de explicar. Para comenzar hay que remontarse al primer momento cuando fue incorporado el término. Edward T. Hall, antropólogo estadounidense, fue quien lo introdujo en su obra *The hidden dimension* (La dimensión oculta) en 1966, donde acuñó la palabra proxémica “para designar las observaciones y teorías interrelacionadas del empleo que el hombre hace del espacio, que es una elaboración especializada de la cultura” (Hall, [1966] 2003: 6).

Hall afirma que en su obra su interés es el espacio personal y social, y la percepción que se tiene de él. El autor pone énfasis en la percepción por influencia de la etología, del estudio del comportamiento animal, por lo que el

empleo que el hombre hace del espacio es ante un nivel perceptual, de los sentidos, siempre regulados por la cultura.

Para estudiar a la cultura en el sentido proxémico se hace hincapié en cómo utilizan las personas el aparato sensorial en diferentes estados emocionales, durante actividades diferentes, en relaciones diferentes y diferentes ambientes y contextos. Y es la cultura la dimensión oculta a la cual se refiere su libro, “la que determina el modo que él [el humano] tiene de percibir el mundo” (p. 231).

La dimensión cultural es la dimensión que el humano ha creado, de la cual la proxémica es sólo una parte (p. 10). Se puede entender que la dimensión cultural de Hall surge de la relación del moldeamiento mutuo en el cual participan tanto el humano como su medio, muy similar a la idea de espacio humano o espacio social que tratamos en éste texto, aunque con un punto de vista diferente. El humano crea el mundo en el que vive, por lo cual el autor menciona los “biotopos”, un concepto de la biología, para referirse a este fenómeno. La creación de este mundo es lo que determina la clase de organismo que será.

Hall señala que ha sido un error pensar al humano y a cada una de sus creaciones por separado. A su vez, el humano como individuo no debe ser lo más importante en el estudio del mismo, sino el humano en su plano cultural. Para entender un poco más, el autor incorpora la concepción de las “prolongaciones” del organismo humano (p. 9). Afirma que el humano se separa de los demás animales por crear estas prolongaciones.

Con las prolongaciones el humano ha podido mejorar o especializar diversas funciones. Hall cita por ejemplo la computadora como una prolongación de una parte del cerebro, el teléfono de la voz, la rueda de los pies y piernas, el lenguaje de la experiencia del tiempo y el espacio; y la escritura del lenguaje. Sin embargo, todas ellas se inscriben en un carácter que tiene sus raíces en la naturaleza humana.

El autor señala la utilidad de observar al humano como un organismo que ha elaborado y especializado a tal punto sus prolongaciones que éstas han tomado el mando y están reemplazando a la naturaleza. Entiende la relación entre el hombre y sus prolongaciones como la continuación y la forma especializada de relación de los organismos con su medio. Pero cuando un órgano o un proceso son prolongados, la evolución se acelera a tal punto que resulta posible que su prolongación los remplace (p. 231)².

Hall plantea cuestionar entonces las ideas sobre la relación entre hombre-medio y relación hombre-hombre. Esto contribuiría a la resolver los muchos problemas urbanos que existen, ya que las ciudades crean diferentes tipos de personas. En este sentido, las ciudades forman parte del biotopo que Hall menciona, y como

² En la obra *Más allá de la cultura* (1978) Hall profundiza sobre este hecho, proponiendo el término “transferencia de extensión”, que retomaré en la parte final de esta tesis.

creaciones humanas crean a su vez al humano, y en esa relación recíproca se encuentra la dimensión cultural.

Esto implica adentrarse en esa dimensión, por lo cual no hay técnica de investigación suficientes por sí sola para abarcar en toda su amplitud un tema tan complejo y multidimensional como la proxémica (p. 222). El procedimiento empleado depende del aspecto particular de la proxémica que se examine en determinado momento³. Lo anterior representa la verdadera propuesta de Hall, pero a lo largo del tiempo, lo únicamente asociado tanto al autor como a la proxémica son las distancias mantenidas entre las personas, las cuales son susceptibles de cambiar a través de las culturas.

Antes de introducirlas, Hall describió la muestra con la cual investigó las distancias, mencionando al final que “debe subrayarse que estas generalizaciones no representan el comportamiento humano en general –ni siquiera el comportamiento norteamericano en general- sino sólo el del grupo que entró en la muestra” (p. 143). Es por ello que el autor hace una descripción del uso de espacio por otras culturas como ingleses, alemanes, franceses, árabes y japoneses.

A pesar de la mención de diversos conceptos como las distancias que mantienen las personas y la percepción del espacio, puede entenderse que la proxémica va más allá. Hall enfatiza que en general sus estudios sólo se han dedicado más a la estructura que al contenido, más por el “cómo” que en el “porqué”. Esto es visible ya que posteriormente, Hall añadió que la proxémica, es decir “[...] esta utilización del espacio, sin embargo, sólo puede entenderse en función de un análisis –realizado a niveles múltiples de sus manifestaciones y determinantes relacionadas ” (Hall, 1978: 39).

Hall propuso que existen tres niveles de manifestaciones proxémicas: El primero, el “infracultural”, corresponde al comportamiento, cuyos orígenes se remontan al pasado biológico del hombre; el segundo, “pre-cultural”, que aunque posee una base fisiológica, muestra diferencias entre distintas culturas; y el tercero, el nivel “macro-cultural”, en el cual se efectúan las observaciones proxémicas características de una cultura.

Además de las manifestaciones, Hall dice que la proxémica posee tres aspectos: Rasgos Fijos, Rasgos Semifijos y Rasgos Informales. El espacio de caracteres fijos incluye manifestaciones materiales y normas interiorizadas que gobiernan la conducta cuando el hombre se desplaza por el terreno. Este espacio puede ejemplificarse en edificios, casas, diseño de ciudades y pueblos, ya que son espacios diseñados bajo un plan y cambian a través de las épocas.

³ Ciertamente, este punto es de gran importancia para la parte metodológica que se verá en el quinto capítulo.

Los caracteres semifijos están basados en los términos “sociópeto” y “sociófugo” de Humphry Osmond (1978) psiquiatra estadounidense que propuso analizar el espacio y la estructura de las construcciones con base en si acercan y favorecen las relaciones interpersonales (espacio sociópeto) o si las desalienta o las impide (espacio sociófugo); e indican aquellos caracteres que pueden cambiar de lugar dependiendo de su utilidad y de la cultura. Ejemplo de éstos son sillas, muebles, puertas, entre otros. Por otro lado, el espacio informal incluye las distancias que el individuo mantiene con los demás. Hall considera a esta categoría como informal, no porque no tenga forma o importancia, sino porque está sobreentendida por las personas que interactúan.

La psicología ambiental

Cuando Humphry Osmond en 1957 observó las características del diseño de los espacios y cómo estos influían en las interacciones sociales, sus estudios llegaron a manos de su alumno el psicólogo Robert Sommer. Él no utilizaría propiamente el término de proxémica para todo lo que hacía, pero sus estudios sin duda se encontraban intrínsecamente relacionados con los de Hall, puesto que investigó el comportamiento espacial con particular énfasis en el espacio personal; sin embargo, sus estudios partían de una concepción conductual en el espacio. A diferencia de Hall, Sommer dio mayor importancia a analizar el diseño de diversos escenarios (hospitales, salones de clase, bibliotecas, dormitorios estudiantiles y cafeterías) en una sola cultura, la estadounidense (Sommer, 1959; 1969).

En su libro de 1969 *Personal space: The behavioral basis of design (Espacio y comportamiento individual, 1974, en su edición en español)*, Sommer llegó a la conclusión de que el espaciamiento dentro de los grupos pequeños, comprendidos como la unión entre individuos en un momento dado, no se establece al azar sino en parte como producto de la personalidad, la cultura, la actividad que se esté realizando en el momento y el medio físico donde se encuentren. Sommer (1959) comenzó a discutir algunos conceptos que después serían incorporados al estudio proxémico. Él distinguía el espacio personal de aquel de la territorialidad, pues describía al primero como un territorio portátil, con límites invisibles y teniendo a la persona como centro, a diferencia del segundo, visto como un comportamiento.

Hall y Sommer comenzaron a influenciar la perspectiva espacial en el comportamiento, lo cual sin duda atrajo tanto la atención de los psicólogos, ya que uno de ellos, Daniel Stokols, decidió incorporar a la proxémica en 1978 como una de las perspectivas de la psicología ambiental. Para el autor, la proxémica tenía el interés de “la manera en cómo cada persona utiliza el espacio como medio de regulación de la interacción social.” (Stokols, 1978: 270).

Esta visión psicológica e individualista de la proxémica la contemplaba como un equivalente del estudio de la conducta espacial humana, dividida en cuatro

categorías: espacio personal (distancias que se guardan unos de otros), territorialidad (personalización, propiedad y defensa de áreas y objetos), hacinamiento (proceso psicológico que lleva al deseo de reducir el contacto con otros), y privacidad (control del acceso de los demás hacia nosotros)⁴. La proxémica sólo era una de las formas de transacción del humano con su ambiente y era catalogada como una transacción conductual operativa y con fase activa.

**Cuadro 1. Dimensiones de transacción del hombre con su ambiente
(Adaptado de Stokols, 1978)**

FASE DE TRANSACCIÓN	FORMA DE TRANSACCIÓN	
	<i>Cognoscitiva</i>	<i>Conductual</i>
<i>Activa</i>	Interpretativo	Operativo
	Representación cognoscitiva del ambiente espacial. Personalidad y ambiente	Análisis experimental de la conducta ecológicamente relevante Conducta espacial humana (Proxémica)
<i>Reactiva</i>	Evaluativo	Responsivo
	Actitudes ambientales Evaluaciones ambientales	Respuesta humana al ambiente físico. Ambientes estresantes Impacto del ambiente edificado Impacto del ambiente natural Psicología ecológica

En el cuadro 1 se muestra que la proxémica deja de ser parte de una dimensión cultural, así como una percepción del espacio, como Hall originalmente había propuesto. Este marco aún sigue teniendo cierta vigencia, sobre todo en los trabajos que se realizan bajo una perspectiva positivista; y sin salir de ella, Stokols y Montero, en años posteriores, replantearían a la proxémica sólo como “la manera en que la gente utiliza el espacio en situaciones sociales” (Stokols y Montero, 2002: 669).

Ellos señalaron el urgente estudio que necesita la sociedad actual con el creciente desarrollo tecnológico, particularmente de Internet, que ha facilitado la comunicación a pesar de existir grandes distancias, con lo cual la interacción ha sufrido cambios drásticos, cuestionando hasta qué punto la proximidad espacial será reemplazada por la conexión electrónica para la formación de relaciones sociales. Sin embargo, esto sólo ha favorecido a prestar atención hacia el futuro con el conocimiento del presente y no a cuestionar el origen de las ideas de la proxémica en el pasado.

⁴ Ver Morales (2006) para un desarrollo más amplio de estos términos.

Otro autor importante bajo éste marco es Irving Altman, quien en 1975 publicó *The environment and social behavior*, donde analiza el tema de la conducta espacial en el eje del concepto de privacidad. Para él la privacidad constituye el proceso regulatorio central con el que una persona o un grupo se hace más o menos accesible a otros. Esta accesibilidad es definida según la privacidad deseada, es decir, un nivel ideal de contacto con otras personas que varían dependiendo de la situación, así como la privacidad lograda o resultante de este proceso. Los mecanismos que regulan este comportamiento de alcance de la privacidad son la territorialidad y el espacio personal, mientras que el hacinamiento es descrito como una condición social en la que los mecanismos de privacidad no han funcionado efectivamente, resultando en un exceso de contacto social.

Aunque inscrito dentro de la perspectiva psicológica individualista, su modelo trataba de incluir en su explicación mecanismos de comunicación no verbal, así como fundamentarse en cuestiones culturales incluido en la mención de Hall, con la intención de dar una visión más integradora. No obstante, Altman no dio un seguimiento o cuestionamiento de su propuesta.

Después del auge de la proxémica en la psicología, las ciencias de la comunicación prestaron igualmente atención al concepto. Esta perspectiva no pretendía crear un modelo, teoría ni corriente particular, sino que utilizaban los términos provenientes de otros autores, principalmente los antropólogos y los psicólogos; pero poco a poco fueron concibiendo a la proxémica como la comunicación espacial (Morales, 2006).

Con ello, la proxémica perdió identidad, reinterpretada como un uso del espacio, frecuentemente el espacio personal, pero enmarcado en el objeto de estudio de cada disciplina sin una referencia al discurso de otras. Sommer (2002) resurgió mucho tiempo después para recuperar el tema. Él pretendía replantear el término de espacio personal, concebido como la zona cargada emocionalmente alrededor del cuerpo.

Él autor proponía que un término diferente es requerido para el espacio entre dos o más personas que interactúan, por lo cual se apoyó en el sociólogo Erving Goffman⁵ (1979) y su espacio interaccional para adoptar el término de “distancia de interacción”; puesto que tiene mayores aplicaciones que espacio personal, especialmente en la psicología social, a quien le concierne la interacción grupal. Otro autor llamado Patterson (1965, citado en Aiello, 1987) previamente ya había considerado que el espacio personal es más bien “interpersonal”, pues implica que éste cambia con las relaciones establecidas y el ambiente.

Sommer menciona que cuando la medición implica el espacio que rodea un solo individuo, el uso del término “espacio personal” es el más apropiado; mientras que si la medición implica el espacio entre dos o más individuos, el término más

⁵ Una propuesta más desarrollada sobre Goffman se analizará más adelante.

correcto debería ser “distancia de interacción”. Curiosamente, Hall ya desde su obra *The silent language* de 1959, donde comenzaba a elaborar algunas propuestas que devendrían en la proxémica, había utilizado el término de distancia de interacción (Hall, [1959] 1990).

Aunque Sommer no se adentra en la discusión más allá de lo dicho, esta reflexión muestra sin duda un cambio importante en la concepción de la proxémica, que aunque para él son tan solo relaciones espaciales, recupera lo que Hall había planteado desde un inicio, que fue cuestionar las relaciones humano-medio y humano-humano. Siguiendo esta lógica, la psicología ambiental, bajo el marco establecido por Stokols, sólo se había preocupado por la relación humano-medio, siendo el humano sólo un individuo y no necesariamente un grupo social.

EL ENFOQUE SOCIOLÓGICO

Conforme nos hemos acercamos más a la actualidad, el tiempo y el espacio han sufrido un gran cambio desde una perspectiva social. El primero se ha acelerado, cambiando el ritmo de vida haciéndose veloz y empujándose hacia delante. El espacio también cambió, lejos de una postura rígida sobre sus cualidades físicas. Stephen Kern, historiador, nos habla que antes en el tiempo había una cierta unidad entre la gente que antes se hallaba aislada, pero también envuelta en ansiedad debido a la proximidad. Los que acentuaban la unidad entre la gente también aceptaban la “irrealidad del lugar” dentro de un espacio relativo fragmentado (Citado en Harvey, 1998).

Los cambios espaciales eran fluctuantes. David Harvey⁶ comenta que el modernismo exploró la dialéctica del lugar contra el espacio y del presente contra el pasado de forma diferente. Y aunque celebraba la universalidad y la desaparición de las barreras espaciales, también exploraba los nuevos significados del espacio y el lugar desde algunas perspectivas que reforzaban tácitamente la identidad local.

Pero los pensadores que vivieron a finales del siglo XIX y principios del XX no estaban ajenos a la reflexión anterior. En una época de grandes aportaciones hacia la teoría social, el tema del espacio sería de una u otra forma retomado, comúnmente ligado al tiempo, donde la vida cotidiana era observada bajo esas dimensiones, como la de los siguientes autores.

Georg Simmel

Muchos años antes de Hall e incluso los estudios etológicos de distanciamiento en animales, Georg Simmel, sociólogo alemán, fue un autor que ha sido asociado a la escuela de pensamiento culturalista de su disciplina. Él estudió el comportamiento individual en los grupos sociales y en las ciudades, además de

⁶ Un análisis de algunas ideas del geógrafo David Harvey se hacen en el siguiente capítulo.

otros temas como la cultura, la imitación, la moda, el dinero y su influencia en las relaciones sociales.

Simmel era un autor que, así como sus contemporáneos de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, tenía un fuerte interés en estudiar la sociedad capitalista. Él hacía muchas comparaciones entre esta sociedad y el orden social anterior: el feudalismo. Uno de los espacios que él había reflexionado era la ciudad, vista como ámbito territorial definible por el conjunto de valores que hacen emerger una conducta social específica.

En ella él hallará una serie de sustituciones, como las de relaciones frontales, de relaciones de parentesco por contractuales, de formas de cohesión social de autoridad por contrato y coerción, y de relaciones afectivas por utilitarias; así como una pérdida del sentido de pertenencia y compromiso por el grupo; y surgimiento de actitudes de indiferencia, superficialidad, mentalidad calculística, siendo ésta ciudad un punto culminante de la evolución social. En su análisis de la metrópolis (Simmel, [1903] 1950), señala que las muchas interacciones que existen ahí fragmentan la personalidad; esto es porque la ciudad genera una forma de interacción social basada en el anonimato, donde las relaciones personales son indiferentes y superficiales (Lezama, 2005).

Para entenderlo, hay que señalar cómo el autor concibe las diversas maneras en las cuales hay formaciones sociales, al hablar sobre cómo un individuo busca o no el intercambio comunicativo con los demás. Para ello realizó un análisis diferenciando el aislamiento, la intimidad y la libertad (Simmel, 1964b). El aislamiento no significa solamente la ausencia de la sociedad, sino que el individuo aislado se encuentra solo en el sentido de no estar físicamente rodeado de personas, sin embargo, él sigue teniendo en cuenta a la sociedad viviendo y actuando en su mente. Sin embargo, éste individuo no conforma una formación social por sí mismo, sino en su contacto con otro creando la diada, en la cual se asienta la base de la intimidad, no basada en el contenido de la relación, sino siendo el eje principal.

La libertad, en cambio si implica que el hombre forma una unidad consigo mismo. Simmel toma el ejemplo de un ermitaño, quien puede disfrutar la libertad en el sentido de que su existencia está compuesta por contenidos no sociales, ya que no tiene vecinos y no tiene relaciones con otros individuos y para él la libertad es una relación específica con el ambiente. Con base en esto, Simmel dice que la libertad tiene dos aspectos de gran importancia para la sociedad.

En primer lugar, para el hombre social la libertad no es un estado que existe siempre y que puede ser tomado para concederlo, ni la posesión de una sustancia material. La libertad emerge como un continuo proceso de liberación, como una pelea, no sólo por la independencia de uno, sino por el derecho en todo momento y bajo el libre albedrío de permanecer dependientes. En segundo lugar, la libertad es algo un poco diferente del rechazo a relaciones o la inmunidad de la esfera del

individuo a otras esferas adyacentes. El hombre no sólo quiere ser libre, sino que quiere usar esa libertad para un propósito.

Simmel (1964a) hizo énfasis en la calidad dialéctica del intercambio social. Por ejemplo, estar siempre intimando con otra persona sería inmanejable para la mayoría de la gente. No importa qué tan cerca estén unos de otros, la mayoría de la gente intercambia trivialidades e intimidad en un arreglo balanceado. También explica que el secreto entre dos o más personas crea barreras hacia los demás, pero al mismo tiempo ofrece la tentación de romper las propias barreras debido a la curiosidad que ocasiona mantener el secreto protegido de los otros. A su vez, las relaciones cercanas pueden no ser viables sin un cierto balance de interacción de los miembros para estar juntos y separados, para que así algunas veces puedan ser individuos y otras veces puedan ser miembros de un grupo, pero nunca en ambos roles al mismo tiempo (Simmel, 1964c).

Lo objetivo en la sociedad es el dinero, a consta de la indiferencia en las relaciones sociales y la alienación, vinculada a la multiplicidad de contactos. Los dominios de la comunidad disminuyeron pero aumentaron los dominios del individuo. Es interesante que al hacer éste análisis, el autor es probablemente el primero en incluir una concepción del espacio social más allá de la cuestión geográfica, al decir que existe un límite espacial establecido no sólo entre naciones, culturas o grupos; sino en los propios habitantes de un lugar determinado (Simmel, [1908] 1986).

El espacio posee ciertas cualidades que conforman la vida social, las cuales son una propiedad exclusiva del espacio, por un lado, y la de división del espacio en unidades rodeadas de límites, por el otro. Cuando existe una disminución del espacio, hay una menor libertad y por lo tanto una vigilancia más íntima. La cercanía y lejanía estarán guiadas por el “extraño”, quien es ajeno a un grupo, debe mantener cierta distancia ante los demás; pero cuándo alguien que debe permanecer distante se acerca, se desencadena un estado de ansiedad y de tensión entre el grupo (Levine, 1977). Esta distancia social no es mensurable en términos del autor, pues su medida es irrelevante debido a que ésta varía de relación a relación.

Se crea entonces una forma reactiva de la conciencia individual, como mecanismo de defensa que el individuo establece para defender su integridad moral ante la incapacidad de responder positivamente a la gran cantidad de estímulos que derivan de la vida moderna, especialmente la negatividad, la no participación, la indiferencia y la superficialidad, pues es una puesta en marcha de un mecanismo de defensa de la personalidad ante situaciones como violencia, anomia o locura, siendo una necesidad del individuo ante estímulos y al organismo social (Lezama, 2005).

Simmel entonces resume que entiende al hombre moderno no dependiente de sus cualidades, sino de su funcionalidad, por lo que es fácilmente reemplazable.

Depende de muchas personas, incluso para sus necesidades más simples. Su desarrollo individual es parcial, sólo cuando y donde a la sociedad le interesa, lo cual se traduce en una opresión y alienación. El autor entonces concibe a la ciudad como el sitio apropiado para el antagonismo, utilitarismo, aversión y distancias; así como la tolerancia indiferente entre unos y otros. Sin embargo, Simmel no piensa que todo esto sea una consecuencia de la propia ciudad, sino de las relaciones que hay dentro de ella.

El sociólogo mantiene una postura reaccionaria, en el sentido de que se puede percibir una sensación de añoranza a los tiempos anteriores de la llegada de la sociedad capitalista, a la cual dedica gran parte de su obra para señalar los defectos que más afectan a nivel de interacciones sobre el individuo. Simmel parece señalar que una mirada al pasado sería una alternativa para mejorar la sociedad. Aunque la particular interacción entre las personas así como el cambio de la ciudad que ocasionaba en los individuos es frecuentemente mencionado en otros autores contemporáneos a él, es la forma de explicación que da el autor lo que interesa tanto en los trabajos posteriores como en el presente.

La Escuela de Chicago

Las ideas de Simmel en parte influyeron en uno de sus alumnos, Robert Park, quien además de estudiar sociología también era periodista (Coulon, 1988). Él fue uno de los fundadores de la corriente sociológica de la Escuela de Chicago, donde se conjuntaron de trabajos que se interesaban en cómo la ciudad está en constante cambio, con lo que las personas, como consecuencias de la dinámica urbana, se ven colocados en un estado de permanente inestabilidad material y moral que los empuja a la desorganización.

La Escuela de Chicago comenzó a poner atención en el fenómeno de los grupos étnicos en la ciudad, los cuales aumentaban en gran medida por la inmigración al país. Para Park no son las razas o los grupos étnicos los que le interesaba investigar, sino las relaciones entre ellos; a su vez, no es la regularidad de las relaciones lo que era analizado, sino la regularidad de la evolución de las mismas. Se enfocaba principalmente al conflicto entre grupos.

Para analizar la evolución de las relaciones, Park suponía un “ciclo de relaciones”, donde los contactos pasaban de una persona a otra. Aunque él parecía aferrado a esa idea, estaba bastante conciente de que sólo se trataba de una hipótesis. Park manejaba un concepto de ecología, que era señalado por él como la esfera de las relaciones que no necesariamente requiere el contacto directo o la comunicación entre las personas involucradas. Los movimientos de población que permiten el contacto entre los grupos eran esencialmente económicos, debido a la búsqueda de trabajo (Chapoulie, 2002).

Park rechaza cualquier idea de la desigualdad biológica entre las razas para justificar las diferencias entre las poblaciones que se podían observar en un

momento determinado, en cambio, él pensaba esto como el producto del medio ambiente o ambientes sucesivos. Ni Park ni a sus contemporáneos se les hacía indicado considerar a los grupos de su estudio como fenómenos sujetos a cambios rápidos. En cambio, tanto Park como su colega Ernest Burgess, identificaban una serie de estos procesos en las relaciones. Uno de ellos es la competencia, mostrada en la ocupación de un territorio y/o el acceso a puestos de trabajo; otros tipos de procesos incluían los conflictos, la avenencia y la asimilación.

Por ello, en general, la ciudad para Park era un estado de ánimo, un conjunto de costumbres y tradiciones y los sentimientos y actitudes que son transmitidos por estas tradiciones. No era sólo un mecanismo y una construcción artificial, está implicada en el proceso vital de las personas que la componen; como un producto de la naturaleza, particularmente de la naturaleza humana (Park y Burgess, 1974).

Otro de los fenómenos importantes desde finales del siglo XIX que Park y sus seguidores reflexionaron en parte de sus investigaciones fueron las sociedades basadas en contacto íntimo, como la que existe en la familia, así como formas de contactos de carácter impersonal en el mundo de los negocios, la política y las ciudades. Esta reflexión conduce a la atención prestada a la adaptación de los grupos de familias de inmigrantes en la sociedad receptora y sus contribuciones a diversas instituciones como escuelas, iglesias, la prensa, etc.

Por otro lado, el orden moral, que para Park era la participación y las formas de comunicación fue objeto también de estudio en el cual la dimensión simbólica de estas formas de comunicación es uno de los principales puntos de interés, y en el proceso de investigación, el autor fue uno de los que introdujeron el enfoque que ahora se conoce como "trabajo de campo" (Chapoulie, 2002). Park incitaba a sus estudiantes a realizar trabajo de campo con el fin de hacer "verdadera investigación", que implicaba observar lo que se estaba estudiando, aunque muchas veces era tan sólo la presencia en el lugar como el registro de las conversaciones lo que era reportado en la investigación.

Muchos trabajos dirigidos por Park y Burgess comprenden dos tipos de desarrollo que reposa en la observación directa, cuyos análisis incluyen una parte importante de interpretación del autor, muchas veces no basada en la documentación de notas de campo. Pero a mediados de los años cuarenta la aplicación estadística y las encuestas comenzaron a sustituir el trabajo de campo (Chapouile, 2000).

Muchos años después, Manuel Castells haría una crítica de la Escuela de Chicago en su libro *La cuestión urbana*, donde argumenta su ataque ante la falla de esta escuela en encontrar un aferramiento a la especificidad histórica de lo urbano bajo el capitalismo (Brenner, 2000). Sin embargo, la influencia de Park y el trabajo de campo siguieron vigentes en uno de sus alumnos, Everet Hughes. Otros autores como Louis Wirth y Herbert Blumer, quienes sin hacer

propriadamente una investigación empírica en campo, desarrollado críticas importantes.

La contribución de Blumer fue el hecho de formular una serie de justificaciones que ponían énfasis a presentar los métodos estadísticos como una metodología equivocada, por lo que proponía el trabajo de campo y la observación analítica como la mejor forma de estudiar las acciones e interacciones de las personas, y particularmente, la explicación de sus experiencias subjetivas. Poco a poco el interés fue ubicándose en estudiar las diferencias institucionales, como los hospitales, la policía, los prisioneros, el sindicalismo, etc. Para ello, por ejemplo Hughes y Lloyd Warner comenzarían a introducir a sus alumnos de sociología a la discusión metodológica de los antropólogos en el trabajo de campo.

El interaccionismo simbólico

El trabajo de campo se muestra entonces como una afinidad a los puntos de vista que se encuentra en los trabajos, no sólo de Blumer o Hughes, o de otros autores de la Escuela de Chicago como Howard Becker o Anselm Strauss; sino también de George Hebert Mead, Simmel y Park, quienes parecían encontrar un lugar central en la idea de interacción. Si se considera que el sentido de acciones y de objetos sociales es constituido por los actores en el curso de las interacciones, y que ese sentido es constantemente en curso de transformación, ningún acceso a ello puede parecer mejor que aquel que ofrece la observación directa por parte del investigador (Chapoulie, 2000).

De esto surge el “interaccionismo simbólico” (IS), término acuñado por Blumer en 1937. Esta corriente de pensamiento basada en las ideas de Mead sostiene que la concepción que se hace sobre el mundo social constituye, en el fondo, el objeto esencial de la búsqueda sociológica. Blumer se aleja tanto de un determinismo estructural funcionalista; así como del reduccionismo de la psicología conductista. No acuerda en la utilización de cuestionarios, entrevistas, escalas de actitud, cálculos ni tablas estadísticas por que crean distancias en el propio investigador, por tener objetividad del mundo social; lo cual produce un modelo donde el actor o la persona no tienen relación alguna con la realidad social en la que vive.

El IS tiene tres sencillas premisas: la primera es que el ser humano orienta sus actos hacia las cosas en función de lo que éstas significan para él. La segunda es que el significado de estas cosas se deriva o surge como consecuencia de la interacción social. La tercera es que los significados se manipulan y modifican mediante un proceso interpretativo desarrollado por la persona al enfrentarse con las cosas que va hallando a su paso (Blummer, 1982: 2).

Es el conocimiento sociológico auténtico el que se nos revela a través de la experiencia inmediata, en las interacciones de todos los días. Para ello es necesario el punto de vista de los actores, sea cual sea el objeto de estudio,

porque precisamente a través del sentido que se da a los objetos, a las personas, a los símbolos que les rodean, con el cual los actores fabrican su mundo social. Es decir, el IS no cree que el significado provenga de la estructura intrínseca de la cosa que lo posee ni que surja como consecuencia de una fusión de elementos psicológicos en la persona, sino que es fruto del proceso de interacción entre los individuos (p. 4).

El interés del interaccionismo simbólico es considerable, no sólo por insistir en el papel creativo desempeñado por los actores en la construcción de su vida cotidiana, sino también por su atención a los detalles de esta construcción. Se apoya en la tradición de la construcción de objetos sociales (Coulon, 1988: 19). Según el punto de vista del interaccionismo simbólico los “mundos” que existen para los seres humanos y para los grupos formados por éstos se componen de “objetos” los cuales son producto de la interacción simbólica. Un objeto es todo aquello que puede ser indicado, todo lo que puede señalarse o a lo cual puede hacerse referencia (Blummer, 1982: 8).

La significación social de los objetos proviene del hecho de dar sentido al curso de nuestras interacciones. Y si algunas de estas significaciones son estables en el tiempo, tienen que ser negociadas en cada nueva interacción. La interacción se define como un orden negociado, temporal, frágil, que debe ser reconstruido permanentemente con el fin de interpretar el mundo (Coulon, 1988: 19).

Ésta concepción introduce el espacio al hablar del entorno, el cual

se compone *exclusivamente* de aquellos objetos que unos seres humanos determinados identifican y conocen. La naturaleza del medio ambiente viene dada por el significado que para esas personas encierran los objetos que lo componen. Según esto, los individuos o grupos que ocupan o viven en las mismas coordenadas espaciales pueden tener entornos muy distintos; como se suele decir, gentes que coexisten en estrecho contacto geográfico pueden, sin embargo, estar viviendo en mundos diferentes. De hecho la palabra “mundo” es más apropiada que el término “entorno” para designar el ámbito, el medio ambiente y la configuración de aquellas cosas con las que las personas tienen contacto. Los individuos se ven obligados a desenvolverse en el mundo de los objetos, y a ejecutar sus actos en función de los mismos. De ello se desprende que para entender los actos de las personas es necesario conocer los objetos que componen (Blummer, 1982: 9).

Las concepciones de Mead buscaban una teoría de las relaciones entre individuo y sociedad fuertemente entroncada en la tradición filosófica pragmática. El autor sostiene que la sociedad es interacción, que no hay nada en la sociedad sino conjunto de reacciones comunes a los individuos. El ser humano es considerado como un organismo agente, capaz no sólo de responder a los demás en un nivel no simbólico, sino de hacer indicaciones a los otros e interpretar las que éstos formulan. Bajo la concepción de Mead, la persona puede hacer ésto por que posee un “sí mismo”. Quiere decir que un individuo puede ser objeto de sus

propios actos. Es un objeto para sí mismo; tanto en sus actos para consigo mismo como para con los demás, se basa en el tipo de objeto que él constituye para sí. El “auto-objeto” surge del proceso de interacción social en el que otras personas definen a un individuo ante sí mismo (p. 10).

Blumer insiste en que los individuos constantemente redefinen sus actos; además, la acción es construida por el actor a partir de lo que percibe, interpreta o juzga, por lo que tendríamos que ver la situación como el actor lo percibe, pues es imposible explicar el comportamiento a partir solamente de las normas y roles socialmente definidos, sino encontrar cómo éste actúa en consecuencia con la definición que da de una determinada situación.

Por ello, no se podría hablar de una variable universal, debido a las múltiples interpretaciones que puedan tener lugar, esto según Carabaña y Lamo (1987). Es claro cuando se intentaron convertir los postulados del interaccionismo simbólico en variables objetivas y medibles bajo una metodología estadística, lo cual sólo llevo al fracaso por el simple hecho de que el interaccionismo simbólico considera la constante transformación de la persona en la interacción, mientras que los registros objetivos sólo muestran una temporalidad fija del individuo.

Carabaña y Lamo hacen ciertas observaciones sobre el interaccionismo simbólico. Una de ellas corresponde al alcance de la teoría, la cual sin duda marca sus propios límites y no puede llegar a una explicación macrosocial. La realidad, por otra parte, debe ser dividida entre la realidad percibida por los sentidos innatos preceptuales, y la construcción social (simbólica) de la realidad.

Partiendo de este supuesto construccionista, los autores proponen marcos de la realidad:

El IS debiera distinguir claramente entre cuatro tipos de construcción de la realidad. En primer lugar, *la construcción selectiva del medio* que efectúa todo organismo en base a [sic] su propia estructura biológica perceptiva, y que no es social. En segundo lugar, la construcción selectiva que hace el ser humano *en base al* [sic] *lenguaje*, y que le permite hacer objetos a partir del flujo continuo de la realidad. En tercer lugar está la *construcción material* de la realidad, que se halla esencialmente vinculada a la anterior, pues incluso el objeto natural sólo deviene tal al ser materialmente separado de su contexto (manipulación). Y, finalmente, la *construcción simbólica* de todo objeto, natural o artificial, que, ésta sí, es resultado meramente de un proceso de interacción simbólica. Las tres últimas son todas sociales, pero de muy distinto tipo, pues así como la última sólo tiene existencia intersubjetiva, las otras dos implican creación material, con la diferencia de que mientras en la segunda prima el análisis (separación) en la tercera prima la síntesis (construcción) y lo que orienta dicha síntesis es precisamente el sentido que se materializa en el objeto (p. 180).

Asimismo, el interaccionismo simbólico carece de una teoría del trabajo, tanto en cómo éste genera la producción y a su vez como división del mismo. Esto es notable ante el poco cuidado que se le dio a la diferencia de clases. Aunque

Carabaña y Lamo insisten en ésta indicación, Blumer, sin desarrollar, no deja de lado mencionar ésta parte, especialmente al hablar de “acción conjunta”, adaptación recíproca de las líneas de acción de los distintos miembros del grupo (Blummer, 1982: 13). En sus propias palabras “estamos familiarizados con esas vastas y complejas redes de acción que implican la concatenación e interdependencia de los distintos actos de diversas personas, como sucede en la división del trabajo que comienza con el cultivo de los cereales por el labrador y termina con la venta del pan en un establecimiento” (p. 14).

No obstante, la perspectiva del interaccionismo simbólico no necesariamente parece rechazar esta falta de teoría, pero es claro que nunca la llegó a desarrollar. Pero es ahí donde el interaccionismo simbólico puede aclarar en parte la cuestión de la comunicación entre las personas, cosa que podía complementar una postura marxista, que tampoco llegó a desarrollar en gran medida y cuyo peso recayó en el mismo trabajo.

El interaccionismo simbólico de Mead contemplaba una comunicación canalizada, pero los grupos a los que se canaliza el sentido terminan siendo grupos espontáneos que no responden a una constitución objetiva y socialmente determinada, y son vistos como grupos, nunca clases en sentido propio. Por ello al final queda sólo el individuo frente a la sociedad, frente a un “otro generalizado”, reducida a una red de relaciones interindividuales.

Carabaña y Lamo citan a Gerth y Mills en redefinir el “otro generalizado”, el cual no representa necesariamente a toda la “comunidad” o a la “sociedad”, sino sólo a aquellos que han sido o que son significativos para ella, puede representar segmentos seleccionados de la misma.” (p. 108). En psicología social existe un concepto similar llamado “espacio vital”, formulado por el psicólogo alemán Kurt Lewin (1988), que no debe ser confundida con la concepción de igual nombre⁷ creada por el geógrafo alemán Friedrich Ratzel. El espacio vital que formuló Lewin es definido como “el campo que existe entre la persona y su ambiente psicológico”, lo cual hace referencia a los elementos significativos de una persona o un grupo para predecir mejor su comportamiento, como la familia o el círculo de amigos, quienes ocupan un espacio subjetivo en la persona y asimismo implican una cercanía subjetiva⁸.

Si la sociedad es concebida como un todo, la identidad del individuo parecería ser entonces única, identificada con el conjunto de posiciones sociales que ocupa y con su historial de socialización. Pero es la multiplicidad de audiencias la que daría lugar a la multiplicidad de máscaras y, por ende, a una falta de identidad. Mead es consciente del problema y afirma así que “una personalidad múltiple es, en cierto sentido, normal”, aunque, forzado por la hipótesis básica de que la

⁷ Ratzel acuñó el término “Lebensraum”, que ha sido comúnmente traducido del alemán como “espacio vital”, en el cual dicho espacio la magnitud de vida posible era determinada por lo que podía ofrecer en el momento (Ratzel, 1975) y cuya analogía también es llevada no sólo de los planos de la biogeografía sino a la geopolítica cuando se habla de la lucha por el espacio para garantizar la creación de un Estado.

⁸ Un mayor desarrollo de las ideas de Kurt Lewin son analizadas en el siguiente capítulo.

estructura del sí-mismo “es un reflejo del proceso social completo” (Carabaña y Lamo, 1987: 189).

Sin embargo, cada sujeto internaliza a la sociedad. Por ello Mead utilizó el concepto del otro generalizado, para estudiar el modo en que la comunidad, o la sociedad, se incorpora en la conducta del individuo. Desarrolla una teoría de la conducta personal y de la emergencia del “sí mismo” o “*self*” que implica sobre todo a la estructura social. Debemos señalar algunas observaciones de la propuesta del interaccionismo simbólico en general. Primero, debido al rechazo de sus contrapartes macrosocial e individual, existe poca discusión con esas perspectivas, lo cual es notable en el alcance de sus postulados, cuestión que podría o no ser una de las razones del poco desarrollo de ésta corriente. No por ello debería ser rechazada en su totalidad, puesto que precisamente podría enfocarse hacia una perspectiva conectora y complementaria de sus contrapartes, no necesariamente antagónica.

En segundo lugar, es notable la ambigüedad de los términos utilizados, en particular habría que señalar al “yo”, al “mí” y al “*self*”. Estos forman componentes de la persona, semejantes pero no iguales al “ello”, “superyo” y “yo” de la teoría psicoanalítica freudiana. En Mead notamos a un “yo” como un aspecto creativo e imprevisible, el “mí” como actitudes asumidas por el actor, y que juntos forman el *self* o “sí mismo”, un producto del proceso social, donde se asume un papel basado en las diferentes maneras de definirlo que tienen los demás, fundamentado en la comunicación.

Los términos, aunque mencionados repetidamente, son objeto de la interpretación de cada autor cuyo significado puede variar, por lo cual falta también una búsqueda de objetividad. Finalmente, es interesante notar que el interaccionismo simbólico “meadiano” muestra al igual que la propuesta de Hall dentro de su propio estudio, explicar un “cómo” de las reconstrucciones de la persona y de la sociedad, mas no un “porqué”.

Erving Goffman

Algunos años después del auge del interaccionismo simbólico, uno de los últimos sociólogos todavía influenciados por ésta corriente así como la Escuela de Chicago fue Erving Goffman, quien enfocaría gran parte de sus obras hacia el estudio de las interacciones en la vida cotidiana. Él concebirá la interacción como un orden social propio, de forma estructural y sistemática similar a Talcott Parsons, pero delimitando claramente el alcance de sus propuestas ya que no pretendía llevarlas hacia una concepción macrosociológica (Winkin, 1991).

La primer gran obra de autor fue publicada en 1959 bajo el nombre de “La presentación de la persona en la vida cotidiana”, cuyo título original en inglés es *The presentation of self in everyday life*. Nótese que la traducción al español concibió al *self* como persona, cuando en realidad el *self* de Goffman puede verse

más bien como la posibilidad de la persona de ponerse en el lugar de otros, bajo una forma de actuación, donde trata de reflejarse a “sí mismo” como lo ven los demás.

Éste libro introduce una de las perspectivas por las cuáles es conocido, la cual es la “dramatúrgica”, debido a la elaboración de la metáfora de que en la vida cotidiana la persona actúa, como en un teatro, y su actuación hacia los demás es la que lleva de mano la interacción, tratando de manejar las impresiones. Goffman continuamente traslada su análisis entre el actor y el público, desentrañando la interacción. Para él, la interacción que analiza es la de “cara a cara”, que es definida

[...] en términos generales, como la influencia recíproca de un individuo sobre las acciones del otro cuando se encuentran en presencia física inmediata. Una interacción puede ser definida como la interacción total que tiene lugar en cualquier ocasión en que un conjunto dado de individuos se encuentre en presencia mutua continua (Goffman, 2006: 27).

Goffman también hace el uso recurrente del enunciado “mascaras”, que para él “representa el concepto que nos hemos formado de nosotros mismos – el rol de acuerdo con el cual nos esforzamos por vivir – esta máscara es nuestro “sí mismo” más verdadero, el yo que quisiéramos ser” (p. 31). El autor menciona que la persona maneja muchos “sí mismos” dependiendo de la gente. Esta última observación hace notar que una influencia sumamente importante en su es el propio Simmel. Al hacer un estudio de la vida urbana, Goffman encuentra que ésta “se volvería insoportablemente pesada para algunos si todo contacto entre individuos entrañara el compartir desgracias, preocupaciones y secretos persona” (p. 60).

Goffman entonces hace notar que las personas actúan dependiendo de la gente y el contexto, ubicando dos “sí mismos”, uno “más humano” y uno “socializado”, donde la discrepancia entre ellos dará la coherencia expresiva requerida. El autor entonces introduce una de sus analogías hacia el espacio, donde identifica dos tipos de regiones en la persona: una “región anterior”, donde tiene lugar la actuación, es decir, donde se presenta la persona y actúa frente a su público; y una “región posterior”, del transfondo escénico, los lugares donde la persona requiere de hacer actividades o de divulgar información que no precisamente desea transmitir hacia su público. Estos lugares pueden identificarse como parte de la intimidad como el baño, la recámara, etc.

Las regiones pueden cambiar dependiendo de la persona y la cultura. Goffman pone de ejemplo la cocina, un lugar que en tiempos anteriores a la segunda mitad del siglo XX era una parte muy visible de la casa, pero que después se vuelve un poco menos a la vista de los huéspedes y en ella se crea un ambiente de comunicación más segmentada entre los miembros de la misma. Goffman, al igual que Hall, hace notar inmediatamente los alcances de su propuesta, conciente de que sólo se trata de una metáfora y cuyo propósito es más didáctico,

o bien, como solo un marco de análisis de la cotidianeidad. El autor no pretende que lo expuesto sea tomado literal, pues en sus propias palabras:

En este estudio utilicé ejemplos de sociedades distintas de nuestra sociedad angloamericana. Con esto no quise significar que el marco de referencia aquí presentado sea independiente de la cultura o aplicable en las mismas áreas de la vida social de las sociedades no occidentales y de la nuestra (p. 259 - 260).

Después de *La presentación...* Goffman publicaría otras dos obras fundamentales. En 1961 presenta *Asylums*, o conocida en el mundo hispanohablante como *Internados; ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*. En ella introdujo el término “Institución total”, como un lugar donde una serie de reglas establecidas y rutinas transforman la vida cotidiana de los internos, donde hay una constante lucha entre el *self* por no ser destruido, ya que la separación de roles o máscaras era casi imposible.

Aunque el contenido es vasto, habría que mencionar nuevamente uno de los varios puntos que el autor indica, el cual es el espacio. Aquí lo vemos como un medio en el cual los internos buscaban un lugar para sí mismos, en el cual pudieran sentirse seguros, pues no existía en sí lugares privados debido a las pocas fronteras que establecían entre ellos y sus cuidadores (Goffman, 1970).

La siguiente obra, de 1963 llamada *Stigma*, o en español *Estigma: la identidad deteriorada*, muestra los mecanismos por los cuales la persona interactúa con los demás pero tomando en cuenta el estigma, es decir, la idea o marca física que lo identifica negativamente en un grupo social (Goffman, 1986).

Pero aunque estas sean las aportaciones más conocidas de él, no significa que su obra sea sólo reducida a esto. La importancia de mencionar a Goffman no sólo es su análisis de la interacción entre personas, sino que dentro de esas interacciones, sin ser muy obvio, marca la importancia del espacio. El espacio como un mecanismo del uso del *self* para protegerse o transformarse es uno de los planteamientos más cercanos que tenemos hacia la proxémica de Hall, sin partir necesariamente del mismo marco.

En Goffman, a pesar de ser heredero de la tradición del interaccionismo simbólico, no existe una estricta identificación con la corriente, aunque tanto sus obras como la corriente de pensamiento sean mutuamente recíprocas. Él mismo considera el término como una simple etiqueta para designar a sus contemporáneos, siendo él más influenciado por Hughes o Warner que por Blumer (Winkin, 1991).

EL ENFOQUE GEOGRÁFICO

Con la concepción del tiempo y el espacio que se tenía en el periodo moderno, surgieron puntos de vista desiguales, en donde se produjo una serie de re-evaluaciones constantes en las representaciones del mundo en la vida cultural. Podemos notarlo por ejemplo en el trabajo de los arquitectos como Camillo Sitte, quien buscaba crear espacios que favorecieran a la ciudad un lugar donde la gente se sintiera en comunidad, con la creación de espacios como plazas donde pudiera crear ese ambiente, tratando de superar la fragmentación del espacio que un funcionalismo buscaba en hacer lucro (Harvey, 1998).

La reflexión de la perspectiva podría notarse en varios autores como José Ortega y Gasset, quien mencionaba que “había tantos espacios en la realidad como perspectivas sobre ella” y “hay tantas realidades como puntos de vista”. Incluso Emile Durkheim en su obra de 1912 *Las formas elementales de la vida religiosa* mencionada que “el fundamento de la categoría tiempo es el ritmo de la vida social” y que el origen social del espacio, necesariamente, suponía también la existencia de múltiples perspectivas espaciales (citados en Harvey, 1998: 297).

Y la cuestión de la percepción y la perspectiva sería uno de los principales temas que el movimiento posmoderno retomaría años después, como una respuesta a la comprensión espacio-tiempo. Harvey comenta que “nuestra representación del espacio y el tiempo en la teoría importa porque afecta a la forma en que interpretamos el mundo y actuamos en él, y por la forma en que los otros lo interpretan y actúan en él” (p. 229).

Sin embargo, el autor menciona que antes que nada estas categorías espacio-tiempo rara vez son discutidas en su significado, generalmente dándose por sentado en el sentido común o en la auto-evidencia. El espacio es comúnmente acotado como un atributo objetivo de las cosas que pueden medirse. Para él la objetividad del tiempo y el espacio está dada más bien por las prácticas materiales de la reproducción social, las cuales varían geográfica e históricamente, por lo que el tiempo social y el espacio social están construidos de manera diferencial.

