



## UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura

Campo de conocimiento: Diseño Arquitectónico

### **En tránsito**

Espacios colectivos de transferencia: del anonimato a la apropiación

Tesis que para optar por el grado de: Maestro en Arquitectura presenta:

Isaac Abraham Díaz Landeros

Tutor Principal: Dr. Peter Krieger  
Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM

Miembros del comité tutor:  
Dr. Fernando Martín Juez  
Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, UNAM  
Mtro. Alejandro Cabeza Pérez  
Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, UNAM  
Mtro. Juan Manuel de Jesús Escalante  
Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, UNAM  
Mtro. Daniel Escotto Sánchez  
Facultad de Arquitectura, UNAM

MÉXICO, D.F. FEBRERO 2013



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**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.



# EN TRÁNSITO

Espacios colectivos de transferencia:  
del anonimato a la apropiación.

Tesis que para obtener el grado de Maestro en Arquitectura presenta:  
Isaac Abraham Díaz Landeros  
Universidad Nacional Autónoma de México  
Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura  
2012



# **En tránsito**

Espacios colectivos de transferencia:  
del anonimato a la apropiación.

Tesis que para obtener el grado de Maestro en Arquitectura  
presenta:

Isaac Abraham Díaz Landeros

Universidad Nacional Autónoma de México

Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura

2012

A mi madre,  
quien está en constante tránsito

**Director de tesis:**

Dr. Peter Krieger

**Sinodales:**

M. en Arq. Alejandro Cabeza Pérez

Dr. Fernando Martín Juez

M. en Arq. Juan Manuel de Jesús Escalante

M. en Arq. Daniel Escotto Sánchez

Mi auténtico agradecimiento

A la Universidad Nacional Autónoma de México, al Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura y al CONACYT por la oportunidad de abrir, de nueva cuenta, los ojos a las realidades sociales que nos han tocado vivir.

A mi tutor, por sus pertinentes comentarios, su aguda sensibilidad y por el apoyo constante a mi investigación.

A mis sinodales, por su ayuda y disposición.

A mis maestros y compañeros, por la constante orientación, discusión y retroalimentación.

A mi familia, por acompañarme siempre en el camino.  
A todos los que me han brindado su amistad estos dos últimos años, y que sin ellos, esta tesis no podría haber sido colectiva.

# Índice

**Origen-destino...11**

**Correspondencias:** Diálogo fragmentado entre Moniek Driesse e Isaac Landeros...**13**

## **Primera parte**

**Comunitario, público o colectivo.** Conflicto del espacio público actual...**21**

**Marea urbana.** Corrientes y flujos de la movilidad...**39**

Mapa reflejo...**49**

Mapa reflejo (experimento)...**58**

**Invasión y conquista del espacio colectivo de transferencia...65**

El anónimo yo...**75**

GI (Glorieta Insurgentes)...**82**

**Lo extraordinario de lo común.** El espacio colectivo como catalizador de eventos...**91**

**Extraordinario de Metrotrayectos...109**

## **Segunda parte**

**Elementos abstractos...119**

**Localización y conexiones...133**

**Niveles de complejidad...143**

**Construcción de trayectos...151**

**Superposición de realidades...161**

**Transferencia:** la geopoética del espacio de la movilidad...**171**

**Patologías espaciales...183**

## **Tercera parte**

**En tránsito...213**

**Anexo 1.** El extraño caso de la bicicleta...**231**

**Anexo 2.** El extraño caso del aeropuerto...**243**

**Glosario...251**

**Bibliografía...253**

## Origen-destino

Esta investigación no es sobre transporte público ni sobre movilidad urbana. Ni siquiera es sobre centros de transferencia modal. Esta tesis es un intento por encontrar nuevas formas de entender y de habitar la ciudad, por tratar de conciliar la división que separa, cada vez más, los conceptos de hogar y ciudad y sobre todo, por llamar la atención del lector a los sitios y acontecimientos arquitectónicos y urbanos que, por difusos y fugaces, muchas veces son desdeñados con facilidad.

La ciudad contemporánea estratificada, altamente fragmentada —como ente constituido por una sociedad atomizada— converge en un lugar: los espacios colectivos de transferencia. Ellos reúnen diversidad social y cultural en entornos que, al parecer, sin importar su constitución geométrica, sus límites físicos o su calidad ambiental, terminan por generar una alta carga de significación en las relaciones que se tienden entre los usuarios y el entorno construido.

En estos lugares, que devienen espacios con la activación de los diferentes flujos que actúan sobre ellos, todo aquello que pasa desapercibido puede cobrar valor protagónico al verse sometido ante la espontaneidad de los acontecimientos. El piso que soporta el tránsito, los olores propios de la congestión humana,



la saturación visual y sonora; todos los estímulos complementan, distorsionan y recodifican la experiencia espacial. Ahí, justo en lo inesperado de la actividad urbana, en la construcción individual y colectiva de la percepción espacio sensorial que se gestiona a través del tránsito, es que la arquitectura puede enfocar su atención y procurar el incremento exponencial de aquel evento, por insignificante que parezca, que le permita al habitante fatigado vencer su situación de profunda monotonía cíclica.

Los espacios colectivos de transferencia, no solo reúnen la posibilidad de trasladarse por la marea urbana al hacer uso de los múltiples medios de transporte público, sino que poseen la capacidad y el potencial para convertirse en un auténtico promotor de la ciudad incluyente, excitante y apropiable al que el ciudadano, en los albores del siglo XXI, parece aspirar. Aquí, el panorama general que procura su esbozo.

## Correspondencias

Diálogo fragmentado entre Moniek Driesse e Isaac Landeros

8:00 am. 16 de octubre 2012  
Plaza Río de Janeiro  
Colonia Roma, Distrito  
Federal, México.

**M:** (bajando de la bicicleta) Eso no es lo que quise decir cuando mencioné que me gusta la hora en que se despierta la ciudad. Te tienes que levantar más temprano que la ciudad. Buenos días, ¿cómo estás? (empieza a amarrar la bicicleta a una reja)

**I:** (sentado en una banca en el parque) Sí, no fue lo suficientemente temprano. ¡Hola!

**M:** Es como cuando los animales nocturnos están por irse a dormir y los animales diurnos están por despertar. Es ese momento intermedio de calma...creo que lo mismo pasa en la ciudad.

**I:** El problema es este tipo de ciudad que ha crecido tanto, los ritmos naturales se han intercambiado por los ritmos impuestos por la globalización. ¿Yo creo que caminamos sobre Orizaba, te parece?

**M:** Sí, vamos. ¿Te has fijado que se crea un eje con la otra fuente que está en la plaza de Luis Cabrera? Me di cuenta en bicicleta, porque ahí iba de una fuente a la otra...es super bonito ver la otra fuente al final.

**I:** Claro, por la velocidad de la bicicleta se percibe muy fácil, caminando puede ser que se pierda un poco de vista...

**M:** Se vuelve un pasillo de un lado al otro. Ejes visuales, se encuadran los sitios.

**I:** Al fin y al cabo esos ejes funcionan como destinos. Cuando caminas, tu vista se ancla en ciertos detalles que son diferentes si vas a pie o en bici...

**M:** ¡O en coche! Es diferente ver las cosas desde la banqueta o desde del coche. Los flujos y la velocidad de cada uno cambia la relación con la ciudad...