Harvey reconoce que la percepción de cada grupo o individuo, e incluso que dentro de una misma sociedad es muy diferente. Pero lo que el observa bajo esas concepciones en un sentido englobante y objetivo de espacio, el cual debería ser cuestionado si queremos definir las percepciones. No quiere discutir lo objetivo de lo subjetivo, sino en reconocer las múltiples cualidades objetivas que el tiempo y espacio puede expresar y el rol de las prácticas humanas en su construcción. El autor coincide con Durkheim y Wilhelm Dilthey en que no se le pueden asignar significados objetivos al tiempo ni al espacio con independencia de los procesos materiales, y que sólo a través de la investigación de estos últimos podemos fundar adecuadamente nuestros conceptos de los primeros.

La influencia posmoderna

Para entender la discusión que estas reflexiones tienen con varios planteamientos posmodernos en geografía es porque la propia posmodernidad es concepto recurrente en el mundo cultural artístico y de teoría social, surgida como reacción a la rigidez de los presupuestos de la modernidad, donde se pretende establecer una nueva etapa del desarrollo de la sociedad contemporánea. El movimiento posmoderno, aunque recupera la cultura como temática, lo hace en un momento y desarrollo teórico distinto a las perspectivas ya mencionadas en éste capítulo, de las cuales las influencias no son propiamente explícitas pero si coincidentes.

Esto es notable por el momento en el cual Hall hace público sus estudios, así como el surgimiento de la psicología ambiental. Sin estar inscritos plenamente en una corriente posmoderna, comparten el momento en el cual la dimensión ecológica y la reflexión sobre la naturaleza son parte del nuevo pensamiento cultural en occidente. De la mano viene el “posestructuralismo”, como una crítica teórica que contempla las incongruencias y contradicciones de las filosofías sobre las que se asientan los patrones culturales, sociales, científicos, filosóficos, epistemológicos, que rigen la sociedad moderna, criticando sus cimientos (Ortega Varcárcel, 2000a).

Ésta crítica de la modernidad, perfilada desde postulados progresistas, se vincula a la Escuela de Frankfurt, que en la primera mitad del siglo XX se presenta como un movimiento de reacción a la cultura basada en el predominio económico. Desde una base marxista, aunque también freudiana y kantiana, dirigen su pensamiento crítico hacia el capitalismo, bajo el marco del conflicto entre sociedad y naturaleza. El capitalismo es criticado como un sistema social de dominio impuesto a la naturaleza apoyado por el positivismo, es decir, donde la ciencia y la técnica hacen de soporte de ese dominio (Horkheimer y Adorno; 1969). La reflexión sobre el conocimiento también sería parte de la obra de otros autores posteriores como Michel Foucault, Jaques Derrida o Thomas Khun.

La crítica posmoderna es hacia los metarrelatos, aquellos aspectos teóricos totalizadores del conocimiento, fijándose más hacia el discurso que al contenido de los mismos. Sin embargo, este rechazo traería como consecuencia un pensamiento posmoderno no formalizado ni teorizado, ya que opta por la imposibilidad de una única imagen del mundo. Los postulados del posmodernismo no son necesariamente nuevos sin bien han existido desde los inicios de la modernidad; pero se configuran en un momento histórico en el cual comienzan a tomar importancia.

Con ello, el posmodernismo le dio nuevos enfoques a la geografía, donde lo femenino, los símbolos espaciales, los textos, las representaciones subjetivas del entorno, los lugares, el espacio vivido y el mundo de la experiencia individual tomaron importancia, considerándolos como un “tercer espacio” o la nueva dimensión a abordar. Comienzan a desarrollarse las geografías humanísticas, las

cuales procuran más una aproximación fenomenológica y existencialista que un positivismo lógico; pues con ello consideran vincular objeto y sujeto a través de aproximaciones de carácter sintético. Éste tipo de influencias son visibles por la fenomenología de Husserl, Heidegger y la Escuela de Frankfurt, constituyendo el soporte de la crítica de ésta geografía hacia los presupuestos analíticos.

Estas geografías engloban un grupo heterogéneo de propuestas, de los espacios vividos, de la subjetividad, geografías de la percepción, y el sentimiento estético recuperado de los geógrafos viajeros y del paisaje. El espacio aparece como un “imaginario” compartido socialmente, con un enfoque idealista que enfatiza la dimensión histórica y la consideración de la actividad humana como “reflejo de las ideas” (Ortega Varcárcel, 2000b).

El giro cultural

Notablemente, la geografía cultural podría englobar varias de estas propuestas. Fue impulsada por Carl Sauer, influido por la geografía regional, las filosofías del sujeto y sociología de Dilthey. Se orienta a entender la diferenciación en áreas de la superficie terrestre, pero destacando el componente cultural en su morfología. La geografía cultural es concebida como una manera de estudiar el espacio y no necesariamente una rama de las ciencias geográficas, una posición desde la cual observa el investigador.

La geografía cultural no se gestó en el periodo posmoderno. Desde años antes, Sauer durante la década de 1920 en Universidad de California en Berkeley comenzó a desarrollar su postura; y es en 1931 que en su artículo *Cultural Geography* abre el campo hacia la comunidad científica (Fernández Christlieb, 2006). En esta corriente se incorporó el concepto de paisaje, como un objeto geográfico, principalmente como un concepto cultural, respondiente de la consideración cultural del entorno y su percepción. La geografía del paisaje comprendió el estudio de componentes fisonómicos que diferencian cada unidad de la superficie terrestre, entendidos como el fruto de un proceso histórico de transformación, protagonizado por la comunidad regional a lo largo del tiempo.

El paisaje, como producto cultural, es observado como algo que es transformado por la actividad humana, creando relaciones entre condiciones físicas y vida social. La geografía del paisaje se orientó hacia los estudios regionales, pero también hacia la geografía cultural. Asimismo, aparece el concepto del “espacio vivido”, vinculado a la existencia de cada individuo, a sus experiencias particulares, a su relación particular con el entorno, a la percepción que del mismo tiene (Ortega Varcárcel, 2000b). Aunque aquí se menciona “la geografía del paisaje” como si fuera un área de esta disciplina, en realidad podría considerarse al paisaje como una forma de aproximación geográfica, pero no una subárea de conocimiento.

La idea del paisaje, sin ser propiamente original en esos tiempos, fue complementada por la influencia de la noción de “formas o géneros de vida” de Paul Vidal de la Blanche, que consistía en contrastar las actividades anuales de los pobladores de una comarca con las variantes estacionales de su ambiente. Dos de sus alumnos, el geógrafo Jean Brunhes y el historiador Marc Bloch, siguieron de cerca la concepción, mostrando cómo se conformaban los hábitos locales, la manera de trabajar, de descansar, de utilizar herramientas y técnicas y la manera en la que modificaban el paisaje en el que estaban inscritos.

Con ello, se llegó a la conclusión de que los procesos históricos mediante los cuales los pueblos modifican su entorno y son modificados por el mismo, quedan grabados en el terreno. Bloch y el historiador Lucien Febvre fundaron posteriormente la escuela historiográfica de los *Annales*, donde Fernand Braudel surgiría después para brindar un vínculo hacia la geografía (Fernández Christlieb, 2006).

En sociología también se gestaban concepciones similares, notándose por ejemplo en Maurice Halbwachs, seguidor de Durkheim y que en algún momento visitó la Universidad de Chicago. Él concibió el tiempo y el espacio como construcciones sociales y consecuentemente, sólo analizables siguiendo una aproximación sociológica. Para él, espacio y el tiempo son los marcos donde se sostiene la “memoria colectiva”, una construcción social. Estos marcos no están segregados porque la experiencia nos pone siempre en contacto con un complejo espacio-temporal, tampoco son únicos ni homogéneos. De ahí que, en la memoria, evocar un tiempo se convierta en evocar un espacio y viceversa (Ramos, 1989).

Sería después, cercano al periodo posmoderno, que nuevos enfoques retornaban a esta concepción cultural y del sujeto. Un antecedente importante es el trabajo del arquitecto Kevin Lynch, donde su obra *La imagen de la ciudad* publicada en 1960, así como en diversos trabajos, analizaba la estructura urbana con base en la percepción sensorial que los habitantes tienen de ella (Lynch, 1974; Lynch y Rivkin, 1978; Lynch y Rodwin, 1978).

Igualmente, en la geografía comenzaron a gestarse cambios, por ejemplo Torsten Hägerstrand, geógrafo sueco de corte positivista en un inicio, había tornado hacia la geografía cultural proponiendo sistematizar las biografías cotidianas al interior de una comunidad urbana, buscando un análisis para identificar las actividades espaciales de las personas como si fuesen geografías individuales y trazar, a partir de los recorridos realizados por dichos individuos, mapas espacio-temporales que hablaran de la experiencia territorial de una colectividad.

Después Armand Frémont publicaría *La région, espace vécu*, donde la idea de “espacio vivido” es usada como recurso básico de la geografía social, asimismo, Peter Gould incorporó la idea de “mapas mentales” para cartografiar esas geografías urbanas individuales. Se dio el cambio de escala, hacia una que

permitiera estudiar la cultura impresa en el espacio, rechazando las teorías generalizadoras que se oponían a la visión. Esto es porque también la visión misma de cultura era vista, al menos en el siglo XX como una realidad superior a la vida cotidiana, intentando describirla y diferenciarla en áreas sobre la superficie terrestre. El concepto alternó a ser visto como resultado de procesos de transmisión, de interiorización, de evaluación y de reinterpretación en los cuales la experiencia individual juega un papel decisivo.

Así, la manera de estudiar se propuso interdisciplinaria al estudiar los aspectos del paisaje. Se hizo notable el “giro cultural”, un cambio de enfoque hacia la valoración de la cultura en la geografía. En el posmodernismo esto se concibió como el interés en el “otro”. Se negó que este enfoque fuera una moda, sino un concepto que permite entender mejor la construcción del espacio (Fernández Christlieb, 2006). El comportamiento humano cobra importancia al vincularse, no a la racionalidad abstracta sino a la particular percepción vivencial del sujeto. Se configuran las geografías de la percepción, relacionadas a las imágenes que la experiencia construye, fundamento de los particulares mapas mentales que cada individuo transporta como guías, con los que sustituye el mapa geográfico objetivo. Las configuraciones espaciales aparecen condicionadas por el conocimiento particular que el sujeto tiene, verdadero o erróneo, del entorno en que actúa (Ortega Varcárcel, 2000b).

Esta incorporación del otro, es decir, la introducción de la alteridad en la geografía, así como el hecho de que el investigador trabaja bajo una escala humana, que es la cual delimita el paisaje, requiere de trabajo de campo. Dentro de los métodos más recurrentes se encuentran la observación participante, siendo así, tanto teórica como metodológicamente, una posición similar en geografía como lo fue el interaccionismo simbólico en sociología, bajo sus respectivos márgenes diferenciales, ya que la geografía cultural busca la relación humano-medio y el interaccionismo simbólico la relación humano-humano.

De igual manera, habría que diferenciar esta perspectiva geográfica de la psicología ambiental, si bien, ambas buscan investigar la relación humano-medio, su punto de partida es distinto. En primer lugar, la psicología ambiental parte del individuo, siendo éste su principal interés, mientras que el espacio se utiliza para explicar su conducta, pensamientos, emociones, etc.; pero la psicología ambiental no necesariamente tiene un profundo interés en conocer a fondo el espacio, dejando esa parte a otras disciplinas como la arquitectura, el urbanismo, la ingeniería, entre otras.

La geografía cultural y similares parten desde el estudio del espacio hacia el individuo y los grupos, mostrando claramente la búsqueda de la relación como el principal objeto de su investigación. Por otra parte, es claro identificar que tanto teórica como metodológicamente la psicología ambiental posee en gran parte un marco positivista, mientras que la geografía cultural lo hace desde la posmodernidad. Y aunque podría haber puntos de encuentro constantes, por

ejemplo, la proxémica, no necesariamente el enfoque será el mismo, si por una parte se persigue la cuantificación de atributos psicológicos de los individuos o, por otra parte, la dialéctica entre el espacio y el humano.

Finalmente, la psicología ambiental toma en cuenta la cultura, pero su principal objetivo es la creación de generalizaciones, cuyo alcance sea en lo posible más allá de las culturas o al menos dentro de una misma. La geografía cultural plantea la diversidad de visiones dependiendo de la cultura, que se antepone puesto que forma parte del adjetivo que la nombra e identifica entre las ramas de las ciencias geográficas.

CAPÍTULO 2

CUESTIÓN DE ESCALAS

En el siguiente capítulo se continúa introduciendo varios conceptos y corrientes que se aproximan al concepto de proxémica, así como visiones del espacio social. Se comienza con mostrar diferentes concepciones de escalas, para posteriormente tratar otros enfoques como el psicológico y la producción del espacio.

EL ENFOQUE ESCALAR

Las distancias inmediatas

La visión del espacio de cada perspectiva influye mucho en el objeto de estudio, pero podríamos considerar que una jerarquía o al menos una organización de espacios puede hacerse, sea desde niveles escalares considerando las dimensiones del espacio, o bien, su modalidad o función para la persona o grupo.

Primero hablaremos sobre el espacio cuya cercanía es asociada al individuo. Simmel no concebía la medición de distancias por ser tan variable en cada relación. Sin partir de esta cuestión, en la etología Heini Hediger (1964) decidió observar, sin cuantificar, las diversas distancias que mantenían algunos animales en cautiverio, donde identificó distintas entre ellos, variando de especie a especie, cuya clasificación es la siguiente:

- **Distancia de huida:** Cuando el animal se aleja del otro (una aproximación a esta distancia se utiliza cuando se hacen estudios de invasión de espacio personal en humanos).
- **Distancia crítica:** Cuando el animal se siente asechado y puede atacar o recibir un ataque.

En el caso de la misma especie, las distancias que mantenían entre los miembros de un grupo fueron:

- **Distancia social:** Distancia promedio entre los animales de la misma especie.
- **Distancia personal:** Distancia en la cual los miembros de una misma especie no puede traspasar entre ellos.

Esto sirvió de influencia para que Hall (2003) decidiera encontrar distancias similares entre las personas, las cuales forman parte de su estudio proxémico, de las cuales ya mencionamos son susceptibles de modificación:

- **Íntima** (0-45 cm) : Donde la persona es inconfundible y posiblemente molesta
- **Personal** (4.5-120 cm): Distancia que separa constantemente a los miembros de las especies de no contacto
- **Social** (1.2-3.5 m): Hall la menciona como el “límite de dominación”. Sirve para separar o aislar a las personas
- **Pública** (3.5-9 m): Distancia que está totalmente fuera del campo de la percepción o donde se dan importantes cambios sensorios

Estas distancias comúnmente se han manejado bajo el término de *espacio personal*, cuya concepción ha variado en gran medida y que Sommer (2002) ha sido apuntado como parte de la discusión. En gran medida, el estudio del espacio personal dentro de la psicología ambiental ha sido concebido como un círculo, una burbuja o simplemente un área susceptible de medición, diferenciándola por las características individuales de cada persona y su relación emocional con los demás (Morales, 2006).

Las reservas de Goffman

En el caso sociológico, encontramos en Goffman una propuesta sobre el espacio de la persona, la más explícita en sus estudios son los *territorios del self*, que en español nuevamente fueron traducidos de forma diferente, como *territorios del yo* (Goffman, 1979). Éstos territorios son “reservas”, cuya organización varía de acuerdo a si son “fijos”, es decir, definidos geográficamente; y otros son “situacionales” que forman parte del equipo fijo del contexto, pero el público dispone de ellos (por ejemplo, bancas de los parques, o mesas de los restaurantes); y finalmente, están las reservas egocéntricas, que se desplazan junto al individuo (por ejemplo, bolsas, paquetes, ropa, etc.).

Cómo podemos notar, estas afirmaciones coinciden muy bien con los rasgos fijos y semifijos de la proxémica de Hall. Sin partir de una medición del espacio, Goffman diferencia estos aspectos espaciales dependiendo de su funcionalidad o importancia que tiene para el *self* de protegerse o presentarse antes los demás. No obstante, afirma que estas definiciones no son válidas en todos los casos; por ejemplo, un cuarto de hotel, aunque es un territorio o reserva situacional, funciona como un territorio fijo parecido a una casa.

Las reservas son divididas en ocho categorías, sin establecer algún orden jerárquico o de organización particular: El primero es el “espacio personal”, el cual está localizado alrededor del individuo, donde se siente víctima de una intrusión y manifieste desagrado o retirada cuando la entrada de otro es suficientemente cercana. Después está el “recinto”, el cual es un espacio bien definido que los individuos pueden proteger temporalmente. A diferencia del espacio personal, se halla en un contexto fijo, aunque también puede ser portátil y protegido por una o más personas ya que brindan fronteras fácilmente visibles

y defendibles (por ejemplo, una silla portátil, un paraguas o una toalla de playa, entre otros).

El “espacio de uso” es el territorio inmediatamente en torno o frente a una persona, del cual se requiere de no obstrucción para poder utilizarlo para realizar alguna tarea. El “turno” es el orden en que una persona recibe un bien (objeto o estado deseado) de algún tipo en relación con otras personas en la situación, por ejemplo el lugar de una fila. El turno marca también la temporalidad de un uso u ocupación de un espacio. Luego está el “envoltorio”, que puede ser la piel o la ropa, el cual representa el espacio personal mínimo posible; un espacio egocéntrico cuya defensa depende de la cultura y la situación. Otro espacio es el “territorio de posesión”, el cual es el conjunto de objetos que se organizan en torno al cuerpo, donde quiera que éste se halle. Incluye objetos personales e incluso otras personas.

Finalmente tenemos, aunque sin ser un espacio propiamente, el “ámbito de información”, el cual conforma una serie de datos acerca de uno mismo cuyo acceso espera controlar la persona mientras se halla en presencia de otras. Otro es el “ámbito de conversación”, que implica el derecho de un individuo a ejercer control sobre quien puede llamarlo a conversar y cuándo lo puede llamar, y el derecho de un grupo de personas que han iniciado una conversación a que su círculo esté protegido contra la entrada y escucha de otros. Goffman, muestra que el estatus de una persona es un factor importante para la posesión de un mayor o menor tamaño de territorio. Y finalmente, el papel de estas reservas para el autor remarca más la importancia que tienen en el papel subjetivo del individuo que la forma en cómo son usadas.

El autor introduce también las señales, como un signo visible que permite la protección de una reserva o territorio. Pueden ser “centrales”, que son objetos que anuncian la defensa del territorio, como lentes o libros; otras son “límites”, que señalan la línea de dos territorios adyacentes (por ejemplo, dos bolsas de supermercado). Un objeto que es parte de un territorio también puede funcionar como señal del territorio, incluso el cuerpo puede funcionar no sólo como reserva, sino como señal de otras reservas, como el espacio personal, el turno, recinto y efectos personales. Las señales también sirven para “proteger” el recinto cuando la persona no se encuentra presente.

Existen diferentes formas o modalidades de la infracción del territorio: La ubicación del cuerpo en relación con el territorio defendido en la cual la aproximación a éste puede ser signo de intrusión. El cuerpo también puede ser un modo de intrusión al tocar a la otra persona, o a sus pertenencias. El ojeo, la mirada o la penetración visual también son formas de intrusión que pueden ser no tan directas, por lo que no son una intrusión muy penada, aunque, nuevamente, varía dependiendo del contexto y la cultura. La interferencia de sonido, cuando el espacio sonoro no es lo suficientemente grande, el sonido ajeno puede ser una

forma de intrusión. La forma de dirigir la palabra, como alzar la voz o la interrupción.

Asimismo, es común observar infracciones territoriales común es cuando un individuo invade el territorio de otro individuo del cual no tiene derecho de acceso, que Goffman denomina “intrusión”. Una modalidad de intrusión es la “violación”, en la cual se contamina el territorio del otro. Otra es la “obstrucción”, cuando una persona invade las reservas del otro, haciendo sentir que la persona es el invasor (por ejemplo, los ajustes que se hacen para mantener una conversación más cómoda, cuando la situación no lo permite).

Goffman finaliza su supuesto al indicar que la importancia de las reservas no recae en la forma en que se defienden, se comparten o se renuncia a ellas, sino en el papel subjetivo que juegan en el individuo.

Los territorios

Cambiando de escala, habría que hacer mención a David Stea (1978), quien propuso una visión de territorios para las personas, los cuales eran clasificados de acuerdo a su tamaño. El primero es la “unidad territorial”, que representa el espacio con el que el individuo se identifica, perteneciente a él o no necesariamente y especialmente simbolizado por la ubicación de objetos personales y la actitud diferencial ante los visitantes. El sujeto que habita y posee esta unidad territorial es el “habitante”, mientras que el “ocupante” sólo se encuentra en el territorio, pero no lo posee.

Al abandonar la unidad territorial, se manifiestan dos características conductuales: la primera es el espacio personal, un espacio que se encuentra siempre con la persona; la segunda es el “conglomerado territorial”, a un nivel mayor que abarca a otras unidades territoriales y las vías tomadas (como los medios de transporte) para llegar a esos territorios. El “complejo territorial” es el conjunto de varias unidades territoriales y a su vez varios complejos forman el conglomerado territorial. Estos tres territorios “estacionarios” se ejemplifican en la figura 1.

El autor entiende a los territorios como “estacionarios” o “móviles”. Por ejemplo, el espacio puede ser individual (espacio personal, unidad territorial), o “colectivo” (conglomerados territoriales y complejos territoriales) y dentro de éste último “formal” (profesional) o “informal” (social). Stea sostiene que estos espacios tienen algunas propiedades como forma, tamaño, número de unidades, extensión y tipos de límites, diferenciación (detalles), relaciones, entre otros.

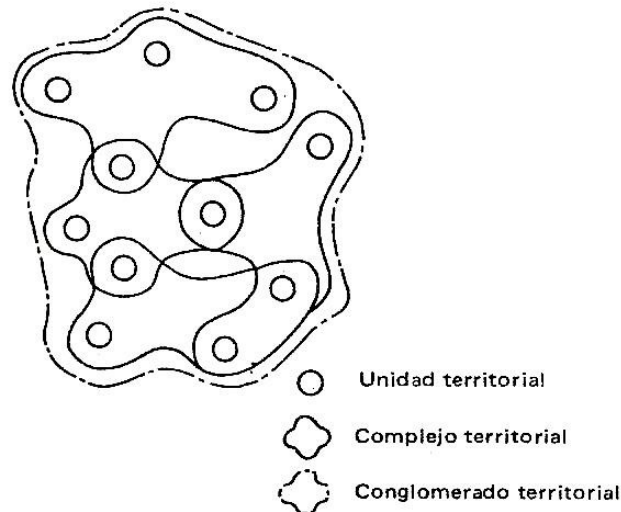


Figura 1. Clasificación de territorios propuestos por Stea (1978)

Existe otra forma de entender los espacios, y la clasificación que otros autores, Lyman y Scott (1967), proponen que se basan en la funcionalidad mas no en el tamaño. Definen cuatro tipos de territorio en las sociedades humanas:

- **Públicos:** Donde existe libertad de movimiento y de acceso, pero no necesariamente libertad de elección. Por ejemplo, parques y jardines.
- **Habituales:** Espacios públicos ocupados cotidianamente por individuos o grupos determinados; a manera de lugares exclusivos, donde existe una sensación de intimidad y control sobre el espacio.
- **De interacción:** Donde hay reuniones sociales, con fronteras claramente definidas y normas de entrada y salida.
- **Corporales:** Un espacio íntimo y reservado para la persona (por ejemplo, espacio personal).

Los autores también señalan tres formas de intrusión territorial:

- **Violación:** Uso no autorizado del territorio ajeno.
- **Invasión:** Presencia física de un intruso dentro de los límites de un territorio.
- **Contaminación:** Polución o degradación de un territorio, que afecta su naturaleza, definición y uso normal.

Una propuesta abreviada fue elaborada por Altman (1975), quien redujo los territorios a solo tres: Primarios, donde la persona pasa la mayor parte del tiempo y son centrales en su vida (casas, recámaras, entre otros). Sommer (2002) menciona que en estos territorios la invasión espacial provoca mayor resistencia de su dueño que una sobre otros lugares o territorios, aunque sean de su pertenencia. Por ejemplo, la invasión de un hogar no es igual a la invasión de su lugar de trabajo.

Los territorios secundarios son lugares más accesibles a más usuarios, aunque existen ciertas reglas sobre quiénes pueden ingresar (restaurantes, bares, cines, entre otros). A diferencia de los primarios, estos territorios no son tan centrales en la vida de las personas. Finalmente, los territorios públicos por lo general ocupados durante poco tiempo y casi no son centrales en la vida de las personas. Su ocupación por lo general es decidida comúnmente por “el primero que llega” (Altman, 1975).

El espacio psicosociológico de Abraham Moles

En geografía, existe una proposición llamada la teoría de “Territorios apilados” de Yves Lacoste que clasifica por orden de magnitud los territorios por tamaños y ordenados desde lo local hasta lo planetario como planos superpuestos (Giménez, 2000). Esta propuesta contempla un cambio de percepción más allá de aquellos vistos hasta ahora, pero podría ejemplificarse bajo la metáfora de los “nichos territoriales” o “*coquilles*” del hombre, constituidos por capas superpuestas pertenecientes a diferentes escalas.

Propuesto por Abraham Moles (Moles y Romer, 1998) los nichos territoriales ilustran las diversas escalas y sus ritmos temporales propios y específicos bajo cuatro envoltorios: el barrio, la ciudad, la región y el vasto mundo vagamente conocido. Es interesante puntar la propuesta de Moles, pues trató de acercarse a la proxémica, estableciendo una tipología, o la teoría de los nichos territoriales. Comprende ocho zonas, desde el espacio corporal hasta el vasto mundo. Las distancias son creadas por su propio logaritmo, pero lo que interesa es que la experiencia es diferente para el individuo, diferente de su barrio y diferente de su ciudad. Las *coquilles* son creadas por los mecanismos de apropiación y los modos de acción, pero sin dejar de ser determinadas socialmente, siendo así un fenómeno psicosocial (p. 14).

Y es psicosocial puesto que la propuesta de Moles es la *Psicosociología del espacio*, la cual tiene por objeto el estudio de las relaciones que se establecen entre los humanos y los espacios. Considera así, a través de las interacciones hombre-ambiente, un orden específico de la realidad social (Fischer, 1981: 20). Se parte de la idea de que toda estructura de interacción entre los hombres es marcada por el contexto espacial a través del cual se expresa. El espacio entra en la experiencia individual y colectiva como un material viviente que estructura la “forma” de las conductas. Asimismo, resultan las propiedades del hombre como ser social constantemente mediatizadas por la función y el valor del lugar en el cual se producen (p. 4).

La realidad social releva de un análisis cuyo núcleo no es solamente el informe hombre-hombre o la relación “yo – los otros”, sino un informe mediatizado: hombres-ambiente-hombres, que constituye una orientación específica de la psicología social (p. 27). Ya que un gran conjunto de trabajos parecen estar marcados por la investigación de correspondencias simples y equívocas entre las

variables físicas del espacio y los efectos psicológicos consecuentes, privilegiando notablemente el efecto dado a la heterogeneidad de las formas espaciales, la psicociología del espacio no se preocupa más de inventariar una correspondencia entre las formas del espacio y su efecto sobre el individuo, pero de precisar los procesos por los cuales las dimensiones de la situación espacial, así como económica y social, determinan las relaciones (p. 31), ya que todo espacio deviene en un territorio valorizado por la influencia que los individuos ejercen sobre él. (p. 36)

Por otra parte, Moles no deja de lado a la proxémica, la cual nombre “ley de bronce de la psicología del espacio”. Ésta última definida por él como “el estudio de la relación del hombre con el espacio, con un interés particular en el mecanismo de *apropiación*. [...] La proxémica está fundada por una ley de la “perspectiva” según la cual la importancia de los eventos, de las cosas... decreta con la distancia al punto de aquí.” (Moles y Romer, 1998: 12, 14).

Las categorías espaciales de esa tipología comúnmente omiten otras que él publicó tardíamente, especialmente aquellas relacionadas con los geógrafos, siendo la nación, el país. Toman en cuenta cuestiones de identidad nacional, de lengua, etc. Sin embargo, repitiendo por ejemplo la noción de viaje, se verifica que lo lejano - con sus limitaciones de organización - comienza más allá de la región y pues para el psicólogo que estudia el informe del ser con espacio, no hay razón para diferenciar un “lejano” nacional de un “lejano” internacional, mas solamente “el espacio de los proyectos” (p.15).

Victor Schwachs, en el prólogo de la obra de Moles, diferencia al autor de Hall entendiendo las categorías de último, especialmente las distancias, como parte de un código con el cuál nos movemos en el espacio, siendo éste un lenguaje silencioso; mientras que entiende las categorías de Goffman como una codificación social de la interacción, construida en medios espaciales bajo el derecho. Así pues, el derecho al espacio es una cuestión entre otros. El autor habla especialmente de las reservas propuestas por el sociólogo.

Para Schwachs, las categorías son inconciliables, pues provienen de proyectos y teorías diferentes, mientras que el propósito de Moles no es estudiar la interacción sino definir las categorías conceptuales y experienciales de un ser aislado y desnudo en el espacio. Schwachs sin embargo, reconoce que la propuesta de Moles carece de influencia de la producción social del espacio de Henri Lefebvre¹, siendo ausentes cuestiones como la oposición ciudad-campo, las clases sociales, etc. (p. 15-16).

El interés de Moles se orienta más hacia la libertad del individuo y los mecanismos por los cuáles la sociedad ejerce límites. Moles precisa que la reducción de la distancia espacial conduce a un aumento de la distancia psicológica, fenómeno que Hall y Goffman enuncian igualmente, cada uno a su

¹ La producción del espacio de Henri Lefebvre es analizada más adelante en el capítulo.

manera. Es interesante apuntar que Moles tuvo una formación como ingeniero e introduce su teoría con una cuantificación y medición típicos de ese marco, pero tratando de lograr un punto sociológico que incluso tiene bases fenomenológicas.

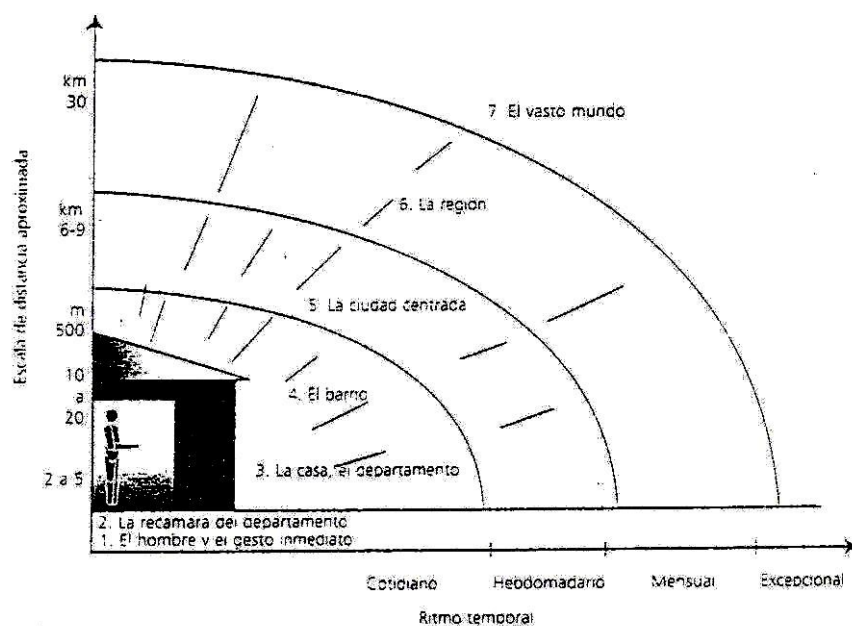


Figura 2. Los nichos territoriales de Moles y Romer (Adaptado por Giménez, 2000)

Con este diagrama la percepción del individuo o grupo es representada en entorno próximo, mediato y lejano. Aunque próximo podría entenderse dentro de los marcos de la proxémica de Hall. Continuando con la idea de las grandes escalas, Hoerner (citado en Giménez, 2000) distingue a los territorios próximos o de identidad, como la aldea o pueblo, el barrio, el terruño, la ciudad y la pequeña provincia; y los territorios más vastos para él comprenden los del Estado-Nación, los conjuntos supranacionales (como la Unión Europea) y los “territorios de la globalización”; siendo así el otro lado de la concepción perceptual del individuo.

Sin embargo, la superposición de estos espacios es más evidente en las actividades de la persona. Un ejemplo que da el autor es el de un conductor. Inicialmente pone un vínculo con un sistema local como su residencia y el barrio, de donde su identidad vehicular como la matrícula indica su origen. En la compra de gasolina, cuestiones tan sencillas como el carburador tiene su origen en una red de distribución regional (almacenamiento, empresa) y nacional (empresa, impuestos sobre hidrocarburos), dependiente de fuentes de suministro lejanas (el golfo árabe-pérsico, por ejemplo.) e incluso de orientaciones económicas mundiales (precio del mercado a futuro en Nueva York) y de estrategias geopolíticas igualmente planetarias (intereses en juego en la guerra del golfo, etc.).

Enfoque escalar bajo la geografía cultural

A diferencia de esta perspectiva geopolítica, la geografía cultural parte desde el paisaje, indicando la escala humana como una forma de conocerlo, pues las distancias son recorridas a pie. Por ejemplo, una caminata de 5 horas (de ida y 5 de regreso) en terreno relativamente plano permite recorrer un radio de 25km, cuya área posible abarcable sería de casi 2000 km², de forma hipotética, pues no se toman cuenta obviamente las implicaciones físicas de la persona como su velocidad y carga, así como geofísicas como los obstáculos, la pendiente, la altitud y condiciones atmosféricas, entre otros, del área circundante (Fernández Christlieb, 2006).

Sin embargo, la cuestión a señalar aquí es el medio de transporte, que sin duda cambia notablemente la percepción de la escala. Un asno o un caballo tienen una escala similar a la de un humano, pero tan pronto la velocidad se incrementa, como en un tren o un avión, esta percepción dista mucho de su contraparte a pie. Estos transportes incluso requieren de cierta coordinación entre el punto de partida y el punto de llegada.

Aquí es necesario señalar al automóvil como medio de desplazamiento por excelencia en la mitad del planeta, como un vehículo que presenta ambas escalas. Por ejemplo, en la ciudad existen tramos que son igualmente recorribles por una persona, pero en circuitos de alta velocidad, en las carreteras y autopistas, la escala humana se va perdiendo conforme a la aceleración. Tomando en cuenta la experiencia sensorial como una forma de producción del paisaje, en una velocidad mayor a 10 o 15 km/h los sonidos, la vista y los aromas cambian a menor percepción, mientras que el tacto prácticamente es nulo fuera del alcance de las manos del conductor.

Siendo éste el paisaje urbano, puede ser visto como una red de flujos y puntos de encuentro, ajustado a un terreno de dimensiones más o menos precisas. Este paisaje puede bien ser concebido como un territorio. La apropiación, personalización y defensa de ese territorio es bajo el punto de vista proxémico de la territorialidad.

EL ENFOQUE PSICOLÓGICO

Un posible cruce entre la psicología y ambiente había tenido un primer encuentro con la “psicología de la gestalt”, en cuyo origen se encontraba el estudio de la percepción como parte fundamental de la mente humana. Kurt Koffka, uno de los representantes de esta escuela comenta que la tarea de esta psicología es el estudio de la conducta en su relación causal con el campo psicofísico. El campo psicofísico es organizado, nos muestra polaridad del yo y el medio ambiente, cada parte con su propia estructura (Koffka, 1973: 88-89).

El autor comenta que el primer paso que debería dar la psicología de campo es una investigación del “campo ambital”. La organización de este campo depende del ámbito geográfico y puede afectar los órganos sensorios del animal. Por lo tanto, se debe investigar la relación entre el ámbito geográfico y el campo ambital. (p. 89)

El campo ambital puede entenderse como el campo donde, en parte, se da la conducta. Por otra parte, la percepción sería, por lo general, instrumento cognoscitivo del ámbito geográfico (p. 101). Si bien, un primer esbozo de relaciones entre los animales y su ambiente comenzó con la percepción como concepto eje, al igual que en la geografía, poco a poco una vertiente teórica daría paso a privilegiar al espacio como parte fundamental para entender la conducta.

Aunque la psicología ambiental en años posteriores sería heredera en parte de estas tradiciones, englobando la conducta y la percepción entre otros conceptos como parte de su análisis, no podemos dejar detrás muchas premisas que analizan el espacio y su relación con la psicología, especialmente el aspecto humano de la psicología.

La psicología de la gestalt consideraba los fenómenos no separados sino indisociables. La geografía alemana también trataba de integrar una totalidad, entre naturaleza y cultura, paisaje y sociedad. Se aproximaba a un fenómeno global de la percepción donde combinaban caracteres objetivos y subjetivos; sin embargo, difícilmente aplicable a las “formas” del espacio geográfico. Por el contrario, la psicología genética de Piaget sin ser confrontada a los dominios de la geografía, se presenta como una guía para enriquecer y clarificar la relación entre hombre y espacio, donde se combinan en una experiencia vívida que, según las etapas de la vida, se forma, se estructura, se define (Frémont, 1976: 18).

Al igual que Piaget, Fremont cita a Moles como un buen ejemplo de la psicología del espacio, desde las experiencias que se tienen con los diferentes nichos territoriales. Sin embargo, han existido otros autores que trataron estas concepciones de relación entre humano y espacio.

Kurt Lewin

Previo al nacimiento de la psicología ambiental, la idea de espacio ya se había gestado en la disciplina con Kurt Lewin y su teoría de campo. Siendo heredero de la tradición psicológica de la “gestalt” pero enfocado en la psicología social, plantearía en la “teoría de campo” más bien un método de análisis de relaciones causales y de elaboración de constructos científicos.

Influenciado por el auge de la física cuántica en la primera mitad del siglo XX, Lewin propondría el campo psicológico, o también llamado espacio psicológico o el espacio vital como en el que tiene lugar la locomoción psicológica o los

cambios estructurales, es algo distinto de aquellos diagramas en donde las dimensiones significan solamente graduaciones de propiedades (Lewin, 1988).

Lewin postula una relación espacio temporal en ese campo, pero siempre indicando que cualquier conducta o cualquier otro cambio en un campo psicológico depende solamente del campo psicológico en ese momento. Sin embargo, no debe entenderse esto como un rechazo al interés histórico (anamnesis) o las experiencias anteriores, en las cuales se basa para poder explicar una situación en un momento dado.

Él da el ejemplo de un piso de madera en un desván. Para saber que tan resistente a cierto peso puede ser, se pueden optar por dos métodos. Por un lado se podría saber el origen del material que se utilizó en la construcción y si la confianza de esa información sobre el arquitecto que la otorga es buena, y además, si se obtuvieran los planos originales podría indicar cierta seguridad.

Sin embargo, existe la posibilidad de que los albañiles no hayan hecho bien la construcción, o algún otro factor como el que los insectos hayan degradado la madera, o haya habido alguna refacción. En tal caso, se debe probar la fuerza del piso en el momento, pero para ello se necesitan herramientas, como los tests, pero cada tests tiene una confiabilidad diferente que depende de su calidad y en cómo se aplique la prueba.

Lewin apunta a una superioridad del test presente ante la “anamnesis”, ya que ésta última incluye la prueba de ciertas propiedades del pasado y la prueba de que nada desconocido ha interferido en el “*interin*”, tratando esto como un “sistema cerrado”. Incluso tomando en cuenta esto como sistema cerrado, se deben conocer las leyes que rigen los cambios internos.

El autor identifica algunas disciplinas como la medicina, la ingeniería, la física y la biología como usuarias de ambas formas de metodología, indagación del pasado y test del presente, aunque tiende a ocupar por lo general el último. En psicología depende mucho la corriente, por ejemplo, el psicoanálisis recurre a la “anamnesis”, la psicología de la percepción se muestra atemporal y la psicología experimental favorece la situación actual. Por ello, se trata de evitar las incertidumbres del pasado, pero también entiende la situación en un momento dado como un periodo temporal, una extensión del tiempo.

Esto es de gran importancia teórica y metodológica para la psicología, ya que una descripción psicológica adecuada del carácter y la dirección del proceso en marcha puede y debe realizarse en diversos niveles microscópicos y macroscópicos. “Para cada “dimensión de unidad conductual” se ha de coordinar una “dimensión situacional” diferente” (p. 60).

Aquí Lewin, sin ser explícito, comienza a hablar de escalas, ya que menciona que cuanto más macroscópica es la situación que ha de describirse, mayor será el

periodo que se ha de observar para determinar la dirección y la velocidad de la conducta en un momento dado. El individuo no ve sólo su situación presente, ya que tiene expectativas, deseos, temores y ensueños hacia el futuro; así como también sus opiniones acerca de su propio pasado y el resto del mundo físico y social, aunque frecuentemente incorrectas, constituyen en su espacio vital el “nivel de realidad” del pasado.

El autor menciona que dentro de un momento dado, la psicología ha de identificar tres áreas de interés: a) El “espacio vital”; esto es, la persona y el ambiente psicológico tal como existe para ella. Habitualmente tenemos en la mente este campo si nos referimos a necesidades, motivación, estado de ánimo, metas, ansiedad, ideales. b) Una multitud de procesos en el mundo físico o social que no afectan el espacio vital del individuo en ese momento. Y c) una “zona limítrofe” del espacio vital, donde ciertas partes del mundo físico o social no afectan el estado del espacio vital en ese momento, ya que se encuentra limitada en la percepción física y en la “ejecución” de una acción.

Lewin no considera “como parte del campo psicológico en un momento dado aquellas secciones del mundo físico o social que no afectan el espacio vital de la persona en ese momento” (p. 65). De hecho, Lewin citando a Brunswik, uno de los revisores de su teoría, identifica el espacio vital diferente del ámbito geográfico de los estímulos físicos y de los resultados actualmente logrados en él, ya que es perceptual y preconductual.

Las condiciones limítrofes del espacio vital durante periodos prolongados o breves dependen en parte de la acción del individuo mismo, los cuales deben unirse con la dinámica psicológica del espacio vital, pero Lewin apunta que el resto de los cálculos han de realizarse con otros medio distintos de los psicológicos. Es decir, la parte subjetiva de un hecho parte del espacio vital, mientras que la probabilidad objetiva de factores ajenos que no pueden deducirse del espacio vital.

Sin caer en los determinismos biológicos recurrentes, Lewin reconoce también la importancia que estudios sociales como los de la antropología cultural o la psicología experimental pueden aportar a entender al individuo y también a su relación con la sociedad. El autor no está de acuerdo en rechazar las leyes generales del comportamiento, pero es tarea en particular de la psicología social encontrar enfoques generales en ello, siempre y cuando se sigan una serie de pasos:

1. La integración de vastas áreas de hechos y aspectos muy divergentes: el desarrollo de un lenguaje científico (conceptos) que sea adecuado para tratar hechos culturales, históricos, sociológicos, psicológicos y físicos sobre un fundamento común.
2. El tratamiento de estos hechos sobre una base de su interdependencia.
3. El manejo de problemas tanto históricos como sistemáticos,

4. El manejo de problemas relacionados tanto con los grupos como con los individuos.
5. El manejo de objetos o pautas de cualquier “dimensión” (la psicología social tiene que incluir los problemas de una nación y su situación, así como los de un grupo lúdico formado por tres niños y su lucha momentánea).
6. Problemas de “atmósfera” (como la amistad, las presiones, etc.)
7. La psicología social experimental tendrá que encontrar el modo de ubicar las pautas de grandes dimensiones dentro de un marco lo suficientemente pequeño como para posibilitar las técnicas de experimentación (p. 129).

La descripción y explicación de los procesos psicosociales por medio de conceptos y leyes de física o fisiología debiera a lo mucho ser motivo de especulación filosófica, como una lejana posibilidad, así que Lewin aconseja que examinar adecuadamente tales problemas implicaría un tratamiento completo de ciertos aspectos de la teoría comparativa de la ciencia, ya que hasta donde él alcanzó a ver, la solución reside en la siguiente dirección: a) que una ciencia es una jurisdicción de problemas más bien que una jurisdicción de material; b) que las diferentes jurisdicciones de problemas pueden necesitar distintos universos de discurso de constructor y leyes (tales como los de la física, la estética, la psicología y la sociología), y c) que cualquiera de ellos se refiere más o menos al mismo universo de material (p. 132).

En ese caso, la psicología debe ocuparse de una multitud de hechos coexistentes que están interrelacionados y en una posición relativa uno respecto del otro, en términos matemáticos tiene que ocuparse de un “espacio”. Por ejemplo, la psicología topológica, que es una geometría no cuantitativa que puede emplearse para tratar problemas de estructura y posición en el campo psicológico. Este espacio permite la representación de la posición dentro y fuera de cierta región, la relación entre las partes y el todo, y un gran número de características estructurales. Este espacio es difícil de representarse, así que habría que recurrir a uno denominado “espacio hodológico”, que permite hablar de una forma matemática ese espacio.

Para la evaluación de cualquier atmósfera u organización social se tiene que considerar la dimensión espacial y temporal para completar la unidad social que determina realmente los hechos sociales en ese grupo. Para que una unidad social de una cierta dimensión tenga propiedades debe aceptarse como un simple hecho empírico, lo cual facilita percibir estas unidades correctamente y desarrollar métodos que nos permitan su descripción científica.

Lewin está al tanto de ciertas tendencias de su disciplina, ya que él mismo menciona que “algunos psicólogos [...] tienden a mirar solamente a los individuos como reales y no están inclinados a considerar una “atmósfera de grupo” como tan real y mensurable de igual manera, digamos, que el campo físico de gravedad” (p. 180).

Él haría una serie de formulas para ejemplificar su teoría, más como herramienta de análisis que para una aplicación cuantitativa. La teoría de campo, aun partiendo de un enfoque social que hasta cierto punto se considera un área de la disciplina y no una perspectiva, pretendía darle a la psicología una teoría de gran alcance explicativo, acotando los hechos psicológicos al campo o al espacio vital de cada individuo o grupo social.

La teoría tuvo un gran impacto en la psicología, aunque poco se hizo por darle un seguimiento. Han de indicarse dos principales psicólogos que formularon grandes propuestas basándose en la teoría de campo: Roger Barker en la psicología ambiental y Urie Brofrennbrenner en la psicología del desarrollo.

Roger Barker

Barker fue alumno de Lewin y él identificó que el ámbito físico, o más bien en sus términos el espacio ecológico material difiere del espacio vital, pero no es ajeno para explicar la conducta de un individuo (Barker, 1968). Él entonces se dedicará a analizar estos espacios ecológicos y su relación con la conducta. El autor señala que el espacio vital necesita investigación, pero no es el ambiente ecológico, y éste último no puede ser descubierto usando a la persona como un solo punto de referencia.

El especial énfasis de la investigación psicológica se ha basado en hallazgos de laboratorio, las cuales difícilmente recrean las condiciones humanas, lo cual limita el descubrimiento de algunas leyes del comportamiento que puede basarse en datos ecológicos. Menciona la metáfora de que no se puede estudiar la percepción de la luz sino se estudia la física de la luz misma. Igualmente, el espacio vital del individuo no puede estudiarse sin conocer el ambiente ecológico.

Barker propuso como análisis los “escenarios conductuales” o “*behavior settings*”, que tienen tanto atributos estructurales como dinámicos. Del lado estructural, el escenario conductual consiste en uno o más patrones de comportamiento y medio, siendo el medio circunvaleciente y sinomórfico al comportamiento. En el lado dinámico, la “sinomorfía”, tiene un específico grado de interdependencia entre las partes del medio y comportamiento de un escenario conductual que es mayor que la interdependencia con otros escenarios conductuales.