**I:** Tengo frío. ¡Está haciendo bastante frío!

**M:** Aquí hay mucha sombra. ¿Cruzamos la calle?, hay más sol enfrente.

**I:** Sí, muy bien. (Tráfico intenso, ruido de claxon, cruce peatonal saturado) Parece que todo el mundo tiene prisa.

**M:** Es como si las únicas personas que disfrutan de su camino son los que tienen que pasear a su perro. No tienen la necesidad de llegar a algún lugar.

**I:** De cualquier modo creo que caminar es el primer contacto directo con la ciudad. Así se reconoce el entorno. Lo primero que hago al llegar a un lugar nuevo es salir a caminar.

**M:** Son nuevos escenarios, es como esa fachada. ¡Mira! No hay nada tras de ella. La dejaron para disimular el hueco que queda con la demolición. (Al dar vuelta desde Orizaba sobre Puebla)

**I:** Al frente queda lo que quieren mostrar y atrás esconden los acontecimientos reales. Al caminar vas descubriendo poco a poco todas esas capas...

**M:** (Saliendo del túnel de Glorieta Insurgentes) Qué extraño, huele a incienso ... ¡y a carnitas! Esa combinación es demasiado para mí. Entre los olores, los sonidos, el aire denso y la permanente construcción de la ciudad, caminar es un impacto fuerte a los sentidos. Hay que estar alerta a lo que sucede en todas las direcciones.

**I:** Por eso los recorridos no se repiten. Cambian según la hora del día, el humor, el clima, las circunstancias particulares del momento. El espacio se transforma constantemente.

**M:** Son las transferencias entre el entorno construido y el espacio acontecido que le dan sentido a la ciudad.

**I:** ¿Qué te parece si lo comprobamos?, yo me regreso en Metrobús y tu en bicicleta. Nos vemos allá y seguimos la plática...

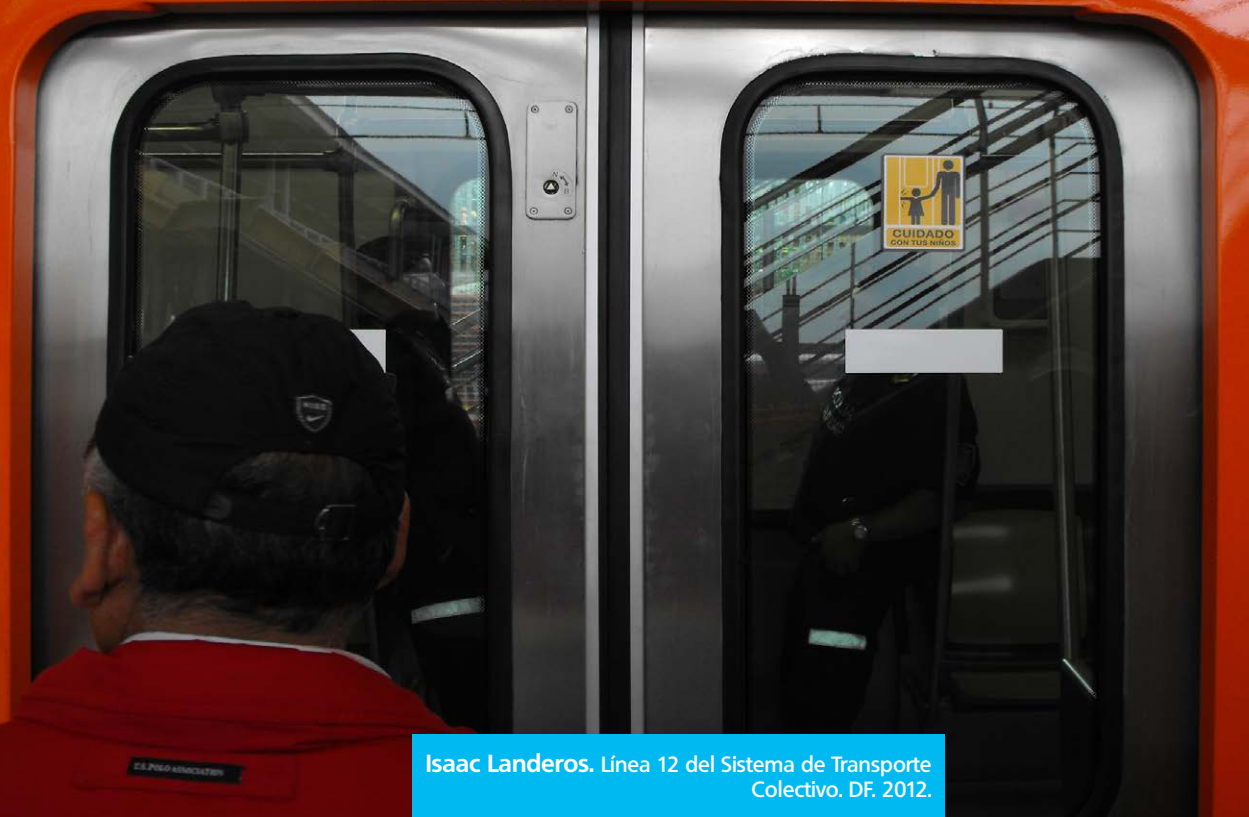
**M:** Muy bien. Seguro llego más rápido, aunque sobre Cuauhtémoc corro el riesgo de saturación ambiental...



**Gabriel Revilla.** Sistema de Transporte  
Colectivo. DF. 2012.

**Primera parte**

ANTES DE ENTRAR PERMITA SALIR



Isaac Landeros. Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

“El espacio no puede ser ni dicho, ni pensado, ni imaginado, ni conocido...”

**Manuel Delgado**

## Comunitario, público o colectivo

Conflicto del espacio público actual

Al llegar a Parque Delta, no había otra cosa que un típico centro comercial...

Por repetición las palabras pierden significado, los conceptos se desgastan y las ideas se diluyen en sus orígenes. La moda, o las tendencias, dictan las nuevas cargas semánticas y así, la interpretación de las palabras permanece en constante cambio. Sustentabilidad, ecología, progreso, éxito, belleza, entre otros muchos, son conceptos que a través del tiempo, las culturas y los acontecimientos, han adquirido diversos valores y diferentes significados.

El espacio público es uno de estos conceptos mutables; una construcción que ha quedado idealizada en su imagen estereotípica y que, en función de su utilización discursiva indiscriminada, ha adoptado nuevas maneras de materialización tanto en su forma como en su contenido. Al igual que la sustentabilidad o la ecología, el espacio público como herramienta mercadológica, económica y política es incluido –muchas veces sin fundamento– en el discurso contemporáneo de la ciudad megalopolitana; *demagogia urbana*, al grado de no poder definir con seguridad si el concepto sigue siendo depositario de su significado original –si es que alguna vez lo tuvo– o si ya sólo hace referencia a una

audiencia urbana que acude a los espacios como aquel público cautivo, consumidor indiferente del *producto ciudad*.

Cualquier definición es presa, entonces, de su situación temporal. No hay totalidades: “todas las generalizaciones son peligrosas, incluida ésta”.<sup>1</sup> Es por estos motivos que el sociólogo francés Francois Ascher (2004) urge a una reflexión urbanística que, además de redefinir el concepto de espacio público o colectivo, corrobore su relevancia actual ya que, en la inestabilidad de los tiempos contemporáneos, dicotomías como privado–público, individual–colectivo, interior–exterior pierden su validez.<sup>2</sup>

Esta mutabilidad en los conceptos deriva en imprecisiones interpretativas que son asimiladas, tanto por la fuerza de su repetición, como por la carencia de referencias inalterables y que, sin embargo, emulan de manera próxima los esquemas existentes para ser reemplazados por éstos sin dificultad. Con esta estrategia, es que *aparatos urbanos* como el centro comercial son implantados exitosamente por otros como la plaza tradicional: sus funciones esenciales –relación social, mercantil, cultural– se cumplen sin comprometer la voracidad de los sistemas impositivos económicos y políticos actuales; a la par que borran o difuminan las fronteras de sus definiciones y significados.

Es en las dicotomías de las que Ascher habla, donde se puede observar uno de los principales conflictos actuales en la concepción y definición del espacio público (tanto en la teoría como en la práctica). La confrontación próxima de sus polos opuestos ha terminado por eliminar sus características intrínsecas: lo público puede presentar usos privados y, a la inversa, lo privado es, cada vez más, concebido como espacio de uso público (de libre

<sup>1</sup> Alexandre Dumas, hijo. 1824-1895

<sup>2</sup> Ascher, Francois. (2004). *El espacio colectivo como marco para la movilidad*. En: Diálogos. Espacio urbano colectivo: nuevas perspectivas. Forum 2004. Barcelona.

acceso y tránsito). El arquitecto turco–italiano Maurice Cerasi (1990), analiza esta dicotomía repolarizante y concluye que mientras muchos de los equipamientos públicos de una ciudad “están constituidos por elementos funcionales especializados y cerrados” –y por lo tanto restringidos a los ciudadanos– existe, por el otro lado, “una amplia serie de actividades (urbanas) (...) que están dominadas por la iniciativa y el capital privado”.<sup>3</sup>

Si se parte de las definiciones establecidas, por lo menos del significado literal de la palabra,<sup>4</sup> público es “lo perteneciente o relativo a todo el pueblo”<sup>5</sup> –entiéndase a los integrantes de una agrupación–, por lo tanto es todo aquello que se pueda compartir y disfrutar en igualdad de circunstancias. Etimológicamente tiene más sentido, *publicus* se deriva del latín *populus*: la gente, el pueblo.

Lo público remite entonces a la posesión específica de un elemento tangible y, por lo tanto, a un concepto jurídico. Jordi Borja (1998) –geógrafo y urbanista catalán– hace claro este aspecto en lo espacial al señalar que “el espacio público moderno proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana (expresada en el catastro y vinculada normalmente al derecho de edificar) y la propiedad pública (o dominio público por subrogación normativa o por adquisición de derecho mediante cesión) (...) y cuyo destino son usos sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos,

<sup>3</sup> Cerasi, Maurice. (1990). *El espacio colectivo de la ciudad. Construcción y disolución del sistema público en la arquitectura de la ciudad moderna*. Barcelona: Ed. Oikos-tau. p. 90

<sup>4</sup> Con las reservas pertinentes de su análisis diacrónico.

<sup>5</sup> Real Academia Española. (2001). Diccionario de la Lengua Española (22ª. ed.). Recuperado de [http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=p%Fablico](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=p%Fablico)

movilidad, actividades culturales y a veces comerciales, referentes simbólicos monumentales, etc.)”.<sup>6</sup>

Por lo tanto, se tiene por un lado, la comprensión de lo público como aquello que pertenece a un grupo humano y, por el otro, una norma aceptada que vela por el cumplimiento de este *derecho*.

A pesar de lo anterior, no puede reducirse el concepto de *espacio público* a tan sólo dos aspectos. Existen funciones todavía más complejas, que las de la propiedad y su defensa, que hacen de esto sitios espacios paradigmáticos dentro de la traza urbana y dentro de la percepción y apropiación de sus usuarios. Y es que si una de las principales vocaciones de la ciudad es la de reunir lo diverso, una de las principales funciones del espacio público es la de confrontarlo.

Así existe, según lo explica Borja, una “dimensión socio-cultural” que permite hacer del espacio público “un lugar de relación y de identificación”; sin importar, en muchas ocasiones, el estado jurídico del mismo y que bien puede convertir “una fábrica o un depósito abandonados o un espacio intersticial entre edificaciones” en sitios de convivencia o expresión social. Lo mismo se puede decir de “los accesos a estaciones y puntos intermodales de transporte” o de otros tantos elementos urbanos, como el lote baldío o las playas de estacionamientos y, por lo tanto, “lo que defina la naturaleza del espacio público es el *uso* y no el estatuto jurídico”.<sup>7</sup> Sin embargo, no se puede perder de vista que al momento de ejercer decisiones que afecten su conformación espacial o funcional, los aspectos legales cobran importancia.

<sup>6</sup> Borja, Jordi. (1998). *Ciudadanía y espacio público*. En: VVAA, *Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern, Urbanitats (7)*. Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

Sobre esta misma dimensión sociocultural, y de una forma muy próxima a las observaciones de Borja, el antropólogo español Manuel Delgado (1999) afirma que “...a diferencia de lo que sucede con la ciudad, lo urbano no es un espacio que pueda ser morado. La ciudad tiene habitantes, lo urbano no. Es más, en muchos sentidos, lo urbano se desarrolla en espacios deshabitados e incluso inhabitables”.<sup>8</sup> De esta manera, el espacio urbano, pasa del plano legal, al plano sutil y subjetivo de las interacciones humanas, adquiere multiplicidad de definiciones – quizá acepciones contemporáneas del término– que derivan en la ambigüedad de su clasificación.

En este sentido, los significados, propiedades o características del concepto se superponen en capas difíciles de diferenciar y, en última instancia, de separar. Y si esto sucede con la definición de lo público, lo mismo resulta con el concepto, todavía más abstracto, de *espacio*. Sin profundizar demasiado en la discusión filosófica de la diferencia entre *espacio* y *lugar*, existe una aproximación antropológica que puede relacionarse estrechamente con el quehacer arquitectónico; el antropólogo francés Michel de Certeau (1990), propone una distinción clara entre los dos: el *lugar*, “es el orden (cualquiera que sea) según el cual los elementos se distribuyen en relaciones de coexistencia”.<sup>9</sup> Mientras que el *espacio*, es una situación, un suceso “que toma en consideración los vectores de dirección, las cantidades de velocidad y la variable del tiempo”.<sup>10</sup> El primero habla más de los límites y las configuraciones físicas y geométricas y el segundo,

<sup>8</sup> Delgado, Manuel. (1999). *El animal público*. (5ª. ed. 2008). Barcelona: Ed. Anagrama. Colección Argumentos. p. 33

<sup>9</sup> De Certeau, Michel. (1990). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. (3ª. ed. Español 2010) México: Universidad Iberoamericana. Colección El oficio de la historia. p. 129

<sup>10</sup> *Ibidem*.

de los acontecimientos que en esa estructura de soporte se desenvuelven. En resumen, y como bien lo sintetiza de Certeau, “el espacio es un lugar practicado”.<sup>11</sup>

Para Yi-Fu Tuan (1977) —geógrafo de origen chino— tanto el *espacio* como el *lugar* son necesarios para el desarrollo humano, sin embargo, su concepción de los términos difiere ligeramente de los establecidos por de Certeau. En el libro *Space and Place* (1977), Tuan cataloga al espacio abierto como “una hoja en blanco en la cuál el significado puede ser impuesto”<sup>12</sup> —más acontecimiento que configuración— y al *lugar*, como el resultado de la delimitación y humanización del espacio —más configuración que acontecimiento—.