El término sinomorfía significa similar en estructura, describe una característica esencial de la relación entre comportamiento y el medio de los escenarios conductuales. Éste término se utiliza para considerar los ambientes como unidades eco-comportamentales, donde hay congruencia entre la forma del medio físico y el comportamiento; que posee un lugar y tiempo determinado, que conforma otros espacios sinomórficos. Por ejemplo, un campo de juego delimita

los límites de la conducta de juego, o una escuela los lugares de enseñanza. También poseen atributos que favorecen la conducta, como lo es la logística, sillas, estantes, mesas, ubicadas con el propósito de ser usadas para tareas esperadas para ese lugar.

En cuestión de escalas, podría decirse que hasta ahora Lewin maneja una escala ambigua, limitada en escala temporal con la situación del momento, y una escala espacial limitada con la percepción y acción del individuo. Es decir, la relación espacio-tiempo depende del proceso que se quiera observar. Por otro lado, la escala de Barker no parece ser más grande que aquella de la percepción de un individuo o grupo de individuos en un escenario.

Urie Brofrennbrenner

Brofrennbrenner hablará de muchas más escalas, en un nivel similar al de los nichos territoriales de Moles y Romer o los territorios apilados de Lacoste. Él propondrá la concepción de ambiente como un conjunto de regiones, basada en las teorías de Kurt Lewin. El trabajo de Bronfenbrenner trata de darle sustancia psicológica y sociológica a los territorios topológicos de Lewin.

El autor hace hincapié en que Lewin dejó abierta esta parte, donde la psicología topológica hace una descripción sistemática de un espacio sin sustancia, repleto de regiones vacías y estructuras seriadas, separado por límites, unido por interconexiones y caminos, y rodeado de barreras y rodeos, en su camino hacia metas no especificadas. Las fuerzas motivacionales son tratadas como si no emanaran desde dentro de la persona sino desde el ambiente mismo. Todo esto parece indicar la renuencia de Lewin a especificar por adelantado el contenido del campo psicológico, puesto que es un terreno que todavía está sin explorar.

Lewin dice que el ambiente tiene más importancia para la comprensión científica de la conducta en cómo es percibida en la mente de la persona, no tanto en como existe en el llamado mundo objetivo. A pesar de la aparente riqueza del mapa teórico de Lewin, éste carece de contenido. Brofrennbrenner menciona con referencia a Lewin y su fórmula. “Lo que hallamos en la práctica, sin embargo, es una marcada asimetría, una hipertrofia de la teoría y la investigación, relacionada con las propiedades de la persona, y sólo la concepción y la caracterización más rudimentaria del ambiente en el que se encuentra” (Brofrennbrenner, 1987: 35).

El autor, al igual que Lewin y Barker, es de los que encuentra inadecuados a los datos para estudios conductuales obtenidos quitando a los sujetos de la investigación de los entornos determinados que se investigan y colocándolos en un laboratorio o en una sala de test psicológicos. Brofrennbrenner sin embargo no rechaza el uso de estas metodologías, pero sí que exista un complemento con lo encontrado en el entorno.

Él dedicará su investigación al desarrollo humano, el cual es concebido como producto de la interacción del organismo humano con el ambiente. Citando al autor:

Es una proposición que les resultaría familiar a todos los estudiosos de la conducta, que ninguno discutiría, y que pocos considerarían en cierto modo notable, en modo alguno revolucionaria, por sus implicaciones científicas. Yo soy uno de esos pocos. Esta afirmación me parece notable debido al sorprendente contraste entre la importancia bilateral universalmente admitida que implica y la puesta en práctica evidentemente unilateral que este principio ha recibido en el desarrollo de la teoría científica y el trabajo empírico (p. 35).

Brofrennbrenner indica que los psicólogos tienden a pasar por alto el impacto de los aspectos no sociales del ambiente, incluso la naturaleza real de las actividades en las que intervienen los participantes. Limitan el concepto de ambiente a un único entorno inmediato que incluye al sujeto, como el microsistema. Un entorno es un lugar en el que las personas pueden interactuar cara a cara fácilmente, como el hogar, la guardería, el campo de juegos y otros.

Partiendo como Lewin de la teoría de los sistemas, Brofrennbrenner propone estos como los niveles, regiones o para el caso del presente texto, escalas. Estos sistemas se conjuntan para influir en el desarrollo del individuo, los cuáles son los siguientes:

Microsistema: Comprende las interrelaciones en el entorno inmediato, es decir, la situación inmediata que afecta a la persona como los objetos a los que responde o la interacción cara a cara, se les atribuye la misma importancia a las conexiones entre otras personas que estén presentes en el entorno, a la naturaleza de estos vínculos, y a su influencia indirecta sobre la persona en desarrollo, a través del efectos que producen en aquellos que se relacionan con ella directamente.

Mesosistema: un conjunto de relaciones entre dos o más entornos, en los que la persona en desarrollo participa de una manera activa.

Exosistema: comprende uno o más entornos que no incluyen a la persona en el desarrollo como participante activo, pero en los que se producen hechos que tienen afectación en el individuo.

Macrosistema: se refiere a la coherencia que se observa, dentro de una cultura o subcultura determinada, en la forma y el contenido del micro, meso y exosistema que lo integran, así como también a cualquier sistema de creencias o ideología que sustente esa coherencia. Aunque las culturas y subculturas difieran entre sí tiene una relativa homogeneidad interna en los aspectos siguientes: los tipos de entornos que contienen, las clases de entornos en los que las personas entran en etapas sucesivas de sus vidas, el contenido y la organización de las actividades molares (conducta progresiva en un momento que tiene significado o intención

para los que participan en el entorno), los roles y las relaciones que se encuentran en cada tipo de entorno, y el alcance y la naturaleza de las conexiones que existen entre los entornos en los que entra la persona en desarrollo o los que afectan su vida.

El interés de resaltar la importancia de estas tres perspectivas psicológicas es por su discusión en la disciplina sobre algunos aspectos: la importancia esencial del espacio (y en cierto grado también del tiempo) para entender la conducta del individuo; la consideración de recurrir a otras metodologías que contemplen analizar al individuo fuera del laboratorio; y la consciencia de que la psicología no ha optado por tomar ese camino. Sin embargo, es importante señalar que esta discusión es hacia el interior de la psicología, pero con poco diálogo con otras ciencias sociales.

David Canter

Otro autor que merece mención es David Canter. En su libro *Psicología del lugar* de 1977 también hizo énfasis en la importancia de los lugares en la mente de las personas y ejemplificar eso con investigaciones que no recurrieran a estudios de laboratorio, pues las llamadas “simulaciones” de medios ambientes utilizando fotografías, diapositivas y similares dejan mucho que desear en cuanto a experiencias o motivaciones reales por parte de los sujetos de prueba.

En su obra elabora un intento de síntesis de varias perspectivas espaciales sobre cómo la gente da sentido y se coadapta a sus entornos. Apunta especial interés en conjuntar el intercambio de información entre disciplinas. En sus propias palabras:

Es importante especialmente para examinar la relación de la percepción con la cognición, porque los geógrafos y arquitectos, igual que los psicólogos han tomado estos términos técnicos de laboratorio (en el que florecieron) suponiendo que pueden utilizarlos en forma idéntica en referencia al medio ambiente (Canter, 1987: 10).

Sin embargo, no parece estar familiarizado con las tendencias teórico metodológicas en dichas disciplinas, o al menos así pareciera su libro abordarlas. Tratando a la geografía más como si se tratara de la geografía física y general, parte del hecho de que también otras disciplinas tienen la creencia de que los lugares pueden considerarse simplemente como grandes objetos.

La consecuencia de esto es que se han hecho intentos por aplicar teorías y métodos desarrollados en el trato con objetos al estudio e incluso diseño de lugares. Es una falacia en la que pueden caer los geógrafos (que en la actualidad tienen una creciente participación en el sentido de tales tópicos) así como los arquitectos y planificadores (p. 10-11).

Su libro parece más una guía metodológica para arquitectos y diseñadores de espacios para crear sus obras tomando en cuenta la realidad cognitiva de las personas. No es necesariamente mala su idea, pero ante un particular modo de entender no abrió con éxito la discusión que tenía en mente Canter, especialmente por la poca información que brinda sobre la intersección de los temas, optando mejor por las explicaciones psicológicas y arquitectónicas, entre las que destacan las de Kevin Lynch, Roger Barker o él mismo.

Y aunque muchos más autores han colaborado con el aspecto psicológico del espacio, especialmente en la psicología ambiental, se regresa entonces a replantear un origen de ideas que sobresalen y se pierden en sus revisiones, en sus supuestas superaciones teóricas. Desde la relación de una percepción del espacio hacia una construcción del espacio con base en la psicología, un gran aporte a ésta disciplina y su relación con el espacio pierde cierto balance. No obstante, las ideas están presentes y es necesario ponerlas a discusión.

LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO

Todo apuntaría a que una perspectiva espacial de la sociedad y el individuo en general, no se haya entre disciplinas, pero no necesariamente es así. Es cierto que algunos autores o perspectivas dentro de las disciplinas discuten la importancia del espacio, pero sin ser tomados muy en serio en las mismas, mucho menos para otras. Sin embargo, no es así para la perspectiva de la producción del espacio, la cual se toma muy en serio el tema y es importante señalar sus postulados.

Henri Lefebvre

Sería necesario rescatar al filósofo y pensador social Henri Lefebvre, quien propuso *La producción del espacio* como una teoría, que desde un punto marxista, trata de analizar varios aspectos espaciales de la sociedad a diferentes niveles. Lanza una crítica a todas las ciencias sociales, las cuales llegan al extremo de construir sus objetos (objetos abstractos, modelos, simulaciones) precisamente por que no existe una crítica hacia éstos, puesto que crean su propia perspectiva de lo “real”.

Lefebvre presenta una hipótesis de doble vertiente:

- a) Lo “real” social cambia porque las actividades productoras y las formas de esas actividades se van modificando. De la producción de cosas en el espacio (de tal suerte que el espacio, indirectamente producido, se constituía en colección, suma o conjunto de objetos), se pasa a la producción directa del espacio en su condición de tal.

- b) Esta producción ya no queda supeditada al mismo saber, dispersado, diseminado en “disciplinas”. Una ciencia va cobrando forma, ciencia que puede reagrupar en torno suyo ciencias específicas, modificadas y centradas nuevamente: antropología del espacio, historia del espacio (o mejor dicho del espacio-tiempo), sociología del espacio y del tiempo, etc. (Lefebvre, 1976: 94).

Aquí lanza su postura, al mencionar que las cosas y productos estudiados por la economía clásica cobran distancia y abstracción con respecto al espacio así determinado: al “concreto espacial”.

[...] ese concepto, es de *concreto espacial*, supera el del espacio geométrico, el de espacio visual, el de espacio especializado (económico, geográfico, etc.) Pero a ese nivel, las oposiciones revelan las contradicciones que entrañan y disimulan (intercambio-utilización, centro-periferia, totalidad-desmenuzamiento, homogeneidad-diferencia, y quizá: producción-autodestrucción) (p. 117).

Ya que el espacio concreto no coincide con ninguno de los recortes o divisiones que en él lleva a cabo el analista, se concibe como un involucramiento de niveles sucesivos. En un intento de crear escalas, señala que en el nivel elemental (micro), las unidades de producción y las áreas de consumo conservan su importancia, aunque Lefebvre no concretiza cuál es el nivel micro ni lo deja explícito. En el más alto nivel existe el mercado mundial (el espacio planetario) con sus componentes más próximos, los países (caracterizados por una composición orgánica del capital). Entre ambos niveles, se sitúan las ciudades y las grandes zonas urbanas (p. 118).

Lefebvre no está de acuerdo en escoger entre una noción de miras estrechas y mezquina precisión tal como la producción (producir toneladas de acero) y una noción amplia pero indecisa (producir signos, lenguaje, ideología); así como, tampoco en optar por un concepto riguroso, pero limitativo del trabajo (el trabajo manual, el trabajo productor de cosas, de plusvalía, etc.) o por un concepto o pseudoconcepto más definido (el trabajo intelectual, el trabajo ideológico, el trabajo político).

El autor pudiera parecer un tanto decidido a imponer su perspectiva, bajo el argumento de que cualquier “ciencia” que quiera abordar el estudio del espacio trata en realidad con solo “representaciones del espacio” o “fragmentaciones del espacio”. Entre sus ejemplos menciona la antropología del espacio de Hall, y sin necesariamente desechar la importancia de los hallazgos que puedan encontrar en esos estudios, no los considera “ciencias de espacio” en su totalidad.

Un ejemplo que podría mostrar esta idea fragmentada del espacio, que sólo queda en la representación sería la del psicólogo Robert Beck (1978). Él dice que hay tres clases básicas de espacio: Primero, el espacio objetivo, que es el espacio de la física y las matemáticas; un medio con normas universales, a lo largo de dimensiones de distancia, tamaño, forma y volumen. Segundo, el espacio del yo

(que consiste en las operaciones realizadas por el yo para hacer lógico el espacio objetivo) es la adaptación del individuo del espacio observado al espacio objetivo, para producir una visión coherente y consistente lógicamente de tamaños, formas y distancias.

Finalmente, el tercero, el espacio inmanente, es el espacio interior, subjetivo, el espacio del inconsciente, de los sueños, de la fantasía, incluye los estilos y las orientaciones espaciales del individuo y los sistemas de notación espaciales arraigados a culturas totales. En otras palabras, se encuentra que el espacio objetivo es aquel del cual escuchamos comúnmente en discursos de física y matemáticas, pero los siguientes espacios, el del yo y el inmanente, son aparentemente parte del ser humano.

Lefebvre nos diría que el espacio va más allá de eso. Por ejemplo, el espacio instrumentalista, el de la representación, el de los tecnócratas, no es un espacio social realizado; pues este espacio tiende a restringirse, a encerrarse sobre sí mismo, a no admitir más que lo reiterativo, lo significativamente reconocido. No obstante, el espacio de una práctica social, que es producido como tal, posee caracteres específicos y determinados. Aunque el choque entre esos caracteres específicos y el espacio geométrico clásico (euclidiano) llega a producirse, está permitido en el espacio social pero no por ello lo define (p. 124-125).

Esto quiere decir que las perspectivas del espacio recurren a las representaciones del espacio para su análisis (incluyendo las matemáticas como ejemplos de esas representaciones), pero no pueden reducir estas representaciones al espacio producido, donde las creaciones del ser humano han tenido lugar. Para resumir la propuesta de Lefebvre habríamos de mencionar las tres formas en cómo él propone aproximaciones al espacio:

La “práctica espacial”, que engloba producción y reproducción. Lugares específicos y conjuntos espaciales propios a cada formación social, que asegura la continuidad en una relativa cohesión. Dicha cohesión implica por lo que concierne al espacio social y la relación con su espacio de cada miembro de esa sociedad, a la vez una cierta competencia y una cierta realización (Lefebvre, 1986: 42). Esta práctica produce el espacio por una sociedad, como dueño y lo apropia; y esa práctica se revela a partir de descifrar su espacio (Ramírez Velásquez, 2004: 65). La práctica social es lo percibido (Hiernaux, 2004: 16).

Las “representaciones del espacio”, ligadas a las relaciones de producción, al “orden” que ellas imponen y a los conocimientos, a los signos, a los códigos, a las relaciones “frontales” (Lefebvre, 1986: 43). Estas representaciones se refieren a la conceptualización de científicos y técnicos, ciertos artistas. Las representaciones trabajan a partir de signos verbales o materiales (Ramírez Velásquez, 2004: 65). Las representaciones del espacio son lo concebido (Hiernaux, 2004: 16).

Los “espacios de representación”, presentes (con o sin codificación) de complejos simbolismos, ligados a un lado clandestino y subterráneo de la vida social, pero también al arte, que puede eventualmente definirse no como código del espacio, sino como código de espacios de representación (Lefebvre, 1986: 43). Es el espacio de los “habitantes” y los “usuarios”; pero también de aquellos que se dedican a describirlos (Ramírez Velásquez, 2004: 65). Los espacios de representación son lo vivido (Hiernaux, 2004: 16).

En la producción del espacio, Lefebvre articula su tesis de que el espacio se vuelve un objeto central en la lucha política del mundo contemporáneo. Todos los actores sociales, movimientos e instituciones son sujetos de un juicio por el espacio. Lefebvre retoma a las escalas, especialmente las geográficas, las cuales no pueden ser entendidas en aislamientos de otras, como mutuamente exclusivas o contenedores aditivos; más bien constituyen unos momentos interconexos de niveles de una sola totalidad de red mundial, lo cual hablaría de esta relación de escalas que hemos visto, pocos han hecho por abordar desde su nivel más amplio hasta el más corto.

Habría que señalar una cuestión importante que Lefebvre hace, tratándose de un análisis espacial sobre el capitalismo, ya que éste moviliza al espacio como una fuerza productiva; se institucionaliza como mediador de desarrollo geográfico desigual y jerarquiza las relaciones sociales. Conforme el espacio se moviliza como una fuerza productiva, los corazones urbanos son hogar de polos industriales, lo que causa una polarización socioespacial en todas las escalas (Brenner, 2000).

Las regiones urbanas parecen volverse fundaciones geográficas del capitalismo global a través del rol central como motores de crecimiento industrial y como concentraciones del poder social y político. Esto por tanto es importante si retomamos el enfoque sociológico, ya que nos hablaría de la relación entre el modo de producción presente en el espacio-tiempo de un momento y su repercusión en diferentes escalas, las cuales, podrían ser todas de las cuáles hemos recapitulado.

El fenómeno que se ha encargado de esto es la globalización, la cual Lefebvre conceptualiza como un conflicto de “explosión de espacios”. De acuerdo con el autor, la tensión entre la integración global y la diferenciación territorial ha llevado a la “explosión generalizada de espacios”, cuya interacción ha llevado a una reorganización constante a todas las escalas.

David Harvey

Otro autor que continúa bajo la influencia del marco de la producción del espacio, entre otros, será el geógrafo David Harvey, quien hace un ejercicio para ejemplificar más objetivamente la propuesta de Lefebvre, dividiendo sus tres categorías bajo cuatro posibles visiones que podrían plasmarse en el espacio:

accesibilidad y distanciamiento; apropiación y uso del espacio; dominación y control del espacio; y producción del espacio (Harvey, 1990: 222).

La “accesibilidad y distanciamiento” hablan del rol de la “fricción por distancia” en los asuntos humanos. La distancia es tanto una barrera como una defensa contra la interacción humana. Impone costos de transacción a cualquier sistema de producción y reproducción (en especial a aquellos que se fundan en una división compleja del trabajo, en el comercio y en la diferenciación social de las funciones reproductivas) (Harvey, 1998: 246.)

La “apropiación del espacio” examina el modo en que el espacio es ocupado por objetos (casas, fábricas, calles, etc.), actividades (uso de suelo), individuos, clases u otras formas sociales (Harvey, 1990: 222). La apropiación del sistematizada e institucionalizada puede entrañar la producción de formas territoriales de solidaridad social (Harvey, 1998: 246). La “dominación del espacio” refleja cómo los individuos o grupos de poder dominan la organización y producción del espacio a través de mecanismos legales y extra legales para ejercer un alto grado de control sea en la fricción de la distancia o sobre la manera en cómo el espacio es apropiado por ellos u otros. La “producción del espacio” examina como nuevos sistemas (actuales o imaginados) de uso de suelo, transporte y comunicación, o de organización territorial, entre otros, son producidos; y cómo nuevos modos de representación (por ejemplo, tecnología de la información, mapeo computarizado, o diseño) se crean (Harvey, 1990: 222).

Dentro de la dimensión de las “prácticas materiales y espaciales” (que Harvey también indica como “*experiencia*”), la accesibilidad y distanciamiento se puede ver en los flujos de bienes, dinero, personas, fuerza de trabajo de la gente, etc.; sistemas de transporte y comunicaciones; jerarquías urbanas y de mercados; aglomeraciones. En la apropiación y uso del espacio se encuentran los usos de suelo y bienes construidos; espacios sociales y otras designaciones de “territorio”, redes sociales de comunicación y mutua ayuda (*Ibid*; p. 220; Harvey, 1998: 244).

En la dominación y control está la propiedad privada en la tierra; el Estado y sus divisiones administrativas del espacio; comunidades y vecindarios exclusivos; zonas de exclusión y otras formas de control social. La producción del espacio es una producción física de infraestructuras (transporte y comunicaciones; medio construido, renovación urbana); la organización territorial de infraestructuras sociales (formales e informales) (Harvey , 1990: 220; Harvey, 1998: 245).

En las “representaciones del espacio” (que Harvey maneja como la “percepción”, a diferencia de la categoría “concebida” de Hiernaux) en la accesibilidad y distanciamiento se encuentran las mediciones sociales, psicológicas y físicas de la distancia; la creación de mapas; las teorías de la “fricción de distancia” (principio del menor esfuerzo, física social, rango de un bien, lugares centrales y otras formas de teorías de localización). En la apropiación y uso están el espacio

personal; los mapas mentales de los espacios ocupados; jerarquías espaciales; representaciones simbólicas del espacio y los “discursos” espaciales.

Dentro de la dominación y control están los espacios prohibidos; los “imperativos territoriales”; comunidades; culturas regionales; nacionalismo; geopolítica; jerarquías. En la producción del espacio están los nuevos sistemas de mapeo, representaciones visuales, comunicación, etc; nuevos “discursos” artísticos y arquitectónicos, semiótica.

En la tercer categoría, la de “espacios de representación” (imaginación) la accesibilidad y distanciamiento estará dada por la atracción / repulsión; distancia / deseo; acceso / rechazo; la trascendencia “el medio es el mensaje”. En apropiación y uso está la familiaridad; hogar; espacios abiertos; lugares de espectáculos populares (calles, cuadras, mercados); iconografía y *graffiti*; publicidad.

En la dominación y control está la no familiaridad; los espacios del miedo; la propiedad y posesión; la monumentalidad y los espacios construidos para el ritual; las barreras simbólicas y el capital simbólico; la construcción de “tradiciones”; los espacios de represión. Y finalmente en la producción del espacio se encuentran los planes utópicos; los paisajes imaginados; ontologías de ciencia ficción y espacio; *sketches* artísticos; mitologías del espacio y lugares; poesía del espacio y espacios del deseo (Harvey, 1990: 221).

Todas estas dimensiones no son independientes y como se puede notar, esta propuesta resumida y objetivada de Lefebvre nos marca una posible integración de muchas, sino es que de alguna u otra forma, de todas las propuestas de aproximación al espacio mencionadas hasta ahora, lo cual entonces no nos hablaría de un encuentro entre ellas sino complementos de la realidad, o al menos de la realidad entendida en el espacio social; donde la proxémica sería un término esencial para definir ciertas escalas, en conjunto con las practicas, representaciones y espacios de representación.

Sin embargo, las perspectivas, por su origen e intenciones sí podrían llegar a tener dificultades para entenderse. Sería interesante mencionar como ejemplo al mismo Harvey y a Canter. El primero, quien al igual que Canter retoma el concepto de lugar, no deja ambiguo el término sino que lo entiende, al igual que el espacio y tiempo, como una construcción social. El proceso de formación del lugar es un proceso de labrado de “permanencias” del flujo de procesos creando la espacio-temporalidad. Pero las “permanencias” – no importa cuán sólidas se vean – no son eternas, pero siempre están sujetas al tiempo como “muerte perpetua” (Harvey, 1996).

Tanto Harvey como Canter retoman el ejemplo de *Guilford*, un barrio inglés que fue muy estudiado bajo distintas investigaciones de espacio y sociedad, el cual muestra sus posturas. En este barrio ocurrió un asesinato que fue atribuido en un

inicio a los negros de la zona, por lo cual las autoridades llamaron al arquitecto Oscar Newman para que hiciera un estudio, y con ello, Newman (1972) introdujo el concepto de “espacio defendible” para describir los medios por los que un territorio bien marcado y con una buena vigilancia incrementa la seguridad de un lugar.

Con esta propuesta se pretendía reducir el crimen al crear expresiones físicas de tipo social que protegen el ambiente; esto es, una serie de mecanismos que dividen territorios públicos en pequeñas partes para uso de un individuo o grupos pequeños como áreas privadas que dificulten el acceso de los delincuentes, lo cual permite que los residentes tengan mayor control sobre el ambiente

De acuerdo con este investigador, se dice que un espacio defendible es efectivo en la medida en que los habitantes perciben que controlan su espacio y que cuando el delincuente se percata de ello será más difícil el acto delictivo. Este concepto ha sido considerablemente aplicado en la planeación de ciudades y diseño urbano.

Canter (1987) ejemplifica otra investigación no conducida por Newman, pero sí sobre el barrio de *Guilford* al recurrir al ejemplo para mostrar como la gente identificaba las fronteras en su barrio como una identificación de su espacio; Sin embargo, Harvey nos termina de contar la historia en la cual el asesino resultó ser un familiar cercano a la víctima, dejando de lado toda investigación en materia de seguridad bajo la percepción del espacio para pasar a la percepción del crimen.

Con ello Harvey hace énfasis en que “diferencia” y “otredad” se producen en el espacio mediante la simple lógica de la desigual inversión del capital, una proliferante división geográfica del trabajo, una creciente segmentación de las actividades reproductivas y el crecimiento de distinciones sociales espacialmente ordenadas (a menudo segregadas), como las que dividen a *Guilford* de sus alrededores, cuestiones al parecer no tomadas en cuenta por los estudios de percepción. Estas son, por tanto, tensiones dentro del proceso, que está marcado por la lucha social en y a través de la producción del espacio. “la identificación positiva de algunos grupos a veces se consigue definiendo primero a otros grupos como “los otros” los devaluados semihumanos” (Harvey, 1996: 15).

Pero la gente consigue una identidad en su espacio, por ejemplo, los edificios “internalizan” las relaciones que con el ambiente reúnen las relaciones sociales, simbólicas, psicológicas biológicas y físicas en un lugar para ofrecer alguna clase de identidad. Se ha manejado la idea de que una sociedad de relaciones inmediatas “cara a cara” es ideal y los teóricos de la comunidad generan una dicotomía entre la sociedad “auténtica” del futuro y la “no auténtica” en la que vivimos, que se caracteriza sólo por la enajenación, burocratización y degradación. Los lugares buscan diferenciarse como entidades de mercado, que acaba creando una reproducción en serie de la homogeneidad, aunque no siempre. Esta cuestión es similar a los “no lugares” que el antropólogo Marc

Auge propone, los cuales carecen de identidad, de relación, de historia (Auge, 2005).

La competición entre los lugares no es sólo atraer la producción, es también atraer a los consumidores (en especial los ricos) mediante la creación de atracciones tales como un centro cultural, un agradable paisaje urbano o regional, o algo por el estilo. La inversión en espectáculos de consumo, la venta de la imagen de un lugar, la competencia sobre la definición del capital cultural y simbólico, el revivir de tradiciones vernáculas asociadas con los lugares como una atracción al consumismo, todo se une en la competencia entre lugares.

Puede ser cierto que en la sociedad moderna las estructuras primarias de los valores de formación así como los de enajenación y dominio estén definidos por el poder del estado y la circulación del capital, no sigue que todas las relaciones mediadoras necesariamente se están enajenando, y que la intimidad del lugar es el único sitio de las relaciones socioecológicas “auténticas”.

Los lugares son construidos y experimentados como artefactos materiales ecológicos y con intrincadas redes de relaciones sociales. Si los lugares son el sitio de la memoria colectiva, entonces la identidad social y la capacidad de movilizarse, que la identidad tiene dentro de las configuraciones en la solidaridad política, son altamente dependientes del proceso de construcción de lugares y sustentación. (Harvey, 1996: 23).

La conclusión que Harvey nos va a recordar una y otra vez es que los lugares, como el espacio y el tiempo, son construcciones sociales y tienen que ser leídas y entendidas como tales. Lo que pasa en un lugar no puede ser entendido fuera de las relaciones espaciales que sostienen. Y aunque suene muy obvio y sencillo, las repercusiones teóricas y políticas de esto son muy importantes.

Harvey mencionando a Marx dice que él “sugiere que no podemos regresar, que no podemos rechazar al mundo de la sociabilidad que ha sido lograda por la interacción de los pueblos y los lugares en una economía global, y que debemos de alguna manera construir con base en estos logros y buscar transformarlos en maneras socialmente constructivas” (p. 17).

INTEGRACIÓN DE PERSPECTIVAS

Así pues podemos observar cómo el conjunto de conocimientos pueden de alguna forma regresar a un punto de origen, pasando por diferentes concepciones del espacio. Desde las diferentes posturas teóricas, a través de los años hemos visto que el espacio, siendo un punto de encuentro de varias ciencias, puede tener diversas acepciones. Cada postura indica claramente sus “pros” y sus “contras”, pero igualmente como se ha indicado en diversos puntos existen vínculos que pueden ser complementarios.

No se desarrolló un apartado de un enfoque antropológico no por que no haya habido y no sea importante para éste estudio, sino que su referencia está presente inevitablemente en gran parte de los autores ya mencionados. El más sobresaliente sin duda es Hall, pero además de él la influencia de la Escuela de Chicago así como de Goffman en una visión antropológica son fundamentales². Asimismo, además de geografía, la antropología es parte de la formación de David Harvey, así que estamos constantemente ante la presencia de ésta perspectiva.

La cuestión sobre el planteamiento proxémico sería entonces retomar el dilema que Hall había propuesto, resolver no sólo las relaciones humano-medio (o podría decirse sujeto-objeto), sino humano-humano o sujeto-sujeto para tener una mejor visión del fenómeno y llegar ante propuestas. Podría ser cierto que hasta ahora sólo se han presentado a los autores y sus teorías sobre el espacio social, cómo éste es percibido, usado, pensado, vivido, producido, apropiado, etc. Cada autor pareciera sólo tomar algunos de éstos tópicos y tratar parte del fenómeno, omitiendo otros, o quizás no clarificando una postura hacia ellos.

Cuadro 2. Algunos autores y su estudio del espacio social

<i>Autores</i>	<i>Época y lugar</i>	<i>Disciplina y enfoque</i>	<i>Algunas obras con referencia al espacio social</i>	<i>Conceptos clave referentes al espacio social</i>
Georg Simmel	1858-1918 Alemania	Sociología	Sociology (1908)	-Sociología del espacio -Distancia social
Kurt Lewin	1890-1947 Alemania / E.U.A.	Psicología social (con influencia de la Gestalt)	Field theory in social science (1951)	-Teoría de campo -Espacio vital
Henri Lefebvre	1901-1991 Francia	Filosofía Sociología Urbanismo (Enfoque marxista)	La production de l'espace (1974)	Producción del espacio: -Práctica espacial -Representaciones del espacio -Espacios de representación
Roger Barker	1903- 1990 E.U.A.	Psicología (ambiental)	Ecological psychology (1968)	-Escenarios conductuales -Sinomorfía
Heini Hediger	1908-1992 Suecia	Biología y Etología	Wild animals in Captivity (1950) Studies of the psychology and behavior of captive animals in zoos and circuses (1955)	-Distancia social -Distancia individual -Distancia de huida -Distancia crítica
Edward T. Hall	1914-2009 E.U.A.	Antropología	The silent language (1959) The hidden dimension (1966) Handbook for proxemic research (1974) Beyond Culture (1976)	-Proxémica -Distancias en el hombre

² Encuentro en el libro de Ulf Hannerz "Exploración de la ciudad" (Hannerz, 1986) un muy buen compendio de una perspectiva antropológica y su desarrollo, especialmente con referencia a la antropología urbana, la cual puede estar más relacionada con los temas aquí discutidos, especialmente cuando nos queremos adentrar a las relaciones en el espacio que vamos a analizar, en este caso el espacio vial.

<i>Autores</i>	<i>Época y lugar</i>	<i>Disciplina y enfoque</i>	<i>Algunas obras con referencia al espacio social</i>	<i>Conceptos clave referentes al espacio social</i>
Humphry Osmond	1917-2004 Inglaterra / E.U.A.	Medicina	Function as the basis of psychiatric ward design (1957)	-Espacio sociópeto -Espacio sociófugo
Urie Bronfenbrenner	1917-2005 Rusia / E.U.A.	Psicología (ambiental y del desarrollo)	The Ecology of Human Development (1979)	Teoría sistemas ecológicos: -Microsistema -Mesosistema -Exosistema -Macrosistema
Kevin Lynch	1918-1984 E.U.A.	Arquitectura y urbanismo	The Image of the City (1960).	-Mapas mentales -Sendas
Abraham Moles	1920-1992 Francia	Psicología (psicosociología)	Psychologie de l'espace (1972) La psychosociologie de l'espace (1981)	- <i>Coquilles</i> o nichos territoriales
Erving Goffman	1922-1982 Canadá / E.U.A.	Sociología y Psicología (influencia del interaccionismo simbólico)	The Presentation of Self in Everyday Life (1959) Relations in Public (1971)	-Self -Territorios del self -El espacio de uso -Turno
Robert Sommer	1929 – E.U.A.	Psicología (ambiental)	Studies in personal space (1959) Personal space: The behavioral basis of design (1969)	-Espacio Personal -Territorialidad
Armand Frémont	1933 – Francia	Geografía (cultural)	La région, espace vécu (1976)	-Espacio vivido
David Harvey	1935 – Inglaterra / E.U.A	Geografía (crítica) y antropología	The condition of postmodernity (1989)	Similares a Lefebvre, adicionando: -accesibilidad y distanciamiento -apropiación del espacio -experiencia
Irwin Altman	1939 – E.U.A.	Psicología (social y ambiental)	The environment and social behavior (1975)	-Privacidad -Territorios primarios -Territorios secundarios -Territorios públicos
Daniel Stokols	E.U.A.	Psicología (ambiental)	Environmental Psychology (1978) The experience of crowding in primary and secondary environments (1976)	-Conducta espacial humana -Hacinamiento -Densidad -Ambientes primarios -Ambientes secundarios

Hall impulsó el estudio de la proxémica, pero traía consigo una teoría aun mayor detrás de él, es decir, explicar su concepto de cultura, sin embargo parece que el concepto de proxémica comenzó a diluirse en sus obras subsecuentes a la introducción del concepto. En el cuadro 2 vemos algunos de los autores mencionados a lo largo de los primeros capítulos de la presente tesis.

Sin duda Simmel, desde una postura sociológica comenzó a enfocarse a las interacciones entre individuos, que seguiría un hilo conductorio en la Escuela de Chicago y posteriormente en el interaccionismo simbólico y Goffman, quienes hacen uso de categorías para entender es interacción social, desde el punto del vista del individuo y su perspectiva hacia los demás. En psicología, Lewin trata de explicar la conducta humana a través de un espacio abstracto, sin sustancia,

pero dándole una estructura. Influído por la Gestalt, propondría una forma heurística de entender el aspecto psicológico del individuo a través de sus relaciones con su contexto. Moles se acercó mucho a lo que éste estudio sobre el espacio y la proxémica quería en un principio, pero definió muy bien sus límites y preferencias teóricas, ya que influenciado por su formación en ingeniería, también trató de darle un carácter cuantitativo a la interacción del humano con el espacio.

La geografía, por otra parte, tendría dos vertientes que apuntar. Por un lado el punto de vista cultural, influenciado por la posmodernidad que daba atención hacia la alteridad. Por otra parte, un aspecto crítico del espacio se puede notar en Harvey, quien influenciado por Lefebvre, parten desde un marco materialista hacia la concepción de las relaciones de poder macrosociales se dan expresión en el mismo espacio.

Es preciso apuntar que mi propuesta sobre la proxémica trata más que de contraponer, complementar las visiones aquí dadas. Retomo la idea original de Hall de que la proxémica es una expresión cultural, donde las relaciones interpersonales, así como el modo de producción son componentes fundamentales. Los límites explicativos basados en cada disciplina no deberían ser obstáculo si se piensa en que el estudio del espacio social es parte de la teoría social y que precisamente se trata de romper con las visiones fragmentadas de los objetos de estudio del ser humano.

Estas visiones fragmentadas representan la gran variedad de conceptos, como podemos notarlos en el cuadro 2. Cada visión del autor representa un fragmento de la realidad al cual se le da un nombre diferente. Yo propongo retomar el concepto de proxémica, pero no por ello estoy sintetizando absolutamente todas las propuestas del estudio del espacio social bajo este concepto.

Lo que interesa para el presente estudio es pensar al ser humano en su acción, como una entidad de muchas formas y que cada forma refleja un aspecto del mismo; sin embargo, puede ser que tanto los autores, como en sí las disciplinas sociales, cada forma significa sólo un objeto de estudio, fragmentando la esencia del ser humano. El espacio social y entiéndase que también el tiempo, aunque menos reflexionado aquí, son condición, producto, sustento y asimismo, modificado por el humano.

La pareja espacio-tiempo se encuentra en efecto enganchada, en el seno de las ciencias sociales, en una tipología que opone las disciplinas “territoriales” y las disciplinas “transversales”, como si el principio dimensional no se aplicara a todas. Las primeras tendrían un objeto bien a ellas (economía, sociología, ciencia política, psicología), las segundas (historia, geografía, antropología) unirían y sistematizarían esos diferentes objetos (Lévy, 1999: 154).

Diversas disciplinas, como la geografía, por ejemplo, son referenciadas a esas diferentes concepciones donde el espacio es tomado en cuenta como un marco físico, una “extensión sin límite y sin cualidad propia (Fischer, 1981: 26). Si bien estos puntos de vistas son debatibles, mi intención es precisamente abrir la discusión, replantear si los estudios pueden encontrar un nuevo enfoque. ¿Cómo quiero ejemplificar ésta cuestión?, esa forma que trato en éste trabajo, es en el vehículo, especialmente el automóvil, así como otros vehículos urbanos sin olvidar a los peatones.

El espacio social concreto para el cual se va a hacer esta analogía es el espacio vial, no por ser el más representativo, sino por servir como un ejemplo ideal. Mi interés más profundo no es resolver la problemática en las calles de una manera práctica, precisa e instrumental; sino de darles un nuevo significado al mostrar una faceta del ser humano en el espacio social. El siguiente capítulo, profundiza la cuestión del uso espacial del automóvil, el cual, siendo un punto intermedio entre las escalas, brinda muchos puntos de enfoque.

CAPÍTULO 3

ESPACIO Y VIALIDAD

Este capítulo es dedicado al aspecto teórico del espacio vial, donde se muestran y discuten diferentes modelos de análisis; así como la incorporación de algunos autores vistos en los capítulos precedentes y la aplicación de su visión teórica enfocada a la vialidad. Finalmente, se introducen las dimensiones y categorías proxémicas del espacio vial propuestas para hacer un análisis de ese espacio.

DEL AUTOMÓVIL AL ESPACIO VIAL

El papel de los vehículos

El empleo del auto modifica el espacio social. Eso dice Michel Roche (1983: 130), quien no podría estar más acertado en además indicar que la conducción incide en la cultura, puesto que transforma la movilidad de las personas y establece entre ellas un nuevo tipo de relaciones (p. 127). Dentro de una crítica reaccionaria¹ como Simmel, con un sentido de recordar el pasado aquella comunidad y unión más vecinal fue cada vez alejándose, y conforme a ese alejamiento surge la posibilidad que el auto nos ofrece, pero nos alejamos mayormente de la afectividad hacia un mundo más individual sin necesariamente enriquecernos con ello.

Se pensaba que el automóvil sería la salvación de las calles que antes tenían vehículos tirados por caballos. Limpio y silencioso, ocupando menos espacio que el caballo y el vagón, llevando el doble o triple de carga, moviéndose más rápido, seguramente traería fin a la congestión urbana. Pocos imaginaban el efecto que tendría en la vida de una ciudad (Breines y Dean, 1974: 22).

Sin embargo, fue la bicicleta la primera máquina de producción en masa para transportación personal. Ya existentes en 1642 fueron producidas en serie para 1890 en Estados Unidos. No obstante, con la introducción del automóvil la bicicleta quedó como un juguete y pasó a segundo término, aunque su rol no necesariamente fue igual en todo el mundo. En Ámsterdam, por ejemplo, durante la hora pico 60 % de todos los viajes en el área central de la ciudad se hacen por bicicleta, mientras que el 10% por auto (p. 74-76). De hecho, en ciudades holandesas, así como danesas y alemanas la bicicleta tiene una cuota de entre 20 y 30% de los desplazamientos urbanos (Miralles, 2002: 58).

Los holandeses asimismo conservan el concepto original de lo que la calle residencial debe ser y son quienes volvieron a tomar esa concepción. Tomaron la ciudad de *Delft*, la analizaron desde el punto de vista de la transportación y encontraron cuántas vías de transporte individual necesitaban realmente; en el

¹ Se entiende como perspectiva reaccionaria aquella que retoma el ideal pasado donde lo comunitario tenía mayor valor dentro de la sociedad.

resto decidieron aceptar el principio común a todas las ciudades: toda transportación urbana debía ser igual: la bicicleta, el transeúnte, el coche o cualquier otra cosa. Este principio es muy simple, ya que solamente se aseguran de que el coche no se apodere de la calle poniendo obstáculos que lo obliguen a circular despacio igual que una persona caminando 5, 10, 15 km por hora como máximo; si se circula más rápido se arruinará el automóvil. Por ejemplo, en una curva en vez de circular a 50 o 60 km por hora, se planta un árbol a la mitad, se elevan las banquetas y de esta manera los automóviles circulan a una velocidad muy baja ya que, de lo contrario, seguramente tendrán un accidente (Stuber, 1980: 17).

No obstante, cuando el automóvil se convirtió en un modo de vida del humano, especialmente en su auge alrededor de 1950, una serie de cambios venían en paralelo y no todas las naciones respondieron ante él como los Países Bajos, ya que trajo consigo un desarrollo tecnológico y un crecimiento urbano. Siendo esto una expresión del crecimiento económico, los diseños originales que se planearon veían un presente muy diferente al futuro problemático que vendría. Los desplazamientos poco a poco fueron incrementándose y los números para los cuales fueron elaboradas las estructuras viales sobrepasaban su concepción, las necesidades de movimientos de personas, bienes y servicios se fueron adecuando. Por ello surgió la importancia de saber cómo se desarrollaban los movimientos o traslados de personas de acuerdo a las actividades del lugar, especialmente en el diseño urbano de ciudades de gran magnitud.

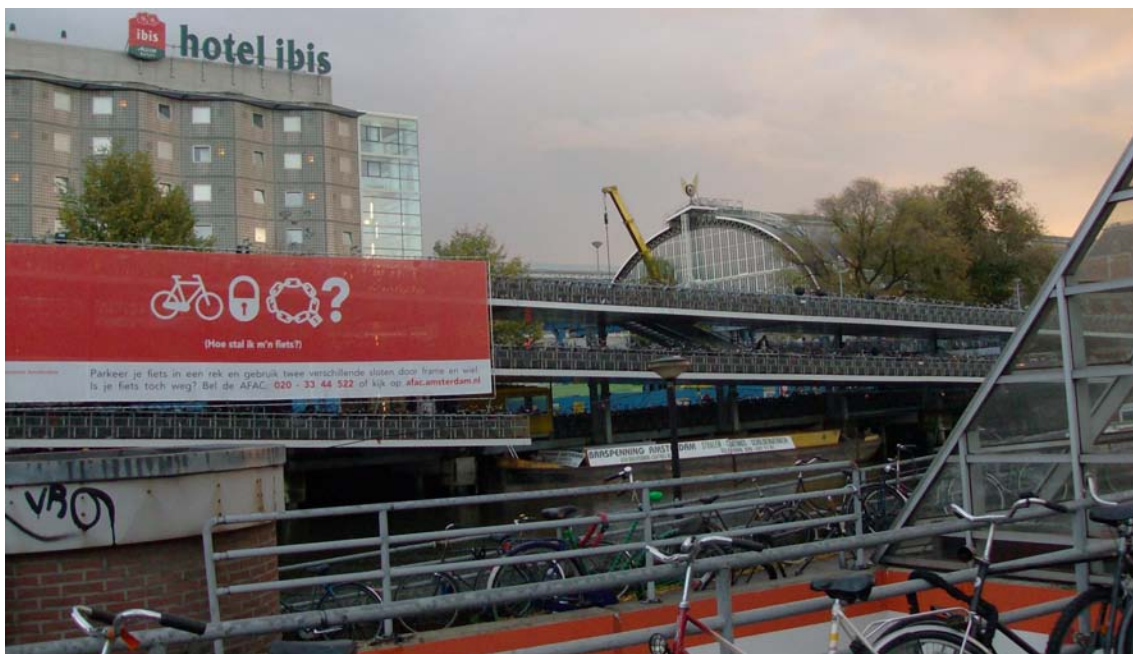


Figura 3. Estacionamiento de bicicletas ubicado entre la estación central de Ámsterdam y el Ibis Ámsterdam Centre. Aunque los datos porcentuales datan de al menos 1974 para la ciudad, aun en 2008, año de la fotografía, podemos notar una presencia significativa de la bicicleta en lugares como éstos.

Uno de los principales estudios se enfocaba a diferenciar los tipos de transporte. Como público y como particular, como vehículos motorizados y como eléctricos (especialmente los públicos). También, por ejemplo por lo que transportan (materiales o personas) su servicio de movilidad. Un ejemplo de clasificación puede ser el de Guizar Maguey (2001) sobre los tipos de transporte urbano: transporte privado, un tipo de transporte muy individual por su poca capacidad como lo es el automóvil, generador de problemas, de un alto costo, congestión y contaminación al medio ambiente; transporte de alquiler, operado por un conductor, el cual recibe una remuneración por ofrecer sus servicios de traslado ajustándose al lugar que requiera el usuario, como los taxis y otros que dan respuesta a la demanda; transporte público, traslado de personas de un lado a otro bajo ciertos lineamientos a cambio de una tarifa.

Por otra parte, las tendencias se inclinaban por conocer los motivos de desplazamiento, por ejemplo, los domicilio – trabajo o voluntarios (visitas, trámites, compras), enfocados con la dirección de ayudar a indicar el origen de posibles puntos de tráfico (Marcadón, et al; 1997: 150). Parte de este tipo de investigaciones abordan también el éxito del automóvil por los flujos cada vez más importantes, que necesitan la adaptación continua de la vialidad urbana y la extensión espacial de las aglomeraciones, además de la periurbanización; esta última se ha dado entre otras causas, por a la llegada del automóvil y porque el transporte público no llega a las zonas metropolitanas (p. 162).

Conforme las ciudades crecían, en parte por la influencia del automóvil, otra rama de investigaciones se inclinó en estudiar los conflictos viales, además de los accidentes de tránsito. Sin embargo, el análisis del transporte de las grandes metrópolis es un estudio muy complicado donde intervienen muchos factores. Algunas investigaciones (Moyano Díaz, 1999) se enfocan a estudiar el tránsito de vehículos desde un enfoque de diferencias individuales de las personas, como la edad, el índice de alcoholismo, necesidades de autoafirmación (competitividad, enfrentamientos, negación de normas y de la autoridad), entre otros.

Según Moyano Díaz, no existe una teoría científica unificada del tránsito, pero sí existen modelos sistemáticos. Por ejemplo, Gunnarson (citado en Moyano Díaz, 1999) realizó una representación gráfica sobre lo que denomina tráfico vial como un Sistema-Humano-Máquina-Ambiente

Se distingue como componentes de esta representación de círculos concéntricos desde afuera hacia dentro la sociedad: el sistema cultural social económico, político y, por otra, la planificación urbanística regional, su estructura física. En su interior, el ambiente psicosocial y el ambiente físico local y en el centro mismo tres componentes que son: el conductor, el vehículo y la vía. Este esquema ha servido para analizar sobre todo los factores de origen de los accidentes de tránsito. Sin embargo, su propósito como alcance tiene muchos límites dentro de la realidad del espacio vial.