En cualquiera de estas acepciones, es en la conformación del *espacio* donde las relaciones humanas se materializan, donde las movi­dades se entrecruzan y donde los trayectos adquieren sentido y dirección. Resulta equívoco disociar esta serie de acontecimientos de su soporte físico: ambos están íntimamente relacionados (capas difíciles de separar). Para el sociólogo polaco Zygmunt Bauman (2007) este vínculo es evidente, ya que “la experiencia humana se constituye y se recaba en torno a lugares, donde se trata de administrar la vida compartida, donde se conciben, absorben y negocian los sentidos de la vida. Y es en lugares donde se gestan e incuban los estímulos y los deseos humanos, donde se espera satisfacerlos, donde se corre el riesgo de la frustración (...)”.<sup>13</sup> El lugar, en gran medida, confiere pauta y ritmo a los acontecimientos que en él toman forma.

<sup>11</sup> *Ibidem*.

<sup>12</sup> Tuan, Yi-Fu. (1977). *Space and Place*. (8th. ed. 2001). Minneapolis: University of Minnesota Press. p. 54

<sup>13</sup> Bauman, Zygmunt. (2007). *Tiempos líquidos*. (2ª. ed. 2009). México: Ed. Tusquets. p. 116.

Y es también, a través del *lugar*, que se puede instruir a sus usuarios, ya que, tal como lo sugiere Tuan, “el entorno construido clarifica las relaciones y los roles sociales. La gente sabe mejor quién es y cómo comportarse cuando la arena está diseñada por humanos y no en un estado natural primordial”.<sup>14</sup> De esta manera el *lugar* y el *espacio*, lejos de ser una dicotomía —como en el caso individual/colectivo— son una dualidad, un complemento.

Dentro de una comunidad pequeña, las jerarquías sociales pueden ser inferidas con facilidad a través de la disposición, proximidad y correlación de las edificaciones y de sus espacios abiertos. Así, lo común se instaure en un terreno altamente reconocible para sus habitantes: el que sea claro, evidente y homogéneo, incrementa el sentido de pertenencia y certidumbre. Este tipo de asentamientos se desarrolla sin mayores sobresaltos, todos los integrantes se conocen y, a su vez, todos conocen el sentido y la utilidad de la disposición de lo edificado en su entorno. Como lo menciona Bauman (2007): “dentro de esta red de familiaridad que va desde la cuna a la tumba, el lugar de cada persona era demasiado evidente para reflexionar sobre él y mucho menor para negociarlo”.<sup>15</sup> Lo mismo se puede inferir de lo urbano—arquitectónico.

En un asentamiento humano que posea estas características, el sentido de relación entre individuos es fuerte y claro porque existe cierto grado de hermetismo y homogeneidad. Como lo explica Delgado (2008): “lo común, puede ser lo de todos, lo accesible a todos, pero con frecuencia significa aquello con lo que todos comulgan hasta convertirlos no sólo en un único cuerpo, sino —y eso es especialmente estratégico— en una sola

<sup>14</sup> Tuan, Yi-Fu. (1977). *Space and Place*. (8th. ed. 2001). Minneapolis: University of Minnesota Press. p. 102

<sup>15</sup> Bauman, Zygmunt. (2007). *Identidad*. Buenos Aires: Ed. Losada. p. 45



alma. Esa idea de lo común hace que la comunidad que de ella se deriva se presente como unidad social severamente jerarquizada, que encierra a sus componentes en un orden cosmovisional y organizativo del que ni deben ni sabrían escapar”.<sup>16</sup>

Una comunidad se transforma así en el espacio de lo conocido, espacio dónde residen las seguridades y las confianzas; que a su vez, por la comodidad que genera, evita a toda costa las transformaciones radicales o las intromisiones de agentes externos: cualquier modificación atenta contra la sensación de orden y de equilibrio social alcanzados por sus integrantes. Situación que pasa factura directa a la relación que se establece entre el orden espacial y las actividades desarrolladas en él.

No es sino hasta la confrontación entre comunidades que emerge la posibilidad de reconsiderar los patrones y esquemas –sociales y espaciales– establecidos. Similar al problema de la identidad donde “(...) preguntar *quién eres tú* sólo cobra sentido cuando se cree que uno puede ser alguien diferente al que se es (...)”<sup>17</sup> una comunidad –y su medio físico– sólo entra en estado de revisión cuando es expuesta a la influencia de la diversidad.

Sin embargo, y aún en la imposición de lo diverso, en un planeta sumergido en los procesos irreversibles de una globalización brutal, la palabra *comunidad* –según Bauman– “como modo de referirse a la totalidad de la población que habita en el territorio soberano del Estado, suena cada vez más vacía de contenido”.<sup>18</sup> El sociólogo polaco advierte, como factores que merman la solides comunal, el desvanecimiento de los vínculos humanos, el

individualismo exacerbado y el debilitamiento de la solidaridad; todos, fenómenos propios de una “globalización negativa”.<sup>19</sup>

Lo común, lo comunitario y por extensión, la comunidad, son conceptos destinados a permanecer en el confinamiento impuesto por un mundo caracterizado por sus cambios vertiginosos, en el que su existencia es permitida siempre y cuando la agrupación humana decida mantener cierta escala y cierta dosis de homogeneidad; en suma, cierto grado de reclusión. Si la tendencia se mantiene, para el año 2030, el 60% de la población mundial estará concentrada en núcleos urbanos,<sup>20</sup> las posibilidades de que comunidades cerradas sigan existiendo es cada vez menor; sin importar el tamaño de la población, su situación geográfica o sociocultural, todas las agrupaciones humanas están ya expuestas –aunque en diferentes medidas– a las oscilaciones de un mundo diverso.

Sin embargo, una vez confrontadas y reunidas en un mismo sitio –la ciudad–, las comunidades deciden permanecer en conjuntos compactos y reconocibles (desde China Town en Nueva York hasta el distrito de Libertad en Sao Paulo que alberga a una de las más grandes comunidades japonesas); la exposición franca a altos grados de heterogeneidad puede alterar la tranquilidad que los individuos perciben de su entorno viéndose obligados a retraerse en aquello que les resulte familiar y cotidiano. Así pues, la urbe contemporánea aparece como un conjunto de *comunidades*<sup>21</sup>

<sup>16</sup> Delgado, Manuel. (2008). *Lo común y lo colectivo*. Madrid: Medialab Prado. pp. 5-6

<sup>17</sup> Bauman, Zygmunt. (2007). *Identidad*. Buenos Aires: Ed. Losada. p. 48

<sup>18</sup> Bauman, Zygmunt. (2007). *Tiempos líquidos*. (2ª. ed. 2009). México: Ed. Tusquets. p. 9

<sup>19</sup> *Ibidem*. p. 40

<sup>20</sup> Banco Mundial. (s/f). Urbanización: datos globales y cifras. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/temas/cities/datos.htm>

<sup>21</sup> Cada una con sus reglas, costumbres y tradiciones particulares. // Del francés *commune*. 1. f. Conjunto de personas que viven en comunidad económica, a veces sexual, al margen de la sociedad organizada. Real Academia Española. (2001) *Diccionario de la Lengua Española*. (22ª. ed.). Recuperado de [http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=comuna](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=comuna)

próximas pero aisladas, que por conveniencia han decidido reunirse, sin que esto, necesariamente implique, un intercambio forzoso o un diálogo directo entre ellas.

El concepto *melting pot*<sup>22</sup>—donde se asume que una comunidad heterogénea se vuelve más homogénea cuando todos los estratos que la componen se enfrenten entre sí— es, hasta cierto punto, una utopía; una promesa incumplida del ideal urbano (se está más cerca del *salad bowl*, composición heterogénea, que del *melting pot*). Y sucede que, al estar ante la amenaza de lo desconocido, las comunidades se cierran a ello sin antes comprobar si existen posibles ventajas. Esta actitud induce, dentro de las urbes, a la generación de espacios cuasi—fortificados que garantizan —en la distinción entre un adentro confiable y un afuera amenazante— la conservación de rasgos comunitarios que proveen la ilusión de seguridad. Con esto, tal como lo observa Bauman, “la homogeneidad social del espacio, acentuada y reforzada por la segregación espacial, reduce la capacidad para tolerar la diferencia de los habitantes de las ciudades...”<sup>23</sup> *Uróboros urbano* donde cada comunidad que se aísla, se aleja —en la misma proporción— de la posibilidad de participar en el intercambio sociocultural que el espacio —al ser practicado— en una ciudad supone.

A pesar de lo anterior, una comunidad —por cerrada que ésta decida permanecer— está supeditada a la cotidianidad que se desenvuelve en la metrópoli. Sus integrantes, en algún momento, tendrán que aventurarse en las calles y, por consecuencia, en lo diverso. La calle es una de las primeras unidades urbanas con las que se tiene contacto y que permite establecer relaciones directas

<sup>22</sup> Ver los estudios realizados por los sociólogos Nathan Glazer y Daniel Moynihan. Glazer, Nathan. (1963). *Beyond the melting pot*. Cambridge: The MIT Press and Harvard University Press. p. 288

<sup>23</sup> Bauman, Zygmunt. (2007). *Tiempos líquidos*. (2ª. ed. 2009). México: Ed. Tusquets. p. 130

tanto con el medio construido como con la realidad social. Es uno de los espacios públicos por excelencia donde se ejerce no sólo el derecho a la reunión y expresión, sino que por encima de todo, se prima la libertad.

Bajo estas condicionantes es que el individuo, al desprenderse de una de las miles de comunas que están contenidas dentro de la ciudad, se ve expuesto ante las variables sociales de otros tantos individuos, cada uno, de una comuna tan diferente como la anterior. En un espacio que deja todo al descubierto, lo comunitario se retrae aún más y termina por cederle el paso a lo colectivo.

Y si bien “la comunidad se funda en la comunión”, en lo familiar, en lo semejante, —como lo apunta Delgado— “la colectividad se organiza a partir de la comunicación”.<sup>24</sup> Así, “lo colectivo (...) se asocia con la idea de reunión de individuos que toman consciencia de lo conveniente de su co—presencia...”<sup>25</sup> a través del intercambio recíproco no sólo de bienes, sino también de actitudes.

Al verse sometido a ese deambular errático de individuos dispares, el espacio urbano se transforma en un territorio que se “territorializa, desterritorializa y vuelve a reterritorializarse”<sup>26</sup> al estar a la merced de “la sucesión y el amontonamiento de componentes inestables”.<sup>27</sup> Cada transeúnte, con su deambular, teje una red de trayectos y actividades que pueden modificar —por lo menos momentáneamente— la percepción espacial inmediata de otros usuarios.

<sup>24</sup> Delgado, Manuel. (2008). *Lo común y lo colectivo*. Madrid: Medialab Prado. pp. 5-6

<sup>25</sup> *Ibidem*.

<sup>26</sup> Delgado, Manuel. (1999). *El animal público*. (5ª. ed. 2008). Barcelona: Ed. Anagrama. Colección Argumentos. p. 46

<sup>27</sup> *Ibidem*.

Y así, como la diversidad y el intercambio que de ella se derivan, son factores imprescindibles para la existencia de lo colectivo, también lo es la acumulación de objetos, de elementos urbanos, de situaciones y de experiencias. La calle –por ejemplo, y en palabras de Delgado– es un “mecanismo digestivo que se alimenta de todo sin desechar nada”,<sup>28</sup> de ahí la naturaleza colectiva de lo que ocurre en ella.

En las contribuciones que cada comuna aporta al enriquecimiento de los acontecimientos urbanos es que se encuentra el valor de lo diverso. De la misma manera que el espacio transformado por la mano humana puede modelar actitudes y guiar situaciones, el intercambio –fundado en lo diverso– puede proporcionar respuestas alternas a problemas que de otra manera, inmersos en la igualdad, los individuos aislados difícilmente podrían haber obtenido.

Y, aunque las actitudes de reclusión y de exposición son propias y necesarias en la vida urbana, los extremos –en cualquiera de los dos casos– pueden acarrear problemas tanto en las relaciones sociales como en las espaciales. En el sentido de la reclusión, la segregación territorial puede conducir a la adopción de lo que Bauman nombra como mixofobia: miedo a la diversidad. La traducción urbana de esta condición psicosocial se refleja en la paranoia edificatoria de los nuevos complejos habitacionales, comerciales y financieros. Es cada vez más difícil encontrar proyectos arquitectónicos en las grandes ciudades que no consideren sistemas de seguridad, barreras de protección, circuitos cerrados de televisión, etc.

En el sentido opuesto, existe una condición que se contrapone a la mixofobia –sugerida también por Bauman– que procura la comprensión de los factores positivos que se derivan de la

<sup>28</sup> Delgado, Manuel. (1999). *El animal público*. (5ª. ed. 2008). Barcelona: Ed. Anagrama. Colección Argumentos. pp. 190-191

diversidad: la mixofilia. Una vez expuesto al excitante ritmo urbano, el individuo, absorto en la heterogeneidad, genera fascinación por la cantidad de opciones ofertadas por la gran ciudad. Y si bien esta situación es deseable, no se puede ignorar que una fuerte y constante exposición a lo diverso –sin posibilidades de reclusión voluntaria– puede generar roces sociales y aversión a los espacios compartidos.

No se trata aquí de eliminar una u otra, ambas condiciones hablan de la complejidad que suponen los sistemas urbanos, pero sí será entonces conveniente –como lo apunta Bauman– observar la relación en las proporciones de mezcla entre mixofobia y mixofilia; y en este rubro, arquitectos y urbanistas tienen mucho en lo que contribuir para alterar, tanto en lo positivo como en lo negativo, dichas proporciones.<sup>29</sup>

Se puede observar hasta aquí, que el espacio público, el espacio comunitario y el espacio colectivo atienden a muy diferentes niveles tanto de la estructura social como de la configuración espacial. En resumen, lo público se relaciona más directamente con una situación de norma y de derecho, lo comunitario lo hace con un sentido de pertenencia, familiaridad y seguridad y, lo colectivo, con la posibilidad de intercambio y de confrontación con la diversidad.

Así, en lo colectivo se encuentra esa propiedad cualitativa del espacio público que trasciende su situación legal. A su vez, en la suma de los individuos que lo practican –y de sus acciones y actitudes–, lo que acontece llega a ser más importante que su condición física, pero que además, a través de su discurso espacial es posible dar forma y sentido a esos sus eventos. Ningún nivel es

<sup>29</sup> Bauman, Zygmunt. (2007). *Tiempos líquidos*. (2ª. ed. 2009). México: Ed. Tusquets. pp. 123-130

independiente del otro: los lugares y la forma de practicarlos —al igual que las palabras y los conceptos— están ligados entre sí.