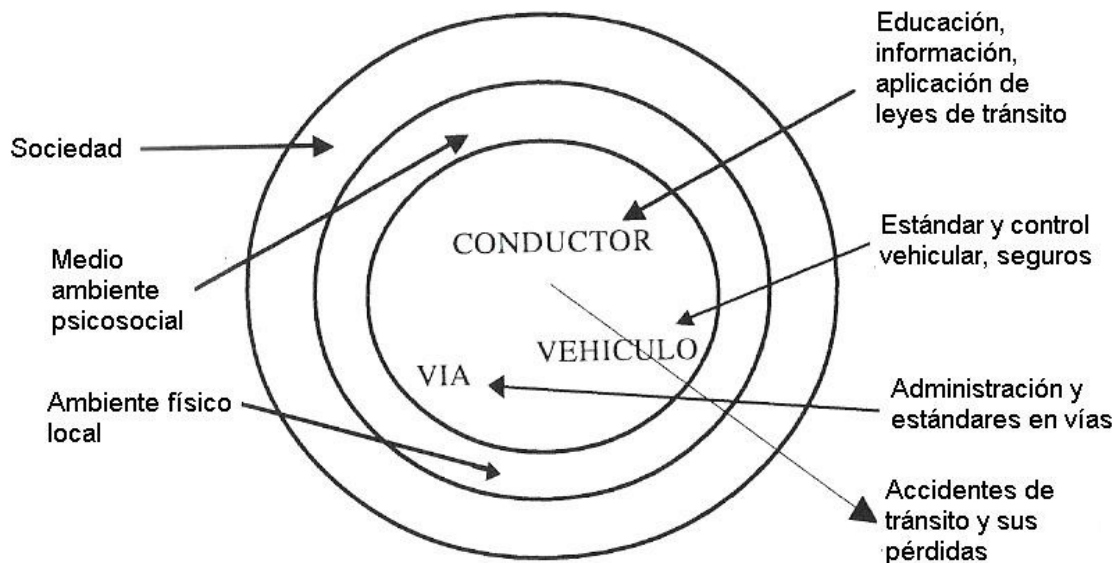


Figura 4. Sistema Cultural-Social-Económico-Político, leyes, normas, conciencia social, política de tráfico (Adaptado de Gunnarson, 1996, citado en Moyano Díaz, 1999)

Otros problemas van de la mano y más y más estudios se enfocaron hacia otro tipo de problemáticas como la cuestión ambiental. La contaminación acústica es uno de esos estudios. Por ejemplo, el 80% de la energía acústica promedio en una ciudad proviene de los autos, así como cerca del 50 y 70 % de la contaminación ambiental. Por ejemplo en México llega hasta el 82 % (Marcadon, et al; 1997: 156). Aspectos más de esto incluye la demanda y la construcción de caminos y vialidades de alta velocidad, el amontonamiento de señales, postes y cartelones en la calles, proliferación de establecimientos que brindan servicios a vehículos, el aumento de estacionamientos no nada más formales sino también informales, así como las manchas de aceite y la basura obstaculizada por llantas (Márquez Contró, 2004: 61 - 61).

El transporte puede ser un factor de la “calidad de vida” de los habitantes y una pieza clave en la transformación urbana (Robles Hoyos, 2006: 26). Mientras ciertas investigaciones favorecían proyectos de construcción o ampliación de la infraestructura vial, otros se hacían para reflexionar sobre los aportes sociales. Sin embargo, aunque los problemas están presentes y existe una consciencia científica de los mismos, hasta ahora he citado fuentes que se han preocupado más por modelos sistemáticos y esquemas, dejando de lado la realidad social a cada una de las disciplinas cuyo objeto de estudio podría concernirle. A pesar de ser puntos de vista interdisciplinarios, faltaría agregar otro tipo de visiones, más enfocados hacia la interacción, la producción, el materialismo y la percepción.

Llega así la conquista del espacio vial por parte del automóvil, el cual se apropia fácilmente de las vías primarias. El mismo auto puede practicar todas las escalas sin modificación. Los vehículos individuales permiten los desplazamientos

puerta a puerta recorriendo distancias de cientos de kilómetros en condiciones de confort convenientes. Pero, para que esas ventajas comparativas jueguen, es preciso que el automóvil sea efectivamente individualizado, donde una motorización tiende igualmente al número de habitantes en edad de conducir.

Los vehículos individuales generan, por su circulación y su estacionamiento, un espacio muy presente que entra en contradicción con la ciudad, notablemente sobre la densidad. Los espacios del automóvil toman el lugar de una parte de los predomios del suelo de los edificios y de otras vías circulatorias, donde una primera atenta a la concentración, de ese hecho, la rentabilidad de los transportes en común baja y el automóvil deviene la única respuesta a la movilidad, que entraña nuevos obstáculos a la densidad (Lévy, 1999: 18 -19).

Podría ser una defensa de la gran dependencia automovilística el ignorar éstos tópicos, podría no serlo, pero ya desde años atrás podemos notar como los problemas comenzaban a gestarse tan pronto el automóvil era introducido en las sociedades. Un ejemplo es el reporte del británico Colin Buchanan de 1963, donde le fue encomendado estudiar al automóvil en la ciudad y la problemática que generaba, especialmente cuatro problemas: los accidentes, la contaminación atmosférica y el ruido, la degradación del paisaje urbano, el tráfico. Citando las palabras de Buchanan:

Nosotros concluimos que el vehículo a motor (o toda máquina equivalente) es una invención benéfica cuyo futuro está asegurado, en buena parte gracias a las grandes ventajas que ofrece en el transporte puerta a puerta. Existe una enorme demanda potencial por sus servicios, y nosotros pensamos que una aproximación constructiva del problema de su trato en las ciudades y las aglomeraciones es necesaria y justificada... Si se admite que el público no está listo a operar una revolución en su comportamiento automovilístico, una sola lección se impone a saber que una mejora radical de la situación depende esencialmente de las modificaciones materiales profundas viendo una reducción en una proporción considerable de número de conflictos posibles (Citado en Dupuy, 2001: 116).

Aunque en su informe hace una lista de sugerencias sobre dónde y cuándo incorporar el automóvil, parecería que favorece su entrada a la sociedad a pesar de sus desventajas. Tanto Dupuy (2001) como Paquot (2006) consideran que existe una dependencia del automóvil, cuyo control va más allá de lo que originalmente se pensó al incorporarse a la ciudad y que además comprende un sistema de automovilidad en el cual el conductor no es mas que una parte de otros, siendo el resto la industria automovilística, las compañías de seguros, las redes de distribución de gasolina, los servicios de red de vías públicas, las escuelas de conducir, entre muchas otras; y éste sistema parece no tener límites, siendo ello el origen de ésta gran dependencia. Éste sistema pertenece a muchos otros del espacio social.

Espacio vial como espacio social

El espacio social muestra diferentes facetas, pues si tomamos en cuenta las fragmentaciones del espacio, veríamos como cada fragmento cuenta tanto con una dimensión al interior (mejor explicado por los espacios de la psicología social y ambiental) como una influencia del exterior (ejemplificado por la macro escala geográfica, sociológica, histórica y económica, entre otras).

Uno de esos fragmentos del espacio social que ha tenido un auge cada vez mayor desde los inicios de la modernidad es el vial. Este espacio conjunta las innovaciones tecnológicas que surgen de los medios de transporte, así como la gran urbanización, que consigo conforman en un ciclo constantes cambios a las culturas, reflejados en actitudes, conductas y legislaciones, entre otros atributos sociales. Una de las figuras centrales en éste espacio es el ya citado automóvil.

La segregación de los espacios, producto de la propiedad privada ideológica del mundo capitalista, ha creado en el automóvil una identidad propia. Su aislamiento perceptual ha creado un ambiente interno que trata de separarse de su interacción con su exterior. La comunicación en el espacio vial, generalmente dada por signos como los cláxones y los movimientos en el espacio dan como lugar unos intercambios comunicativos, donde la insinuación se sobrepone en el entendimiento.

El auto como espacio privado, como entidad única rechaza la idea de sociedad, ignorando al peatón, ignorando a los demás vehículos, aparentemente. El ambiente interno del auto brinda la oportunidad de crear un mundo en escala especial, donde las interacciones son primariamente con los estímulos comunicativos del interior como los pasajeros o el radio, mientras que lo de afuera pareciera no importar mientras no se obstaculice el camino del conductor, aunque no podemos dejar de lado el aspecto cultural que tiende a variar estas características.

Nuestros autores pueden guiarnos en mayor o menor medida sobre el automóvil, pues es un aspecto de la vida del ser humano que no debe ser dejado de lado. Sin embargo, esta medida fue tomando fuerza conforme el mismo automóvil se hacía más presente. Por ejemplo, Simmel se preocupaba por fenómenos sociales como la dimensión de los grupos en las relaciones públicas, en la calle, en la oficina, en el intercambio económico y como Roberto Donoso (1993: 76) comenta, estas observaciones pueden aproximarnos al comportamiento individual y los estímulos del automovilista, cosa que no hubiera pensado en su tiempo

Por ejemplo, la excesiva y continua estimulación nerviosa, aplicación de tipo intelectual, necesidad de la más rigurosa puntualidad y sincronización con el movimiento de los otros y al mismo tiempo, estímulos de prudencia rencorosa pronta a desembocar en la violencia en la confrontación con otros. Todos estos elementos pueden encontrarse en el tráfico automovilístico.

Donoso cita a Martinotti y cuenta cómo se hace notar curioso que el comportamiento de los automovilistas no sea más estudiado desde el punto de vista sociológico, mientras se dan interpretaciones más o menos simplistas de base psicológica en términos de libido, voluntad de poder, liberación de instintos primordiales, entre otras cuestiones.

Hall ([1966] 2003: 214), por otra parte, comienza a introducir propiamente un análisis del automóvil, viéndolo como un aparato técnico implantado en nuestra cultura que difícilmente nos imaginamos la vida sin este objeto. A su vez, es el mayor consumidor de espacio, personal y público, creado por el hombre hasta ahora. Por ejemplo, los estacionamientos siguen la lógica de la circulación y no resuelven el problema (Marcadon, et al; 1997: 156)

Hall indica que en los años de su estudio (1966) en Los Ángeles, Bárbara Ward averiguó que 60 o 70% del espacio estaba dedicado a los coches, entre ellos calles, estacionamientos y viaductos o caminos de acceso limitado. Otros estudios apuntan que un peatón usa veinte veces menos espacio que un automóvil (Breines y Dean, 1974: 6). Con ello se muestra el privilegio que el automóvil tiene en el espacio, ocupando los lugares que la gente a pie podría utilizar. Así, poco a poco la misma gente, comenta Hall, ya no gusta de caminar y aquellos que quieren no encuentran dónde, lo cual nos va apartando unos de otros (p. 214 - 215)

El autor se concentra en el problema perceptual y su influencia en la socialización. Al caminar al menos miramos a las personas, pero no en el auto. Además, la degradación que el vehículo ocasiona a las calles, como la suciedad, el ruido, los escapes, los vehículos estacionados y el smog evitan que la gente salga a pasear. Encuentra, sin embargo, excepciones a la regla en un ejemplo de ciudad donde el pasear por la calle es placentero, refiriéndose a París, una ciudad que en sus palabras “es para la gente”² (p. 215).

En París, el número de vehículos que no desean circular es mayor que el número de lugares para estacionarse disponibles, es decir, hay más autos que cajones de estacionamiento. A veces se limitan las posibilidades de estacionamiento en ciertos perímetros llamados “zonas azules”, o bien el tiempo como en un estacionamiento de paga (Perec, 1974: 66). Otras ciudades como Venecia y Florencia también son ciudades de peatones. Probablemente sea porque la mayoría de las ciudades europeas han convertido sus calles estrechas en peatonales, siendo mayormente una característica desde 1979 (Marcadon, et al; 1997: 150).

No obstante, la cuestión aquí es saber también cómo el autor concibe al automóvil. Citando a Hall:

² Quizás el París mencionado por Hall sea distinto del cual se trabajó en este estudio, no obstante, los momentos históricos de la ciudad forman parte de una lógica que trataré de ejemplificar en el siguiente capítulo.

El automóvil no sólo encierra a sus ocupantes en una concha de metal y vidrio y los aparta del resto del mundo, sino que además reduce la sensación de desplazamiento por el espacio. Esta pérdida del sentido del movimiento no se debe sólo al aislamiento del ruido y las superficies del pavimento: es visual igualmente. El que maneja en supercarretera o camino de acceso limitado se mueve en una corriente de tránsito, y la velocidad le nubla la visión de los detalles a corta distancia (Hall [1966] 2003: 216).

Notamos como la visión de Hall es similar a la cuestión escalar de la geografía cultural, donde la calidad del paisaje se va perdiendo en la percepción conforme la velocidad aumenta. Estas ideas son apoyadas igualmente por Roche (1983: 76) y Federico Fernández Christlieb (1992: 38, 41). Hall nos menciona cómo esa velocidad altera la relación del individuo con la naturaleza, cuando la participación sensorial decrece o se priva y quitan el sentido de lo que se recorre. Por tanto, los automóviles aíslan al hombre no sólo de su medio sino también del contacto humano, limitando la interacción a un aspecto competitivo, agresivo y destructivo. Esta relación humano-medio, o bien sujeto-objeto podría ser más óptima si se hallaran formas de solucionar la problemática del automóvil.

Sin embargo, aunque Hall hace notar el hecho de que el auto es un consumidor de espacio y aísla a las personas, no deja de lado una explicación perceptual. Richard Senneth nos hace un recorrido histórico que lleva a conclusiones similares. El autor comenta como el movimiento corporal fue un nuevo concepto en la modernidad debido a su principio de actividad biológica. Por ejemplo, la circulación de la sangre, la actividad eléctrica de los nervios y la respiración de los pulmones. Del caso médico se sugería que el espacio debía concebirse para estimular el movimiento corporal. Usando este principio, los urbanistas del siglo XVIII pensaban que la persona que se movía con libertad se sentía más autónoma e individual.

Las personas que se trasladan con rapidez a territorios periféricos y hacia dentro de los mismos sólo se están comunicadas con automóviles. La logística de la velocidad separa el cuerpo de los espacios por donde se mueve, bajo espacios uniformes creados para la seguridad del conductor. La comodidad y el movimiento se encontraban relacionados en el siglo XIX. Esa comodidad reducía la cantidad e intensidad de los estímulos, llevaba hacia la monotonía (Senneth, 1994: 388-389).

Podría ser más enriquecedor complementar esta visión con un materialismo como el de Lefebvre. Él observa en el espacio vial, o más bien en la calle, la representación de lo cotidiano; no sólo como un lugar de paso, interferencias, circulación y comunicación, sino un microcosmos de la modernidad. Interesante reflexión del autor, pero nos acerca a una visión goffmaniana cuando nos comenta que la calle “con su apariencia móvil, ofrece públicamente lo que en otros lugares está escondido, poniéndolo en práctica sobre la escena de un teatro casi espontáneo” (Lefebvre, 1973: 94).

Es en su constante cambio que se presenta como un espectáculo, variable e idéntico con sorpresas limitadas, a no ser que se trate de algo sensacional como un accidente. Asimismo, puede ser ante nosotros un “texto social”. En la calle uno también es espectáculo para otros. Pero dentro de la calle también encontramos espacio y tiempo marcados por el sello de la riqueza, la avaricia, y por tanto de la pobreza y la privación (p. 96).

Pero en la calle, así como en otros espacios de la cotidianidad (como el café, las estaciones del metro, los estadios) la centralidad del consumo tiene una expresión aumenta la alienación, ya que estos espacios han adquirido más importancia e interés en la cotidianidad que los lugares que enlazan. Mientras que las calles eran para llegar al trabajo o a la casa, para circular, ahora el estar en las calles toma sentido en sí mismo y es uno de los procesos por el cual la sociedad de consumo dirigido ha avanzado sobre las calles (Lindón, 2004: 52).

Quizás en las calles uno de los productos u objetos que más sobresalen es el automóvil, algo que Lefebvre llama “el objeto rey” (Lefebvre, 1972: 127). Un concepto parecido es el “automóvil-regla” de Fernández Christlieb (1992: 20), el cual se expresa el dominio que este vehículo ejerce sobre la gente de la ciudad y sobre la ciudad misma determinando sus espacios y sus tiempos. Lefebvre desglosa un análisis sobre cómo contemplar al auto en su relación con la cotidianidad, donde interviene la formación de un “subsistema”, de un campo semántico parcial e invasor.

En un primer apartado, el auto es precisamente ese objeto rey, o la “Cosa-Piloto”, el cual genera múltiples comportamientos en muchos sectores, desde la economía hasta el discurso. Entre las funciones sociales se encuentra la circulación como una de las principales, lo que implica la prioridad de los aparcamientos, de los accesos, de la red de comunicación adecuada. La ciudad no tiene una buena defensa ante este “sistema”.

El espacio se concibe según las coacciones del automóvil, donde circular sustituye al habitar. Para muchas personas su coche es un pedazo de su “habitar”. “Los hombres y las cosas se acumulan, se mezclan sin encontrarse. Es un caso sorprendente de simultaneidad sin intercambio, permaneciendo cada elemento en su caja, encerrado cada uno en su caparazón” (Lefebvre, 1972: 127).

Esto degrada la vida urbana y crea la psicología o “psicosis del conductor”. Donde hay accidentes, el conducir es una aventura de lo cotidiano, con un poco de goce sensible y un poco de juego. El auto es un objeto técnico pobre, producto de un análisis *funcional* (circular) y estructural (motor, chasis, y carrocería, accesorios). Determina una práctica (económica, psíquica, sociológica, etc.) y pretende ser (“inconcientemente”) objeto total. Conquista y estructura no la sociedad, sino lo cotidiano, ya que le impone su ley, se consolida y fija. “La cotidianidad es en gran medida hoy el ruido de los motores” (p. 128).

En una segunda reflexión, donde nos deja claro Lefebvre que eso no es todo, el automóvil no se reduce a ser un objeto material, dotado de cierta tecnicidad, medio y ambiente socio-económico, portador de exigencias y de coacciones; sino que da lugar a jerarquías: la jerarquía perceptible y sensible (tamaño, potencia, precio), que va acompañada de una jerarquía más compleja y más sutil, la de las marcas de velocidad y resistencia.

El juego de las jerarquías es flexible, no coincidente, donde el lugar ocupado en la escala material no corresponde exactamente al lugar ocupado en la escala de las marcas. Tiene un status similar al del cuerpo humano en relación con el deporte. Hay jerarquía física (peso, fuerza, talla, etc.), jerarquía de las marcas. Esta doble jerarquía corresponde a la jerarquía social.

Tomando esto en cuenta, deviene una práctica del automóvil, siendo solo él mismo un instrumento de circulación y medio de transporte una parte de su forma social. Su realidad es más allá, es sensible y simbólica, práctica e imaginaria. El coche es símbolo de “status” social, de prestigio. Visto en la comodidad, poder, prestigio, velocidad. Con el uso práctico se superpone el “consumo de signos”, generalmente signos de felicidad y felicidad por medio de signos que se entrecruzan. Y al mismo tiempo resume los esfuerzos para salir de lo cotidiano.

Así que con ello este objeto tiene su código: el “código de circulación”. Éste código “es el prototipo de los “subcódigos” coactivos, cuya importancia enmascara la ausencia de sentido y de código general de la sociedad” (p. 129). También Fischer afirma que la circulación deviene en una nueva forma de socialización; ella lleva una consecuencia mayor: la abolición de la calle como valor social. El nuevo valor social reside, por el contrario, en el desplazamiento entre diferentes espacios fragmentados (Fischer, 1981: 115).

El Objeto-Piloto no sólo ha originado un sistema de comunicación, sino organismos e instituciones que se sirven de él y que le sirven. Igualmente, el automóvil es un símbolo de autodestrucción, pues está programado para envejecer. A su vez es considerado como “bien de consumo duradero”, al repetir la construcción de estructuras permanentes (ejes de circulación, flujos calculados).

Sin embargo, es incierto hasta qué punto Lefebvre puede decirnos sobre la “Cosa-Piloto” o el “Objeto-Piloto”. Sin duda tenemos aquí un gran ejemplo de relación objeto-sujeto, visto en los momentos de la modernidad material. Pero podríamos ampliar su visión con el desarrollo posterior del autor sobre la producción del espacio. Si en esta producción existe un unir a partir de la acción y la práctica, la consideración del cuerpo permite que los tres momentos del espacio social, lo percibido, lo concebido y lo vivido.

Con el cuerpo se acumula el conocimiento científico y el de la anatomía, la ideología y las relaciones del cuerpo con la naturaleza, entre otros elementos. Por ello los momentos deben ser unificados, de tal manera que el sujeto, el miembro individual de un grupo determinado, pueda conectarse con formas específicas de representaciones del espacio y de espacios representados (Ramírez Velásquez; 2004: 70). ¿Sería posible que el auto permita la incorporación de estas formas específicas?

Esto podría bien ser añadido a una visión de Goffman, quien puede comentarnos situaciones similares con otro tipo de análisis, un punto de vista interaccional más profundo, siguiendo su forma de analizar a la sociedad, en los roles de las personas y su relación entre ellas mismas. El autor también señala la existencia de un juego de normas en el orden público: los códigos de circulación.

Basado en Ross (citado en Goffman, 1979), Goffman habla de los códigos de circulación principalmente entre peatones, entre ellos la manera de evitar chocar unos con otros, pero también de peatones con autos. El autor habla de cómo las pautas de conducta callejera hasta su momento no habían sido objeto de estudio de observaciones naturalistas.

Goffman va creando categorías de análisis para sus estudios y es importante notar una similitud con Hall y su forma de hablar del automóvil como una concha de metal. Goffman habla del mismo como una unidad vehicular. Con sus propias palabras:

Una unidad vehicular es un caparazón de algún tipo controlado (por lo general desde dentro) por un piloto o navegante humano. Un código de circulación es un conjunto de normas cuyo mantenimiento permite a las unidades vehiculares utilizar de modo independiente una serie de avenidas con objeto de desplazarse de un punto a otro. Las cosas están dispuestas de modo que se eviten sistemáticamente el choque o la obstrucción mutua mediante determinadas limitaciones al desplazamiento que se aceptan voluntariamente. Cuando se respeta el código de la circulación se establece una pauta de paso seguro (p. 26).

Estas unidades vehiculares transitan por avenidas que pueden ser aéreas, terrestres, acuáticas, submarinas, de hielo o nieve y ultra espaciales. Las unidades vehiculares varían según sus dimensiones. Existen desde buques, submarinos, trenes y carros blindados (los cuales poseen cierto grado de protección debido a su revestimiento); hasta sillas portátiles, bicicletas y artefactos deportivos, como esquíes, tablas de surfing, kayaks y patines de ruedas o que dejan al navegante relativamente indefenso.

Cuanto más proteja el caparazón más se limita la unidad a desplazamientos sencillos (sin embargo, el autor no explica a qué se refiere con desplazamientos sencillos). Asimismo, existen lugares como las carreteras, donde diversas unidades vehiculares de distintos tipos de caparazones (como coches, bicicletas, carretas y peatones) conviven. Para Goffman el peatón también es una unidad

vehicular, cuyo caparazón es el más blando e indefenso, consistiendo principalmente en ropa y piel.

Algunos aspectos importantes que señala el autor sobre la circulación, especialmente la de la carretera son la relativa uniformidad de normas que traspasan las fronteras regionales y nacionales; relativa falta de diferenciación de derechos por motivos de sexo, clase, edad, raza o riqueza; carácter relativamente explícito y exhaustivo de las normas, junto con un control social estricto y formal; asimismo un sentido generalizado de que no importa violar una norma con tal de que no lo “pesquen” a uno.

Existen dos tipos de sistemas: carreteras, donde existe la circulación se manifiesta en el objetivo de llegar de un punto a otro; y las aceras y calles, donde hay una circulación donde no necesariamente ese es el objetivo, sino que se va conformando en el orden social de los paseantes. Sin embargo, en ambos casos un punto de analogía existe en cómo se ordenan los entrecruzamientos de pilotos que no se conocen entre sí, o que no necesariamente necesitan conocerse, siendo una relación entre desconocidos. Goffman apunta que el término desconocido puede referirse a “otros usuarios de un lugar público”, y no meramente a otra persona a la que no se conoce (p. 27).

Goffman va comenzando a diferenciar las características sociales que se dan en estos tipos de espacios viales. Por ejemplo, el papel del contacto físico no intencionado, o en otras palabras, los choques. En la carretera parece más preocupante por la dificultad de maniobrabilidad de las unidades vehiculares, así como la consecuencia de las lesiones de los accidentes. También el hecho de que en una carretera la obstrucción por un coque genera más obstrucción conforme otras unidades vehiculares se van acumulando, a diferencia de los peatones.

La circulación en la carretera para Goffman parece ser un sistema más competitivo, menos tolerante que la circulación callejera, y la única compensación es que el conductor puede evitar el enfrentamiento cara a cara con relativa facilidad y ponerse en marcha cuando lo permita el tráfico. Para este tipo de conductas y similares, el autor va creando más categorías de análisis, bajo el término de “externalización” o “glosa corporal”.

Con ellos se refiere al proceso mediante el cual una persona utiliza claramente los gestos corporales generales para que se puedan deducir otros aspectos, no apreciables de otro modo, de su situación. Sea conduciendo o andando, el individuo se conduce (o conduce su caparazón vehicular) de tal modo que se puedan interpretar su dirección, su velocidad y la decisión que ha adoptado en cuanto al rumbo que se propone seguir (p. 30).

Las señales de dirección de tráfico generan la posibilidad de una competición. Se muestra en el hecho de que los peatones difícilmente puedan mirar a los ojos de los conductores y saber su intención. Igualmente, entre conductores esto puede

sucedan. Para ello existen prácticas de dirección de tráfico, las cuales pueden entrañar ajustes cuasi simultáneos y paralelos. Se crean cadenas de imitación donde un conductor reacciona ante otro, y a su vez provoca la reacción de un tercero, adaptando sus conductas.

Si bien éste análisis comenzó de una forma general hasta reducirse a la conducta interaccional cotidiana, habría que mencionar que la intensidad de Goffman es usar esto como ejemplo para incorporarlo en sus trabajos y obras. Por ello conocer la teoría general de cada autor nos permite incorporar lo poco que desarrollaron sobre el espacio vial y/o el automóvil hacia una mejor reflexión.

Esta claro que el automóvil existe en un contexto de lo cotidiano y de la interacción. En ello el auto es una herramienta de los encuentros cara a cara (Asher, 2004: 40), pues se encuentra en un mundo donde la comunicación permite variar las formas de interacción. Cuando mayor sea la individualización, sus formas de organizar sus espacios-tiempos requieren de mayor control y éste es brindado por los medios técnicos que aumentan su autonomía, la posibilidad de desplazarse y de comunicarse. Esto puede ser encontrado en los medios de transporte individual (automóvil, motos, bicicletas, patines, etc.), cada uno con sus debidas exigencias (p. 60).

Aunque los encuentros cara a cara puedan ser objeto de discusión, podría ser más fácil entender esto más como un comportamiento social, que es necesario ya que el conducir se halla en un lugar público, en medio de desconocidos con los que se roza y que debe considerar, ateniéndose a la reglamentación (Roche, 1983: 77). Con ello, es posible darnos una idea de lo complejo que puede ser un análisis de una dimensión social como lo es el espacio, o en este caso el espacio vial.

Sin embargo, a su vez la reflexión de los autores nos puede ir dando herramientas conceptuales para ir desentrañando el fenómeno, para lo cual este trabajo propone una serie de categorías que, si bien pueden no ser suficientes, darían una mayor perspectiva de la cual ya se tiene. Estas categorías se clasifican según sus atributos, los cuales son: el sujeto, la relación entre sujeto-vehículo, el territorio, el tiempo y la institucionalidad del espacio. Para poder explicar estas categorías, primero debemos entender cómo son compuestas.

LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL ESPACIO VIAL

Las ciudades están construidas para una sociedad en flujo, con avenidas alineadas, semáforos, señales, distancias, y agentes de tránsito (Fernández Christlieb, 2000: 159). Es por ello que una categoría que está presente es la institucionalización del espacio vial, es decir, cuando éste es planeado, construido y reglamentado. Básicamente me refiero a la planeación urbana y las políticas públicas como lo que concierne a ésta parte. Dicha institucionalización tiene por objeto guiar la conducta y apropiación de las unidades que componen éste espacio. Es la encargada de crear los espacios-tiempos oficiales; de construir

el espacio en movimiento a partir del espacio estacionario; y por supuesto, está en constante cambio produciendo y reproduciendo el espacio.

Frémont comenta que existe un espacio-regulación. Por ejemplo, la calle banalmente tiene todos los signos de regulación social: la banqueta para caminar, la calzada para rodar, las líneas pintadas que no deben ser atravesadas, los focos tricolor para detenerse y avanzar, las vitrinas para distraer, los urinarios públicos para orinar, las paredes donde no colocar algo o pintar. La regulación social mantiene un cierto orden a menos que no se desarrolle un nuevo en el que se desarrolla un conflicto de clases o de oposición de grupos. A un nivel elemental de aproximación, los signos de la expresión urbana constituyen un vasto código de localización cotidiana, cuya percepción no se reduce solamente al uso (Frémont, 1976: 31).

Podría decirse que la institucionalización del espacio corresponde a lo que Hall llama rasgos fijos de los aspectos proxémicos. Sin embargo, no es fijo en un sentido de escala temporal, ya que está en un constante juego de ajustes, cambiando conforme la ciudad crece; la tecnología evoluciona; el conocimiento se incrementa; a los intereses del poder y del pueblo (sean afines o no respectivamente); la posibilidad económica de la sociedad en cuestión; y a su vez a cómo varía el comportamiento de sus usuarios.

Uno de los aspectos de ésta categoría es la versión oficial de los códigos de circulación, los reglamentos de tránsito. Comenta Roche que la reglamentación no ayuda mucho a comprender la conducción ni a enseñarla, sino a simplificar la decisión del aparato jurídico de los responsables de un accidente y categorizar los errores de manejar para poder aplicar infracciones, con el fin de mejorar la seguridad vial.

La figura más prominente que representa esta institución jurídica en el espacio vial es el policía de tránsito, cuya imagen puede llegar a inculcar “miedo” en los automovilistas, lo cual modifica su comportamiento. Se ha pensado también que el “miedo al policía” tiene una influencia benéfica sobre el comportamiento del automovilista (p. 95-96).

El reglamento y el policía no son sólo lo único de ésta faceta, la construcción de la misma ciudad tiene un impacto profundo en la proxémica del espacio vial. La anchura y largo de las calles; las distancias entre puntos de la ciudad; la cantidad de intersecciones; las posibilidades de transporte público; y en fin una gran variedad de cuestiones que se originaron en un diseño bajo un plan. A veces los planes pueden denotar cierto favoritismo hacia algunos vehículos, especialmente hacia los automóviles.

No puede pasar de lado si se piensa que por ejemplo las calles comprenden un tercio del área total en las ciudades. Aunque al parecer ahora sirve para ciertas funciones básicas como para pasar y como lugar de almacenamiento de vehículos

de motor; no es ya un lugar de intercambio humano o de empresa artística, sino que provee cada ciudad con sus lugares públicos y mayores sistemas de movimiento (Breines y Dean, 1974: 11, 23).

Es el movimiento lo que la gente hace constantemente, como si no hubiera un lugar a donde ir (Fernández Christlieb, 2000: 147). El movimiento es un atributo del espacio, donde la vida en las grandes ciudades parece constituirse cada vez más en torno a la misma, cuestión que Lindón afirma que Simmel ya había analizado desde un inicio (Lindón, 2000: 189). El automóvil es la mejor metáfora para reflexionar sobre ello (Fernández Christlieb, 2000: 147).

Breines y Dean dicen que el auto es como una vaca sagrada, yendo a rumiar a donde le plazca y apropiándose de las ciudades. La institucionalización puede actuar en favorecer o no eso. Por ejemplo, un policía de tránsito de la Plaza Charles de Gaulle en 1967 respondió a un peatón bruscamente concerniendo a los privilegios del peatón “Peatones, ellos se fueron en 1900”. Un segundo policía por el contrario, en 1974, decía a motoristas en una entrada al Barrio Latino “Abran paso a los peatones” (Breines y Dean, 1974: 9-10). Si el automóvil cobra una nueva noción de entidad, podemos entonces proponer una nueva visión para ello.

Finalmente, la ciudad es el principal espacio que funciona como una empresa (Le Corbusier, citado en Miralles, 2002: 63), segregada social y espacialmente, automatizada, donde la circulación es esencial y donde la unidad de movimiento será el automóvil. Éste sin embargo, no sólo es un objeto inerte de posesión a sí mismo, sino que a través de él, el espacio adquiere una nueva interacción, aquella que se da entre el vehículo pero también por el conductor. La unión de ambos nos brinda una unidad humano-vehículo, una dinámica entre sujeto y objeto que tendrá su razón de existir en el espacio vial.

LA UNIDAD HUMANO-VEHÍCULO

El concepto

¿Cómo podríamos hacer un mayor análisis sobre el automóvil en el espacio vial? Tomando en cuenta las diferentes visiones que los autores nos han dado, se podría hacer un análisis proxémico ideal en el espacio vial; para ello debemos concebir a los vehículos en movimiento no sólo como extensiones, no como caparazones. El automóvil es una “cosa-piloto” de Lefebvre o una “unidad vehicular” de Goffman, pero ampliando estas visiones propongo que llamemos “unidad humano-vehículo” (UHV) a aquellos transportes que en el momento son controlados y conducidos por seres humanos, en conjunto o en contacto directo con su cuerpo.

La UHV es producto de la interacción del conductor con su vehículo. Es una entidad temporal que posee características propias sólo analizables en la

temporalidad de su existencia. Es temporal porque sólo es una UHV cuando el vehículo está en pleno control de su movimiento por un ser humano en su interior. Un vehículo a control remoto no es una UHV puesto que la percepción y perspectiva es diferente, así como la escala también.

Antes de que la persona aborde y encienda el vehículo, y justo cuando este último es estacionado y apagado la UHV no tiene existencia. La persona fuera de su vehículo actúa como persona usando su cuerpo como medio inmediato de desplazamiento e interacción con otros y con el medio, un peatón. El vehículo sin un ser humano que lo controle es sólo un producto de la creación humana pero como objeto inerte, lleno de los símbolos de consumismo y status que giran en torno a su ideal como “objeto rey” o “automóvil-regla”.

Los comportamientos de la UHV comienzan en esa interacción de control interno y movimiento. Un humano que se encuentra dentro de su vehículo pero cuando éste no está encendido no es posible concebirlo como una UHV; sería más apropiado pensar en ello como un espacio o un territorio fijo como el de una oficina o un cuarto³, pero si no existe la posibilidad de movimiento entonces no podríamos hablar de una UHV.

Cuando el vehículo se encuentra en el tráfico y requiere de detenerse a esperar su turno de avanzar, sí podríamos concebirlo como una UHV, puesto que aunque se encuentra detenido el vehículo el conductor puede rápidamente ponerlo a andar, aunque sea por unos cuantos centímetros de desplazamiento durante escasos segundos.

La UHV sería en términos del interaccionismo simbólico así como de Goffman un “*self*” y personalmente añadiría que es el *self* de la persona en el espacio vial cuando es conductor de un vehículo. El conductor interpreta el comportamiento de los peatones y otras UHV. La reflexividad tiene sentido bajo la perspectiva del actor, que en éste caso es la UHV. Este *self*, en sí responde a interacciones que tienen un orden y normas de conductas, especialmente proxémicas, diferentes de los peatones y toda persona con su cuerpo inmediato. Dichas conductas pueden estar normadas por un reglamento de tránsito, pero a su vez estas normas no necesariamente son las que rigen en su totalidad la conducta proxémica de una UHV, así como las leyes no controlan el comportamiento de toda persona, ella puede romperlas.

Y quizás más que romper las normas, existe un comportamiento que se va gestando en cada cultura, dependiendo de los atributos espaciales de la vialidad,

³ Bajo un enfoque similar, como lo es la psicología colectiva, se ha permitido indagar en el estudio del espacio social desde un punto de vista de descripción de variaciones a través de la historia. En ella puede optarse a pensar al vehículo como un espacio portátil, con configuraciones similares a los espacios de una casa (Fernández Christlieb, 2004: 60, 61). Roche también encuentra el interior del auto como una prolongación del hogar, pues está rodeado de objetos que le pertenecen al conductor, y de su familia y amigos (Roche 1983: 77).

los valores simbólicos de los vehículos (incluyendo el valor económico de los mismos, el estatus que denotan según su marca, modelo y tamaño, entre muchos otros), así como las capacidades físicas del vehículo (caballos de fuerza, motor, cantidad de combustible, etc.) y los atributos conductuales y culturales de las personas que viven en dicho espacio vial, incluyendo tanto conductores como peatones.



Figura 5. Cobertura del contra-plan de circulación en Francia de 1977 (Tomado de Flonneau, 2003). Una manera gráfica de aproximarnos al concepto de Unidades Humano-Vehículo como otro tipo de entidades.

Aunque podríamos pensar que la UHV puede comportarse teniendo como mínimos requisitos un ser humano que sea el conductor y un vehículo que sea conducido, en realidad se necesita de un espacio vial, que por ende es un espacio social. Sin ese espacio vial la UHV tendría muy poco análisis. El espacio vial como espacio social comprende tanto cuestiones físicas construidas como elementos sociales, incluyendo personas así como bienes materiales, bajo una lógica de uso presente como una lógica de la memoria colectiva del espacio

generado en su origen, las cuales tienden a llegar a una manifestación de relaciones sociales en el espacio.

Una UHV es un producto social, incluso si viajara un humano en su camioneta en los grandes desiertos, a bordo de un avión en los cielos o en un barco en los mares, suponiendo que no hubiera otro humano alrededor mas que él en su vehículo, como el ermitaño del que habla Simmel, aún así sería un producto social puesto que el vehículo es producto de la construcción humana y el conductor tiene dentro de sí una cultura, un aprendizaje y conducta que desarrolló en su espacio social.

Tomando esto en cuenta, la conducta de una UHV responde a la cultura de cada espacio vial en donde se encuentre. La conducta de una UHV es en general proxémica, puesto que implica el movimiento y el desplazamiento dentro de un espacio; y si tomamos en cuenta que ese espacio tiene una cultura particular, la conducta de la UHV es propiamente proxémica.

El origen

La UHV es sólo un ejemplo de las interacciones sujeto-objeto, una categoría de análisis sobre una interacción concreta entre un ser humano y una máquina, que a la vez conforma una entidad que interactúa en un espacio social, es decir, con relaciones interpersonales con diversos cuerpos similares en un espacio bajo ciertas reglas que provienen tanto de la física, como de la reglamentación local hasta la conducta como producto cultural del mismo lugar.

Se podría decir que éste tipo de interacción existe desde que un mecanismo sirvió para aumentar la velocidad del ser humano al desplazarse, es decir, un medio de transporte. En el mundo antiguo podríamos encontrarnos con caballos, camellos, carretas, trineos, balsas y barcos, entre otros, como los más comunes medios de transporte. Los primeros cuatro requerían de una coordinada interacción entre un humano y otro u otros animales, principalmente caballos pero también camellos, llamas, toros, etcétera, donde la principal fuerza motriz recaía en los últimos.

El quinto requiere de la fuerza humana, de la corriente del agua y el empuje del viento para moverse; mientras que el último además requería de la interacción y organización de varias personas, pues cada una servía para un trabajo específico para hacerlo mover, siendo el medio de transporte más grande, pero con mayor alcance en cuanto distancia. Pero la UHV a la que nos referiremos en éste trabajo tiene más en común con los medios de transporte que surgieron en la edad moderna, ya que además del adelanto tecnológico que surgió, también va acompañada de un cambio de pensamiento, modo de vida y estructura socio-espacial. El mismo Hall (1978) comenta como el automóvil, así como el avión y otros, han evolucionado como extensiones del ser humano; e igualmente, el ser humano evoluciona con sus extensiones.

En la revolución industrial las máquinas reemplazaban al obrero que manipulaba una herramienta única, pues operaba simultáneamente con una masa de herramientas similares. Conforme las dimensiones de la máquina fueron aumentando, así como el número de herramientas, requirieron de una fuerza motriz más poderosa que la humana. Al igual que la revolución en el modo de producción, también se hicieron necesarios los medios de comunicación y de transporte, por su celeridad febril en la producción, su escala gigantesca, su constante lanzamiento de masas de capital y obreros de una a otra esfera productiva y sus flamantes conexiones con el mercado mundial (Marx, [1867] 1991).

Asimismo, la fragmentación del espacio que ocurría y el desequilibrio espacial generaba la necesidad de interconexión. Se conformaba una estructura social vinculada a un sistema económico (Miralles, 2002: 12). El uso del transporte aumentó y pronto se convirtió en objeto de análisis. En sus inicios fue abrigado por una corriente positivista de causa-efecto, enfocada particularmente su explicación en los diferentes tipos de crecimiento urbano y su identificación con las infraestructuras de transporte. Es decir, de los transportes se derivan unas consecuencias reestructurantes creadoras del espacio urbano; o por el contrario, éstos son el resultado de las estructuras espaciales (p. 13-14).

Después del determinismo tecnológico, una postura económica trataba de explicar el transporte bajo otras categorías como coste de suelo y viaje, sin atender otro tipo de explicaciones como históricas o políticas. La distancia recorrida y los destinos se explicaban únicamente por el trabajo. La separación fue notable desde un punto de vista operativo y cultural. Desde el ámbito del transporte, la disposición de la ciudad y del territorio es considerada como una estructura preconcebida (p.14-16). En general, lo que notamos es una descontextualización del transporte de otro tipo de variables sociales. Y aunque hubo una reflexión crítica, el alcance de estudios alternativos como los cualitativos sobre transporte urbano no tuvieron gran incidencia en el discurso teórico (p. 18).

Pero hasta ahora hemos hablado de los medios de transporte en general: barcos, trenes, tranvías, transporte de carga. etc. No dejamos de lado al automóvil, sino que es necesario ubicarlo históricamente. Las UHV más antiguas, siendo más explícito con mis ejemplos nombraré andar a pie, en caballo o en carreta, especialmente en las sociedades occidentales aún seguían siendo usadas en plena modernidad. Es cerca de 1870 que el tren tiene un acceso más comercial y se convierte en el medio de transporte más significativo de la época; y así como éste, el automóvil tendrá su esplendor, más no hablamos de su origen, a partir de 1950 (p. 60).

El automóvil marca una clara diferencia con las etapas anteriores: flexibiliza la velocidad percibida en un espacio amplio al no estar sujeto a ninguna estructura fija; la velocidad deja de ser constante y se acomoda a circunstancias ambientales

(p. 61). Además de esto, sería importante añadir que el automóvil representa la máquina que es conducida a voluntad por una persona bajo sus propios intereses y está al alcance cada vez más de personas que no dedican su vida a aprender a manejar y a vivir del trabajo conduciendo, siendo esto dejado a los empleos como chóferes de transporte público o de alquiler.

El proyecto de ciudad del siglo XX se enfocó a éste medio de transporte, donde existiría una ciudad segregada social y espacialmente, donde los autos serían la unidad de movimiento y el peatón queda desplazado (p. 63). Esta idea sería poco a poco reproducida por las sociedades urbanas y un nuevo objeto de estudio sobre los transportes sería el que requería atención, los accidentes viales. La mayor parte de las investigaciones tuvieron ahora por objeto la conducción de automóviles para mejorar la seguridad de la circulación automovilística. (Roche, 1983: 10).

Lo interesante de esto fue que la gran mayoría de estudios en mayor o menor medida hablarían del fenómeno, pero bajo los márgenes neopositivistas. A pesar de mostrar una muy clara falta de perspectiva, la lógica cuantitativa volvió a ocuparse en los análisis. Para ejemplificar el tipo de estudios en esta corriente, me permito mostrar algunos:

Quizá un modelo muy recurrente es el de Nagel-Schreckenberg para el tránsito probabilístico (Hartman, 2004). Es un modelo de células autónomas, que significan un vehículo en movimiento con cierta velocidad o un espacio vacío entre vehículos. Originalmente para modelar en tramos de un solo carril, poco a poco fueron incorporando otro tipo de variables como más carriles o semáforos.

Aunque en simulaciones es un modelo interactivo bastante instructivo y lúdico, carece de algo fundamental, el ser humano. Cada célula autónoma no es más que la representación de un objeto, es decir, el modelo se dedica a un análisis hipotético de objeto-objeto, sin la más mínima presencia del sujeto. Todas las cuestiones sociales, incluyendo la cultura, el comportamiento, así como otras incluso físicas como pendiente, tipo de suelo, condiciones atmosféricas, entre otras, no son contempladas.

Siguiendo en una lógica de la ingeniería, bajo otro marco teórico podemos ver estudios cuyo propósito es el análisis vial y de movimiento. Me interesa recalcar cómo es conceptualizado el ser humano, para ello escogí el estudio de Tampère, Hoogendoorn y Van Arem (2005). Utilizando el modelo macroscópico de flujo de tráfico, donde supuestamente se analiza el comportamiento individual de seguimiento de autos y el parámetro que gobierna a la conducta individual del conductor es el modelo humano-kinético; parten de los siguientes supuestos sobre el comportamiento longitudinal de conductores en carreteras:

- Todos los conductores se comportan de acuerdo al mismo establecimiento de reglas conductuales.

- Cada conductor individual tiene los mismos parámetros como todos los otros miembros de esta clase, excepto por la velocidad deseada que es señalada por una distribución normal.
- Un conductor está siempre en uno de dos modos: flujo libre o seguimiento de autos. En cada caso el comportamiento de control es caracterizado por procesos de estímulo respuesta con:
 - Un retraso con el tiempo de reacción del conductor.
 - La respuesta es una cuestión de aceleración, el vehículo sin embargo tiene una “capacidad limitada de aceleración y desaceleración”, así que la aceleración deseada está rodeada por un valor máximo y mínimo.
 - El estímulo de un conductor de libre flujo es la desviación de la velocidad individual con respecto a la “velocidad deseada”.
 - Un conductor de libre flujo tiene dos estímulos: la “velocidad relativa” (percibida o anticipada) con el predecesor de una desviación de la brecha de predecesores con respecto a la “velocidad dependiente” de la brecha deseada.
- Los parámetros de los estímulos de respuesta pueden depender del nivel actual de activación del conductor; éste es el estado interno del conductor que está normalmente igual a algún nivel normal de confortabilidad, pero puede él generar o decrecer por condiciones demandantes de tráfico experimentadas recientemente.

Nuevamente en estos estudios el ser humano es un objeto más físico que social, cuyas únicas variables son las de su percepción sensorial. Obviamente el estudio cierra con conclusiones como la poca validez externa de sus análisis en otras situaciones. Uno pensaría que el ser humano no es trabajo del ingeniero sino de científicos sociales; pues bien, me permito entonces mostrar cómo bajo una disciplina social, como la psicología, el ser humano sigue en un estado casi homogéneo de variables. Ya decía Roche que desde:

Largo tiempo se consideró y aún se considera, a menudo, que la conducción de un auto es una actividad individual que sólo requiere, para la seguridad de su ejecución, saber pilotear una máquina, y el conocimiento de algunos reglamentos y señales, mientras que los factores psicológicos que influyen sobre la seguridad vial, son mucho más que eso (Roche, 1983: 124).

La psicología del tráfico o *Traffic Psychology* es un área de estudio que mantiene sus raíces en el positivismo, como muchas áreas de la propia psicología, así que no es de extrañar que sus modelos estén cargados de las mismas variables psicológicas que pueden ser medidas bajo test o diversos métodos similares. De los modelos más recurrentes encontramos de adaptación y objetivos o bien de riesgo subjetivo; comportamiento de riesgo; riesgo de la homeostasis; jerarquías de riesgo; etc. (Hugenin, Rumar; 2001). Es decir, se enfocan en el riesgo, bajo variables como motivación, experiencia, atención, toma de decisiones, actitudes

y percepción; y donde la personalidad ha sido una de las variables ausentes (Barjonet, Tortosa; 2001).