Tal como el *espacio practicado* de de Certeau o el concepto de *lo urbano* de Delgado, el *espacio colectivo* —según Cerasi— “no existe como hecho físico unitario y reconocible”.<sup>30</sup> Entendido así, el espacio colectivo en una urbe no es ni abierto, ni cerrado, ni público, ni privado; puede ser todos o ninguno. Aspira más a sus posibilidades de uso, de configuración y de relación que a sus delimitaciones físicas o legales.

Además, en otro sentido, como lo muestra el historiador de arquitectura Jean-Louis Cohen: “encrucijadas de movilidad, teatros de mercancía, el espacio colectivo también asegura la articulación de escalas diversas del proyecto urbano, desde el paisaje hasta la arquitectura y las artes plásticas”.<sup>31</sup> El espacio colectivo se convierte, entonces, en un catalizador que facilita y promueve el desarrollo de la vida urbana al vincular diferentes componentes y estratos.

No por ello todos los elementos urbanos que parezcan reunir y confrontar a lo diverso derivan necesariamente en la concreción de un sentido de colectividad espacial. Existen sitios **urbanos monofuncionales** —edificios temáticos, públicos o privados, como los centros comerciales, las bibliotecas, los hospitales, etc.— que, por sus funciones, configuración espacial o localización dentro de la trama metropolitana, restringen la convergencia de la multiplicidad sociocultural con la que se compone la ciudad. Es por tanto difícil, en estos sitios, que se realice un intercambio

<sup>30</sup> Cerasi, Maurice. (1990). *El espacio colectivo de la ciudad*. Construcción y disolución del sistema público en la arquitectura de la ciudad moderna. Barcelona: Ed. Oikos-tau. p. 87

<sup>31</sup> Cohen, Jean-Louis. (2004). *Presentación, Espacio urbano colectivo: nuevas perspectivas*. En: Diálogos. Espacio urbano colectivo: nuevas perspectivas. Forum 2004. Barcelona.

sincero entre acciones, actitudes y percepciones espaciales y sociales. La monofuncionalidad arquitectónica preestablece los usos, acota las opciones y limita la interacción; características que promueven la estratificación marcada del rol social que se supone cada comuna tendría que cumplir y no así, el sentimiento de convivencia entre iguales.

Incluso en la calle —ese primer elemento urbano de confrontación— llegan a existir jerarquías sociales y espaciales tácitas que se asumen con naturalidad y que coartan la posibilidad de retroalimentación colectiva. En lo social, la supremacía del automovilista sobre el ciclista y del ciclista sobre el peatón, es un ejemplo frecuente; y en su reflejo espacial, la imposición de autovías sobre la necesidad imperante de más ciclovías y del respeto por las banquetas aún existentes. “En la acera, las personas de todo tipo se conocen a sí mismas comparándose con las otras mientras caminan o están sentadas. En el arroyo, las personas se ven obligadas a olvidar lo que son mientras corren para salvar la vida”<sup>32</sup> expone el filósofo estadounidense Marshall Berman (1982).

Por otro lado, la zonificación urbana tanto en la especificidad de usos como en la clasificación por nivel socioeconómico, es un recuerdo constante del aislamiento comunal aún patente incluso en las grandes metrópolis mundiales. Park Avenue en Nueva York, Ginza en Tokio o Masaryk en la ciudad de México son calles que, aunque pertenecen a la traza libre de sus ciudades, restringen de forma casi subliminal el tránsito de los diversos estratos sociales. Aquí, la diversidad convergente es limitada pero aún existente, en estas megaciudades ricas y pobres comparten, en cierta medida, los mismos espacios; sin embargo, lo hacen en esferas diferentes.

<sup>32</sup> Berman, Marshall. (1982). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. (ed. 1998). Buenos Aires: Siglo veintiuno editores. p. 158

¿Cuáles son, entonces, los espacios que al reunir diversidad fomentan el sentido de colectividad urbana? Aunque no existen fórmulas, parece que son espacios en los que la exclusión social no es un sentimiento patente, donde existen múltiples grados de libertad, y donde los usos y las actividades a desarrollar son diversos. No se trata de un lugar particular o de una tipología que garantice el fenómeno; bajo ciertas circunstancias un parque puede ser espacio colectivo mientras que otro no, o una plaza, una calle, el atrio de un edificio o incluso un centro comercial. En gran medida, todo depende de las posibilidades de relación —espacial y social, en igualdad de circunstancias— que posean sus usuarios.

Parece que ciertos lugares dentro de las megalópolis de finales del siglo XX e inicios del siglo XXI, promueven la confrontación abierta entre los diversos estratos socioculturales y urbano-arquitectónicos y con ello, permiten atisbos fugaces de lo que podrían ser extraordinarios espacios colectivos. Este es el caso particular del transporte público urbano y, en última instancia, de los centros de transferencia modal (convergencia de medios de transporte y de estratos socioculturales). El antropólogo francés Marc Augé (2008) ha retratado esta posibilidad:

“...hoy en día los transportes públicos son el lugar por excelencia en el que la noción de espacio público conserva su sentido. Es en el interior de los trenes en movimiento y en las estaciones en las que se cambia de línea o de medio de transporte donde el espacio público afirma su existencia de manera eventualmente contradictoria. El espacio público, si se entiende como el espacio concreto en el que todo el mundo se cruza con todo el mundo, pero también como el espacio abstracto en el que se forma la opinión pública, queda identificado en gran parte con el espacio de los transportes públicos”.<sup>33</sup>

<sup>33</sup> Augé, Marc. (2008). *El metro revisitado*. (1ª. ed. Español 2010) Barcelona: Ed. Paidós. Barcelona. pp. 71-72

Si los centros de transferencia modal —y el transporte público como sus alimentadores— son el lugar donde el espacio colectivo urbano puede llegar a tomar forma, será siempre y cuándo se cumpla con las características que permitan esa transformación. Al tener en consideración las observaciones anteriores, se puede intuir —como hipótesis—, que en el caso de que los centros modales de transferencia puedan generar sentido de pertenencia en sus usuarios, a través de la disposición de elementos urbano-arquitectónicos, y que a su vez, este sentido fomente las relaciones e intercambios socioculturales que convergen en estos nodos, será en la innovación de la aplicación de estrategias urbano-arquitectónicas en los centros de transferencia que se encuentre un factor que ayude a elevar exponencialmente la calidad de vida urbana de una megalópolis.

Así, con todo y la posible mutabilidad entre estas palabras y sus conceptos, los centros de transferencia modal quizá puedan transitar de su condición como meros elementos de infraestructura urbana a la posibilidad de generar *espacios colectivos de transferencia*.



Isaac Landeros. Estación Estadio Azteca. Línea de tren ligero. DF. 2012.

“El átomo es el pasado. El símbolo de la ciencia para el próximo siglo es la Red dinámica. (...) La Red es el arquetipo dispuesto para representar todo circuito, toda inteligencia, toda interdependencia, todo factor económico, social y ecológico, toda comunicación, toda democracia, todo grupo, todo gran sistema.”

**Kevin Kelly**

## Marea urbana

Corrientes y flujos de la movilidad

La ciudad contemporánea es el resultado –entre otros factores– de la multiplicidad, de la saturación, de la sobreposición y la amalgama de los elementos más dispares. Como consecuencia, sus límites geográficos son superados y con más frecuencia de la deseada, la urbe sobrepasa sus propias restricciones territoriales. La ciudad –en su diversidad– es recolectora de objetos, acontecimientos, comunidades aisladas e individuos conectados; máxima condensadora de opuestos. Al incluir a todos, y al conectarse a todos, es quizá, el más complejo de los sistemas. La ciudad es, quizá también, el objeto humano más difícil de emplear y que –por su escala y composición– posee sutilezas y dispositivos que no se pueden, no se saben o no se deben utilizar.

Al modificar sus dimensiones –a través de fenómenos de sobrepoblación, migración y conurbación–, los asentamientos humanos pasaron de formar ciudades a constituir metrópolis, para poco después alcanzar, con una rapidez imperceptible, la categoría de megalópolis. El término fue empleado por el

geógrafo francés Jean Gottman en el año de 1961,<sup>1</sup> para designar el fenómeno de crecimiento que cinco zonas urbanas, en el noreste de los Estados Unidos, sufrían en aquel momento. Boston, Nueva York, Filadelfia, Baltimore y Washington estaban extendiendo su superficie al grado tal de amenazar con convertirse en una única megaciudad. A poco más de 50 años de la formulación del concepto, las megalópolis son un elemento cotidiano que se encuentra prácticamente en los cinco continentes, y que se ha convertido en uno de los principales ejes de desarrollo y de sustento del mundo globalizado.

Sin embargo, a lo largo del siglo XX la imagen de la ciudad, cómo epítome humano, se idealizó de tal manera que una gran cantidad de habitantes (rurales y urbanos) a nivel mundial, asumía que la urbe sería sinónimo indiscutible de *felicidad* y *progreso* (ambos, conceptos mutables). Desde el filme de culto de Fritz Lang, *Metrópolis* (1927),<sup>2</sup> hasta las imágenes idealizadas de un París romántico, o las escenas ficcionales de un Nueva York rescatado por superhéroes, la ciudad representaba la solución a todos los problemas.<sup>3</sup>

Esa distorsión mediática se vio de alguna manera interrumpida a finales del siglo XX al registrarse un incremento acelerado en las tasas de pobreza, inseguridad, desempleo, hacinamiento y devastación ecológica que las grandes concentraciones urbanas alrededor del orbe promueven. De acuerdo con Bauman (2007), las ciudades, cuyo uno de sus propósitos es

<sup>2</sup> Lang, Fritz. (1927). *Metropolis*. Universum Film AG. Alemania.

<sup>3</sup> El doctor en historia del arte. Peter Krieger realiza un análisis más profundo al respecto en *Ciudad, sexo y catástrofe en los cómics*. Krieger, Peter. (2006). Paisajes urbanos. Imagen y memoria. México: Universidad Nacional Autónoma de México. pp. 63-87

el de proteger a sus habitantes, se asocian cada vez más con el peligro que con la seguridad.<sup>4</sup>

Aún en la consideración de todos los factores negativos que las urbes poseen, y a pesar de las dependencias de odio—amor que son propiciadas por el cine y la televisión, la megalópolis contemporánea se concibe como el núcleo depositario de insondables procesos económicos, políticos, sociales, históricos y urbanos que convergen en una extensión territorial no siempre identificable; como tal, la urbe no es completamente buena, ni totalmente mala. Al ser juez y parte, en la actualidad las megalópolis emergentes se han alejado de la ficción y de las idealizaciones para atender urgencias más apremiantes.<sup>5</sup>

Y si bien Nueva York, Londres o París no están exentas de los problemas que aquejan a un mundo que parece aumentar sus crisis en lugar de resolverlas, son metrópolis que se han empeñado en permanecer como modelos a seguir y que, por tanto, maquillan con facilidad todo aquello que no corresponda al ideal urbano impuesto.<sup>6</sup> Por el contrario, las grandes ciudades de los países en desarrollo, que en las últimas seis décadas han detonado su crecimiento —sin medios para ocultar sus acontecimientos— constituyen un modelo más próximo a la situación mundial imperante: concatenación de desigualdades extremas, cualquiera que sea la escala de valores.

David Lida (2008) —reportero estadounidense radicado en la ciudad de México— plantea una relación interesante que refleja

<sup>4</sup> Bauman, Zygmunt. (2007). *Tiempos líquidos*. (2ª. ed. 2009). México: Ed. Tusquets. p. 111

<sup>5</sup> Aunque hay modelos que persisten y que se erigen como espejismos a todas luces insostenibles: Las Vegas, Dubái, Doha, Abu Dabi.

<sup>6</sup> Basta con referirse a las manifestaciones acontecidas a lo largo del año 2011 en las tres metrópolis, y a la forma en que la información fue manipulada por los medios para disminuir su impacto negativo.

con claridad esta situación: “Walter Benjamin llamó a París la capital del siglo XIX, y en *Delirious New York*, Rem Koolhaas postula a Manhattan como la Piedra de Rosetta urbana del siglo XX. La ciudad de México jugará un papel similar en el siglo XXI”.<sup>7</sup> Y no sólo lo hará la ciudad de México —y con mayor precisión la megalópolis central de México— sino también las regiones de otros países que presentan similitudes en sus problemas. São Paulo, Lagos, Karachi, Bombay o la región del delta del río Perla, por mencionar algunos ejemplos, son la cuestión a tratar: mega-regiones de desarrollo urbano concentradoras de una intrincada red de acontecimientos y realidades.

Contrario en escala al desbordamiento —no solo territorial sino de todas sus capacidades— ocurrido en estas megalópolis, existe otro fenómeno que pareciera ser inversamente proporcional: mientras más se extiende la mancha urbana, más se reduce el espacio individual de habitación. La saturación de la población y la sobrevaluación de los terrenos han generado por un lado, que las nuevas viviendas se construyan en las periferias de las ciudades, en las zonas de riesgo o en los sitios con dificultades para abastecer los mínimos servicios urbanos y, por el otro, la disminución significativa de la superficie por vivienda.

Primero, se sacrificaron los espacios exteriores: jardines y patios. Después, se buscó reducir las dimensiones de recámaras, estancias, baños y cocinas. Luego, se decidió prescindir de dependencias superfluas como el estudio y el comedor. Pronto, no quedará más que el cubículo restringido por cuatro paredes apretadas, que protejan una cama, una silla y, al centro, un foco intermitente de luz amarillenta; como de hecho, ya sucede en innumerables casos alrededor del globo.

<sup>7</sup> Lida, David. (2008) *First Stop in the New World. Mexico City, the Capital of the 21st century*. (1st paperback ed. 2009) Nueva York: Riverhead Books. p. 10

Cabe la posibilidad de que el problema no resida en la disminución del espacio habitacional, sino en la **carencia programática** de opciones que suplan esas insuficiencias. Esas opciones deberían ser suministradas o estar contenidas en el tejido urbano de la ciudad, sin importar su escala; y sobre todo, la megalópolis, al concentrar una vertiginosa cantidad de personas y sucesos, tendría que garantizar una estructura que soporte todo aquello que el espacio individual y privado haya dejado de lado.

Esta carencia programática, contribuye en gran medida a la desarticulación de los elementos megalopolitanos, los cuáles, perdidos en la marea urbana como náufragos en un mar de corrientes confusas, se hacen cada vez más difíciles de alcanzar por sus potenciales usuarios. Los diferentes destinos, las múltiples referencias icónicas, se enturbian en la resaca urbana y el ciudadano no logra absorber con claridad todo lo sucedido en aquél trayecto que lo acercó a su destino último.