Finalmente, otro estudio como el de Shaw y Flascher (1995) investiga el uso de los vehículos desde la perspectiva de su usuario, en éste caso sillas de ruedas. Sin embargo, los vehículos son vistos como herramientas y como extensiones, similar a lo que dice Hall. Sin embargo, se parte desde un marco de la ingeniería y no de la filosofía de la relación humano-medio, aunque pareciera sustentarse en ello. La aproximación no me parece la adecuada para seguir la línea que persigo ya que son intentos de llegar a soluciones de optimización del espacio más que de comprensión de la realidad humana, simples representaciones del espacio como diría Lefebvre.

Precisamente, el excesivo análisis en estas variables, si bien nos han alejado de una hipotética idea de una célula autómatas para llevarnos hacia un ser humano más real, no deja de lado la cuestión de un excesivo análisis individual pero no social. De igual manera cuestiones como políticas, contexto socioeconómico, historia y cultura local, todas bajo un marco espacio-temporal, no están contempladas. Un estudio que ha abordado el espacio vial bajo un punto de vista más social es el de Moyano Díaz, expuesto al inicio del capítulo, pero nuevamente, parte de un marco de modelos y variables y sistemas tratando de determinar causas y consecuencias.

La UHV entra entonces como un análisis del ser humano bajo una nueva faceta, en la cual un producto de la interacción con un objeto ha traído consigo una reconfiguración espacial en la sociedad. Bajo la categoría UHV no se rechaza lo hasta ahora discutido, sino que se enfatiza en su insuficiencia explicativa. La UHV tampoco implica que por ello sea suficientemente explicativa, sino que se recurre a ella como un nuevo análisis que podría ampliar la explicación. Esta categoría de análisis puede ser una de las prolongaciones de las que habla Hall, una prolongación de las piernas sería lo más aproximado; pero más allá de eso también puede ser uno de los híbridos que comenta el antropólogo Bruno Latour (2007), una combinación de naturaleza y cultura, es decir, una forma de sujeto-objeto.

Los tipos

Hasta ahora he hablado de una UHV como si sólo tratara de explicar el automóvil, lo cual en gran medida así es, pero ésta categoría va más allá. Goffman comentaba que una unidad vehicular podría ser hasta un peatón; bajo su análisis eso es correcto, pero para el análisis de la UHV el peatón es el humano sin vehículo que se desplaza en espacios comunes a las UHV, pero no es una UHV.

Comenta Federico Fernández que un ciclista es un peatón en bicicleta, porque su carácter y vulnerabilidad es exactamente igual a la de los peatones que caminan o

a los que suben al transporte colectivo (Fernández Christlieb, 1992: 22). No obstante, en el presente estudio, los ciclistas sí conforman una UHV. Y aunque más sencilla que un auto desde el punto de vista vehicular, el ciclista en movimiento es una UHV puesto que las personas al estar bajo un medio de transporte, independientemente de que su nivel de seguridad sea casi el mismo que el de un peatón, conforman una UHV. Siguiendo ésta lógica, las personas que usan sillas de ruedas son las UHV con características más cercanas a las de un peatón, tanto en escala como en seguridad.

Existen otro tipo de UHV de una escala similar a la de un peatón o silla de ruedas como lo son gente jugando con patines, patinetas, patines del diablo, comúnmente utilizados por niños, adolescentes y jóvenes; así como cualquier otra forma de transporte de autopropulsión y de alcance pequeño, cuyo nivel de riesgo es igual al del peatón, pero conforman una particular forma de desplazamiento, incluyendo dirección e impulso que los difiere de los peatones. Esto quiere decir que cualquier persona que utilice un vehículo para desplazarse es una UHV, aunque su escala y seguridad sea más cercana a la de un peatón, así como su comportamiento.

Sobra decir que un motociclista es una UHV, cuyas dimensiones y seguridad son cercanas a las de un ciclista, pero cuya escala, status y riesgo son más similares a las de un automóvil. Otro tipo de UHV es el transporte público sujeto a un carril o vía especial para su uso, como lo son el metro, y en el caso de la Ciudad de México además son el tren ligero, el metrobús y los trolebuses. El primero no tiene contacto alguno con UHV viales, pero sí con peatones y UHV de escala similar en los andenes, pero este particular tipo de interacción no nos ocupa en el estudio.

Sin embargo, el tren ligero, metrobús y trolebuses sí mantienen un contacto con los automóviles, pero de forma diferente. El tren ligero sólo en ciertos tramos, pero no se detiene por lo que los autos deben cederle el paso. El metrobús tiene un carril exclusivo, pero no depende de ese carril para funcionar pues su fuente de energía es un motor de combustible fósil, lo cual le permite desplazarse junto con los autos en ciertos tramos, generalmente en el transbordo y las terminales. El trolebús depende de energía eléctrica a través de cables en las calles para poder funcionar, lo cual confina su carril, pero ese mismo, a diferencia de los anteriores, es compartido con los autos.

En el caso de la ciudad de París, además del metro encontramos los buses, quienes a pesar de tener mayor libertad de movimiento tienen carriles y paradas asignadas. También existe el “Tramway”, equivalente del tren ligero de la Ciudad de México, así como el RER, un tren suburbano.

En el espacio vial encontraremos comúnmente estos tipos de UHV más los peatones. Otro tipo de UHV como aviones, helicópteros, barcos, submarinos o transbordadores espaciales no son analizados en éste estudio por corresponder

con otro tipo de espacios sociales, aunque puedan estar presentes en un espacio urbanizado. Ellas corresponden a una escala mayor y generalmente no crean conflictos viales salvo algunas excepciones en ciertas partes del mundo donde su campo de acción se comparta directamente con la vialidad en la calle. Igualmente, cada ciudad cuenta con cierto tipo de transporte público y por lo tanto su diseño, tecnología, reglamentación y por ende, interacciones, dependerán de cada una.

Su estudio

Habíamos dicho que la gran mayoría de los estudios se han enfocado en macroestudios de carácter económico y tecnológico, esencialmente en una lógica positivista. Sin embargo, existen excepciones y de esas tantas me apoyaré en la obra de Michel Roche *Cómo conducir automóviles* para ilustrar cómo podría llevarse a cabo el estudio de las UHV.

Para conducir un automóvil hay que entender que esto puede describirse como el conjunto de interacciones entre una máquina y un ser humano. Pero también la calle donde se desplaza, cuyas características conforman: anchura, pendiente, arqueo, sinuosidades, calidad y sobre todo, lo resbaloso del revestimiento (Roche, 1983: 11). El conductor tiene que dominar la velocidad, porque general resistencias y fuerzas capaces de oponerse a las intenciones humanas. El auto no sigue las decisiones del piloto, pues éste actúa en un ámbito que cambia sin cesar, y por lo tanto está obligado a prever cada hecho que pudiera imponer una modificación de la velocidad o de la dirección. Entonces se tiene que conforme mayor es la velocidad, mayor debe prever lo que pueda venir.

Un ejemplo puede ser el tiempo de reacción, éste se vuelve importante al momento de frenar de urgencia, tratando de evitar la colisión contra un obstáculo o contra un auto que precede y que bruscamente hace alto. Si la distancia que separa los dos autos es inferior a aquella que se recorre durante el tiempo de reacción existirá un choque, excepto por un cambio brusco de dirección. Por ello es aconsejable conservar un intervalo correspondiente al doble de la velocidad en metros por segundo.

Aunque los ingenieros se esfuercen en mejorar la maniobrabilidad del auto, siempre habrá límites, especialmente si se va a una velocidad alta y/o hay una superficie resbalosa. “De lo anterior se podría concluir que conducir consiste en dirigir no el desplazamiento de un objeto de dimensiones de un vehículo, sino el desplazamiento de una “superficie”, invisible pero bien definida, que contiene todas las trayectorias que el conductor puede escoger en un momento dado. Cada una de dichas trayectorias tiene una longitud fija, irreductible a causa de la distancia mínima de “alto” (p. 22).

Esta superficie son las “coacciones dinámicas”, donde tendrá que ajustarse y escoger la mejor trayectoria posible. Sin embargo, otro tipo de determinantes que

constantemente hacen que el conductor se ajuste son por ejemplo las dimensiones del vehículo, y especialmente si éste está unido a una especie de remolque (p. 25). Otro factor es la vestimenta, la cual puede dificultar los movimientos, así como el calzado, pues la suela puede deslizarse sobre los pedales, y los tacones altos dificultan los movimientos de los pies (p. 26).

Otra forma de ver la conducción es entender otras variables, Roche comenta que éstas son el auto en marcha, el conductor y el medio ambiente (calzada y acontecimientos, obstáculos fijos, y también otros vehículos, y peatones, que circulan en las cercanías). El sistema comprende las interacciones de estas variables, pero es la constante interpretación de señales y acciones del conductor lo que regula éste sistema. Sin embargo, gran parte de las acciones del conductor dependen de sus decisiones basadas en su criterio, el cual fue formado en una cultura particular.

Los buenos reflejos son muy necesarios para evitar accidentes en momentos emergentes; pero a diferencia de la creencia popular de que un buen conductor tiene buenos reflejos, en realidad es mucho mejor conductor si es capaz de percibir con anterioridad los mismos y tomar una actitud calmada ante el asunto.

Además de percibir, los conductores emiten señales para comunicarse con sus alrededores. Es interesante notar que Roche también considera al auto como una prolongación, pero a la vez como una unidad con el conductor, aunque desde un punto de vista perceptual más que conductual; en sus palabras:

Algunas indicaciones no son solo visuales sino auditivas [...] Otros son propioceptivos, es decir, informan sobre el propio cuerpo, como los gestos, las tensiones musculares, las aceleraciones. Éste último tipo de indicaciones desempeña un papel importante, al dar al conductor el sentimiento de “formar uno solo” con el auto; cuando el conductor hace ciertas cosas no cree servirse de un objeto manipulado sino más bien de una herramienta, prolongación de sus propios músculos y de su intención, analógicamente a la raqueta de un jugador de tenis o al cepillo del ebanista” (p. 37).

Obviamente el autor no concibe aun esta formación de “uno solo” como algo más trascendental, pero efectivamente nos da indicios de que ésta idea no necesariamente pudo ser rechazada anteriormente. Siguiendo en el plano perceptual, los conductores dependen de multitud de factores para percibir lo que se encuentra enfrente. Por ejemplo, un auto de grandes dimensiones tiende a polarizar su atención, impidiéndole ver un peatón que atraviesa el camino. A su vez, el color, tanto de peatones como de otros autos, especialmente si éste es oscuro (y más si el ambiente es oscuro donde fácilmente se puede confundir el color) es más difícil de percibir. También los puntos de fuga de una calle que dan la impresión de un punto remoto incitan a mirar más lejos y distraer de una intersección próxima.

A manera de espacio personal, o bien de distancias de interacción como aquellas que propuso Hall, existe entre los autos ciertas zonas, que Roche llama de “zona de incertidumbre”. Éstas zonas pueden extenderse de varias formas: extendida alrededor de los vehículos o de zonas de peligro visible; otra se extienden alrededor de los vehículos o de los peatones que el conductor ve; otras existen en todas las situaciones en que un vehículo o un peatón podría aparecer demasiado tarde para evitarlo.

Los conductores deben evaluar estas zonas imaginando los posibles movimientos de otros, o bien, fijándose en la configuración de los lugares, o una señal, lo que le indica que es necesario prever un riesgo. Asimismo, la velocidad es un factor importante en el tamaño de estas zonas: a mayor velocidad menor distancia y viceversa.

Es posible que las UHV tengan zonas distintas si se toma como factor la velocidad. Un ciclista tiene una zona más ancha que un motociclista. Sin embargo, un peatón tiene una zona “caprichosa”, ya que puede dar vuelta en ángulo recto o parar inmediatamente. La zona entonces depende del usuario o de un obstáculo. En la noche, la zona de peligro termina hasta donde llegan las luces. Por lo tanto, en una intersección la zona de peligro depende de la luminosidad y la velocidad.

Tomando en cuenta esto, las “superficies de coacciones dinámicas” deben ajustarse a los límites de las “zonas de incertidumbre”. El llevar entonces ciertas distancias y evitar lugares y situaciones peligrosas puede formar la idea de un espacio seguro alrededor del vehículo, cuyo nombre ha sido designado como “space cushion” o “colchón de espacio” (p. 44-45).

Pero la UHV, aunque desglosada en varios tipos según el vehículo y su escala, es tan sólo una de las unidades aquí analizables, respondiendo a la categoría de la relación sujeto-vehículo (a manera de relación sujeto-objeto directa que interactúa con otros sujetos y objetos); mientras que el peatón conforma la unidad de la categoría del sujeto (que no necesariamente la abstiene de tener relaciones sujeto-objeto, pero de forma distinta a la UHV).

El peatón es la forma original de transportación que ha existido, la de menor escala. El poder del pie es una energía vasta e ignorada. Es la forma de transporte urbano más importante de todas, afirma Colin Buchanan⁴, autor del reporte *Traffic in Towns* (citado en Breines y Dean, 1974: 7), y de acuerdo a Mumford (p. 11), el más grandioso vehículo de autopropulsión de todos. Igualmente, comenta Pablo Fernández que los peatones son más conscientes de los automóviles que los automovilistas: sólo quien se detiene se da cuenta de que todo pasa (Fernández Christlieb, 2000: 148).

⁴ Es interesante resaltar cómo Buchanan se contradice favoreciendo tanto a autos como peatones a lo largo de su discurso, según sea el problema, como la falta de transporte o el congestionamiento.

Dice Gehl que cuando caminamos, tenemos el tiempo y la calma para disfrutar los edificios y los espacios urbanos, y lo que es más importante aún, ver a la demás gente. Al transportarnos en automóviles sólo vemos imágenes borrosas y echamos vistazos rápidos a los edificios, a las indicaciones de tráfico y a los otros coches, mientras se mueve uno, nunca se ve a la demás gente con todos sus detalles. Quien camina percibe a los demás como conciudadanos, el automovilista tiende a ver a los ocupantes de otros autos como competidores, como enemigos. Conduciendo un automóvil nos movemos “a través” de la ciudad y caminando estamos “dentro” de la ciudad (Gehl, 1980: 24).

Ante una ciudad de flujos, lo más estable es el vehículo, el lugar donde verdaderamente se encuentra la gente y permanece; sea el automóvil, el tren, el autobús, y vehículos menores como motocicletas, bicicletas, elevadores, escaleras eléctricas, patinetas, patines y la antigua tierra firme del siglo XXI. Los zapatos ahora son el vehículo de la más antigua tradición que sirven incluso para transitar por dentro de otros vehículos (p. 159).

Sin embargo, hasta ahora hemos visto que estas gloriosas afirmaciones a favor del peatón son opacadas por el gran desarrollo tecnológico y presencia en el espacio vial que ha tenido el auto. Podrían ser de los pocos análisis que nos replantearían una visión reaccionaria de los años de gloria de los pies, de las personas aún sin un vehículo dominante en sus caminos.

ESPACIALIDAD-TEMPORALIDAD

En el espacio vial existe un cierto grado de control y/u organización, expresado entre otras cosas en señalamientos, semáforos y designación de carriles. Sin embargo, éstos son sólo ejemplos de otro tipo de categorías, que a manera de expresar lo espacial y lo temporal, me permito clasificarlas según estas dimensiones mas basado en la organización y uso que se les da.

Para analizar esta idea, el término de territorio es uno de los más adecuados. La calle es un territorio a su vez dividido en múltiples territorios compartidos simultáneamente. Roche comenta que en las calles los automovilistas, quienes “producen” desplazamientos en un espacio público, tienen derecho a una porción de ellas, a la que es imposible trazar límites como una propiedad, ya que estos territorios son móviles y extensibles. Éstas se pueden separar por medio de líneas para indicar la categoría de usuarios; si estos territorios llegan a sobreponerse, pueden ocurrir accidentes (p. 67).

Me parece que un nombre apropiado para estos territorios es el término de “sendas” que utiliza Kevin Lynch para ejemplificar el modo de percibir la ciudad. Comenta que las sendas “son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estas representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas” (Lynch, 1974: 47-48).

Las calles, siendo en sí una senda, poseen en sí mismas varias sendas, designadas según el usuario.

Los pasos peatonales marcan la senda por la cual los peatones pueden cruzar de un lado a otro de la calle, o bien son pasajes protegidos para el paso de peatones; los carriles designan las sendas entre vehículos y en algunos casos, existen sendas para ciclistas. La banqueta es una senda primordialmente peatonal, pero no excluye en algunos casos el cruce de diversas UHV. Por ejemplo, en ciertos lugares de la banqueta en París, ciertas nivelaciones que en Francia llaman “*bateaux*” o “barcos” indican que los vehículos pueden ser estacionados en el interior de los inmuebles. En otros lugares, pequeñas baldosas de loza encrestadas en las banquetas indican que esa porción de banqueta está reservada al estacionamiento de los autos especiales (Perec, 1974: 68). Por lo tanto, para este estudio proxémico, las sendas constituyen los territorios de uso designados en el espacio vial dependiendo del usuario.



Figura 6. En París algunas banquetas también son un territorio donde los autos pueden ser dejados, a fin de dejar libre de obstáculos la vía principal. (Foto tomada en 2009).

Existe sin embargo excepciones, o más que excepciones, características que añadir. Los peatones, como las UHV no necesariamente pueden respetar el uso designado de sus sendas, pueden cruzar en sendas contrarias e ir creando nuevas sendas informales. Un ejemplo puede ser que los peatones crucen la calle por en

medio y no por el paso peatonal. Éste tipo de conductas podrían ser propiamente territoriales, formas de apropiación del espacio que están basadas en otro tipo de motivos que no necesariamente siguen la reglamentación oficial.

Las sendas constituyen la característica de espacialidad geolocalizada; es decir, los territorios que pueden marcarse en las superficies de la calle, aunque igualmente pueden no marcarse por líneas o señalizaciones sino por el propio comportamiento de los peatones y UHV. La calle, por su diseño, representa un tipo de escala más rectangular que circular. Los territorios o sendas son representadas por líneas, largas superficies hacia delante y atrás, pero poco hacia los lados de los peatones y UHV.

Son las propiedades móvil y extensible de los territorios de las que habla Roche. Son espacios en constante movimiento. Sin movimiento su superficie podría ser más amorfa, resultando en los territorios estacionarios. La territorialidad en territorios estacionarios se dedica a proteger recursos o bienes (incluyendo el cuerpo) de intrusos, así como a apropiarse de otros espacios con más recursos (donde el mismo espacio es un recurso en sí mismo). La territorialidad en los territorios en movimiento se dedica a proteger el espacio que permite el desplazamiento, siendo éste su espacio de uso en términos goffmanianos, así como a apropiarse de otros espacios con ese fin.

En la calle, no es tan valioso tener espacio libre, sin obstáculos o “no ocupado” a lo ancho de la UHV que hacia delante o atrás, principalmente hacia delante. Ese espacio es el territorio extensible, se extiende desde el origen hasta el destino de la UHV. Los peatones pueden llegar a tener un comportamiento similar, pero la calle ofrece otro tipo de condiciones que les permiten moverse, si bien no con alta velocidad, sí con mayor flexibilidad y estos espacios rectangulares pueden sólo aparecer cuando precisamente está en movimiento o con la intención de desplazarse.

Las sendas son los territorios designados en la superficie. Aunque Brown (1987) dice que los seres humanos comparten espacial y temporalmente su territorio, se ha visto que en el caso de otros animales la temporalidad es mucho más explícita; por ejemplo, ardillas que utilizan un árbol en el día y lagartijas que utilizan el mismo árbol por la noche (Ferguson, Hughes, y Brown, 1983; citados en Brown, 1987). Si bien en los humanos con el uso de la senda la temporalidad no es tan obvia como en el uso del árbol, ésta sí se encuentra presente.

Y es en la vía donde existe un factor importante para la temporalidad, el “turno”; otra unidad esencial de éste estudio y en la cual el tiempo se hace más manifiesto en el espacio. Goffman (1979) ya había establecido el turno como una de sus categorías al referirse al orden en que las personas obtienen un bien o un estado deseado con respecto de otras. El turno para este trabajo es la organización por la cual se hace uso de la misma senda por peatones y por UHV en diferente tiempo.

Así como las líneas o letreros son señalizaciones oficiales de una senda, los semáforos son los señalizadores oficiales de los turnos.

Lo temporal designa el uso de sendas compartidas. Cuando el semáforo indica el alto a las UVH, los peatones pueden usar la senda de paso peatonal por unos instantes; cuando el semáforo indica el siga para las UHV, los peatones no pueden usar su senda. Sin embargo, nuevamente, aunque los turnos sean designados por los semáforos u oficiales de tránsito, éstos pueden evadirse y usar una senda cuando no se tiene el turno. Cuando las UHV se cruzan el semáforo en alto o cuando los peatones cruzan cuando no les corresponde son ejemplos de una apropiación del espacio, una apropiación más bien del espacio-tiempo de los otros.

El turno sin embargo puede ser improvisado. Condiciones como el hecho de que no exista un semáforo hace que tanto peatones como UHV organicen su utilización de sendas con base a los códigos de circulación de su cultura. Un ejemplo de un código de circulación en estos casos es lo que Goffman llama “galantería”, refiriéndose a ceder el paso a personas con debilidad física atribuible, a la edad, el sexo o a las condiciones de salud, permitiéndose la preferencia a quien lo merece aunque no sea por ser el más fuerte, tanto a peatones como UHV; esto obviamente funciona en el espacio norteamericano de Goffman de mediados del siglo XX.

El caso opuesto puede ser ilustrado por Federico Fernández , quien en cambio, comenta que en su espacio (la Ciudad de México de finales del siglo XX), los peatones observan en el automovilista un ser de clase superior, “a tal grado ha llegado el convencimiento de que los automóviles son buenos y deben existir, que los mismos No-propietarios lo ven como un elemento natural que tiene que pasar en el cruce antes que ellos” (Fernández Christlieb, 1992: 42). Dice Roche que un automovilista se perfecciona con la experiencia y con buenas bases sólidas en su aprendizaje, pero también una falta de información refuerza la idea a los automovilistas a creerse competentes, delegando responsabilidades como los accidentes a los “otros” (Roche, 1983: 117).

Esta última idea parece apoyar la propuesta de las UHV como otro tipo de entidades, con mayor fuerza física y de estatus que los peatones (particularmente las UHV automovilísticas), que por lo mismo dominan y se apropian del espacio vial. Existe a su vez más conductas que son importantes de apuntar. Muchas veces incluso otras entidades pueden influir en cómo se hace una apropiación del espacio-tiempo y a menudo los turnos pueden ser ignorados si existe una afluencia de UHV aunque los peatones no necesariamente están exentos de hacer lo mismo.

En este caso, un ejemplo lo ilustra Roche al decir cómo los conductores que tienen otros automovilistas detrás de él suelen ser los más arriesgados en cruzar, particularmente las intersecciones, incluso si los conductores no manifiestan impaciencia (p. 86). Esto coincide con la idea de Goffman de que las conductas provocan reacciones en cadena ante otros. Una UHV puede dirigir en cierto momento la circulación cuando es el primero en ocupar un turno; y será seguido por los de atrás hasta que en un momento el territorio en movimiento permita realizar ajustes y cambiar el orden de las UHV así como su velocidad. Por ejemplo, una UHV puede tardar un segundo en arrancar cuando corresponde su turno, pero en el trayecto puede cambiar la velocidad para ocupar un lugar más adelante o más atrás de su lugar original.

Tenemos así entonces las sendas y los turnos, los componentes espacio-temporales de la proxémica en el espacio vial. Cabe aclarar que el constante movimiento de los peatones y las UHV hacen que éste espacio-tiempo sea inmediato e instantáneo para ellas, es decir, una vez apropiados son al mismo tiempo desocupados. Cuando las UHV se detienen para estacionarse regresan a un estado territorial fijo, la senda se convierte en el cajón de estacionamiento. Pero en la vía, donde las unidades están en movimiento, detenerse implica un desajuste de la dinámica en ese espacio.

No hablo solamente de que se detenga una UHV y esta se convierta en un obstáculo fijo, sino que cuando se detienen todas las UHV, como sucede en el tráfico y embotellamientos, la desesperación suele aparecer. La lógica de la circulación es nunca detenerse hasta llegar al destino o sólo hacerlo mientras no corresponda el turno. Pero el espacio vial siempre debe estar en movimiento, pues es su propósito original para el cual fue creado.

Es precisamente este movimiento lo que crea al espacio vial y a las UHV; sin movimiento no existirían. Siguiendo una lógica lefebvriana, las UHV producen el espacio vial a través del movimiento. El movimiento y su aceleración son ideas de la modernidad, del consumo. Las UHV no solamente consumen combustible, consumen espacio-tiempo. Si las UHV se detienen en el tráfico, éstas no pueden consumir espacio- tiempo, sólo consumen tiempo.

Como he estado comentando, los peatones, especialmente en movimiento, también pueden llegar a tener esta misma lógica. Sin embargo, el consumo de espacio-tiempo por lo general trata de ser el menor posible, a consta de consumir mayormente el de otros. Es por ello que quizás las UHV y los peatones rompen con las reglas de las sendas y turnos. El camino más corto y el menor tiempo es lo que se busca, aunque implique ocupar las sendas y turnos no correspondidos. Las UHV, así como los peatones, aunque inherentemente son entidades sociales, son más individualistas que colectivistas, gracias a su herencia moderna en lo urbano. Por ello, el arreglo y los códigos de circulación obedecen más esa lógica, aparentemente.

En concreto, he señalado cuatro categorías proxémicas cuyas unidades pueden representarse en la vialidad, las cuales podemos ubicar y aclarar en el siguiente cuadro que enumera tales dimensiones:

Cuadro 3. Dimensiones proxémicas en el espacio vial

Categorías	Unidades
Sujeto	Peatón
Sujeto-Objeto	Unidad Humano-Vehículo
Espacial-Temporal (Territorial)	Senda
	Turno
Institucional	Planeación y diseño
	Regulación

A continuación en el siguiente capítulo veremos los casos de la ciudad de Paris, en Francia; así como la Ciudad de México, en como el contexto las UHV y los peatones, así como la regulación han jugado un papel importante a través de la historia regional respectivamente. Posteriormente, el capítulo 5 tratará en concreto cómo estas dimensiones pueden analizarse bajo un estudio de campo, el cual fue realizado en las mencionadas ciudades.

CAPÍTULO 4

CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DE LA VIALIDAD DE PARIS Y CIUDAD DE MÉXICO

A continuación se desglosa el estudio en Paris. El primer apartado llamado *Dimensionando a la ciudad de Paris* se hace una recopilación documental sobre información geográfica e histórica con énfasis en la vialidad. Posteriormente se hace análisis del caso de la Ciudad de México.

DIMENSIONANDO LA CIUDAD DE PARIS

La ciudad de Paris posee dimensiones difíciles de cuantificar, por un lado en su zona centro y principal existe un área de 105.4 km² (Beaujeu-Garnier, J.; Bastié, J.; 1967; Statistiques-locales.insee.fr, 2008), sin embargo, a su alrededor existe una zona metropolitana cuya superficie es poco precisa. La región donde Paris está localizada es *Île de France*, cuya población total alcanza los 11 577 000 según la estimación del *Institut National de la Statistique et des Études Économiques* (Instituto Nacional de Estadística y Estudios Económicos) para el año 2007 (Isee.fr, 2008a).

Para seguir describiendo, la población de Paris fue estimada para el año 2005 de aproximadamente 2 168 000 habitantes, mientras que la “*petite couronne*” o “pequeña corona”, es decir, los departamentos que rodean la ciudad (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne) mantuvieron estimaciones de hasta 4 310 000, mientras que la “*grande couronne*” o “gran corona”, con los departamentos restantes de la región (Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne, Val-d'Oise), mantuvieron una estimación de 5 013 000 (insee.fr, 2008b).

Estos datos nos ayudan un poco a describir el Paris actual, cuyas dimensiones han crecido con el tiempo. Sin embargo, ¿cómo esto puede ayudar a entender la proxémica en el espacio vial de la ciudad? Es importante señalar que esas dimensiones generalmente van a influir en el tipo de dinámicas al interior de su espacio. Por ejemplo, Paris alberga el 43% de los empleos y el 28% de los lugares de residencia de la zona (Dumont, 2004b).

Aunque Paris y su zona metropolitana no es *Île de France*, comprende la mayoría de la población de esa región, y por lo tanto gran parte de ella tiene que movilizarse, llámese en transporte público o automóviles. Y es en *Île de France* que el 92% de los conductores no tienen otra opción que tomar el volante y los automovilistas muy unidos que no dejan de lado a su auto llegan a realizar un promedio de 4.5 desplazamientos por día, de los cuales algunos pueden ser sustituidos por otra forma de desplazarse. Por ejemplo, el hecho de tomar el auto para ir a la panadería cuando ésta se encuentra a 200 metros.

Los continuos desplazamientos son conformados en su 93% por los autos, lo que representa 95% del tráfico automovilístico (p. 33). Los desplazamientos en *Île de France* no sólo se limitan al transporte público o al automóvil, pero ellos sin duda son los que mantienen mayor impacto en el tráfico, lo cual se puede comparar con otras modalidades de desplazamiento, donde su porcentaje de impacto en el tráfico de la ciudad no compite con los primeros. Esto puede verse en la siguiente tabla:

Tabla 1: Modalidad de desplazamiento en porcentajes de la zona densa de la región Île de France (Adaptado de Dumont, 2004b)

	Desplazamiento	Tráfico
Caminar	35.5%	3.6%
Bicicleta	0.4%	0.2%
Motor de dos ruedas	1%	1.1%
Pasajero en automóvil	7.8%	7.5%
Conductor de automóvil	28.3%	35.8%
Taxi	0.4%	0.4%
Transporte público	26.3%	50.7%

Otro dato lo da el *Syndicat des transports d'Île-de-France* (Sindicato de transportes de Île-de-France) (STIF, 2005) que para el año 2003 el porcentaje de desplazamientos en la parte modal el auto particular tuvo un 67 %, contra un 30% de transportes colectivos y 3% de dos ruedas y taxis. Pero no sólo es el tráfico lo que interesa, también lo son los accidentes otras de las consecuencias de la dinámica de los movimientos en el espacio vial. Los costos en millones de euros en accidentes para el 2003 ascienden los 1 871, de los cuales tan solo 1 355 han sido por autos particulares, seguido de 435 de motocicletas y 81 de transportes colectivos. Asimismo, la responsabilidad de los accidentes es del 61% para los autos particulares, 19.9% para las motocicletas, 17.2% para peatones y otros vehículos y 0.9% para transporte público.

¿Y qué sucede con el clásico conflicto entre conductores y peatones? En Paris, hay que visualizar que parte de su estructura y dinámica actual fue producto de estas relaciones. A lo largo del tiempo, se han hecho movimientos tanto a favor de los conductores como de los peatones, siendo los ciclistas una UHV más del lado del movimiento peatonal, mientras que los motociclistas han permanecido ambiguos.

Los índices actuales conforman la parte en donde el incremento en todos los aspectos (sea en tamaño urbano, en cantidad de transporte o en su velocidad) de la ciudad se articulan en un mundo a favor del desarrollo sustentable y de las alternativas para nuestra forma de vida. El redescubrimiento de las calles sin auto no ha sido el primero en su tipo, ha sido una lucha constante.

Paris sería una de las ciudades donde los transportes públicos y privados habrían interactuado con sus habitantes desde épocas que no imaginamos cuando

pensamos en el auge de los mismos. Ya en la ciudad existía la Compañía General de los ómnibus para 1855, la cual a partir de ese año debe someterse a las primeras obligaciones de servicios públicos como itinerarios impuestos y tarifas controladas. A cambio obtuvo el monopolio de los transportes colectivos. Para poder ser ofertadas a todos, sin distinción de rango social o de lugar de origen, los transportes colectivos devinieron en transportes públicos (Beaurice, 1996: 9).

En sus inicios, sin embargo, el automóvil fue el estilo de vida novedoso y en París, mucho antes que en la época de su explosión a nivel mundial. Esto es notable a través de los años, pues en 1900 había 2000 carros sin matricular, 500 000 en 1939 y 1.2 millones en 1960. En 1955 5 autos por cada 100 habitantes y 50 en 1991. De un colectivo pasó a ser familiar y luego se volvió individual (p. 10). Asimismo, la lucha de los peatones por sus calles parisinas data desde el año 1907 con la proposición de Eugène Billard concerniente a las medidas de reglamentación de la circulación de automóviles. En el mismo año, se funda la *Société protectrice contre les excès de l'automobilisme* (Sociedad protectora contra los excesos del automovilismo).

Una lucha en contraparte vendría en 1910 con el proyecto de “código de circulación para los peatones” dirigido al *conseiller* Émile Massard por la comisión turismo de “l'Automobile-Club” de Francia. En el mismo año, el “reporte Massard” proponía establecer sobre el pavimento de las calles bandas de colores para que atravesaran los peatones. El color elegido sería rojo y sería propiamente puestas hasta el año 1921 (Flonneau, 2003, 2005).

Éstos hechos marcan el momento en el cual las sendas, es decir, los territorios localizados y designados en las calles son ahora identificadas e institucionalizadas. Los turnos institucionalizados aparecerían con los primeros semáforos, los cuáles fueron instalados desde 1921 en el cruce de la *Rue de Rivoli* y de *Boulevard Sébastopol* (Heran, 2005). Pero es hasta 1922 que se menciona por primera vez la liga por la defensa de los peatones. En 1924 se proponen el establecimiento de “puntos señalados protegidos que garanticen la detención de automóviles” por el pasaje de peatones sobre todo para atravesar por los Campos Elíseos.

En 1925 aparecen los primeros pasajes peatonales y a partir del 16 de febrero del mismo año se ordena reglamentariamente la circulación y travesía de los peatones sobre ciertas partes de la vía pública. Nuevamente, las sendas fueron institucionalizadas e identificadas. No obstante, dos años después apareció una nueva campaña de propaganda por la defensa del peatón en la calle y subsecuentemente al siguiente año se instauró una parada reglamentaria de la travesía de los peatones en la calle.

En 1957 reapareció, luego de casi treinta años, una asociación en defensa de los peatones bajo la impulsión del sindicalismo laboral. En 1959 se funda la asociación de *Les droits du piétons pour une cité humaine* (los derechos de los

peatones por una ciudad humana). Aunque la ausencia aparente de actividad podría haber sido influida por acontecimientos de un orden mayor como la Segunda Guerra Mundial, ese espacio marcó una reconquista del automóvil, sin duda alguna, pues al parecer los esfuerzos anteriores no parecían tener efecto en los accidentes viales.

Una de las cosas que se hicieron en respuesta a éste movimiento fue la creación de un túnel subterráneo para el paso peatonal hacia el Arco del triunfo entre 1956 y 1957 y evitar así problemas de circulación provocados por los peatones. Así entonces se crearon sendas subterráneas para que la apropiación del pavimento fuera y siguiera siendo hasta ahora por los autos en ese lugar.

Sin embargo, en un giro de atención hacia los peatones, los arquitectos desde 1956 comenzaron a favorecer su prioridad a éstos usuarios. Ello se dio a notar sobre todo en los 13e y 15e “*arrondissement*”¹ de París. Sin embargo, la separación estricta entre peatones y automóviles fue muy desilusionante. La aparición de zonas reservadas para los peatones en el inicio de los años sesenta fueron vividas como soluciones muy excesivas. Por ejemplo, en junio de 1964 se prohibió la circulación de 20h a 2h de la mañana y de 14h a 2h los días feriados, salvo por vías ribereñas como *Rue Champollion*, *Rue de la Huchette*, *Rue Saint-Séverin*, *Rue du Chat-qui-Pêche*; así como la prohibición de autos en la *Place du Tertre*.

Es interesante notar que, si bien los autos eran restringidos en muchas áreas, el control institucional recaía en ellos más hacia una especie de castigo para regular su conducta, mientras que los peatones eran instruidos, como en 1966 con la “Operación de educación de peatones”. Para el 10 de mayo 1968, año importante en diversas partes de mundo, no fue de extrañarse movimientos en contra del Estado, uno de ellos por ejemplo fue el incendio de numerosos autos en la *Rue Gay-Lussac*.

En la década de los setenta, la consciencia hacia los peatones continuó, fuera con reuniones de trabajo sobre las “calles peatón”, así como la publicación de material e investigaciones con respecto a ellos. Asimismo, es introducida en ésta temática la contaminación, por ellos el 22 abril de 1972 hubo una primera manifestación, donde 5 mil ciclistas corren por París. Para 1976 las calles comienzan a cambiar de forma, sus sendas se reconfiguraron al ensanchar las banquetas.

Y a partir de esos tiempos los ciclistas comienzan a tener un protagonismo en la lucha por el espacio vial. Comienza por el lanzamiento por la alcaldía del *Plan vélo* proyectando la realización de 50 km de ciclopistas sobre los ejes este –oeste y norte-sur de la capital y la promulgación de una *charte du vélo* establecida después de la concertación con las asociaciones ciclistas.

¹ Los “*arrondissements*” son una forma de división administrativa dentro de la ciudad, en éste caso, de la ciudad de París, Francia.



Figura 7. El movimiento de defensa de la bicicleta fue creado en 1973 (Tomado de Flonneau, 2003).

Mientras tanto, los autos súbitamente retomaron su lugar. Durante el periodo de 1982 a 1994 hubo un incremento muy notable en cuanto a la velocidad promedio de los transportes a cuatro ruedas. Al final de éste periodo la velocidad media de desplazamiento de puerta a puerta fue de 25.3 km/h, representando un incremento del 34% desde su inicio. De esto, el transporte colectivo incrementó en un 6% hasta llegar a los 18 km/h, mientras que en auto llegó a los 35 km/h, significando un 18% de aumento de la velocidad durante 12 años (Dumont, 2004b). El incremento de la velocidad de tránsito compensó el incremento en la distancia al crecer la ciudad, por lo que el tiempo de viaje permaneció igual en años posteriores (Beaurice, Saint-Gérard; 2004: 111).

Sería en 1995 que un gran regreso a la cuestión peatones y bicicletas con las operaciones *Paris/piétons/velos/rollers* (Peatones, bicicletas y patines) contribuyó a una reapropiación de la ciudad por los ciudadanos, conscientes de la mezcla necesaria en el espacio vial (Flonneau 2003). Por ejemplo la reserva de ciertas vías a peatones y ciclistas en ciertos horarios como de 9h a 17h. 1998 se convierte en el año del peatón y el 29 de marzo de 2002 el día nacional de la cortesía al volante. Es curioso apuntar que cinco días antes hubo una propuesta de defensa de la bicicleta contra el estacionamiento salvaje de automóviles.

Los continuos ajustes continúan y nuevas propuestas surgen, por ejemplo, aquella que trata sobre una única dirección o sentido en las calles, la cual persigue tres objetivos a fin de favorecer la circulación automovil:

- Suprimir las dificultades del cruce de vehículos en las calles más estrechas.
- Hacer más fluido el tráfico y reducir los puntos de conflicto en los cruceros facilitando la sincronización de flujos.
- Aumentar el número de lugares de estacionamiento y suprimir una fila de circulación.

Sin embargo, nuevamente encontramos que el apoyo a los vehículos tiende a desfavorecer a los otros usuarios de las vías. Para los peatones, el peligro aumenta globalmente. Ciertamente el tráfico no viene más que de un solo lado, pero la velocidad de los vehículos aumenta y se vuelve imposible instalar camellones centrales para las travesías en una única dirección en dos vías o más.

Para los ciclistas, los trayectos son sensiblemente alargados (en un 20% cuando todas las calles tienen un único sentido) y más peligrosas a causa de la excesiva velocidad de los vehículos y de las grandes dificultades de cruzar a la izquierda. Por ejemplo, en París un ciclista que viaja en un solo sentido debe en promedio efectuar un par de giros a la izquierda de hasta 300 m, lo cual sucede en calles más concurridas como *rue de la Verreri, St-Honosé, des Petites-Ecuries, Château-d'eau, de Pentnhièvre, Sarrette, Alferd Roll* (Heran, 2005: 177).

Para los autobuses, los caminos son singularmente complicados y los usuarios tienden a no comprender donde se encuentran la parada. En el momento de la modificación de los trayectos, la pérdida de clientela está del orden de 10 al 30 %. En París, varias líneas están más al 80 % en una única dirección.

En el caso de los turnos, 1 622 cruceros cuentan con semáforos actualmente². En promedio se les puede encontrar cada 150 m. Para preservar a todo costo la fluidez de los cruceros, se hace todo lo posible para facilitar los movimientos de giro y limitar los inoportunos cruces de peatones (respetado justamente las obligaciones legales: velocidad de 1 m/s para los peatones y el tiempo de un semáforo peatón de al menos 6 segundos).

Nuevamente, las consecuencias para los otros usuarios son importantes: Los peatones tienen que soportar rodeos y tiempos de espera disuasivos, por ejemplo, atravesar en dos tiempos, cruzar por camellones muy estrechos, encontrarse ante barreras, caminar por pasajes peatones en encrucijada y a veces ausencia de pasajes peatonales sobre una de las calles que los obliga a rodear toda la encrucijada (un ejemplo delante del *Hôtel de Ville*). La situación se vuelve peligrosa para las personas con movilidad reducida, por ejemplo: padres con carroola, niños, personas de edad avanzada, discapacitados.

² De acuerdo a los datos de Heran (2005).

Los ciclistas son confrontados a esfuerzos suplementarios importantes, como el hecho de pararlos cuando llevan una velocidad de 20km/h. En Paris, la frecuencia de flujos reduce el esfuerzo de los ciclistas en 20%. En aglomeraciones, los pasajes peatonales “protegidos” por los flujos aparecen cerca de dos veces seguros que los pasajes sin flujos. En general parece que el flujo de la circulación depende en primera de la capacidad de los cruces y no del largo de la calle (p. 177).



Figura 8. Aunque el trabajo trata sobre la ciudad de Paris, en Francia se promueve la conducta vial, como lo muestra éste letrero en la ciudad de Lyon. Traducción del anuncio “¡Buena conducta! En bicicleta como en auto, yo dejo pasar a los peatones”. (Foto tomada en 2008).

Los territorios fijos muestran también que el automóvil es sin duda alguna el que mayor ocupa los espacios públicos. En Paris, con 18% de una parte modal, el auto ocupa sin embargo 95% de km² por hora, incluso a pesar de que los estacionamientos subterráneos reflejan el 58% de esa capacidad.

Tabla 2. Consumo de espacios de diferentes modalidades en París (adaptado de Heran, 2005).

	Estacionamiento	Circulación	Total	%
Peatones	–	2.2	2.2	1.6
Dos ruedas	0.4	0.8	1.2	0.9
Autos particulares	81.6	52.6	133.2	94.6
Taxis	–	1.3	1.3	0.9
Autobús	0.3	2.6	2.9	2.0
Total	82.3	58.5	140.8	100
%	58.0	42.0	100	

En el caso de las velocidades, sobre todo cuando éstas son diferentes (y por ende las escalas personales), el principio de segregación del tráfico viene a reducir los conflictos entre los usuarios. Entre las mejoras se podrían mencionar las sendas designadas, como calles peatonales, ciclopistas, carriles para autobuses, vía rápidas, pasos a desnivel y túneles. Los cruceros con semáforos y los sentidos únicos de las calles provienen igualmente de ese principio, puesto que se trata de alternar o de separar el sentido de la circulación

París ha conocido algunas realizaciones de ese tipo: túneles sobre los *boulevards des Maréchaux* desde los años 30, vías rápidas sobre *Berge* (abierta en 1967). Periférico (terminada en 1973), algunos carriles de autobuses (los primeros en 1964) y calles peatonales (años 1970-80). Es interesante hacer notar cómo históricamente provienen primero las construcciones de sendas para UHV que peatonales, es decir, el periférico sin duda alguna destinado en primera instancia a los vehículos, los carriles de autobuses pertenecen más al transporte público y al final las sendas peatonales.

Esa especialización de espacios tiene en realidad consecuencias nefastas sobre la seguridad de los usuarios. Los conflictos se suprimen en las secciones más comunes, pero se fortalecen en los cruceros. Los vehículos aceleran sobre las vías rápidas en los túneles ante el riesgo de los peatones y ciclistas en las salidas. El mismo problema para las ciclopistas, los carriles de autobuses o las zonas peatonales, cada vez que los usuarios concernientes deben reintegrarse a la circulación general (p. 179). Los usuarios no motorizados son confrontados a los daños provocados por una circulación rápida e intensa en las calles seguidos en un sentido único. Y las mejoras consideradas para proteger, como barreras, flujos muy largos, lugares de paso, entre otros, son muy apremiantes y no respetadas.

DIMENSIONANDO A LA CIUDAD DE MÉXICO

De acuerdo a Indicadores demográficos básicos 1990-2030 del Consejo Nacional de Población (CONAPO, 2009a), a mitad del año 2009 el Distrito Federal cuenta aproximadamente con 8 841 916 habitantes. Mientras tanto, la población de la

zona metropolitana de la Ciudad de México conformaba 18 010 877 habitantes para el año 2000 (CONAPO, 2009b).

Sin embargo, el Distrito Federal cuenta con 1 476 km² de superficie, sin contar con la superficie de su área metropolitana, la cual tan solo en 1983 era de 3 585.55 km² (Valverde, 1987). Tomando en cuenta eso, solamente la delegación Iztapalapa, cuya superficie es de 119.4 km², supera los 104.5 km² de París. Esto nos indica que la magnitud de ambas ciudades es muy diferente, por lo mismo, no puede haber una comparación real antes tales dimensiones disímiles.

Tomando en cuenta esto, es necesario entender cómo ha sido el proceso de construcción de la vialidad en la Ciudad de México y la lógica que ha acontecido como producto de esta transformación. Quitando de lado la traza original que se tenía desde tiempos de la colonia o el recién México independiente, es importante señalar la llegada de los elementos fundamentales que afectan la vialidad moderna: el vehículo. En 1859³ se introduce en la ciudad de México el primer coche impulsado por energía eléctrica (Ramírez, 1995); sin embargo, el primer automóvil fue introducido a México, a través de la ciudad del Paso, Texas, el cual fue registrado en 1898 (SCT, 1983).

Durante la primera década del siglo XX, los automóviles fueron considerados máquinas deportivas y objetos decorativos. En 1906 se estableció la primera agencia distribuidora de automóviles en la Ciudad de México, Sánchez Juárez y Co., así como el Automóvil Club. Mientras tanto en Paseo de la Reforma y Milán se ubicó la primera gasolinera de la capital, concesionaria de la Waters Pierce Oil Co. Para 1911 se fundó la Sociedad de Automovilistas, donde entre sus miembros honorarios se encontraba Francisco I. Madero.

Es muy difícil establecer con precisión el surgimiento en nuestro país del servicio de transporte en vehículos automotores, tanto de personas como de mercancías; ya que su establecimiento no fue el resultado de estudios previos que sustentaran un proyecto del gobierno sino que surge espontáneamente, de manera individual y diseminada y es hasta con su proliferación que se inicia su integración y organización.

Según un artículo publicado en el Informador Camionero del 1º de julio de 1943, se le atribuye al mecánico René Rossel la introducción del servicio de cuatro camiones, con carrocerías elaboradas por él mismo y con motores de autos “Prothos” para llevar pasaje y carga de la Ciudad de México a la Villa, estableciendo sus terminales en la estación de Peralvillo y frente a la capilla de “El pocito” en el año de 1913.

³ Se hace notorio señalar que es en este mismo año que los límites actuales del Distrito Federal fueron establecidos por el Congreso de la Unión (Valverde, 1987).



Figura 9. Alrededor del año 1890 los tranvías y carretas eran las principales UHV en la vía, los cuales formaban una entidad cuya movilidad dependía de la coordinación entre caballo o mula, humanos y el vehículo. Foto tomada en la exposición permanente del Zócalo de la Ciudad de México en la estación de metro Zócalo, original de Felipe Texidor, CONACULTA; INAH.



Figura 10. Para 1920 los tranvías ya eran eléctricos y, aunque aún había carretas, se avecinaba la era del automóvil. Foto tomada en la exposición permanente del Zócalo de la Ciudad de México en la estación de metro Zócalo, CONACULTA; INAH.

La duración del servicio fue de un año, muy corta puesto que entró en circulación normal el servicio de tranvías, el cual hasta 1916 era el principal servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Sin embargo, ante una huelga el 31 de julio de ese mismo año que surgió en éste sistema, muchos autos de alquiler aprovecharon el vacío del servicio para atender la demanda, dando por fin nacimiento a la industria del autotransporte, incluso cuando los tranvías habían reanudaron actividades.

La organización del autotransporte se hizo empíricamente, limitando sus movimientos a las horas de llegada y salida de los trenes, y a las horas pico, cuando la demanda era tal que los tranvías eran insuficientes y los viajeros por necesidad se trasladaban en este peculiar transporte, ya que los pasajeros en las horas normales preferían la comodidad y seguridad de los trenes eléctricos.

Hacia finales de 1917, el gobierno del Distrito Federal decidió adoptar el sistema de permisos para rutas determinadas. Así surgió la primera línea de la Ciudad de México, denominada Santa María Mixcalco y Anexas. El 27 d febrero de 1922 los autotransportistas efectuaron un paro y una manifestación frente al Palacio del Ayuntamiento, que logró que el control del servicio pasara al gobierno del Distrito Federal. Ese mismo año se fundó la Compañía Mexicana de Automóviles, S.A. que inició sus operaciones en 1923, con la introducción de los 2 primeros omnibuses de 20 pasajeros. Para 1923, se organiza la Cía. Omnibus de México, S. A. para dar servicio del Teatro Nacional a la Hacienda de los Morales.

En 1925 se estableció una planta armadora de la Ford en la Ciudad de México. Ese mismo año se crea la Comisión Nacional de Caminos, la cual reglamentó el uso de materiales para construcción de carreteras, en función del volumen de tráfico. En 1942, el Departamento del Distrito Federal autorizó el establecimiento de servicios de primera clase y expreso en la ciudad. A principios de la década de los años 50 fue aprobada la iniciativa del gobierno de la ciudad para permitir el estacionamiento en batería en el centro de la capital (Archivo histórico de El Nacional, 1990).

Hacia finales de los años 20 había 21 000 automóviles y camiones en circulación para una población de 1 millón de habitantes. A finales esa década y principios de la siguiente hubo una apertura de nuevas avenidas, ensanchamiento y prolongación de otras y pavimentación a gran escala. De hecho, es hasta 1930 que se instala el primer semáforo en México. Para los años 40 ya había congestionamientos y se construyó la porción poniente del periférico así como el viaducto Miguel Alemán.

En las décadas de 1950 y 1960 hay una constante regulación, adquisición de nuevos modelos y expansión de nuevas rutas, especialmente entre ciudades del interior del país.

En los años 60 había en circulación 450 000 automóviles para 6 millones de personas aprox. Después, en el periodo de 1970 a 1976 la política del transporte estaba encaminada hacia el transporte privado. Es notable por ejemplo en la construcción de una parte del anillo interior y otras obras viales. Es hasta después que se subrayó la necesidad del transporte público, debido a que el sistema vial era ya inadecuado por el rápido crecimiento poblacional y la motorización (Domínguez, 1987b).

Por ejemplo, en 1978 se instalaron, en el Distrito Federal y en Guadalajara, los primeros centros de capacitación y adiestramiento (STC, 1983)⁴. Para el periodo 1977 a 1982, se elaboró el Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, con los objetivos de incrementar la eficiencia y la seguridad de los servicios, adecuándolos a la estructura jurídica y fortalecer financieramente su prestación, preservando en todos casos la mexicanidad, el interés público y los derechos de los trabajadores de la actividad.

Sin embargo, es en ésta época que quizás lo más sobresaliente fue la construcción de los ejes viales, los cuales no fueron necesariamente resultado de un proceso de planeación sino de una necesidad de solucionar problemas en la vialidad, extendida desde la planeación que hubo dos décadas antes y que muchas veces estaba modelada por programas que se establecían en ciudades estadounidenses. Se buscaba, asimismo, la distribución y asignación de los flujos de manera uniforme, utilizando técnicas de ingeniería de tránsito para descongestionar las arterias.

Comenta Fernández Christlieb que al finalizar la gestión del entonces titular del DDF⁵ Carlos Hank González en 1982, la Ciudad de México había quedado demarcada por ejes viales que daban...

realce a la importancia del automóvil particular por encima de las necesidades de la población; las pérdidas son cualitativamente irreparables, y su influencia perdura en los sexenios posteriores. Desde la perspectiva del estudio espacial, lo que se hizo fue fragmentar la urbe para reordenar el control de los espacios habitados y conservar el poder sobre los movimientos populares por el conocido método de dividir para vencer. Pero desde otro punto de vista se rediseñó la vialidad quitando en definitiva la prioridad a los transportes públicos para privilegiar los individualizados, y concretamente al automóvil (Fernández Christlieb, 1992: 37).

Entonces quedó una ciudad para automóviles. Esa búsqueda de una atención mayor al transporte público más que el privado no parecía haberse notado a pesar de todo, salvo por el hecho de que los ejes viales incluyeron por primera vez en México los carriles preferenciales de circulación de autobuses y trolebuses, lo

⁴ Parece que el texto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se refiere a los transportes de carga, no a los de pasajeros.

⁵ Departamento del Distrito Federal. El Jefe del Departamento también era conocido como el *Regente de la Ciudad*. Esto duró hasta diciembre de 1997 al instaurarse el Jefe de Gobierno del Distrito Federal en México.

cual favoreció la movilidad, sobre todo a contracorriente (Domínguez, 1987b). La Ciudad de México ha alcanzado hasta la fecha grandes proporciones, los años venideros mostrarían un incremento en la cantidad de automóviles, por ejemplo, durante los primeros 8 meses de 1990 la venta de automóviles incrementó en 30 % con respecto al mismo periodo del año anterior⁶ (Hernández, 1990).

Pero ese mismo año fue cuando se construyó la ciclopista en la vía México-Cuernavaca. (García, 1990). Posiblemente una respuesta al movimiento ciclero nacido un año antes, el cual demandaba la apertura de carriles bien delineados y protegidos para el tránsito de bicicletas, que los lugares públicos cuenten con estacionamientos adecuados para resguardar estos vehículos y la formulación de un reglamento de tránsito que tome en cuenta la seguridad del ciclista. Esto fue notable en una manifestación importante de éste movimiento fue la realizada el domingo 16 de Julio de 1989, donde una gran cantidad de ciclistas llegaron a la Plaza de la Constitución provenientes de los cuatro puntos cardinales de la capital (Othón, 1989).

Dentro del movimiento se encontraba Marcelo Ebrard⁷, quien le dio una vuelta al zócalo en bicicleta inaugurando ese año el movimiento ciclista ciudadano (Poniatowska, 1989). El gobierno propuso entonces convertir el Centro Histórico en área para bicicletas y vehículos de tracción humana, así como la construcción de una ciclopista que fuera de Ciudad Universitaria al Centro. Lamentablemente, ninguno de esos proyectos fueron llevados a cabo. Sin embargo, es notorio como otro tipo de medios de transporte tuvieron mayor auge mientras que otros fueron disminuyendo su impacto en la vialidad, lo cual se ejemplifica en la tabla 3.

Como puede verse, en el periodo mostrado en la tabla, hubo un disparo en cuanto al apropiamiento de los viajes por parte del transporte colectivo, el cual en tan sólo un periodo de 12 años pasó de un 6.45 a un 50.9 del total de los viajes. Mientras tanto, el metro y los autobuses urbanos disminuyeron su impacto en la cantidad de viajes. No obstante, tanto los autos particulares como los taxis mostraron también un incremento.

Otros medios, incluyendo la bicicleta, tuvieron un impacto muy pequeño. Incluso Domínguez ya para 1983 comentaba con datos de otra tabla que había omitido mostrar los porcentajes de “medios de transporte de poca importancia” como la bicicleta, motocicleta, tranvía y camión (Domínguez, 1987a: 195). Sánchez finalmente no presentó los datos, sea por omisión de su parte o por falta de información. De cualquier forma, este último punto resalta mucho la escasa importancia de esos vehículos en la vialidad como en los proyectos urbanos.

⁶ En el periodo contemporáneo al estudio de la tesis, se tiene como dato que al mes de Julio de 2009 hay 27 086 438 vehículos registrados en circulación, lo cual representa un aumento de 2 951 957 con respecto a enero de 2007 (INEGI, 2009).

⁷ Cabe señalar que Marcelo Ebrard es el Jefe de Gobierno del Distrito Federal para el periodo 2006-2012, contemporáneo a este estudio.

Tabla 3. Distribución modal de viajes 1983 y 1995.

	Datos vigentes para 1983 (Adaptado de Domínguez, 1983a)	Datos vigentes para 1995. (Adaptado de Sánchez, 1995)
Medio de transporte	Porcentaje	
Metro	22.85	10.5
Autobuses urbanos	20.41	7.8
Auto particular	14.97	15.8
Colectivo	6.45	50.9
Taxis	0.54	5.9
Trolebús y tren ligero	0.98	1
Autobuses suburbanos	11.04	
Autobuses ruta 100		8.1
A pie	21.41	
Autobús escolar	0.67	
Camión de carga	0.05	
Motocicleta	0.05	

Durante la década de 1990 habría pocos cambios en la vialidad, no obstante, la legislación tuvo un cambio como el caso de la Ley de Transporte para el Distrito Federal, la cual sustituía una legislación vigente desde 1942, con condiciones totalmente diferentes a las cuáles ahora se enfrentaban. (Abrego, 1995: 52).

De acuerdo a ésta nueva Ley de Transporte del Distrito Federal, se otorgaba preferencia al peatón y obligaba a la autoridad a generar la infraestructura y señalamiento necesario para él pero también establece obligaciones al mismo. Obliga al Gobierno del Distrito Federal a promover acciones permanentes de educación y capacitación vial para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la calidad de servicio (p. 53).

En 1998 se funda “Bicitekas”, un grupo de ciclistas urbanos con objetivos de incidir en la difusión del respeto, la infraestructura y el ordenamiento urbano necesarios para el uso seguro y libre de la bicicleta. Sin embargo, se constituye como una asociación civil independiente registrada oficialmente en el 2001, año en el cual desde entonces realizan paseos nocturnos cada miércoles, saliendo del Ángel de la Independencia (Sánchez, 2008).

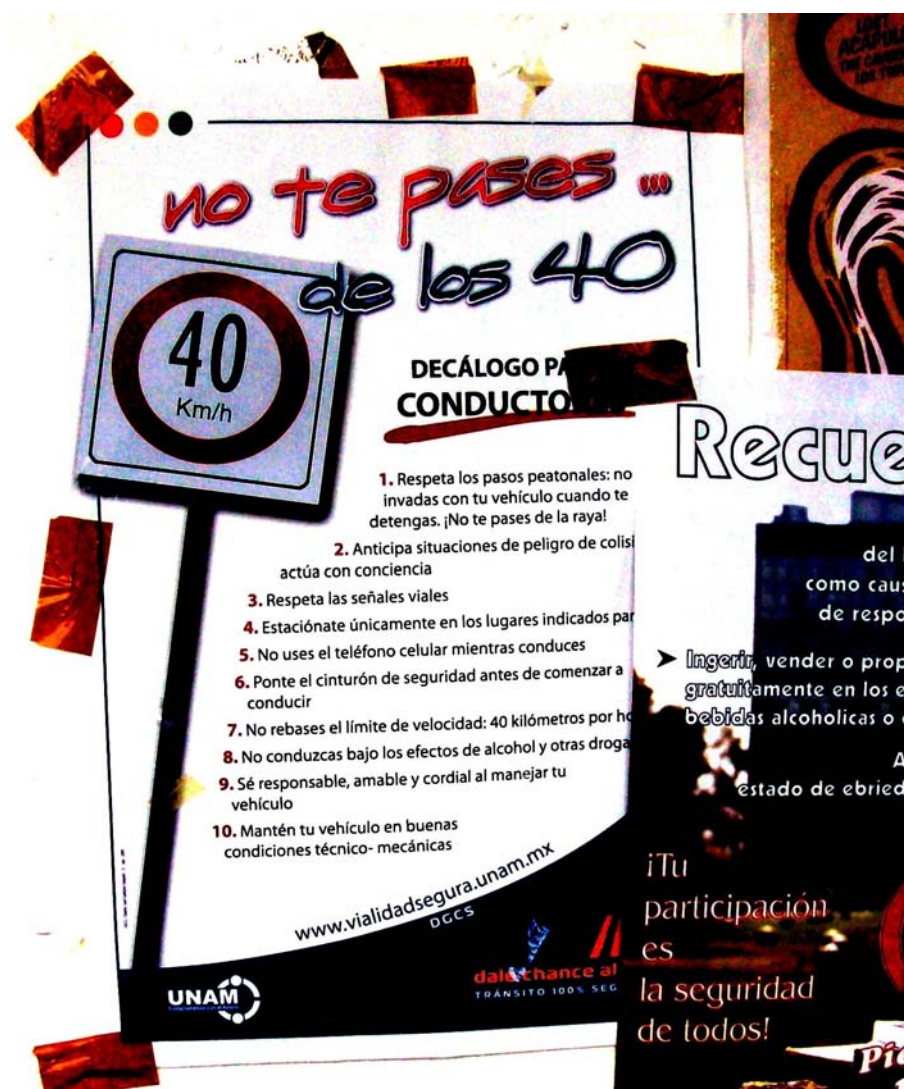


Figura 11. En la ciudad universitaria de la UNAM (Universidad Nacional Autónoma de México) se pueden notar algunos letreros que promueven la conducta vial. (Foto tomada en 2009).

A partir del 22 de septiembre del 2000, Bicitekas celebra en México, junto con todo el mundo, el día Mundial sin Auto. Sin embargo, los efectos de diversas reformas, así como movimientos aún tendrían que esperar. Falta por ejemplo observar la evolución de las infracciones viales en un periodo de 7 años en los cuales, si bien no incrementaron en forma muy significativa, tampoco parecen bajar tanto como si realmente fueran a aplicarse la ley, sobre todo en materia preventiva, educación y capacitación vial.

Tabla 4. Distrito Federal: infracciones 2001-2007 (Adaptado del Gobierno del Distrito Federal, 2008)

	Año						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total	1,062,840	1,740,808	1,186,007	1,305,616	1,535,040	1,248,655	1,145,481

Hasta el momento se ha mostrado la evolución de proyectos de organización vial enfocados a la Ciudad de México, así como su impacto en políticas públicas, legislaciones y movimientos sociales, y viceversa. Sin embargo, se ha notado una falta clara de ordenamiento territorial, el cual parecía ser más planeado a nivel regional que local, pero sin una verdadera estipulación que lo sustente. Por ejemplo, durante el gobierno de Andrés Manuel López Obrador, se estableció un programa integral de transporte y vialidad. En el acuerdo de su publicación en 2002, el único momento en el cual se hace mención un ordenamiento territorial es el siguiente:

4.5.1 Apoyo al ordenamiento territorial en los niveles local, metropolitano y megalopolitano: Conjuntamente con la Seduvi y la SMA, se impulsarán acciones que permitan el ordenamiento territorial de la ciudad y de la región en la que se ubica, mediante la integración funcional de los procesos de planeación del transporte, del medio ambiente y del desarrollo urbano, así como de los programas sectoriales respectivos. Para ello se diseñarán estrategias adecuadas que permitan emplear a los sistemas de transporte masivo y carretero como estructuradores del espacio urbano y regional (Gaceta oficial del Distrito Federal, 2002).

Se menciona el apoyo a ordenamientos territoriales, pero los mismos ordenamientos no parecen haberse tomado en cuenta antes de la publicación de este texto sobre los cuales pueda sustentarse. Las políticas públicas se enfocaron de nuevo en el transporte masivo, pero no en los peatones o las bicicletas. Por ejemplo, el 11 de junio de 2003 se inaugura el distribuidor vial San Antonio (Crónica, 2005) y para el 19 de junio de 2005 lo es la primer línea del metrobús de la Ciudad de México (Anuario 2005 del Transporte y la Vialidad). Aquí podemos notar otro momento de conflicto entre simpatizantes de medios de transporte alternativos, ya que Bicitekas realizó una Protesta contra la construcción del Segundo piso de Periférico.

Curiosamente, después de ésta protesta, el proyecto de ciclopista México-Cuernavaca fue retomado, siendo inaugurada el 25 de enero de 2004. No obstante, la calidad con la cual fue construida fue muy mala, afirma Bicitekas. Poco después se crea otro movimiento promueve actitudes de respeto hacia las reglas básicas de convivencia urbana, llamado “Muévete por tu ciudad”⁸, asociación civil en pro de actitudes de convivencia urbana, fundada el 29 de Abril de 2004.

Por otra parte, el 20 de noviembre del mismo año, Bicitekas logro el permiso para el ingreso de bicicletas al Metro los fines de semana, y diseño el decálogo del ciclista que se encuentra en todas las estaciones del metro. Posteriormente, “Muévete por tu ciudad” convocó el 27 de noviembre de 2005 a más de 750 voluntarios entre asociaciones civiles, instancias de gobierno, ciudadanos y artistas, que realizaron talleres, sketches, performances, pláticas, a más de 100 mil personas, culminando diez días de “Sensibilización Ciudadana”. Entre 2006-

⁸ Información obtenida bajo una comunicación personal por parte de “Muévete por tu ciudad”.

2007 ésta asociación crea una alianza con Risaterapia, AC para realizar el programa de sensibilización “Risamovida”, con voluntarios en cruces de alta afluencia vehicular para dar mensajes de civilidad a conductores.

En Marzo 2007 se inaugura la primera cicloestación de renta de bicicletas ubicado en Palmas. Para el 12 de mayo del 2007 dan inicio los Cierres Dominicales, proyecto que promueve el uso de la bicicleta en el Circuito Paseo de la Reforma – Zócalo. Los últimos domingos de cada mes se realiza el Ciclotón con un trayecto de 32 a 40 kms.

Fue hasta el año 2008 que entre diversas iniciativas de organizaciones civiles como Presencia ciudadana y la Secretaría de Salud para introducir en México un día del peatón, el cual fue celebrado el 28 de agosto, aunque oficialmente fuera el 17 del mismo mes⁹. Esto implica una gran distancia de acción entre el dominio del auto y la lucha de los peatones y otras UHV a través del tiempo, no obstante, también nos muestra que los movimientos a favor de los mismos no han sido inexistentes y continúan hasta la fecha.

A manera de resumen, me permito mostrar un cuadro con aquellos momentos que han sido relevantes en la historia de las ciudades presentadas.

⁹ Información obtenida bajo una comunicación personal hacia la asociación “Presencia ciudadana”. Sin embargo, un pequeño documento (Presencia ciudadana, 2008) también justificó la información.

Cuadro 4. Momentos clave en la historia de la vialidad de París y la Ciudad de México

PARIS		MEXICO DF	
Año	Hecho	Año	Hecho
1855	Se funda la Compañía general de los ómnibus. Obtuvo el monopolio de los transportes colectivos	1859	Se introduce en la ciudad de México el primer coche impulsado por energía eléctrica
1900	2000 carros sin matricular	1898	Se registra el primer automóvil que fue introducido a México, a través de la ciudad del Paso, Texas.
1907	Se funda la <i>Sociedad protectora contra los excesos del automovilismo</i>	1906	Se estableció la primera agencia distribuidora de automóviles en la Ciudad de México, Sánchez Juárez y Co., así como el Automóvil Club.
1910	Proyecto de “código de circulación para los peatones” dirigido al <i>conseiller</i> Émile Massard por la comisión turismo de l’ <i>Automobile-Club</i> de Francia.		En Paseo de la Reforma y Milán se ubicó la primera gasolinera de la capital
1921	Propuestas desde el <i>reporte Massard</i> se colocan bandas de color rojo para que atravesaran los peatones.	1911	Se fundó la Sociedad de Automovilistas, Francisco I. Madero, uno de los miembros honorarios.
	Se colocan los primeros semáforos.	1913	Introducción del servicio de cuatro camiones, con carrocerías elaboradas por él mismo y con motores de autos “Prothos” para llevar pasaje y carga de la Ciudad de México a la Villa.
1922	Liga por la defensa de los peatones.	1916	Ante una huelga del sistema de tranvías, nace la industria del autotransporte.
1924	Se proponen el establecimiento de “puntos señalados protegidos que garanticen la detención de automóviles” por el pasaje de peatones sobre todo para atravesar por los Campos Elíseos.	1917	El gobierno del Distrito Federal adopta en sistema de permisos para rutas determinadas y surge la primera ruta.
1925	Aparecen los primeros pasajes peatonales y a partir del 16 de febrero del mismo año se ordena reglamentariamente la circulación y travesía de los peatones sobre ciertas partes de la vía pública.	1922	Ante una huelga de autotransportistas, el control del servicio pasó al gobierno del Distrito Federal.
1939	500 000 carros sin matricular.		Se funda la Compañía Mexicana de Automóviles, S.A.
1955	5 autos por cada 100 habitantes.	1923	La misma compañía inició sus operaciones con la introducción de los 2 primeros omnibuses de 20 pasajeros.
1956	Creación de un túnel subterráneo para el paso peatonal hacia el <i>Arco del triunfo</i> .		La Cía. Omnibus de México, S. A. para dar servicio del Teatro Nacional a la Hacienda de los Morales.
	Comienza la planificación de zonas reservadas para los peatones y éstas aparecerán en el inicio de los años sesenta.	1925	Se estableció una planta armadora de la Ford en la Ciudad de México.
1957	Reapareció, luego de casi treinta años, una asociación en defensa de los peatones bajo la impulsión del sindicalismo laboral.		Se crea la Comisión Nacional de Caminos.
1959	Se funda la asociación de <i>Los derechos de los peatones por una ciudad humana</i> .	Finales 1920’s	21 000 automóviles y camiones en circulación para una población de 1 millón de habitantes.
1960	1.2 millones carros sin matricular.		Apertura de nuevas avenidas, ensanchamiento y prolongación de otras y pavimentación a gran escala.
1966	<i>Operación de educación de peatones</i> .	1930	Primer semáforo instalado en México.
1972	Una primera manifestación, donde 5 mil ciclistas corren por París.	1940’s	Construcción del viaducto Miguel Alemán.

PARIS		MEXICO DF	
Año	Hecho	Año	Hecho
1976	Las calles comienzan a cambiar de forma, sus sendas se reconfiguraron al ensanchar las banquetas.	1942	Se crea la predecesora de la Ley de Transporte para el Distrito Federal
	Comienza por el lanzamiento por la alcaldía del <i>Plan vélo</i> proyectando la realización de 50 km de ciclopistas sobre los ejes este –oeste y norte-sur de la capital y la promulgación de una <i>charte du vélo</i> establecida después de la concertación con las asociaciones ciclistas.		El Departamento del Distrito Federal autorizó el establecimiento de servicios de primera clase y expreso en la ciudad.
1991	50 autos por cada 100 habitantes.	1960's	450 000 automóviles para 6 millones de personas aprox.
1994	Incremento del 18% de aumento velocidad promedio de autos y 6 % de transporte público durante 12 años.	1971	Comienza la construcción de una parte del anillo interior y otras obras viales.
1995	las operaciones <i>Paris /piétons/velos/rollers</i> contribuyó a una reapropiación de la ciudad por los ciudadanos.	1976	Finalizan las obras anteriormente mencionadas.
1998	El año del peatón.		Comienza una mejor atención hacia la necesidad del transporte público
2002	29 de marzo el día nacional de la cortesía al volante. 5 días antes hubo una propuesta de defensa de la bicicleta contra el estacionamiento salvaje de automóviles.	1978	Se instalaron, en el Distrito Federal y en Guadalajara, los primeros centros de capacitación y adiestramiento.
		1982	Se elaboró el Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, iniciado desde 1977.
			Al finalizar la gestión del DDF de Hank González, la Ciudad de México había quedado demarcada por ejes viales
		1989	Nace el movimiento ciclero. Pide Zonas exclusivas. 16 de Julio ciclistas llegan a la Plaza de la Constitución provenientes de los cuatro puntos cardinales de la capital. Marcelo Ebrard entre ellos.
		1990	La venta de automóviles incrementó en 30 % con respecto al mismo periodo del año anterior
			Construcción de ciclopista en la vía México-Cuernavaca.
		1998	1998 se funda "Bicitekas"
		2000	México comienza a celebrar el día Mundial sin Auto
		2004	24 de Abril. Se crea la asociación "Muévete por tu ciudad"
			22 de Agosto, inauguración de la primer parte del distribuidor vial o segundo piso del periférico.
			20 Noviembre: Ingreso de bicicletas al Metro los fines de semana
		2005	27 de noviembre. Convocatoria de cerca de 100 mil personas, culminando diez días de "Sensibilización Ciudadana".
		2007	Marzo: primera cicloestación de renta de bicicletas ubicado en Palmas.
			12 de mayo: dan inicio los Cierres Dominicales
		2008	17 de agosto. Se crea el día del peatón.

CAPÍTULO 5

ESTUDIOS PROXÉMICOS

Este capítulo está dedicado al aspecto metodológico de la investigación proxémica, aplicado al espacio vial; así como a los dos estudios de campo que se realizaron respectivamente en las ciudades de París, Francia, y la Ciudad de México.

HACIA EL ESTUDIO DE LA PROXÉMICA

La metodología de Hall

Edward T. Hall escribiría un texto donde haría reseña de los métodos de investigación proxémica llamado *Handbook for proxemic research* en 1974. Ahí propondría una nueva definición, la cual indica que la proxémica “es el estudio de las transacciones del hombre de como percibe y usa el espacio personal, social y público en varios escenarios mientras sigue inconscientemente dictados de paradigmas culturales” (Hall, 1974: 2). Es importante señalar que esta definición se contrapone con sus anteriores textos. Veamos porqué:

Hall había propuesto la proxémica como el estudio de cómo el humano usa el espacio, tomando a modo de ejemplo, sin ser necesariamente el único posible, las distancias entre las personas. Es obvio que ya para esta nueva definición el autor tomó su ejemplo como parte del concepto. Nuevamente insiste en que sus distancias propuestas corresponden a una cultura como lo es la occidental y no son generalizables.

Apunto ésto porque es importante saber que como influye el aspecto teórico en el metodológico en Hall, ya que redujo su propuesta inicial de la proxémica a las distancias entre las personas, cosa que no era lo que perseguía en un inicio, ahora es lo que principalmente utilizó bajo su metodología. Su propósito para redactar este aspecto se marca en lo siguiente:

- Identificar los aislamientos proxémicos dispuestos por tres o cuatro grupos étnicos diferentes, su interacción con ellos mismos así como con miembros de otros grupos.
- Identificar algunas fuentes específicas de desentendimiento al confrontarse y alienarse entre grupos relacionados con variables proxémicas.
- Desarrollar y describir una metodología de investigación para validar estadísticamente y en otras formas, las observaciones (con y sin cámaras) hechas para los puntos anteriores.

Hall comenta que su reseña metodológica intenta cubrir el tercer punto, aunque se tiene que pasar por los otros dos puntos. Al usar los resultados proxémicos de

ese estudio se pretende validar y comentar las limitaciones de ese sistema. Otro objetivo fue producir un equivalente de texto concerniente a comportamiento no verbal.

Se produjeron 19 escalas o dimensiones a verificar, que constan de las siguientes:

1. Postura
2. Orientación del cuerpo
3. Desplazamiento lateral de los cuerpos
4. Cambio de orientación
5. Cambio de distancia
6. Distancia del cuerpo
7. Gesturas: grado de movimiento
8. Kinesis: isomorfismo
9. Afecto: tipo
10. Afecto: intensidad
11. Comportamiento oscilar
12. Código auditivo: número hablado
13. Código auditivo: estilo lingüístico
14. Código auditivo: amplitud de la voz
15. Código auditivo: comportamiento al escuchar
16. Olfato
17. Código termal
18. Envolvimiento del cuerpo
19. Búsqueda o rechazo del tacto

En conjunto, se creó un sistema de anotación que junto con el registro de cámara probó ser el mejor medio disponible para recolectar textos proxémicos esenciales. Asimismo, las fotografías capturadas no sólo mostraban diferencias entre las culturas de las imágenes, sino también de los propios fotógrafos, cuestión muy importante en las variables del estudio (p.3). Algo similar ocurrió con las investigaciones de Armando Silva en su estudio de *Imaginario Urbanos* (Silva, 2007).

Las formas de aproximarse fue tomar fotografías de encuentros no planeados en sitios exteriores; mientras que otra forma fue realizar entrevistas planeadas y sesiones de retroalimentación donde los sujetos observaban una secuencia de fotografías de ellos con los informantes. Un aspecto importante también a recalcar fue que el contacto con culturas diferentes a la de los investigadores hicieron que estos últimos se mostraran un poco más alienados, por lo cual incluso se hizo un reporte de los problemas que enfrentaron ellos mismos, así como sus teorías y metodología.

Existe mucho qué decir sobre las cuestiones morales y filosóficas de trabajar con seres humanos. De hecho, es dudoso que uno pueda hacer un sistema totalmente satisfactorio que puede ser igualmente aceptable para toda la humanidad. Sin

embargo, Hall prefiere que las costumbres de los países y su gente sea la que decida. Por ejemplo, fotografiar a gente sin permiso en algunas regiones de Alemania no es solamente no tolerado sino ilegal, en caso de que la gente esta lo suficientemente cerca para ser identificada. El proxemista, entonces, debe adaptar estas técnicas para la comodidad de las reglas formales, informales y técnicas de la gente cuyo comportamiento es observado (Hall, 1974: 4).

En el estudio presente no se elaboraron cuestionarios, ya que el enfoque está orientado hacia la clasificación de la acción y no hacia el autoreporte; no obstante, no se descarta que esta metodología pueda servir para ampliar el estudio si se elabora en estudios ulteriores. En la parte del registro en ambientes naturales, la cuestión que Hall buscaba resolver era cómo obtener suficiente secuencia de registro videográfico sin interferir y, por lo tanto, distorsionar la escena. Lo que hicieron entonces basándose en la metodología etológica, fue adaptar un equipo de videocámaras dentro de una camioneta, la cual según Hall probó ser ignorada por casi todos los sujetos de su estudio (p. 12), asimismo, curiosamente, ayudó mucho que las personas estaban acostumbradas a que los turistas porten cámaras.

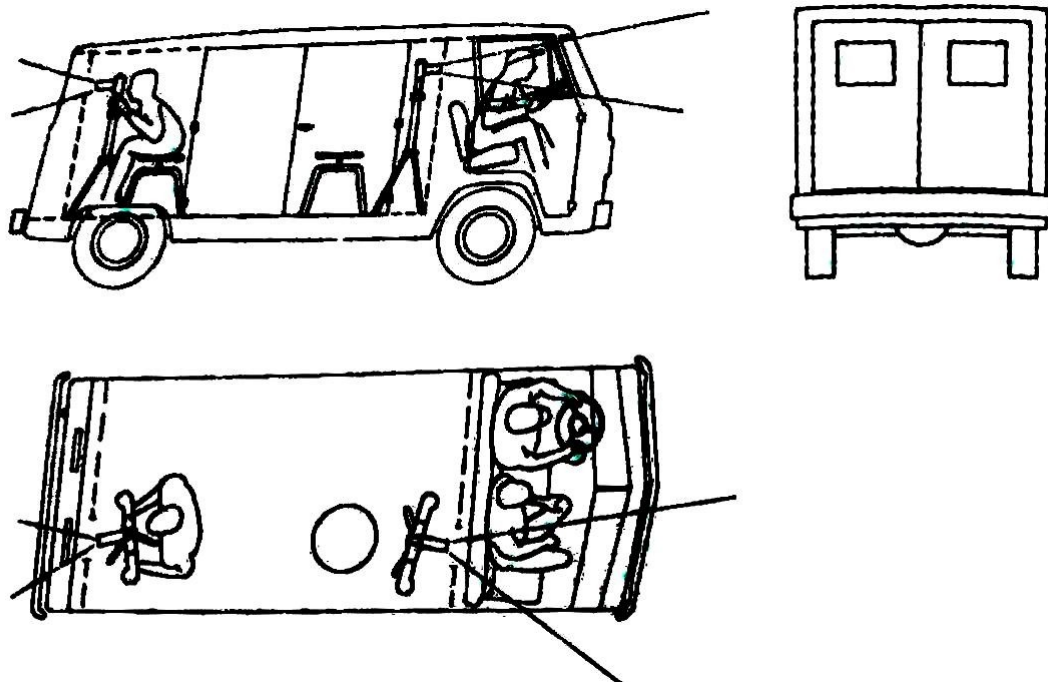


Figura 12. Camioneta con equipo de cámaras integrado (Adaptado de Hall, 1974)

Importante para el investigador proxémico, remarca Hall, es que las cámaras graben la mayor cantidad de tiempo posible, al igual que usarlas con naturalidad que se conviertan en prolongaciones de los ojos, lo cual lleva práctica. Igualmente, el investigador no juzga, sólo se dedica a grabar lo que sucede¹.

¹ Este aspecto queda muy a discusión, ya que aunque ideal, no deja de ser algo muy difícil de evitar, sobretodo si se hacen estudios culturales.

Un nuevo enfoque

El presente trabajo se basa en la metodología propuesta por Hall pero con ciertas modificaciones, puesto que tanto la aproximación teórica como tecnológica permiten otro tipo de análisis. Ya que han pasado más de tres décadas desde la publicación de sus estudios y una de las tendencias tecnológicas es crear herramientas de mayor capacidad y menor tamaño, se opta por otro tipo de técnica basada en la filmación de la cual habla Hall. Con base en el marco teórico se crearon categorías de análisis, y a su vez la metodología de Hall propone crear dimensiones a observar y registrar. Además de las notas de campo, se utilizó una micro cámara de 2.5 megapíxeles de resolución. Dicha cámara puede denominarse *subcam*. Su tamaño la hace flexible de dirigir así como de una “casi” total discreción.

De acuerdo con Lahlou (2006) la *subcam* es una cámara “subjetiva”. La versión que él utilizó está ubicada en unos lentes. Su posición permite capturar el punto de vista de su usuario, de capturar los gestos, la focalización de la atención y de otros elementos de la actividad “situada” que escapan a la vista de un observador externo. Ésta permite una mejor memorización de los actos de autoconfrontación del sujeto.

Aunque los estudios de la *subcam* están más enfocados al estudio desde la perspectiva del sujeto quien la porta, en el presente trabajo se usó la cámara con un enfoque más de acuerdo a Hall, basado en el aspecto de reportar las dimensiones a verificar. Su tamaño la hace flexible de dirigir así como de una casi total discreción. El archivo de video se utilizó como registro videográfico que ayudó en el proceso de memoria del escenario y de las conductas dimensionadas.

Asimismo, es importante señalar la influencia del interaccionismo simbólico en la construcción metodológica de este trabajo. El mundo empírico del IS es el mundo natural de la vida de los grupos humanos y su comportamiento. Su postura metodológica es el examen directo del mundo empírico social, lo cual permite al especialista satisfacer todos los requisitos básicos de la ciencia empírica a través del examen directo: enfrentarse a un mundo empírico susceptible de observación y análisis, suscitar problemas abstractos con respecto al mismo, reunir los datos necesarios a través de un examen detenido y disciplinado, descubrir las relaciones entre las respectivas categorías de estos datos, formular proposiciones respecto a dichas relaciones, incorporar esas proposiciones, y teoría por medio de un nuevo examen del mundo empírico (Blummer, 1982: 35)

Los conceptos y proposiciones del interaccionismo simbólico se encaminan al examen directo del mundo social empírico. Su importancia y validez sólo pueden ser determinadas a la luz de dicho examen, y no en función del criterio ajeno de una metodología inadecuada (p. 36). Si el especialista desea comprender los

actos de las personas, es preciso que vea los objetos como ellas los ven, ya que de lo contrario sustituirá los significados de dichos objetos por sus propios significados (P. 37-38). El estudio requiere una perspectiva, un conjunto de categorías y un procedimiento de investigación distintos (p. 39).

La postura metodológica del IS consiste en prestar atención a la vinculación histórica de lo que se está estudiando, respetar la naturaleza del mundo empírico y organizar un plan metodológico que la refleje (p. 44). Ya que la propuesta metodológica de Hall llega a acercarse a una postura similar al IS, y al igual que Goffman en su construcción de categorías de análisis, el presente estudio se basó en elaborar sus dimensiones a través de las interacciones entre peatones y UHV con las 6 unidades propuestas por las categorías proxémicas del espacio vial:

Sujeto (peatón)

Sujeto – Objeto (Unidad Humano Vehículo)

Espacial – Temporal (Senda / Turno)

Institucional (Planeación y diseño / Regulación)

Para la captura de dichas dimensiones, se hizo un registro videográfico a través de la *subcam* para tener un archivo de video de varios puntos de intersección en la vialidad o cruceros en los cuales se registraron las interacciones entre estas unidades. Las dimensiones entre las cuáles se propusieron para analizar las categorías fueron las siguientes:

1. Registro de conductas donde los peatones crucen fuera de turno
2. Registro de conductas donde las unidades humano-vehículo crucen fuera de turno
3. Registro de conductas donde los peatones crucen fuera de su senda
4. Registro de conductas donde las unidades humano-vehículo crucen fuera de su senda
5. Registro de la presencia de policía y su labor en la vía
6. Registro de turnos o sendas ambiguas
7. Registro de formas de cruce: galantería / entre espacios / en grupo
8. Registro de señales de tránsito en ausencia de semáforos (turnos)

El tipo de investigación fue de carácter observacional, del tipo de observación no obstructiva en ambientes naturales. Los datos se cuantificaron en fotografías, video o esquemas gráficos de ubicación. Este método es muy eficaz en estudios transculturales ya que el lenguaje no es una barrera de estudio (Sommer, 2002). Por una parte, el estudio hasta ahora mencionado donde se analizan las dimensiones fueron desde la perspectiva de investigador-peatón. Por otra parte, un análisis adicional desde la perspectiva UHV, es decir, del conductor fue también elaborada. La diferencia radica en el hecho de que para la perspectiva del conductor no se tomó en cuenta el espacio específico como algún crucero en particular sino más bien su comportamiento vial. Esto fue debido a cuestiones de

tiempo y en general de oportunidad de realización del estudio, especialmente en la ciudad de París.

La metodología utilizada en éste último punto requirió además de un trabajo etnometodológico, únicamente para el caso de México, ya que se realizó una autoconfrontación entre los conductores y el video de su recorrido, en el cual explican sus pensamientos e impresiones de sus acciones en la vialidad.

El proceso de recopilación de datos de campo mantuvo una aproximación de observación participante, que consiste en ir construyendo un modelo de cultura, no diciendo la “verdad” acerca de los datos, puesto que hay numerosas verdades, en particular cuando se presentan desde el punto de vista de cada participante individual (Kawulich, 2006:18). Los registros entonces se hicieron desde la perspectiva de investigador-peatón y de conductor.

En el estudio adicional, se tomó en cuenta la perspectiva de las UHV a través de videos filmados con la *subcam*. Cuatro videos fueron tomados desde la perspectiva de conductores de automóvil, un video desde la perspectiva de un ciclista y además, un video desde la perspectiva de un peatón. Los videos fueron parte de las prácticas del seminario *Nouvelles méthodes d'enregistrement de l'activité humaine* (Nuevos métodos de registro de la actividad humana) de 2008-2009 impartido por Claude Fischler y Saadi Lahlou en *l'École des Hautes Études en Sciences Sociales*, en París, durante el periodo 2008-2009. En el caso mexicano, cuatro videos fueron registrados. Tres en bajo la perspectiva de conductor de automóvil y uno desde la perspectiva de un ciclista.

Para hacer un trabajo práctico en la calle, Georges Perec recomienda hacer las siguientes anotaciones: nombre del lugar, la hora, la fecha, el tiempo (Perec, 1974: 70) y enseguida una muy extensa descripción de lo que acontece, de los autos, sus marcas, el número; de dónde proviene la gente, dónde se ubican las personas, los autos, los servicios; en fin, innumerables cuestiones que interesan desde un aspecto descriptivo para el investigador cualitativo. Lo que se hizo para el presente trabajo se basó en parte bajo este método, donde se efectuó la anotación del día, la hora, la duración de la exploración y el lugar. Enseguida, una descripción enfocada principalmente a identificar las categorías y dimensiones ya mencionadas.

UNA PROXÉMICA VIAL DE PARIS

Para el área geográfica de la ciudad de París, Francia, se escogieron catorce cruceros cuya selección se realizó por los siguientes factores: Por un lado los cruceros mantienen condiciones que favorecen mayores encuentros entre UHV y peatones, esencialmente por ser el punto de encuentro de varias vías para unidades humano-vehículo; asimismo, todos los cruceros analizados tenían

acceso a una estación de metro y parada de autobús, lo cual garantizaba un flujo constante de peatones².

La elección de los cruceros se basó en su dispersión en la ciudad, pero no se tomó en cuenta si dichos cruceros eran conflictivos ya que el propósito de la investigación es crear un modelo proxémico que se pueda construir a partir de las interacciones; sin embargo eso no quiere decir que la conflictividad encontrada en los cruceros no haya sido importante analizarla.

El trabajo de campo comprendió entre el 26 de noviembre al 19 de diciembre de 2008. La lista de los cruceros es la siguiente, ordenada por cronología de análisis:

1. Place de Bastille
2. Place de Monteuill
3. Place de Charles de Gaulle – Etoile (Arco del triunfo)
4. Place d'Italie
5. Place de la Nation
6. Place de la Republique
7. Place de l'Opera
8. Place du Colonel Fabien
9. Place de Clichy
10. Place de Châtelet
11. Place de Victor et Hélene Basch
12. Place de Montparnasse
13. Place de Cambrone
14. Place de la Porte de St Cloud

Se consideró también incluir el cruce de la *Place de Trocadero*, pero debido a que en la exploración de campo previa al estudio mostró poca afluencia de UHV y peatones (a pesar de ser un punto de observación de la Torre Eiffel), además de que no tenía entradas y/o salidas a los 360°, a diferencia de los otros cruceros, se decidió no elegirlo en la parte final.

La ubicación de dichos cruceros en la ciudad de Paris se muestra en la siguiente figura:

² En éste caso, parecería ser un espacio sociópeto por el hecho de ser un punto donde hay más encuentros entre UHV y peatones que en un tramo de calle sin intersección. No obstante, no se plantea que por ello se favorezca más a la socialización como un espacio sociópeto idóneo, en realidad bajo esa concepción, el cruce en realidad es un espacio sociófugo.

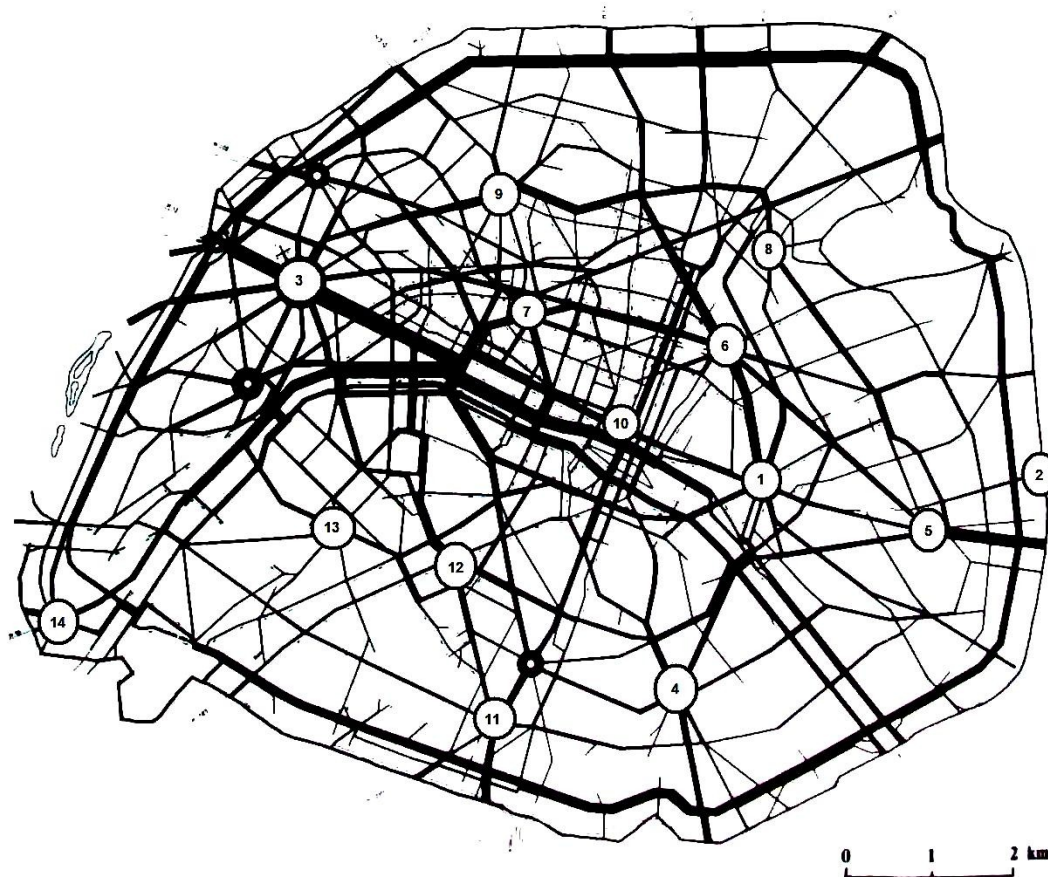


Figura 13. Mapa de París donde se señalan la ubicación de los cruces analizados, la asignación de números corresponde con la lista mencionada previamente (Adaptado de Beaujeu-Garnier, J.; Bastié, J.; 1967)

El cruce de peatones

Ahora que ya hemos presentado la ciudad, presento a nivel de escala peatonal las observaciones en cuanto a las dimensiones que analicé. Comenzando por la cuestión peatonal y su cruce es importante resaltar que es la conducta más recurrente entre los cruces el cruzar fuera de turno, es decir, cuando el semáforo peatonal está en rojo e indica alto. El arreglo entre los turnos por lo general lo va a dar el semáforo, pero ciertas interacciones suelen darse en el proceso. A pesar de señalar el turno, sea de peatones o de vehículos, tanto los unos como los otros pueden no respetar el turno del otro si notan la ausencia de a quien le toca, o bien, perciben una lejanía lo suficiente como para poder cruzar la calle con la seguridad de que lo hará en un tiempo menor que lo que el otro trata en llegar.

Asimismo, el cruce de peatones puede ser en los últimos momentos en que los turnos están expirando. En París, los semáforos peatonales darán el alto unos segundos antes de que los semáforos vehiculares den el siga, lo cual da tiempo a los peatones que ya están cruzando la senda terminen su tramo y a su vez detener

a los peatones que apenas van a cruzar; así la senda se despeja de peatones y los autos tienen libre la vía para avanzar en el siga.

Con esto, podemos clasificar el cruce de los peatones fuera de turno bajo los siguientes criterios:

Cruce entre espacios: los peatones cruzan entre los espacios que hay entre los autos; dichos espacios pueden denominarse *space cushion* o “colchón de espacio”, mencionado por Roche (1983).

Cruce entre tiempos: los peatones cruzan cuando su semáforo indica que su turno ha expirado mientras el de los autos y motocicletas se prepara a cambiar o justo está cambiando.

Cruce ante ausencia de UHV: el semáforo peatonal indica alto, pero puede no haber en la vía circulación de UHV por lo cual el peatón cruza.

Es importante señalar un fenómeno que sucede a menudo, el cual es un “comportamiento gregario de los peatones”, el cual quiere decir que cuando un peatón en la primera fila comienza a avanzar los que están detrás le siguen. El comportamiento gregario hace que los peatones crucen muchas veces en grupo y si el peatón que comienza a avanzar lo hace fuera de turno, un grupo de peatones puede seguirle y causar interacciones interesantes.

En primer lugar cruzar en grupo es una forma más segura de cruce que hacerlo de manera individual, no sólo otorga cierta certidumbre (aunque no necesariamente significa que lo sea) del turno, así como una protección ante accidentes. Un caso que sucedió en el cruce de la *Place de Montparnasse* fue que los peatones cruzaron fuera de turno en grupo y cuando el semáforo peatonal había cambiado a verde la afluencia o cantidad de los mismos peatones había descendido puesto que gran parte de ellos cruzó fuera de turno de modo grupal y en comportamiento gregario.

Otra forma de cruzar de los peatones es irse “apropiando de la senda” poco a poco, lo cual quiere decir que en vez de esperar su turno en la banqueta, los peatones van dando pequeños pasos hacia la senda (el paso peatonal) hasta que sea su turno o no haya UHV a la vista. Esto sucedió tanto en *Place d’Italie* como en *Place de Cliché* y *Place d’Opera*. Ésta forma de cruzar más pasiva es un claro ejemplo de la apropiación territorial, a manera espacio-temporal en una senda. Las UHV, especialmente los autos tienden a reclamar su turno con señales acústicas (tocar el claxon o bocina) así como no desacelerar, confiando en que el peatón capta el mensaje de su intención de cruce.

A diferencia del cruce de peatones fuera de turno pero en su senda, el cruce de peatones fuera de su senda no es tan frecuente. Dos ejemplos de éste cruce fuera de senda pueden mencionarse. Por un lado existe el cruce fuera de senda que puede ser a mitad de la calle, en el cual el cruce es por ausencia de UHV a la vista, el cuál sucedió en *Place de la République*. Otro cruce fuera de senda

ocurrió en la *Place de Victor et Hélene Basch* donde un grupo de peatones cruzaron por la senda de los ciclistas mientras que otros lo hacen por su propia senda. El hacerlo por la senda ciclista les ahorró un par de segundos de tiempo y un par de metros de distancia que si lo hubieran hecho por su senda.

A diferencia de un cruce fuera de turno que ahorra tiempo, el cruce fuera de senda ahorra espacio-tiempo, tiempo no sólo del turno sino espacio por lo que implica el recorrido o trayecto hacia la senda más cercana.

El cruce de las Unidades Humano-Vehículo

Las UHV tienen formas similares de cruce que los peatones, aunque un tanto diferentes por la cuestión escalar, que implica tanto tamaño, cantidad como velocidad. En primera instancia se observan casos de cruces de autos fuera de turno, los cuáles también se pueden clasificar de la siguiente forma:

Cruce ante la no presencia de peatones: algunos autos cruzan fuera de turno si no ven peatones a la vista, sin embargo, esto puede ser cuestión de percepción ya que los peatones pueden aparecer de repente enfrente de un vehículo estacionado como sucedió en *Place de Montreuil*.

Cruce entre espacios: al igual que los peatones, los autos cruzan cuando hay una distancia entre dos grupos de peatones lo suficientemente amplia para poder traspasar.

Cruce de uno a uno: a veces, un grupo de autos cruza y luego un grupo de peatones. Éste tipo de cruce puede verse como un subtipo de cruce derivado del cruce entre espacios.

Es importante señalar unos aspectos muy importantes que se encuentran detrás de éstos tipos de cruces. En el caso del cruce ante la ausencia de peatones tiene que ver tanto la cuestión perceptual como el hecho de cómo sean tratados los peatones, sean personas y seres humanos o sólo obstáculos que se mueven en la vía.

Un estudio en Francia sobre las representaciones mentales de los conductores elaborado por Fleury y Dubois (1988) sacó a la luz cuestiones muy interesantes. En ésta investigación, que consistió en la clasificación de 50 fotografías de sitios urbanos por personas con mínimo 5 años conduciendo resaltaron que el peatón es siempre mencionado como constitutivo de la vida urbana y fuente de conflicto para un conductor. En ese sentido, la mención no es discriminante, contrariamente a la del ciclista (p. 102), quienes eran percibidos más problemáticos en la periferia de la ciudad.

El experimento presentó evidencia de la importancia de ciertos elementos físicos de lo urbano para la conducta automovilística:

- La influencia entre fachadas
- La profundidad del campo visible
- El estado de la calle y sus marcas, los materiales
- El tipo y la densidad de la urbanización
- La naturaleza de los acontecimientos y las prácticas de estacionamiento
- Los elementos del paisaje y de ambiente.

Esas diferencias no son independientes entre ellas y como podemos notar, los factores en la conducta automovilística son realmente notables. Por otro lado, es más común que existan estas formas de cruces de UHV, especialmente de autos en cruces o encrucijadas donde no haya semáforos que indiquen el turno. En los autos también existe un fenómeno de comportamiento gregario, sobre todo en el tipo de cruce entre espacios, en el cual cuando un auto logra pasar entre un grupo de peatones los autos que están detrás le siguen, lo cual hace que los peatones se detengan o bien comiencen a apropiarse de la senda poco a poco.

El punto clave que hace posible muchas veces el cruce de peatones entre el cruce de autos entre espacio o de uno a uno es la “galantería” (Goffman, 1979: 34), el cual es un ejemplo de un código de circulación en los casos en los que se cede el paso a personas con debilidad física atribuible, a la edad, el sexo o a las condiciones de salud, permitiéndose la preferencia a quien lo merece aunque no sea por ser el más fuerte, tanto a peatones como UHV. Sin embargo, es la UHV la que siempre cede el paso a los peatones, no hubo caso en que los peatones cedieran el paso a una UHV fuera de turno o senda.

La forma en la cuál los autos se apropian de la senda es diferente, siendo más una forma de obstrucción más que de apropiación, muchas veces producto del tráfico. Por ejemplo, en *Place de Bastille* en la calle *Fabourg St Antonie* tiende a juntarse muchas UHV al estrecharse la calle más adelante. Esa aglomeración puede provocar que las UHV no logren cruzar en el tiempo de su turno y quedar obstaculizando la senda. En *Place de Republique* hubo un fenómeno similar en *Boulevard de Magenta*, donde un auto obstruía la senda de los peatones ante la presencia de tráfico. Es importante señalar que son los buses quienes llegan a agravar esta obstrucción por sus dimensiones. Por ejemplo en *Place de Clichy* se formó una fila de camiones en la parada.

En *Place de Chatelet* los autos se aglomeran y obstruyen tanto la senda peatonal como la visión del semáforo peatonal. La aglomeración es tal que algunos autos ocupan parte del cruce en *Avenue Victoria* lo que impide en rápido flujo de autos en esa avenida.



Figura 14. Obstrucción del cruce de vehículos en *Avenue Victoria* en *Place de Châtelet*.

A diferencia de los autos quienes cruzan entre espacios entre grupos de peatones, las motocicletas tienden a cruzar entre espacios personales de peatones. Igualmente, las motocicletas tienden a cruzar fuera de senda más fácilmente que los autos debido a que su tamaño se los permite y la velocidad que llevan, la cual llega a ser mayor que los autos. Ejemplos de ello son en *Place de République* donde una moto en pleno turno peatonal y sentido contrario cruza y se introduce a la *Rue Beránger*, sin dar vuelta en la calle con el sentido que llevaba. En la *Place Fabien* al cruzar yo en mi turno una moto que viene de la *Place Fabien* se mete por la senda peatonal, fuera de turno y en sentido contrario para entrar al la gasolinera, a pesar de que la entrada para UHV está a unos cuantos metros en *Rue Louis Blanc*. En *Place de Cambronne* una moto ingresó a la banqueta hacia su aparcadero pero debido a que la senda que usa para entrar a la banqueta es la misma que por donde los peatones cruzan hubo conflicto en un momento y la moto se apropió de la senda al no cederme el paso en pleno turno peatonal.

Éste tipo de cruce fuera de senda parece tener una similitud al del tipo peatonal en el sentido que maximiza el rendimiento de espacio-tiempo al reducir los trayectos. Los ciclistas también llegan a cruzar fuera de turno, aunque el turno en el que están asociadas suele ser el peatonal más que el vehicular, aunque existen en menor grado semáforos para ciclistas. Ya que los ciclistas cruzan muchas veces en el turno peatonal hubo dos ejemplos que ilustrar:

En la *Place de Victor et Hélène Basch* tanto un peatón como un ciclista cruzaron fuera de turno, a manera de cruce entre espacios; pero lo que hay que recalcar es que fue el ciclista quien siguió al peatón de forma gregaria, lo cual dice que puede haber casos de un comportamiento gregario entre peatones como UHV juntos. Otro caso fue en *Place de Montparnasse* donde un ciclista cruzó justo en el paso peatonal, pero su trayecto era el mismo que los autos, es decir, cruzaba la calle mas no la banqueta. Su forma de cruzar fue entre espacios personales de peatones, donde tenía que detenerse y volver a arrancar en medio de los peatones.

Estos ejemplos y formas de cruce y apropiación parecen corresponder bastante con los casos de accidentes a los cuáles están asociadas tanto las motocicletas como las bicicletas. En adición a ellas están los ciclomotores, que son vehículos similares a las motocicletas pero más pequeños. Los accidentes que causaron en el año 2002 en Paris son ilustrados por la Prefectura de policía.

Las principales infracciones subyacentes delitos cometidos por las dos ruedas en París en 2002 (adaptado de la Préfecture de police de Paris, 2008)

Motos:

- 1 - Exceso de velocidad debido a las circunstancias: 539 accidentes
- 2 – Desplazo irregular hacia la izquierda: 67 accidentes
- 3 - Tomar una vía no destinada a la circulación: 87 accidentes
- 4 – Incumplimiento de la prioridad de los peatones: 101 accidentes
- 5 – Incumplimiento de la prioridad de cruzar a la derecha: 82 accidentes

Ciclomotores:

- 1 - Exceso de velocidad debido a las circunstancias: 210 accidentes
- 2 – No observar la luz roja: 63 accidentes
- 3 - Tomar una vía no destinada a la circulación: 62 accidentes
- 4 - Incumplimiento de la prioridad de cruzar a la derecha: 49 accidentes
- 5 - Incumplimiento de la prioridad de los peatones: 49 accidentes

Bicicletas:

- 1 - Tomar una vía no destinada a la circulación: 28 accidentes
- 2 - Incumplimiento de la prioridad de los peatones: 21 accidentes
- 3 - No observar la luz roja: 19 accidentes
- 4 - Cambio de dirección sin precaución: 11 accidentes
- 5 - Incumplimiento de la distancia entre los vehículos: 2 accidentes

Podemos entender que éste tipo de UHV son versátiles en cuestión escalar. Llegan a velocidades cercanas a los autos, pero también pueden adentrarse en las sendas peatonales, lo cual ocasiona éstos fenómenos singulares. Habría que apuntar estos comportamientos y contrastarlos con algunos datos. Por ejemplo, de las 8719 víctimas de accidentes que hubo en Paris en el año 2003, de los cuáles 54 murieron y 533 fueron gravemente heridos, 46% fueron motociclistas, muy por encima de otros usuarios de la vialidad. Curiosamente, los autos, con un 25%; y los peatones, con un 24 %, mantuvieron índices similares. Los ciclistas tan sólo representaron el 5% de los accidentes (Dumont, 2004a).

¿Cómo es posible que los ciclistas representen el menor índice de accidentes, mientras que los motociclistas representen el mayor? No hay seguridad, pero recordemos que la Unidades Humano-Vehículo o UHV varían en su forma de comportarse. Los ciclistas y motociclistas parecieran mantener dimensiones en cuanto a tamaño bastante cercanas, pero su escala en cuanto al espacio vial es muy diferente, recordemos que la escala en éste caso está muy ligada a la velocidad. Nuevamente, aunque el tamaño sea similar, no lo es en cuestión de masa y potencia.

Los cruces ambiguos

Existen interacciones que se dan cuando un turno o una senda no son claros. Esto quiere decir que puede no haber semáforos o sólo un tipo de semáforos (peatonal o vehicular). Ya había mencionado que ante éste tipo de situaciones es más



Figuras 16 y 17. Cruce de *Boulevard Voltaire* y *Place de la Nation*. La primera foto muestra el cruce de un peatón en su senda entre espacios de autos ante la ausencia de semáforos. La segunda foto muestra el mismo cruce del otro lado de la cuadra, donde se encuentran los semáforos vehiculares pero no el paso peatonal.

En *Place de la République* en el cruce de *Boulevard Saint Martin* no hay semáforos peatonales, sea el cruce de uno a uno el elegido, es decir un grupo de peatones y luego un grupo de UHV, quienes ceden el paso cuando están en flujo. Las UHV tienen que organizar su turno de uno a uno, tan pronto hay un espacio libre detrás de un auto es cuando el opuesto avanza.

En *Place de l'Opera* en el cruce con *Avenue de l'Opera* en medio de la calle se encuentra un letrero que indica "atención peatones atravesar en dos tiempos"; los semáforos peatonales de un lado de la calle no están sincronizados con los del otro lado, por lo cual incita a hacer este cruce en dos tiempos. En el cruce de *Rue de la Paix* igualmente se encuentra un letrero con esas indicaciones, donde sucedió una apropiación lenta de la senda por una UHV, en éste caso un auto el cual esperando a que crucen los peatones comenzó a avanzar lentamente y se deteniéndose en el paso peatonal. El auto arrancó tan pronto dejaron de cruzar peatones. Se hace notar que éste comportamiento pudo haber sido muy influenciado por el hecho de que en ésta parte no hay semáforos para autos pero sí para peatones.

En la *Place de Victor et Hélène Basch*, en el cruce de *Rue d'Alésia* el sentido vehicular que entra a la plaza tiene semáforos, pero no en el otro sentido, es decir saliendo de la plaza y entrando a la calle. Los peatones cruzan sea fuera de turno o por galantería. Por otra parte, en *Place de Cambronne* en el cruce de *Rue de la Croix Nivert* hay un semáforo peatonal y cuando está el siga, arriba otra señal con luces de neón parpadeantes indican prioridad a los peatones.

En ese cruce los autos se detienen en el sentido que entra a la plaza, sin embargo el semáforo peatonal no cambia a verde por varios segundos, lo cual puede indicar falta de sincronización, lo cual es cierto ya que el turno de las UHV del otro sentido tiene tiempos diferentes. Aquí entonces la señal se ha puesto para sobrealertar a las UHV del cruce peatonal, el cual puede ser constante y fuera de turno debido a la falta de sincronización entre turnos de UHV en una misma vía pero en diferentes sentidos

En *Place de Montparnasse* hubo un caso de cede del paso. Por un lado en la primera plaza en el cruce de *Rue de l'Arrivée*, a pesar de no ser mi turno una moto esperó a que yo pasara. Es importante notar que en ese cruce no hay mucha afluencia ni de peatones ni de UHV y en sí el paso peatonal no es muy largo.

En la *Place de la Porte de St Cloud* en los cruces de *Avenue Pierre Grenier*, *Boulevard Murat* y *Michel-Ange* no hay semáforos así que los cruces se hacen por galantería, cruzar en grupo o cruzar por ausencia. Sin embargo, en el cruce de *Avenue Porte de St Cloud* no hay semáforos, los peatones cruzan cuando las UHV ceden el paso y además el flujo del sentido que sale de la plaza hacia periférico y es mayor que el que entra. También en la parte de la salida existen dos señales de luz parpadeante que indican el cruce de peatones, a pesar de que no hay turnos, sin embargo, del otro lado la misma señal pero sólo una y pintada es la que está.



Figuras 18 y 19. Cruce de *Avenue Porte de St Cloud*. El sentido saliente cuenta con dos señales parpadeantes, el sentido entrante sólo una pintada.

Este cruce es interesante de analizar. Por un lado porque podemos suponer varias cuestiones, como el hecho de que la falta de semáforos agiliza el flujo y disminuye el tráfico. No habiendo semáforos los turnos tienen que irse cediendo entre peatones como UHV; sin embargo, dentro de la misma vía la cantidad de autos que sale es mayor en un sentido que en la que entra en el otro lado. Entonces es prioridad colocar señales en mayor número y brillantez en donde hay mayor flujo que en donde hay menos.

La presencia policíaca

La policía es parte de la dimensión de regulación, sin embargo no hubo presencia en todos los cruceros o a todas horas. Por ejemplo, en la *Place de Bastille* como en la *Place de Gaulle-Etoile* si hubo presencia notable pero no regulando el tráfico sino sólo observando. Sin embargo, es en ciertas partes de los cruceros o

plazas donde su labor es precisamente agilizar el tráfico y los cruces. Por ejemplo, en *Place de l'Opera* en el cruce de *Boulevard des Italiens* se indica que la calle se cruza en dos partes, pero ambos grupos de peatones de los dos lados de la calle cruzan al mismo tiempo, de hecho, un lado ya tiene el siga pero el otro no y comienza a avanzar porque los otros ya lo hicieron, a pesar de no tomar en cuenta su turno en su lado de la calle. Es en ésta calle donde hay una policía que trata de agilizar los cruces ante la ambigüedad y falta de sincronía de los turnos.

En *Place de Châtelet* hubo presencia policiaca en dos cruces. Por un lado en el cruce de *Quai de la Mégisserie* y *Pont au Change* donde hay presencia de un policía, quien al parecer es quien regula el tráfico a pesar de que haya semáforos tanto peatonales como vehiculares. Asimismo en la esquina entre *Pont au Change* y *Avenue Victoria* hay otro policía. Es claro notar que *Châtelet* como punto central de Paris así como sus dimensiones pareciera no brindar suficiente capacidad para la afluencia de vehículos, los cuales tienden a acumularse y provocar obstrucciones.

En *Place de de Victor et Hélene Basch* en el cruce de *Avenue du General Lecrerlc* en el cruce noreste en hubo un policía justo en medio, quien dirige los turnos a pesar de que haya semáforos. Sin embargo, no parecía haber en primera instancia algún problema con la circulación. Finalmente en la *Place de la Porte de St Cloud*, que fue explorada en tres días a diferentes horas, no presentó presencia policiaca excepto en la tarde, pero debido al hecho de que un auto estaba estacionado en un lugar prohibido.

Perspectiva de UHV en Paris

Para el caso de Paris, un análisis de 4 videos que exponen la perspectiva de los conductores cuando manejan, muestra una alerta ante los demás usuarios de la vía (UHV y peatones), sea mediante ceder el paso, bajar la velocidad, o bien, simplemente el voltear a verlos sea conduciendo o temporalmente parados en un cruce. Existe también un espejeo y una alerta mayor a la izquierda en los cruces, principalmente por que esos eran los sentidos de la mayoría de las vías por las cuales pasaron cuando grabaron.

Un quinto video muestra una perspectiva de peatón, donde contrasta la confianza y hay alerta en ambos sentidos de la vía cuando hay un cruce de calle. En un sexto video, se analiza la perspectiva de un ciclista, el cual muestra comportamientos en la vía diferentes a los peatones y las UHV automóviles. Por un lado la alerta ante los cruces es similar a la de los peatones, mirando ambos lados de la vía, aunque por otra parte, una vez que se asegura en su senda, a alerta se mantiene más presente a la izquierda, como los automóviles, ya que éstos constantemente lo rebasan por ese lado.



Figuras 20 y 21. En la primera imagen vemos desde la perspectiva de conductor de automóvil como hay una atención hacia el ciclista que cruza del lado izquierdo. En la segunda imagen, desde la perspectiva de un ciclista, vemos como su senda, que es compartida con el transporte público, es invadida por un auto.

Existen momentos en los cuales hay precaución ante los autos, donde el ciclista constantemente les cede el paso. Sin embargo, aunque su senda es compartida con el transporte público, un auto particular la invadió, pero cuando el ciclista decide rebasar un auto cuando su senda ya no es definida, otro auto no le cede el paso e incluso le advierte con claxon que espere.

Sin embargo, el ciclista muestra a su vez la flexibilidad de espacio que le proporciona su vehículo y puede cruzar, rebasar y rodear a los autos con mayor libertad, asegurándose un espacio menos obstruido en la vialidad cuando existe mayor afluencia de autos, a diferencia de los últimos.

UNA PROXÉMICA VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Para el área geográfica de la Ciudad de México, se eligieron doce cruces cuya selección consideró criterios diferentes a la ciudad de París, los cuales son los siguientes: Doce cruces de vías con saturación en horas de mayor demanda, las cuáles corresponden a 3 horarios: matutino (de 06:30 a 09:30 hrs.), vespertino (de 12 a 15 hrs.) y nocturno (de 18:30 a 21:30 hrs.) y repartidos a lo largo de la ciudad (SETRAVI, 2009).

Se consideró que la saturación es un factor que garantiza la interacción en la vialidad; asimismo, no se consideraron las vías con mayor índice de accidentes por que los mismos no son el objetivo de este estudio y basta sólo la interacción para el análisis, sin embargo, si hubiesen habido accidentes en el estudio de campo se habrían considerado sus implicaciones.

La selección de cruces se basó en su dispersión en la ciudad y a diferencia de París, sí se tomaron en cuenta las vías conflictivas y no si tuvieran acceso a alguna estación del metro; y aunque la mayoría de los cruces se encuentran cerca

de alguna, no fue un criterio que haya sido decisivo en la selección de los propios cruces, pues algunos tenían acceso a una estación de metro o metrobús inmediata, mientras que otros se encontraban hasta cerca de un kilómetro de lejanía. El trabajo de campo comprendió del 1 al 5 de junio de 2009. La lista de cruceros es la siguiente, ordenados cronológicamente según el horario:

Matutino:

1. Eje 10 sur (Copilco) y Avenida Universidad
2. Eje 5 norte (Montevideo) e Insurgentes norte
3. Eje 3 oriente (Fco. del Paso y Troncoso) y Viaducto Río de la Piedad.
4. Marina Nacional y Mariano Escobedo

Vespertino:

5. Calzada México-Tacuba y Circuito interior/bicentenario (Avenida Instituto Técnico Industrial)
6. Calzada Ignacio Zaragoza y Circuito interior/bicentenario (Boulevard Puerto Aéreo)
7. Eje 4 sur (Canal del Tezontle) y Periférico (Canal de San Juan)
8. Eje 3 Oriente (Javier Rojo Gómez) y Ermita Iztapalapa

Nocturno:

9. Dr. Río de la Loza / Fray Servando Teresa de Mier y Eje Central Lázaro Cárdenas
10. Miguel Ángel de Quevedo y División del Norte
11. Periférico (Boulevard Adolfo Ruiz Cortines) y Calzada de Tlalpan
12. Viaducto Miguel Alemán, Avenida Insurgentes, Avenida Nuevo León, Ohio y Xola

La distribución de los cruceros en la ciudad de México se muestra en la siguiente figura:



Figura 22. Mapa de la Ciudad de México donde se señalan la ubicación de los cruces analizados, la asignación de números corresponde con la lista mencionada previamente (Adaptado de SETRAVI, 2009).

Se consideraron algunas otras vías y cruces, pero para los momentos del estudio (Mayo y Junio 2009) se encontraban en obras, o bien, no había intersecciones donde pudiera haber interacción entre UHV y peatones. Dichos cruces que fueron descartados son los siguientes: Paseo de la Reforma, circuito interior/bicentenario (Calzada Melchor Ocampo) y Calzada Gral. Mariano Escobedo para el turno matutino; Periférico (Avenida Canal de Garay) y Calzada Ermita Iztapalapa; Calzada Ermita Iztapalapa y Avenida Tláhuac; y Calzada México-Tacuba y Avenida Marina Nacional para el turno vespertino. Y finalmente Periférico (Boulevard Adolfo Ruiz Cortines), Prol. División del Norte y Canal de Miramontes (Glorieta de Vaqueritos) para el turno nocturno. Para el turno vespertino, se había también considerado Circuito interior/bicentenario (Avenida Río Consulado) y Eje 3 Norte (Avenida Oceanía), pero por no ofrecer interacción entre peatones y autos por contar con muchos puentes y cero cruces se omitió.

Al igual que en París, en México se hizo un pequeño estudio desde la perspectiva de las UHV, donde se analizaron 4 videos, 3 de ellos desde la perspectiva de conductor y uno desde la perspectiva de ciclista. Sin embargo, sólo dos sujetos fueron los analizados. A diferencia también del estudio en Francia, hubo una autoconfrontación de los sujetos con los videos de sus recorridos, lo cual ayudó enormemente a ampliar el análisis. Sólo este estudio podría considerarse correspondiente ante una aproximación de interaccionismo simbólico original, ya que fue sólo cuando los usuarios se enfrentaron ante un proceso interpretativo con las cosas que encontraron en sus acciones.

No se hizo un estudio de peatones (excluyendo al investigador) bajo esta perspectiva por temor a llamar una atención innecesaria en la vía que pudiera poner en conflicto a los involucrados en la investigación debido a una mayor obviedad de filmación.

El cruce de peatones

En México podemos notar una cuestión muy diferente de organización de espacios, afluencia y regulación. Sin embargo, los peatones vistos en los cruces de la Ciudad de México igualmente muestran de forma recurrente cruzar fuera de turno, es decir, cuando los autos cuentan con el semáforo en verde.

Este comportamiento se observó en 10 de los 12 cruces visitados. Los únicos cruces que no presentaron ese fenómeno fueron Fray Servando-Eje Central y M. A. Quevedo – División del Norte. Aunque puede suponerse que no se observaron dichas conductas por una cuestión de falta de observación o coincidencia, el primer cruce muestra por sí sólo características un tanto diferentes al resto de los demás, cuestión que iremos poco a poco analizando a lo largo del texto.

La forma de cruzar por parte de los peatones fuera de turno básicamente se contempla en “cruce entre espacios” y “cruce ante ausencia de UHV”, pero en México no hay una gran cantidad de semáforos peatonales y de éstos no todos funcionales, al contrario que en París. Los semáforos peatonales funcionales no indican el alto a los peatones segundos antes de que el semáforo de autos cambie a verde, ya que cambian al mismo tiempo. Por esta razón, no se puede decir que en la Ciudad de México exista un “cruce entre tiempos”, pues los turnos de los peatones son designados cuando el cruce de autos se detiene ante su semáforo en alto.

Lo más cercano que se observó una forma de cruce entre tiempos sucedió sólo en el cruce Marina Nacional y Mariano Escobedo, donde un peatón, así como un motociclista, comenzaron a avanzar paralelamente sobre sus sendas al ver como los autos de la vía con turno comenzaban a desacelerar aunque aun fuera su turno, aunque finalmente, esta forma de cruce puede considerarse como una “apropiación de la senda”, que va haciéndose gradualmente y no un cruce entre

tiempos. Este ejemplo también coincide con una forma encontrada de cruce en los peatones mexicanos, el cual es el “cruce en paralelo a las UHV”, lo cual significa que los peatones cruzan fuera de turno mientras otras UHV cruzan igualmente fuera de turno, y que además sirven como un escudo o protección ante las UHV que si tienen turno. Esta forma de cruce también puede suceder, aunque de manera menos frecuente, de manera inversa.



Figura 23. Una apropiación de la senda que a su vez es una forma de cruce en paralelo peatón-UHV. Figura 24. El cruce en paralelo también puede ser enfrente de los autos por parte de los peatones, quienes también sirven de escudo a las UHV que cruzan en paralelo a ellos.

Sin embargo, tanto los cruces entre espacios, ante ausencia de vehículos, en paralelo o apropiación de la senda gradual pueden ser también las formas de cruce de un peatón cuando su senda y turno han sido apropiadas por las UHV. Esto es notable cuando no hay semáforos peatonales que indiquen a los peatones cuando es su turno de avanzar, que coincide con un cruce del alto constante de autos. También hay un “cruce en paralelo entre peatones”, donde un grupo de peatones cruza la senda mientras que otros cruzan por en medio de la calle al mismo tiempo, por lo tanto usando a los peatones de la senda como protección. En los últimos ejemplos es donde más notablemente sucede un “comportamiento gregario” de peatones. Sin embargo, cuando un peatón cruza fuera de turno corriendo, es difícil que suceda un fenómeno gregario de quienes vengan detrás de él.

En varios de los cruceros vistos hubo camellones, los cuales sirven a manera de islas una protección a los peatones en su cruce, especialmente en vías grandes y afluentes. En ocasiones, como en los cruceros Fray Servando-Eje central, como Miguel Ángel de Quevedo-División del Norte y Copilco-Universidad se observó que los peatones prefieren cruzar fuera de senda pero hacia los camellones a manera de tener cierta seguridad en su cruce. Es curioso notar que los primeros cruceros coinciden con ser aquellos donde no se notó el cruce fuera de turno de los peatones. No obstante, los dos últimos presentan un caso similar.

Tanto en Copilco-Universidad como en Quevedo-División en una parte de las vías que cruzan los pasos peatonales se encuentran a cierta distancia de los camellones, sin embargo, la ubicación de los pasos peatonales está cerca de un flujo constante de automóviles, lo cual entonces hace que sean percibidos menos

seguros, al menos así es en cuanto a su desuso y la opción de los peatones de utilizar mejor los camellones. Se podría llamar a esta forma de cruce un “desplazamiento de peatones por UHV”, ya que el flujo constante de UHV ante un cruce o senda hace que los peatones opten por tomar otra senda más lejana pero más segura.



Figuras 25 y 26. La ubicación lejana de una senda y vulnerable al cruce de autos hace que los peatones crucen por el camellón.

Otro aspecto es el “desplazamiento de peatones por otros peatones”. Éste fenómeno sucedió en el cruce Quevedo-División, donde unos peatones que piden dinero a los conductores mientras está el alto, hacen piruetas con fuego en el paso peatonal, lo cual obliga a los peatones que desean cruzar hacerlo por en medio de la calle dada una mayor seguridad, aunque a veces los peatones optan por arriesgarse y cruzar por el límite de la senda justo rozando el flujo de la vía en turno. Aunque es el único ejemplo que se halló de esta forma de desplazamiento, se presume puede ocurrir de otras formas, en las que un peatón sobre la senda sea percibido como amenazante y desvíe el cruce de peatones hacia otra senda.

Una cuestión que difiere de los cruceos de México con los de París es que en los últimos nunca hubo, al menos al momento de ésta investigación, puentes peatonales. En algunos cruceos de los observados en México, especialmente Copilco-Universidad y Montevideo-Insurgentes se ubican puentes peatonales que no siempre son utilizados, lo cual representa cruces fuera de senda. Esto no es necesariamente bueno tomando en cuenta que estos cruceos, así como la gran mayoría de los aquí investigados, excepto Calzada de Tlalpan-Periférico, son cruceos con alto índice de accidentes de tránsito (Chías, en imprenta).

Además del cruce fuera de senda, hubo momentos en los cuales peatones, no necesariamente cruzaban, pero no hacían uso de su senda y se arriesgaban a ser atropellados por UHV. Por ejemplo, cuando en la espera por su turno lo hacen en el asfalto y no en la banqueta (En Iztapalapa-Rojo Gómez y Marina Nacional.-Mariano Escobedo), o bien, caminar por el asfalto en paralelo a la vía en turno, pero no en la banqueta (Copilco-Universidad).

El cruce de las Unidades Humano-Vehículo

Las UHV mexicanas también muestran una forma de cruces fuera de turno respecto al “cruce entre espacios” o “cruces de uno a uno” y, aunque no se observó una forma de cruce ante ausencia de peatones en ningún cruce, no se descarta la posibilidad de que se presente el fenómeno. Sin embargo, las UHV tienden a cruzar fuera de turno cruzando el alto ante la ausencia o entre espacios, más que con referencia hacia los peatones, con referencia hacia otras UHV.

Esto último comienza a decirnos cómo, en México, las vías son mayormente apropiadas por las UHV que por los peatones o UHV de escala peatonal, pues los últimos no parecieran tener presencia. Un ejemplo puede ser la vuelta continua de autos, en la cual los peatones, aunque el discurso dijera tienen preferencia, no lo tienen en la acción. Dos ejemplos son el de los cruces Xola-Insurgentes (que comprende parte del cruce 12: Viaducto-Insurgentes-Nuevo León) y Ermita Iztapalapa-Rojo Gómez. En el primer cruce, dentro de una fila de autos en vuelta continua, fue hasta el cuarto auto que me cedió el paso, mientras que en el caso del segundo cruce, fue hasta el séptimo auto.

En algunos casos, los autos llevan un impulso que hace notorio su interés por cruzar la vía, especialmente en vuelta continua, pero frenan y esperan a que los peatones crucen cuando notan que es muy arriesgado cruzar y poder atropellar. El cruce fuera de turno suele suceder de manera individual, pero muchas veces el cruce fuera de turno de grupos de UHV, así como también con su apropiación de sendas, está relacionado con el tráfico en la vía, la falta de señalización, regulación y obstrucción de otras UHV.

Un caso opuesto sucedió en Fray Servando-Eje central, en el cual se notó cierto respeto por los turnos, por parte de las UHV, mayormente que en otros cruces. Sólo aquí sucedió una forma de “galantería espacial”, es decir, al contrario de la galantería en la que se cede el paso, un auto retrocedió una vez que notó estaba obstruyendo el paso peatonal. Esto contrasta con la obstrucción del paso peatonal en otros 5 de los 12 cruces. Sin embargo, hubo dos momentos de apropiación de la senda en este cruce, lo cual no lo hace perfecto. Uno fue por parte de un taxi que obstruía la senda peatonal exclusiva para discapacitados o UHV de silla de ruedas, lo cual convierte al mismo cruce en el sexto donde se registro este fenómeno. Asimismo, una motocicleta en otro extremo del cruce cruzó una vía en sentido contrario.

Y aquí hay que hacer mayor énfasis en los motociclistas, quienes aunque menos afluentes en la Ciudad de México que en París, tienen cierta presencia y efecto en la vialidad. En varios momentos se notó como las motocicletas comienzan a avanzar en la vialidad, lo cual parece ser constante, además de que esto junto con la flexibilidad y velocidad mayores que tiene con respecto a las del auto favorecen a que en ocasiones se pase el alto. Sin embargo, salvo el momento en

el cual el motociclista cruzó en sentido contrario, no se encontró otro ejemplo de apropiación o cruce fuera de senda de los motociclistas.

En el caso de los ciclistas, vemos aun menor cantidad, es notable que fueran, aunque en casos únicos, las UHV que mayor diversidad de sendas utilizaron. Estas incluyen el asfalto por donde cruzan los autos en paralelo y en sentido contrario; la banqueta de los peatones y el carril de los autobuses en contraflujo, cuyo caso fue en el Eje Central. No obstante, no fueron las únicas UHV que usaron esta última senda, ya que hubieron autos en el cruce de Montevideo que usaron el carril de contraflujo del autobús, pero cruzando en paralelo y no en sentido contrario.

Los cruces ambiguos

A diferencia de París, donde la ambigüedad de los cruces recaía en el hecho de una mala colocación de la senda, señal o semáforo, que provocaba una interacción singular en la vía; en México la mayoría de los cruceros presentaron falta de señalización, falta de semáforos y mal mantenimiento. No obstante, cada crucero tenía sus características distintivas, algunos más que otros, veamos los ejemplos más sobresalientes:

En el crucero Ermita Iztapalapa-Rojo Gómez, existe un tramo donde convergen tres vías, las cuales cada una tienen su turno; sin embargo, no hay un turno para peatones, lo cual hace que cruzar por esa vía convergente sea extremadamente difícil y se haga por cruce entre espacios o por apropiación gradual de la senda, ya que existe un flujo constante de UHV. Asimismo, una vía de las tres puede llegar a saturar el cruce convergente y crear un cuello de botella, y a la vez, obstruir el cruce de los autos que provienen de las otras dos vías que no necesariamente desean continuar su trayecto a la vía convergente sino a otras partes de crucero.

Igualmente, en éste crucero la distancia entre sendas es muy grande, especialmente a la salida más céntrica del metro, donde un paso peatonal se encontraba a 144 metros de distancia en el sentido oriente de la vía, mientras que del otro lado un puente peatonal se encontraba a 277 metros de distancia. Ésto favorecía a los peatones cruzar por ausencia de UHV hacia el camellón.

Otro caso fue el crucero Viaducto-Eje 3 Ote., donde no existen semáforos de ningún tipo y por lo tanto los cruces se hacen entre espacios o ausencia de UHV, pero especialmente cruces de uno a uno, o más bien de grupo a grupo. Esto es notorio sobre todo en un lado del crucero, donde un trayecto suele dominar el cruce de la vía, poco a poco otro grupo de UHV de la vía opuesta va realizando una apropiación gradual hasta que el grupo dominante cede el turno cuando avista que es arriesgado seguir cruzando.

Las UHV de la vía opuesta entonces comienzan a dominar el trayecto hasta que, poco a poco, las UHV del primer trayecto inician de nuevo el patrón con la apropiación gradual igualmente. En estos cruces las UHV de motociclistas suelen cruzar entre espacios debido a su flexibilidad y tamaño que aventaja a otras UHV automóviles. Otro aspecto es que, debido a la falta de semáforos, ante mayor espacio entre autos, existía menos desacelere de autos para cruzar una vía.

El cruce Fray Servando/Río de la Loza – Eje Central también sobresalió por el hecho de que, aunque hubo ciertas obstrucciones de sendas por UHV y cruce de peatones fuera de ellas, no presentó cruces fuera de turno, lo cual brindaba a la vista cierto orden y sincronización en la vialidad. No obstante, no se puede pretender que éste cruce hable por todas las vías ni por todo el tiempo de circulación, a pesar de haber sido observado en horas de mayor flujo automovilístico.

Siendo éste el cruce del Eje central de todos los observados, habría que aclarar que, si bien no se vio invasión a los carriles tanto de contraflujo como de flujo normal de autobús y trolebús salvo por una bicicleta, el Eje central tiene una historia de invasión continua hacia los mismos por parte de automóviles. A lo largo de los años se han confinado los carriles con unidades de concreto, bolardos de plástico, boyas metálicas y bolardos de concreto (González, 2009). Todos en algún momento han sucumbido al cruce de autos o bien los mismos autos sufren averías por el intento de ingresar a la senda no correspondida.

Finalmente, en los tres cruces donde había estaciones de metrobús (Montevideo-Insurgentes, Tezontle-Canal de San Juan y Viaducto-Insurgentes-Nuevo León) hubo una instalación de semáforos peatonales funcionales que marcaban el tiempo de cruce, el cual variaba dependiendo la vía puesto que algunos rondaban los 7 segundos mientras que otros hasta 90 segundos. Solamente en Tezontle-San Juan los semáforos también tenían sonido para ciegos, siendo el único cruce, incluyendo México y Paris, que contaba con ésta característica .

A pesar de todo, los semáforos colocados alrededor de las estaciones del metrobús no garantizaban el cruce ordenado de peatones. Por ejemplo, en Tezontle-San Juan incluso una anciana se atrevió a cruzar fuera de turno y casi fue atropellada por una motocicleta. En el caso de Ohio-Insurgentes (parte del cruce Viaducto-Insurgentes-Nuevo León en la parte cercana al metrobús “la piedad”), un grupo de peatones cruzó fueran de turno ante ausencia de UHV y en plena noche.

La presencia policíaca

Hubo presencia de policías de tránsito en 8 de los 12 cruces. De éstos, sólo en Tacuba-Circuito, Montevideo-Insurgentes y Viaducto-Insurgentes-Nuevo León realizaban la función de regular el tráfico. En Boulevard Puerto Aéreo, Marina Nacional, Eje Central, Tezontle y Cerro de la Estrella hubo presencia de policías

de tránsito, pero no parecía que laboraran en mejorar el tráfico y estaban limitados a ser espectadores de los flujos de UHV y peatones.

En Calzada de Tlalpan y Periférico, un auto dio una vuelta en U drástica que casi ocasiona un choque de autos. En dicho cruce se encontraba un policía de tránsito a pocos metros pero no ejerció ninguna amonestación. Asimismo, además del policía de tránsito espectador de Boulevard Puerto Aéreo, se encontraba en medio de la calle pero enfrente de él una patrulla de policías de seguridad con tres elementos, quienes jugaban alrededor y dentro del auto. Posteriormente siguieron su camino. Finalmente, en Tezontle-Canal de San Juan, un policía de tránsito funcionaba como espectador de la vía, pero a bordo de una motocicleta que, ocasionalmente daba vueltas al cruce, muchas veces fuera de turno.

Perspectiva de UHV en Ciudad de México

En este caso se hizo un análisis de cuatro videos, tres de ellos desde una perspectiva de conductor de automóvil y uno de ciclista. Sin embargo, sólo dos sujetos fueron analizados. Habría que señalar que ambos mantuvieron un colchón de espacio o *space cushion* en todo el trayecto con respecto a otros autos, así como con peatones.

Con uno se hizo un recorrido por el cruce de Periférico y Calzada de Tlalpan, así como por el centro de la delegación. En los cruces hay alerta al voltear a ver ambos lados de la calle, especialmente en la zona centro de Tlalpan en la calle de Moneda donde la velocidad debe ser baja por el cruce de peatones. En esta parte hay cruces sin semáforos, calles estrechas y espacio cerrado, hay una menor distancia para saber que hacer. Por ello mismo, el colchón de espacio en esos momentos tiene que ajustarse de forma contraria; es decir, a menor distancia ante obstáculos o posibles obstáculos, mayor tiempo de recorrido, traducido en el espacio-tiempo de la velocidad.

Existen algunas señales de tránsito, pero él comenta que es difícil saber si se pone atención o no a las mismas porque uno ya sabe algunas reglas. Pero de acuerdo a su percepción, no hay constancia en las señales y se ignoran. Probablemente no le llaman la atención salvo en ciertos momentos.

En el caso de los peatones, percibe cuando ellos notan la aproximación de auto y cuando no ponen atención. “Cuando te ven pero regresan tiene uno mucho más cuidado. Cuando te ven de lejos, existe mayor confianza como conductor”. Con los que quieren cruzar, trata de cerciorarse de que ya lo vieron, sigue y generalmente lo hace por probabilidad de que no van a haber accidentes. Si ve indicios de que va a cruzar tiene mayor confianza, como por ejemplo cuando los peatones hacen pasos precautorios que cuando están distraídos como traer audífonos, entre otros.

Es decir, se fija en si hay indicios para saber qué conducta es la que sigue, lo cual hace igualmente con los autos y demás UHV como cuando se meten en un carril o dan vuelta. En el resto de los casos es confianza en la probabilidad, pero existe un punto donde se puede reaccionar o no, lo cual se traduce en la distancia de incertidumbre. Ésto corresponde con una “externalización” o “glosa corporal” goffmaniana.

En el caso del segundo sujeto, no parece afectarle la forma de conducir si los peatones están alerta de la aproximación del auto o no, ya que procura siempre bajar la velocidad y en realidad estar alerta de los mismos. Igualmente, reporta que cede el paso cuando los peatones tienen problemas para cruzar. Uno de los análisis se hizo en el cruce de Periférico y Francisco del Paso, donde ante la falta de semáforos, efectivamente realizó cruces entre espacios y en paralelo. Hay que notar que cuando cruza en paralelo, existe una confianza en el auto que sirve de escudo, pues no voltea a verlo más que a los autos que cruzan enfrente o de lado.

En el caso para el análisis del ciclista, sobresale el hecho de que él es quien cede el paso en casi todos los momentos, sea a UHV o a peatones. Hubo un momento en el que en un cruce, el ciclista se detiene detrás de un auto. Cuando un taxi le cede el paso al auto éste cruza, el cual es seguido gregariamente por el ciclista, sin embargo, el taxi no le cede el paso al ciclista y arranca tan pronto cruza el auto. Sin embargo, el mismo ciclista comenta que prefirió no arriesgarse con el taxi, por lo que en cierto modo invita a que el mismo taxi se pase.

Un peatón cruza la calle después del auto y no se detiene a pesar de voltear a ver al ciclista, el ciclista entonces le cede inevitablemente el paso ante una casi colisión. El ciclista continúa circulando en la calle y dos peatones se cruzan la calle sin voltear a verlo y a una distancia apenas segura, por lo que el ciclista tiene que esquivarlos, especialmente haciéndose a la derecha. Sin embargo, esta estrategia no nada más se basa en ello, sino especialmente para que lo rebasen los autos; aunque, por el contrario, hay también temor a que haya otros autos estacionados que pueden abrir puerta repentinamente.



Figura 27. Desde la perspectiva del automóvil vemos cómo se prepara para hacer un cruce entre espacios como el de los autos de enfrente. **Figura 28.** Desde la perspectiva del ciclista vemos como un peatón cruza a una distancia de incertidumbre casi de colisión por no percibir la aproximación de la bicicleta.

Tanto las reacciones de los peatones y UHV en el análisis, así como la propia experiencia del ciclista señalan que bajo esta condición uno está más expuesto porque no es percibido. No lo ven porque no hace ruido, porque la bicicleta no es común en la calle. “Las bicicletas quedan descartadas”. Sin embargo, en éste caso particular no le causa conflicto que no se le respete el paso, ya que está acostumbrado.

RECAPITULACIÓN

La proxémica a nivel vial en París y la Ciudad de México se expresa en la forma en la cual los usuarios (los peatones y las UHV) se comportan en el espacio vial. La interacción entre ellos muestra una ventana hacia la cultura particular de cada ciudad, pese a ser ciudades capitales y de gran importancia a nivel mundial.

En sí vemos un aspecto del nivel “macrocultural” de la proxémica de acuerdo a Hall, en el cual se efectúan las observaciones características de una cultura, no tanto con base en un aspecto “infracultural” o “pre-cultural”, que poseen aspectos fisiológicos que dictan o influyen en el comportamiento proxémico.

En un contraste observamos la diferencia de patrones conductuales de acuerdo no sólo a la historia detrás de las ciudades, sino también a su configuración. La falta o presencia, así como funcionalidad y sincronización de los semáforos en cada ciudad, las cuales son diferentes respectivamente, parecieran presentar patrones proxémicos igualmente diferentes. Estos patrones proxémicos son expresados en estrategias de ganancia de espacio-tiempo como en los “cruces entre tiempos” de los peatones en París, o los “cruces en paralelo” que ocurren en México.

Igualmente, las sendas son apropiadas de forma distinta, logrando así comportamientos proxémicos como los “desplazamientos de peatones” por otros peatones o UHV. Cuestiones como el “comportamiento gregario” en los cruces, sin embargo, se presume podría formar parte de un aspecto pre-cultural de la proxémica.

Sin embargo, habría que hacer una anotación. Sería inapropiado decir que la conducta proxémica en el espacio vial de México es más precautoria que en París, aunque así lo pareciera. Este comentario se basa en el hecho de que no se profundizó en la percepción de los usuarios. En París podrían haber comentado que sus conductas eran precautorias, aunque desde un punto de vista mexicano sean de menor precaución. Para ello en tal caso, se podrían hacer estudios donde se coloquen usuarios de espacios viales distintitos en otro y hacer un estudio aún más etnometodológico

CAPÍTULO 6

SÍNTESIS Y REFLEXIONES

El espacio vial es una parte del espacio social, es decir, un espacio donde se dan las relaciones sociales; y al referirme a las relaciones sociales, hablo de todas aquellas que pueden tener lugar en el ser humano, sean relaciones frontales, de intercambio, económicas, de herencia cultural, en fin, una vasta cantidad que no podría terminar de enumerar.

El espacio vial es una escala del espacio social, un segmento donde se dan flujos e interacciones entre seres humanos cuyo principal propósito sinomórfico es la circulación y el transporte de los mismos. La proxémica, es el uso del espacio por parte del ser humano, especialmente cuando se interrelaciona en una escala peatonal. Sin embargo, en el espacio vial, los seres humanos se transforman, cambian su escala al hacer uso de un vehículo que les proporciona el alcance de una escala diferente, más allá de la que pueden tener como peatones.

El cambio de escala trae consigo un cambio de conducta, de hábitos, que contradicen la parte más vulnerable que eran antes. Por ello mismo hay una transformación, o bien, la creación de una nueva entidad, aquella que implica un ser humano en un vehículo que le proporciona un nuevo cuerpo, con reglas, potencia y poder diferentes.

Es en este espacio donde podemos notar esa transformación. Desde un sentido interaccionista simbólico, ese espacio es un “entorno” donde los individuos se mueven y viven de manera diferente, el cual corresponde de manera muy similar, en un sentido de la psicología de campo, en un espacio vital.

En la vida cotidiana, se vuelve un “espacio vivido”, desde un punto de vista geográfico. Y una psicología del espacio nos dice que ese espacio “forma” al individuo. Prácticamente, vemos que los autores coinciden, notan esa relación entre espacio y sujeto. Pero vamos más allá de ello, una producción del espacio nos hace ver que el espacio vial produce esa relación con el ser humano, donde hay una apropiación de la vía, y donde hay jerarquías que compiten por esa apropiación. Es un espacio de representación por la última razón, donde a través de su propia escala muestran los juegos que la sociedad hace en otros entornos, mostrándolos en esa faceta.

Mi trabajo es una representación del espacio, ya que aquello que trato de hacer es mostrar la forma en cómo se dan las relaciones en ese espacio, a manera de interacciones entre seres humanos y cómo estos seres humanos se transforman al tener contacto con los objetos que ellos mismos han creado.

El espacio vial como territorio es un “conglomerado territorial”, de acuerdo David Stea, debido a que es el territorio donde existen las vías tomadas para

llegar a otras unidades territoriales, que son aquellas donde el individuo se identifica. Altman diría que es un territorio público, aquel ocupado poco tiempo y cuya importancia para el individuo es poca.

Sin embargo, el auto, como extensión de la casa, visto como un territorio en el cual los automovilistas deben estar varios momentos al día, funciona como una unidad territorial, un territorio habitual o primario, un lugar que la persona lleva consigo mismo, que puede personalizar, que puede sentir como suyo, como dirían Roche o Pablo Fernández, una extensión de la casa, del hogar.

Viéndolo así, existen entonces territorios superpuestos, pero es precisamente cuando digo que ese territorio primario, que puede llevarse y traerse, en realidad va dándole una cualidad única, un movimiento que le permite al ser humano desplazarse. Así como el espacio inmediato que dice Goffman, el auto se convierte en un espacio inmediato al ser humano cuando hace uso de él. Funciona como una extensión del territorio en su interior y como una extensión del cuerpo en su exterior.

Entonces hablamos de una Unidad humano-vehículo, aquella que es la principal usuaria, junto con los peatones, del espacio vial. Sus interacciones entonces se forman en un contexto sobrepuesto, donde la dimensión oculta, que el mismo Hall comenta, va moldeando en ese comportamiento. Es sobrepuesto, tal como Brofrennbrenner nos dice en esas capas sistemáticas que forman el desarrollo del individuo.

La cuestión cultural podría decirnos, con conceptos de Hall, el porqué de este problema: Él distingue dos tipos de culturas, de contexto alto y de contexto bajo. En las culturas de contexto alto los mensajes simples con significación profunda circulan libremente. Tales culturas es probable que sean abrumadas por los sistemas mecánicos y que pierdan su integridad. (p.e. nativos americanos). En cambio, las culturas de contexto bajo son aquellas muy individualizadas, alienadas en cierto sentido, fragmentadas, en las que los individuos están relativamente poco involucrados entre sí, donde la apariencia pueden absorber y utilizar las extensiones mecánicas del hombre sin perder su integridad cultural. En estas culturas los individuos se vuelven cada vez más como sus máquinas (Hall, 1978: 43).

No es de extrañar entonces que en las sociedades industrializadas, donde el auto sirve como un aislante perceptual y de involucramiento con el entorno social de relaciones de intercambio comunicativo cara a cara, la individualización crea esas transformaciones al entrar en contacto con el objeto, en éste caso el vehículo.

Comenta Hall que el hombre aprende a utilizar sus extensiones, pero presta poca atención a lo que hay detrás de ellas. Algunas pueden ser extraordinariamente complejas, como las herramientas de la “ciencia” o las armas de guerra; pero

todas pueden decirnos muchas cosas sobre nosotros mismos. Hubo un tiempo (hace entre dos y cuatro millones de años) en que las extensiones del hombre se limitaban a unas cuantas herramientas elementales y los rudimentos del lenguaje.

Desde entonces la naturaleza básica del hombre ha cambiado muy poco. Toda cultura consiste en un sistema complejo de extensiones. Por lo tanto, la cultura está sometida al síndrome de la transferencia de extensión¹ y a todo lo que él implica. Es decir, la cultura es vivida como el hombre y viceversa. Lo que es más, es frecuente que el hombre sea visto como un pálido reflejo de su cultura o como una versión espuria que nunca se realiza del todo y la humanidad fundamental del hombre suele ser pasada por alto y sofocada (Hall, 1978: Op. cit.).

Podemos entonces notar esa confusión entre sujeto-objeto, una confusión que se vuelve transformación. La nueva entidad surge y trae entonces consigo una serie de comportamientos que se van creando en la interacción en su espacio. Los peatones, aquellos no transformados por no conducir algún vehículo, son transformados por la interacción con su mundo de UHV y vías de escala cambiante. Las interacciones están sujetas a una apropiación de sendas y turnos, regulados por un aspecto institucional.

Sin embargo, hasta ahora podría mostrar cómo entender el ejercicio teórico que se llevó a cabo para llegar a estas conclusiones. Veamos los autores y conceptos que llevaron a construir estas dimensiones proxémicas y encaminarlas hacia el espacio vial:

Cuadro 5. Síntesis de conceptos en proxémica del espacio vial

Autores	Conceptos generales relacionados con el espacio social	Conceptos elegidos para el espacio vial	Categorías construidas
Hall	Proxémica: las observaciones y teorías interrelacionadas del empleo que el hombre hace del espacio, que es una elaboración especializada de la cultura (Hall, 2003: 6).	El automóvil no sólo encierra a sus ocupantes en una concha de metal y vidrio y los aparta del resto del mundo, sino que además reduce la sensación de desplazamiento por el espacio. Esta pérdida del sentido del movimiento no se debe sólo al aislamiento del ruido y las superficies del pavimento: es visual igualmente. El que maneja en supercarretera o camino de acceso limitado se mueve en una corriente de tránsito, y la velocidad le nubla la visión de los detalles a corta distancia (Hall, 2003: 216).	Unidad Humano – Vehículo La proxémica como la forma de usar el espacio
Simmel	Existe un límite espacial establecido no sólo entre naciones, culturas o grupos; sino en los propios habitantes de un lugar determinado (Simmel, 1986).	La excesiva y continua estimulación nerviosa, aplicación de tipo intelectual, necesidad de la más rigurosa puntualidad y sincronización con el movimiento de los otros y al mismo tiempo, estímulos de prudencia rencorosa pronta a desembocar en la violencia en la confrontación con otros (Basado en Donoso, 1993: 76)	Unidad Humano - Vehículo

¹ La *transferencia de extensión* es un concepto que maneja Hall en el cual la extensión ocupa el lugar del proceso extendido. Es decir, existe una confusión entre las extensiones y el propósito para el cual fueron creadas.

Autores	Conceptos generales relacionados con el espacio social	Conceptos elegidos para el espacio vial	Categorías construidas
Mead ; Blummer	El ser humano orienta sus actos hacia las cosas en función de lo que éstas significan para él. El significado de estas cosas se deriva o surge como consecuencia de la interacción social. La tercera es que los significados se manipulan y modifican mediante un proceso interpretativo desarrollado por la persona al enfrentarse con las cosas que va hallando a su paso (Blummer, 1982: 2). Los métodos estadísticos son una metodología equivocada para el IS.		Unidad Humano - Vehículo
Goffman	La interacción como la que tiene lugar en cualquier ocasión en que un conjunto dado de individuos se encuentre en presencia mutua continua (Goffman, 2006; p. 27).	Turno - el orden en que una persona recibe un bien (objeto o estado deseado) de algún tipo en relación con otras personas en la situación, por ejemplo el lugar de una fila. Unidad vehicular - caparazón de algún tipo controlado (por lo general desde dentro) por un piloto o navegante humano. Código de circulación - Un código de circulación es un conjunto de normas cuyo mantenimiento permite a las unidades vehiculares utilizar de modo independiente una serie de avenidas con objeto de desplazarse de un punto a otro. Las cosas están dispuestas de modo que se eviten sistemáticamente el choque o la obstrucción mutua mediante determinadas limitaciones al desplazamiento que se aceptan voluntariamente. Cuando se respeta el código de la circulación se establece una pauta de paso seguro (Goffman, 1979: 26).	Unidad Humano - Vehículo Turno Regulación
Frémont, Fernández.	La cultura impresa en el espacio. Espacio vivido , vinculado a la existencia de cada individuo, a sus experiencias particulares, a su relación particular con el entorno, a la percepción que del mismo tiene (Ortega Varcárcel, 2000b).	“ Automóvil regla ” es el dominio que este vehículo ejerce sobre la gente de la ciudad y sobre la ciudad misma determinando sus espacios y sus tiempos (Fernández Christlieb; 1992).	Unidad Humano – Vehículo Senda
Moles	Nichos territoriales (coquilles) ilustran las diversas escalas y sus ritmos temporales propios y específicos bajo cuatro envoltorios: el barrio, la ciudad entrada, la región y el vasto mundo vagamente conocido (Moles y Romer, 1998).		Escalas en el espacio vial
Lewin	Teoría de campo : una relación espacio temporal en ese campo psicológico, donde la conducta depende en ese momento. Parte de ese campo tiene una experiencia anterior y un objetivo futuro (Lewin, 1988).		Historia del espacio vial; espacio vial como espacio social
Barker	Sinomorfa - los espacios son construidos con la intención de que la gente se comporte de acuerdo a su función (Barker; 1968).		Planeación y diseño
Bronfenbrenner	Niveles sistémicos (Microsistema, Mesosistema, Exosistema, Macrosistema) (Bronfenbrenner; 1987), para explicar el desarrollo conductual a través de espacios y escalas.		Escalas en el espacio vial; Institucionalización del espacio

Autores	Conceptos generales relacionados con el espacio social	Conceptos elegidos para el espacio vial	Categorías construidas
Lefebvre	<p>La práctica espacial, que engloba producción y reproducción. Lugares específicos y conjuntos espaciales propios a cada formación social, que asegura la continuidad en una relativa cohesión. Dicha cohesión implica por lo que concierne al espacio social y la relación con su espacio de cada miembro de esa sociedad, a la vez una cierta competencia y una cierta realización (Lefebvre, 1986: 42).</p> <p>Las representaciones del espacio, ligadas a las relaciones de producción, al “orden” que ellas imponen y a los conocimientos, a los signos, a los códigos, a las relaciones “frontales” (Lefebvre, 1986: 43).</p> <p>Los espacios de representación, presentes (con o sin codificación) de complejos simbolismos, ligados a un lado clandestino y subterráneo de la vida social, pero también al arte, que puede eventualmente definirse no como código del espacio, sino como código de espacios de representación (Lefebvre, 1986: 43).</p>	<p>“Objeto rey” o “Cosa-Piloto”, el cual genera múltiples comportamientos en muchos sectores, desde la economía hasta el discurso. Entre las funciones sociales se encuentra la circulación como una de las principales, lo que implica la prioridad de los aparcamientos, de los accesos, de la red de comunicación adecuada. La ciudad no tiene una buena defensa ante este “sistema”.</p> <p>El espacio se concibe según las coacciones del automóvil, donde circular sustituye al habitar. Para muchas personas su coche es un pedazo de su “habitar”. Tiene jerarquía física (tamaño) y jerarquía de marcas. Esta doble jerarquía corresponde a la jerarquía social (Lefebvre, 1972: 129).</p>	<p>Unidad Humano - Vehículo</p> <p>Institucionalización del espacio</p>
Harvey	<p>Accesibilidad y distanciamiento: “fricción por distancia” en los asuntos humanos. La distancia es tanto una barrera como una defensa contra la interacción humana. (Harvey, 1998: 246.)</p> <p>Apropiación del espacio examina el modo en que el espacio es ocupado por objetos (casas, fábricas, calles, etc.), actividades (uso de suelo), individuos, clases u otras formas sociales (Harvey, 1990: 222).</p> <p>Dominación del espacio refleja cómo los individuos o grupos de poder dominan la organización y producción del espacio a través de mecanismos legales y extra legales para ejercer un alto grado de control sea en la fricción de la distancia o sobre la manera en cómo el espacio es apropiado por ellos u otros.</p> <p>Producción del espacio examina como nuevos sistemas (actuales o imaginados) de uso de suelo, transporte y comunicación, o de organización territorial, entre otros, son producidos; y cómo nuevos modos de representación (por ejemplo, tecnología de la información, mapeo computarizado, o diseño) se crean (Harvey, 1990: 222).</p>		<p>Institucionalización del espacio</p>

Par aterrizar al contexto, no obstante, algo fundamental que nos habrá de esclarecer la forma de cada situación puede ser el tamaño de los cruceros, los lugares de atracción para peatones como UHV, el tamaño de las calles así como la afluencia de peatones como UHV, ante la presencia de semáforos peatonales, vehiculares y señales de tránsito forman parte del proceso de configuración de esta dimensión cultural correspondiente al espacio.

Podemos ver eso en las ciudades a las que hemos destinado el análisis. Las escalas superpuestas implican no sólo niveles espaciales y las relaciones que se tienen en cada uno, sino también el soporte temporal en el cual se fueron conformando. La historia nos muestra una dinámica que parece ir desentrañando

los intereses que se pusieron en juego al momento de ir creando el espacio vial del presente, veamos el marco histórico de las ciudades analizadas.

Podemos notar ciertas similitudes y diferencias. El monopolio del transporte colectivo en París inicia en 1855, 61 años antes que en México, aunque claro, en la capital mexicana se logra sólo hasta que se establece el autotransporte. Los primeros semáforos en cada ciudad casi coinciden, teniendo tan sólo nueve años de diferencia, comenzando en París en 1921.

Otro dato coincidente son las manifestaciones de ciclistas. En París el movimiento masivo tuvo lugar en 1972, donde la reacción del gobierno al crear ciclopistas se dio cuatro años después. En México, el movimiento tuvo lugar en 1989, y la reacción del gobierno fue tan solo al año siguiente, aunque con la creación sólo de una ciclopista, a pesar de haber prometido más.

Con ello no quiero decir que haya un progreso en el cual debe de haber fases en la historia y que México está atrasado con respecto a París, sino el hecho de que esos son los datos que puedo encontrar comunes. En realidad, viendo el desarrollo histórico de ambas ciudades con respecto a su vialidad, está mucho más clara la dinámica que han llevado.

México muestra a lo largo del tiempo un alto énfasis en el desarrollo automovilístico y muy poco en la infraestructura para peatones o ciclistas. París, en cambio, ha mostrado una atención ante ambos lados, donde generalmente movimientos automovilistas, peatonales y ciclistas han logrado de alguna u otra forma una atención por parte del gobierno.

Por ello mismo, encontramos en la proxémica de la vialidad del París actual ciertas particularidades. Es una ciudad que ofrece un espectáculo para el peatón debido a los centros de memoria histórica y estética en sus calles. Esto es notable principalmente en la zona céntrica. La cercanía de las atracciones turísticas, así como el angostamiento de las calles reduce los trayectos en esos lugares a una escala peatonal, donde esa presencia es considerable. Es quizás aquí donde las interacciones entre peatones y las UHV son más notables. Es en éstos espacios con mayor afluencia de peatones y con una escala más acorde con ellos, que muchas veces hacen caso omiso de los turnos, apropiándose de ese espacio bajo esa forma.

En París existen en gran parte de sus esquinas semáforos tanto vehiculares como peatonales. Los semáforos peatonales cambian a la señal de alto unos segundos antes de que el semáforo vehicular cambie a la señal de siga y no de forma instantánea, permitiendo así que exista un menor riesgo de accidentes. Sin embargo, muchos peatones saben de éste tiempo extra y cruzan basándose más en el cambio de turno vehicular que el peatonal. Si existe afluencia de peatones que quieran cruzar también se da un fenómeno de comportamiento gregario

donde otros siguen a los aventureros, pero el tiempo para el cual cruzan ya corresponde al turno del vehículo.

Por lo general, una UHV que está en detención, deja pasar a los peatones, pero si una UHV viene en movimiento, puede acelerar para hacer notar su turno, reflejándose una conducta de apropiación del espacio ahora de ella y manifestándose en esa aceleración y con la ventaja de la masa de sí misma que puede ser de gran peligro para el peatón y así asustarlo y hacerlo detener.

En las intersecciones donde no existen semáforos, los turnos se basan en los arreglos de quien está más próximo del cruce y por tanto, con mayor probabilidad de pasar antes que el otro cruce. Sin embargo, pueden presentarse otro tipo de conductas, especialmente dos: una de ellas es la que Goffman llama “galantería”, que en éste caso serían la UHV cediendo su paso o turno al peatón o a otras UHV; la otra se resume en lo anterior descrito, donde la UHV no se detiene y se apropia del cruce impidiendo el paso de otros.

La falta de semáforos en algunos cruces, sean vehiculares como peatonales, pareciera indicar cierta interacción correspondiente al flujo en la vía. Si no hay mucho flujo por ser una calle no muy larga (por ejemplo de una o dos cuadras) existen menos semáforos. Asimismo, en una vía donde hay mucho flujo puede también haber falta de semáforos para agilizar los tiempos de cruce. Las señales de presencia de peatones o de prioridad parecieran entonces ubicarse en éstos casos ya que requieren menos mantenimiento o sincronización. A su vez, las señales pueden ubicarse junto a los semáforos para resaltar aun más la importancia del cruce de peatones.

La presencia policíaca es más notable en los cruces conflictivos, donde haya más cruce de peatones así como una afluencia de UHV que el crucero a ciertas horas no puede agilizar según su diseño. Existe en la ciudad un sistema centralizado y multimodal de transporte público, lo cual regula los trayectos y el costo.

Por otra parte, México mantiene una urbanización más ambigua. Los centros históricos son más amigables al peatón pero fuera de ellos, solo algunas colonias pueden mostrar tal faceta, ya que existe una traza de las calles muy variable. A lo largo de la ciudad, existen vías rápidas y una gran afluencia vehicular, y la cercanía de estaciones de metro no necesariamente es una realidad.

Los semáforos peatonales son muy escasos, salvo en intersecciones cercanas a las estaciones del metrobús. Así tenemos una alta cantidad de cruces fuera de turno y senda, lo cual se traduce desde malentendidos hasta accidentes. La falta de respeto por las reglas de tránsito es llevada a cabo tanto por automovilistas como peatones, quienes cruzan fuera de turno y senda constantemente. No obstante, a veces la apropiación de la vía de UHV como de peatones provoca que los mismos peatones busquen una senda más segura en la vía, a fin de evitar encuentros no deseados como lo son los accidentes, lo cual corresponde a los

desplazamientos. A veces, simplemente no hay turnos para peatones sino solamente turnos para UHV de diferentes vías.

Asimismo, en México observamos fenómenos de escudo entre peatones y UHV, quienes usan a otros usuarios de la vía para cubrir su paso, especialmente cuidándose de otras UHV. Esto contrasta con París, en donde aparentemente no existe tal fenómeno, muy en parte, debido a la diferencia en la cantidad de semáforos peatonales, aunque no podemos dejar esa deducción sólo en tal observación únicamente.

Tabla 5. Interacciones proxémicas en peatones de París y la Ciudad de México

Dimensiones de la interacción	Peatones	
	PARIS	MÉXICO
Cruce entre espacios	X	X
Cruce entre tiempos	X	
Cruce ante ausencia de UHV	X	X
Comportamiento gregario	X	X
Apropiación de la senda	X	X
Cruce en paralelo a las UHV		X
Cruce en paralelo a los peatones		X
Desplazamiento de peatones por UHV		X
Desplazamiento de peatones por otros peatones		X

Las UHV en México no parecen diferenciarse de sus contraparte francesas, salvo quizás por la característica del cruce en paralelo ya mencionado, así como de la muy excepcional galantería espacial o de senda, en la que un auto retrocede del paso peatonal para dar el paso.

Tabla 6. Interacciones proxémicas en UHV de París y la Ciudad de México

Dimensiones de la interacción	UHV	
	PARIS	MÉXICO
Cruce entre espacios	X	X
Cruce de uno a uno	X	X
Cruce ante ausencia de peatones	X	X
Comportamiento gregario	X	X
Apropiación de la senda	X	X
Cruce en paralelo a las UHV		X
Cruce en paralelo a los peatones		X
Galantería (turno)	X	X
Galantería (senda)		X

Contemplando tales observaciones, es necesario puntualizar que resolver los problemas de cuestión vial no es el objetivo de este trabajo, sino darle forma a la

cultura expresadas en cómo se usa el espacio, en este caso, el espacio vial. Los alcances del estudio radican en mostrar y clasificar las formas de actuar en la vía por parte de los peatones y las UHV, darles una clasificación y forma. La utilidad y/o aplicación del conocimiento aquí logrado depende mucho de cuál sea el problema. Si se trata de solucionar el problema vial de un cruce pueden identificarse los puntos más vulnerables para el peatón, como la falta de señalización, semáforos o policía de tránsito, resultado una especie de evaluación de la vialidad bajo el análisis proxémico de éste espacio. No obstante, también se sobreentiende que el problema va más allá.

Va más allá porque se hace notar que como cultura general no hay un respeto al cien por ciento de las reglas, pues el espacio institucionalizado, aunque regulador oficial, no regula en forma totalitaria, sino que la regulación se da en la interacción en las vías, basada o no en la oficial. Nada garantiza que colocar policías de tránsito arregle el problema si éstos no hacen bien su labor. No tiene caso colocar un semáforo si la gente no los respeta. Si bien en cuestiones legales de los problemas puede o no favorecer a algún implicado, su falta de obediencia nuevamente no resuelve el problema. La solución más propia es el cambio cultural en materia de educación vial, cuestión que aunque suene muy obvia, está ausente de los programas de gobierno de México.

Colombia, especialmente el caso de Bogotá ha sido un ejemplo importante que señalar en cuanto a un cambio en la vialidad, especialmente en ciudades latinoamericanas. Mediante la “hora zanahoria”, la cual consistió en el cierre de los establecimientos donde se expende licor a la 1 a. m.; complementada posteriormente con otras medidas como el manejo del tránsito a la Policía Metropolitana, el control y sanción a los conductores en estado de ebriedad, la utilización de chalecos reflectivos y cascos para motociclistas y diversos programas orientados a la prevención de los accidentes viales (Acero Velásquez, 2009).



Figura 29. En Colombia, las muertes en accidentes de tránsito cayeron de una tasa de 25 por cada 100.000 habitantes en 1995 a 6.6 en el 2006 (Acero Velazquez, 2009). (Foto tomada en 2009).

CONCLUSIONES

En el espacio social vemos distintas formas de relaciones, de escalas e interacciones. La forma de interacción espacial de escala peatonal es la proxémica, que toma un nuevo replanteamiento cuando se piensa en interacciones de entidades que surgen a partir de transformaciones del ser humano con sus extensiones.

En el espacio vial podemos ver un ejemplo de ello al notar una peculiar forma de comportamiento basada en la cultura, tanto de lo general como a lo particular, que está sujeta a diferentes capas de relaciones, sistemas y escalas espacio-temporales que van modificando y ajustando la práctica.

Éste trabajo sólo mostró en forma general la creación de categorías proxémicas, reevaluando cómo el ser humano utiliza el espacio para interrelacionarse en el espacio vial. Algunas cuestiones como un mayor análisis de algunas categorías proxémicas, como lo es la cuestión institucional, de la cual se habló poco, requieren de mayor estudio y discusión con otras disciplinas, como el derecho o la ciencia política.

No obstante, diferentes disciplinas y autores muestran que el espacio tiene un amplio espectro de intervención en el individuo, llegando a concepciones similares de diferente nombre, que muy pocas veces entran en discusión. Sin embargo, no por ello es necesario hacer a un lado dichas propuestas sino analizar el objetivo de las mismas, el cual es entender el ser humano desde un aspecto espacial. Este trabajo tuvo como finalidad esa cuestión.

BIBLIOGRAFÍA

- Abrego Ayala, O. (1995). Modernización de la normatividad del transporte en el Distrito Federal. En Chías Becerril, L. *El transporte metropolitano hoy*. México: UNAM, Coordinación de Humanidades, Programa Universitario de Estudios Sobre la Ciudad.
- Acero Velásquez, H. (2009) *Como Bogotá pudo mejorar su seguridad*. Recuperado el 16709/2009 En: <http://www.convivenciayseguridadciudadana.com/contenido/images/stories/como%20bogot%E1%20pudo%20mejorar%20su%20seguridad.pdf>
- Acero Velásquez, H. (2009) *Hoja de vida*. Recuperado el 16709/2009 En: http://www.convivenciayseguridadciudadana.com/contenido/images/stories/hoja_de_vida_de_hugo_acero_1_%5B1%5D.pdf
- Aiello, J. R. (1987). Human spatial behavior. En D. Stokols & I. Altman (Eds.), *Handbook of environmental psychology*. New York: John Wiley and Sons.
- Alsworth Ross, Edward (1908). Social control (Nueva Cork, Macmillan. Citado en Goffman, E. (1979). *Relaciones en público: Microestudios del orden público* (F. S. Fontenla, Trans.). Madrid: Alianza.
- Altman, I. (1975). *The environment and social behavior*. Monterey, CA: Brooks / Cole.
- Anuario 2005 del Transporte y la Vialidad. México: Secretaría de Transportes y Vialidad.
- Archivo histórico de El Nacional. *La ciudad que ya no es*. En El Nacional, 09 de septiembre de 1990. pp. 1-0.
- Asher, François (2004) *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- Auge, M (2005). *Los no lugares, espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. España: Gedisa.
- Barjonet, E.; Tortosa, F. (2001) Transport psychology in Europe: a historical approach. En Barjonet, E (Ed). *Traffic psychology today*. Estados Unidos: Klumer Academic Publishers.
- Barker, R. G. (1968). *Ecological psychology: Concepts and methods for studying the environment of human behavior*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Beaujeu-Garnier, J.; Bastié, J. (1967). Atlas de Paris et de la Région Parisienne. Paris: Berger-Levrault
- Beaurice, Francis (1996). *Les transports publics et la ville*. Toulouse: Milan.
- Beaurice, Francis; Saint-Gérard, Thierry (2004). Do travel conditions increase the social segregation caused by land price? The case of Paris urban area. *Built environment*. Vol. 30, No 2. pp. 111-115.
- Beck, R. (1978). El significado espacial y las propiedades del ambiente. En H. M. Proshansky, W. H. Ittelson & L. G. Rivlin (Eds.), *Psicología Ambiental: El hombre y su entorno físico* (pp. 39-53). México: Trillas.
- Blummer, H. (1982). *El interaccionismo simbólico: perspectiva y método*. Barcelona: Hora, S.A.
- Breines, S.; Dean, W. J. (1974). *The pedestrian revolution: streets without cars*. USA: Vintage Books Edition.
- Brenner, N. (2000). The Urban Question as a Scale Question: Reflections on Henri Lefebvre, Urban Theory and the Politics of Scale, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 24, No. 2, Blackwell Publishers, June.
- Bronfenbrenner, U. (1987). *La ecología del desarrollo humano*. España: Paidós.
- Brown, B. B. (1987). Territoriality. En D. Stokols & I. Altman (Eds.), *Handbook of environmental psychology*. New York: John Wiley and Sons.

- Canter, D. (1987). *Psicología del lugar*. México: Concepto.
- Carabaña, J.; Lamo de Espinosa, E. (1987). La teoría social del interaccionismo simbólico: análisis y valoración crítica. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*. No 1. C.I.S., Madrid.
- Chapoulie, J. M. (2000). Le travail de terrain, l'observation des actions et des interactions, et la sociologie. *Sociétés Contemporaines*. No 40, pp. 5-27.
- Chapoulie, J. M. (2002). La tradition de Chicago et l'étude des relations entre les races. *Revue Européenne des Migrations Internationales*. Vol. 18, No. 3 pp. 9-24.
- Chías Becerril, L. (Coord.) (En imprenta) *Diagnóstico espacial de los accidentes de tránsito en el DF*. México: Secretaria de Salud
- CONAPO (2009a). Indicadores demográficos básicos 1990-2030. Recuperado el 09/06/2009. http://www.conapo.gob.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=125&Itemid=193
- CONAPO (2009b). Sistema Urbano Nacional: Población y tasas de crecimiento, 1990-2000. Recuperado el 09/06/2009. http://www.conapo.gob.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=3%3Asistema-urbano-nacional-2000-2005&catid=25%3Aque-es-conapo&Itemid=1
- Coulon, A. (1988). *La etnometodología*. Colección Teorema. Madrid: Ediciones Cátedra.
- Crónica, 4 1/2 años de AMLO. México, D.F. Viernes 29 de Julio, 2005. Ciudad. Recuperado el 17/05/2009. http://www.cronica.com.mx/nota.php?id_nota=194287
- Di Méo, G.; Buléon, P. (2005). *L'espace social: une lecture géographique des sociétés*. Paris: Armand Colin.
- Distrito Federal: infracciones 2001-2008. Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Seguridad Pública; Dirección General de Tránsito, 2008.
- Domínguez Pommerencke, L. (1987a). Transporte en la zona metropolitana de la ciudad de México. En Garza, Gustavo (comp.) *Atlas de la Ciudad de México*. México, D.F.: Departamento del Distrito Federal, Secretaria General de Desarrollo Social: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.
- Domínguez Pommerencke, L. (1987b). Vialidad. En Garza, Gustavo (comp.) *Atlas de la Ciudad de México*. México, D.F.: Departamento del Distrito Federal, Secretaria General de Desarrollo Social: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.
- Donoso Salinas, R (1993). *Antecedentes de la sociología urbana*. México: UAM, Unidad Xochimilco, División de Ciencias y Artes para el Diseño.
- Dumont, Francois (2004a) Paris: les deux routes sur accidentés. *Rail & Transports*. No 331. Mai 2004. p. 8
- Dumont, Francois (2004b). La ville sans voiture. *Rail & Transports*. No 330, mai 2004. pp. 32-40.
- Dupuy, G. (2001). Les territoires de l'automobile. En Godard, F. (2001). *La ville en mouvement*. Francia: Gallimard. (edición original Anthropos, 1995).
- Fernández Christlieb, F. (1992). *Las modernas ruedas de la destrucción: el automóvil en la Ciudad de México*. México: El Caballito.
- Fernández Christlieb, F. (2006). Geografía Cultural. En Hiernaux D. y Lindón A. *Tratado de geografía humana*, Anthropos-UAM-I, Barcelona.
- Fernández Christlieb, P. (2000). El territorio instantáneo de la comunidad posmoderna. En Lindón, A. (coord.) *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*. España: Anthropos.

- Fernández Christlieb, P. (2004). *El espíritu de la calle*. España: Anthropos.
- Fischer, G. N.; Moles, A. (1981) *La psychosociologie de l'espace* Paris: Presses Universitaires de France.
- Fleury, Dominique; Dubois, Danièle (1988). Sécurité routière, représentations mentales de scenes urbaines. *Annales de la recherche urbaine*. No 40, nov-déc. Pp. 97-104.
- Flonneau, Mathieu (2003). *L'automobile à la conquete de Paris. Chroniques illustrées*. Paris: Presses des Ponts et Chaussées.
- Flonneau, Mathieu (2005). La seguridad des rues parisiennes aux origines de l'automobile. Le rapport Massard de 1910 et la définition des problèmes de la ville moderne. *Cahiers de la sécurité*. No 58, jull-sept 2005. pp. 159-152.
- Flores, J. A. (2010). El espacio social como contenido esencial de la sociedad. Tesis de Maestría en geografía. México D.F: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Frémont, Armand (1976). *La région, espace vécu*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Gaceta oficial del Distrito Federal. Acuerdo por el que se ordena la publicación del programa integral de transporte y vialidad 2001-2006. Décima segunda época. 5 de noviembre de 2002 no. 146
- García Aura, J. (1991). *La bicicleta, posible solución al problema de la infición*. El Nacional . 15 Julio 1991. La ciudad.
- Gehl, Jan. (1980). Planeando para peatones. En *Cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio: El peatón en el uso de las ciudades*. II Foro Internacional. México D. F.: Secretaría de Educación Pública, INBA, Serie de documentos: No. 17, septiembre - octubre, 1980.
- Giménez , G. (2000). Territorio, cultura e identidades. En Rosales, Rocío (coord.), *Globalización y regiones en México*, Miguel Ángel Porrúa, UNAM, 2000.
- Goffman, E. (1970). *Internados; ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Goffman, E. (1979). *Relaciones en público: Microestudios del orden público* (F. S. Fontenla, Trans.). Madrid: Alianza.
- Goffman, E. (1986). *Estigma: la identidad deteriorada*. Buenos Aires. Amorrortu.
- Goffman, E. (2006). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Sexta Reimpresión. Buenos Aires: Amorrortu.
- González, A. (2009). Otra vez confinan los carriles del Eje. En *Publimetro*. 07/05/2009. Noticias, p. 3.
- Guido Martinotti (1968). Città e analisi sociologica, Papua, Marsilio. Citado en Donoso Salinas, R (1993). *Antecedentes de la sociología urbana*. México: UAM, Unidad Xochimilco, División de Ciencias y Artes para el Diseño.
- Guizar Maguey, J.L. (2001) *Estrategia para el adecuado uso de la infraestructura vial a través de empresas concesionadas de transporte público urbana de la ciudad media de México*. Tesis de Ingeniería Civil, México D.F: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Hall, E. T. ([1959] 1990). *El lenguaje silencioso*. México: Alianza Editorial.
- Hall, E. T. ([1966] 2003). *La dimensión oculta*. México: Siglo XXI.
- Hall, E. T. (1974). *Handbook for proxemic research*. A Special Publication of the Society for the Anthropology of Visual Communication. Washington DC: American Anthropological Association

- Hall, E. T. (1978). La antropología del espacio: un modelo de organización. En H. M. Proshansky, W. H. Ittelson & L. G. Rivlin (Eds.), *Psicología Ambiental: El hombre y su entorno físico* (pp. 39-53). México: Trillas.
- Hall, E. T. (1978). *Más allá de la cultura*. Barcelona: Gustavo Gili
- Hannerz, U. (1986). *Exploración de la ciudad*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Hartman, D. (2004) Head Leading Algorithm for Urban Traffic Model. Proceeding of European Simulation Symposium. pp. 297-302.
- Harvey, D. (1990) *The condition of postmodernity : an enquiry into the origins of cultural change*. Oxford : Blackwell.
- Harvey, D. (1996). Del espacio al lugar y de regreso. En *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Hediger, H. (1964). *Wild animals in captivity*. New York: Dover.
- Heran, Frédéric (2005). De la ville adaptée à l'automobile à la ville pour tous. L'exemple parisien. En *Déplacements. Architectures du transport: territoires et mutation*. Paris: Editions Recherches / Ipraus. pp. 173-186.
- Hernández, Evangelina. (1990) *Aumentó 30% la venta de automóviles, en 8 meses*. En La Jornada, México, septiembre de 1990, Economía. P.29
- Hiernaux-Nicolas, D. (2004). Henri Lefebvre: del espacio absoluto al espacio diferencial. *Veredas: Revista del pensamiento sociológico*. Vol. 8; No. 8
- Horkheimer, M.; Adorno, T. (1969). *Dialéctica del Iluminismo*. Buenos Aires: Sur.
- Huguenin, R.D.; Rumar, K. (2001) Models in traffic psychology. En Barjonet, E (Ed). *Traffic psychology today*. Estados Unidos: Klumer Academic Publishers.
- INEGI (2009) *Vehículos de motor registrados en circulación 2007-2009*. [Fecha de acceso 18/10/2009]. <http://dgcnesyp.inegi.org.mx/cgi-win/bdiecoy.exe/522?c=13103>
- INSEE (2008a) *Recensements de la population (1990,1999), Insee - Estimations de population au 01/01/2007*. [Fecha de acceso: 29/11/2008]. www.insee.fr
- INSEE (2008b). *Estimations de population au 1er janvier 2006 (provisoires), recensement de la population de 1999*. [Fecha de acceso: 29/11/2008]. http://www.insee.fr/fr/insee_regions/idf/prodser/pub_elec/faits_et_chiffres/fc166_tab.html#tab2
- Kawulich, Barbara B. (2006). La observación participante como método de recolección de datos. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 6(2), Art. 43. Disponible en: <http://www.qualitativerecherche.net/fqs-texte/2-05/05-2-43-s.htm> [Fecha de acceso: 25/11/2008].
- Koffka, K. (1973). *Principios de psicología de la forma*. 2a ed. Buenos Aires: Paidós.
- Lahlou, S. (2006). L'activité du point de vue de l'acteur et la question de l'inter-subjectivité: huit années d'expériences avec des caméras miniaturiques fixées au front des acteurs (subcam). *Communications*, Nov. 2006, N 80: 209-234.
- Latour, B. (2007) *Nunca fuimos modernos: Ensayo de antropología simétrica*. Argentina: Siglo XXI
- Lefebvre, H. (1972). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Madrid: Alianza Editorial.
- Lefebvre, H. (1973). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Península.
- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política: El derecho a la ciudad II*. Barcelona: Península.
- Lefebvre, H. (1986). *La production de l'espace*. Paris: Anthropos.
- Levine, D. N. (1977). Simmel at a Distance: On the History and Systematics of the Sociology of the Stranger. *Sociological Focus*, 10(1), 15-29.

- Lévy, J. (1999). *Le tournant géographique: penser l'espace pour lire le monde*. Paris : Eds. Belin.
- Lewin, K. (1988). *La Teoría del Campo en la Ciencia Social*. España: Paidós.
- Lezama, J. L. (2005), *Teoría social, espacio y ciudad*, México: El Colegio de México.
- Lindón Villoria, A. (2004). Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. *Veredas: Revista del pensamiento sociológico*. Vol. 8; No. 8
- Lindón Villoria, A. (2000). La espacialidad como fuente de las innovaciones de la vida cotidiana. Hacia modos de vida casi fijos en el espacio. En Lindón, A. (coord.) *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*. España: Anthropos.
- Lyman, S. M., y Scott, M. B. (1967). Territoriality: A neglected sociological dimension. *Social Problems*, 15, 236-249.
- Lynch, K. (1974). *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires: Infinito.
- Lynch, K; Rivkin, M. (1978). Un paseo alrededor de la manzana. En H. M. Proshansky, W. H. Ittelson & L. G. Rivlin (Eds.), *Psicología Ambiental: El hombre y su entorno físico* (pp. 39-53). México: Trillas
- Lynch, K; Rodwin, L. (1978). Una teoría de la forma urbana. En H. M. Proshansky, W. H. Ittelson & L. G. Rivlin (Eds.), *Psicología Ambiental: El hombre y su entorno físico* (pp. 39-53). México: Trillas
- Marcadon, J; Auphan, É; Barré, A.; Chesnais, M. (1997). Les transports en milieu urbain. En *Les transports*. Prépas-Géographie. Paris: Armand Colin.
- Márquez Contró, J. (2004). *Estrés-afrontamiento ante el tráfico vehicular en choferes de transporte público de la Ciudad de México*. Reporte de investigación de Licenciatura en Psicología. México D.F: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Marx, K. ([1867] 1991) El capital. Libro primero. Capítulo XIII Maquinaria y gran industria. México: Siglo XXI. pp 451-615.
- Miralles Guasch, Carmen (2002). Ciudad y Transporte: el binomio imperfecto. Barcelona: Ariel.
- Moles, A.; Rohmer, E. (1998). Psychosociologie de l'espace. Textes rassemblés, mis en forme et présentés par Victor Schwach. Paris: L'Harmattan
- Morales de la Torre, J. M. (2006). *Proxémica y el espacio escolar*. Tesis de Licenciatura en Psicología. México D.F: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Moyano Díaz, E. (Ed) (1999). *Psicología social y seguridad de tránsito*. Chile: Editorial Universidad de Santiago.
- Newman, O. (1972). *Defensible Space*. New York: Macmillan.
- Ortega Varcárcel, J. (2000a). La época post: postestructuralismo y posmodernismo. En *Los horizontes de la Geografía*. Barcelona: Ariel.
- Ortega Varcárcel, J. (2000b). Las geografías del sujeto. Regiones, paisajes, lugares. En *Los horizontes de la Geografía*. Barcelona: Ariel.
- Osmond, H. (1978). La función como base para el diseño de la sala de psiquiatría. En H. M. Proshansky, W. H. Ittelson & G. R. Leanne (Eds.), *Psicología Ambiental* (Primera Edición en Español ed., Vol. 8, pp. 23-29). México: Trillas.
- Othón, L. K. (1989). *Zonas exclusivas para ciclistas pide el Movimiento Bicicletero*. En Gaceta UNAM. 14 agosto 1989. Sociedad. pp. 10-11.
- Paquot, Thierry (2006). *Terre urbaine: Cinq défis pour le devenir urbain de la planète*. Paris: La Découverte.
- Park, R. E.; Burgess, E. W. (1974). *The City*. University of Chicago Press.
- Perec, G. (1974). *Espèces d'espaces*. Paris: Éditions Galilée.
- Poniatowska, E. (1989). *¿Porqué no somos un pueblo bicicletero?*. En La Jornada. 10 Agosto 1989. p. 18

- Préfecture de police Paris (2008) *Infractions principales commises par les deux-roues dans Paris en 2002*. [Fecha de acceso: 17/12/2008]. Enlace: http://www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr/documentation/dossiers/partageons_route_2003/annexe2.htm
- Presencia Ciudadana (2008). Caminando por el día del peatón... únete. [Fecha de acceso: 08/06/2009]. <http://www.presenciaciudadana.org.mx>
- Ramírez de Aguilar, J.F. (1995). Presentación. En Chías Becerril, L. *El transporte metropolitano hoy*. México: UNAM, Coordinación de Humanidades, Programa Universitario de Estudios Sobre la Ciudad.
- Ramírez Velásquez, B. R. (2004) Lefebvre y la producción del espacio. Sus aportaciones a los debates contemporáneos. *Veredas: Revista del pensamiento sociológico*. Vol. 8; No. 8
- Ramírez Velásquez, B. R. (2004). Lefebvre y la producción del espacio. Sus aportaciones a los debates contemporáneos. *Veredas: Revista del pensamiento sociológico*. Vol. 8; No. 8.
- Ramos, R. (1989). Maurice Halbwachs y la memoria colectiva. *Revista de Occidente*. No. 100 (Septiembre). Pp. 63-91.
- Ratzel, F. (1975). Ubicación y espacio. En Rattenbach, A. *Antología geopolítica*. Buenos Aires: Pleamar
- Robles Hoyos, M. I. (2006). *El sistema de transporte masivo "Transmilenio": Efectos en el precio del suelo*. Tesis de Maestría en Urbanismo. México D.F: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Roche, M (1983). *Cómo conducir automóviles*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Sánchez Arellano, L. I. (1995). La infraestructura del transporte como medio de acción para la gestión urbana. En Chías Becerril, L. *El transporte metropolitano hoy*. México: UNAM, Coordinación de Humanidades, Programa Universitario de Estudios Sobre la Ciudad.
- Sánchez B., Mónica (2008). *10 años Bicitekas*. Presentado en el "Festival de Bicicultura", Chile, diciembre 2008.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (1983). *Apuntes para una historia del autotransporte*. México. Dirección General de Autotransporte Federal, SCT.
- Secretaría de comunicaciones y transportes, dirección general de autotransporte federal, (1982). Apuntes para la historia del autotransporte.
- Secretaría de Transportes y Vialidad (2009). Vialidades con mayor y menor saturación vehicular en la Ciudad de México. Recuperado el 31/05/2009. http://www.setravi.df.gob.mx/vialidades/saturacion_vialidades.html
- Senneth, R. (1994). *Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. España: Alianza Editorial.
- Shaw, R. E.; Flascher, O. M.; Kadar, E.E. (1995) Dimensionless invariants for intentional systems: measuring the fit of vehicular activities to environmental layout. En Flach, J. M., Hancock, P., Caird, J., & Vicente, K. J. *Global perspectives on the ecology of human-machine systems*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Silva, A. (2007). *Imaginario Urbanos*. Curso impartido en el marco del Programa de Actualización y Superación Docente (PASD) para Profesores de Licenciatura del 22 al 26 de octubre de 2007. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Simmel, G. ([1903] 1950). *The metropolis and mental life*. New York: Free Press.
- Simmel, G. ([1908] 1986). *Sociología: estudios sobre las formas de socialización*. (Quinta reimpresión). Madrid, España: Alianza Editorial.

- Simmel, G. (1964a). Secrecy and Group Communication. En K. H. Wolff (Ed.), *The Sociology of Georg Simmel*. New York: Free Press.
- Simmel, G. (1964b). The Isolated Individual and the Dyad. En K. H. Wolff (Ed.), *The Sociology of Georg Simmel* (pp. 118-119). New York: Free Press.
- Simmel, G. (1964c). The Secret and the Secret Society. En K. H. Wolff (Ed.), *The Sociology of Georg Simmel* (pp. 334). New York: Free Press.
- Sommer, R. (1959). Studies in personal space. *Sociometry*, 22, 142-154.
- Sommer, R. (1969). *Personal space: The behavioral basis of design*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall Inc.
- Sommer, R. (1974). *Espacio y Comportamiento Individual*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Sommer, R. (2002). Personal space in a digital age. En R. B. Bechtel & A. Churchman (Eds.), *Handbook of Environmental Psychology* (pp. 647-660). New York: J. Wiley.
- Statistiques-locales.insee.fr (2008). Evolution et structure de la population par commune et département - Recensements de la Population, Etat civil, Estimations de population au 1er janvier 2005. [Fecha de acceso: 29/11/2008]. <http://www.statistiques-locales.insee.fr>
- Stea, D. (1978). Espacio, territorio y movimientos humanos. En H. M. Proshansky, W. H. Ittelson & L. G. Rivlin (Eds.), *Psicología Ambiental: El hombre y su entorno físico* (pp. 66-72). México: Trillas.
- STIF Autorité Organizatrice des Transports d'Ile de France (2005). *Compte déplacements de voyageurs en ile-de-france pour l'année 2003*.
- Stokols, D. (1978). Environmental Psychology. *Annual Review of Psychology*, 29, 253-295.
- Stokols, D., y Montero y López Lena, M. (2002). Toward an environmental psychology of the internet. En R. B. Bechtel & A. Churchman (Eds.), *Handbook of Environmental Psychology* (pp. 661 - 675). New York: J. Wiley.
- Stuber, Fritz. *El caminar y el urbanismo, dos conceptos en conflicto*, México: INBA.
- Tampère, C.; Hoogendoorn, S.; van Arem, B.; (2005). A behavioral approach to instability, stop and go waves, wide jams and capacity drop. En Mahmassani, H. S. (Ed) *Transportation and traffic theory: flow, dynamics and human interaction*. Paisés Bajos: Elsevier.
- Valverde, C.; Aguilar, A. G. (1987). Localización geográfica de la ciudad de México. En Garza, Gustavo (comp.) *Atlas de la Ciudad de México*. México, D.F.: Departamento del Distrito Federal, Secretaria General de Desarrollo Social: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.
- Winkin, Yves (1991). *Erving Goffman: Los momentos y sus hombres*. España: Paidós.