La movilidad, como concepto, no sólo está ligada a los medios, sino sobre todo, está asociada con los flujos provocados dentro de una estructura socioeconómica (rastreada quizá, más allá de las caravanas beduinas). Y aunque la migración hace referencia a ese desplazamiento entre territorios, es la movilidad la que permite observar la compleja red de bienes, servicios y personas que se trasladan tanto en el plano físico como, actualmente, en el virtual. Para Marc Augé (2007) “la movilidad sobremoderna se refleja en el movimiento de la población (migraciones, turismo, movilidad profesional), en la comunicación general instantánea y en la circulación de los productos, de las imágenes y de la información. Asimismo, señala la paradoja de un mundo en el que, teóricamente, se puede hacer todo sin moverse y en el que, sin embargo, la población se desplaza”.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Augé, Marc. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona: Editorial Gedisa. pp. 15,16



El antropólogo francés sugiere también, que el fenómeno de urbanización —y habría que agregar el de desbordamiento— puede ser comparable con el paso del nomadismo al sedentarismo, sin embargo, asentarse en un enclave urbano “no conlleva a un nuevo modo de sedentarismo, sino nuevas formas de movilidad”.<sup>9</sup> En efecto, el desbordamiento de las ciudades ha creado flujos incontenibles, que entre pleamar y altamar, llevan a sus habitantes de un punto a otro —en monótono vaivén— a través de recorridos diversos, trayectorias lejanas y múltiples medios que se traslapan y superponen. Con estas oscilaciones, según Delgado, “el ser de la metrópoli está condenado a devenir un nómada espiritual...”.<sup>10</sup>

Estos procesos urbanos de conurbación, desbordamiento, reducción y movilidad, pertenecen a esquemas organizativos mayores que a su vez integran sistemas abiertos y dinámicos. En un sistema abierto, como lo declara el biólogo austriaco Ludwig von Bertalanffy (1951), “se mantiene una continua incorporación y eliminación de materia, constituyendo y demoliendo componentes, sin alcanzar, mientras la vida dure, un estado de equilibrio (...) sino manteniéndose en un estado llamado uniforme” (homeóstasis).<sup>11</sup> De la misma manera, los flujos urbanos se descomponen, calibran, retroalimentan y reorganizan, constantemente para asegurar así su uniformidad y permanencia. Con teorías como la de los sistemas, de la cibernética y de la complejidad, es cada vez más permisible comprender los acontecimientos y flujos urbanos como una red multidimensional que está interconectada tanto a variables

<sup>9</sup> *Ibidem.* p. 25

<sup>10</sup> Delgado, Manuel. (1999). *El animal público*. (5ª ed. 2008). Barcelona: Ed. Anagrama. Colección Argumentos. p. 191

<sup>11</sup> Bertalanffy, von Ludwig. (1951). *Teoría general de los sistemas*. (7ª ed. 1989). México: Fondo de cultura económica. p. 39

cuantificables como incuantificables, directas e indirectas, visibles e invisibles. Permiten, además, como lo plantea la cibernética, vislumbrar una gran cantidad de estímulos entrantes (*input*) y salientes (*output*) de determinado sistema —en este caso social y espacial— a través de la identificación de sus posibles fronteras y límites (quizá también la ausencia de los mismos).

Y para que en una urbe esos flujos se puedan sostener y retroalimentar, es necesario propiciar su libre circulación y la posibilidad de su convergencia (traslape o superposición). Es así que se manifiestan, de acuerdo a lo descrito por Delgado, “topografías móviles o atentas a la movilidad” que devendrán en el estudio de espacios transversales, “es decir, espacios cuyo destino es básicamente el de traspasar, cruzar, intersectar (*sic*), otros espacios devenidos territorios”.<sup>12</sup> Dentro de la megalópolis desarticulada se hace imprescindible la necesidad de conectores que relacionen —a diversos estratos— todos los elementos aislados e inconexos que resultan de la improvisación en la planificación —en muchas ocasiones irremediable— ante la velocidad del fenómeno de sobresaturación social y urbana.

Al intentar tender esta red de conexiones sobre la traza existente de los núcleos urbanos que dan forma a la megalópolis, se crean nuevas propuestas de trayectos, de distancias y de tiempo a invertir en ellos. Cada medio de transporte —ya sea físico, virtual, de personas, de bienes o de servicios— provee una particular manera de transcurrir por el tejido urbano y con ello, una percepción completamente distinta del entorno construido y de los espacios practicados. Ya sean subterráneos, de superficie, aéreos, automotores, de propulsión alterna (humana o animal) o digitales, los medios de conexión contemporáneos influyen determinantemente en la experiencia urbana.

<sup>12</sup> Delgado, Manuel. (1999). *El animal público*. (5ª ed. 2008). Barcelona: Ed. Anagrama. Colección Argumentos. p. 36

Pero al igual que la relación entre la expansión desbordada de la urbe y la reducción mínima del espacio habitacional, la movilidad se desdobra en escalas que van desde la inclusión de los macrosistemas que comprenden la megalópolis (y que incorporan a los medios de transporte en sus distintas versiones) hasta la percepción única e individual que cada sujeto desarrolla cuando éste se desplaza a través del entorno urbano. Yi-Fu Tuan (1977) establece una relación directa entre el individuo, el medio en el que se traslada, la velocidad en que lo hace y la percepción que, como resultado, se genera:

“Imagina a un hombre de nuestra época que aprenda primero a montar una bicicleta, después a conducir un auto deportivo, y eventualmente a pilotear una pequeña aeronave. Obtiene incrementos sucesivos en velocidad; mayores distancias son cubiertas. Conquista el espacio pero no nulifica su dimensión de sensibilidad; por el contrario, el espacio continúa expandiéndose para él. Sin embargo, cuándo la transportación es una experiencia pasiva, la conquista del espacio puede significar su disminución. La velocidad que provee libertad al hombre le ocasiona la pérdida de cierto sentido de espacialidad. Piensa en un avión transcontinental. Atraviesa el continente en pocas horas, y sin embargo la experiencia de velocidad y espacialidad de sus pasajeros es probablemente menos vívida que la de un motociclista acelerando en una autopista. Los pasajeros no tienen control sobre la máquina y no la sienten como una extensión orgánica de sus capacidades”.<sup>13</sup>

No obstante, al desprenderse de la ocupación que significa conducir cualquier medio de transporte, los pasajeros tienen la oportunidad de prestar atención a otros múltiples estímulos

<sup>13</sup>Tuan, Yi-Fu. (1977). *Space and Place*. (8th. ed. 2001). Minneapolis: University of Minnesota Press. p. 54

que contribuyen a la construcción individual de la percepción espacial. De esta forma, el espacio y el lugar no sólo son una serie de referencias físicas distribuidas a lo largo de la ciudad, sino que su interpretación es alterada por el medio y su velocidad, por los acontecimientos convergentes alrededor del individuo y por las relaciones que él pueda establecer gracias a sus experiencias previas y a su acervo sociocultural. Tal como lo muestra el científico vienés Heinz von Foerster —al introducir la cibernética de segundo orden— el observador, al participar en un sistema, es capaz de estipular su propio propósito y por tanto, responsabilizarse de la autonomía de sus actos.<sup>14</sup>

Es por estas razones, y si se tiene en consideración que la megalópolis es practicada a través de los flujos de movilidad, que es difícil lograr una descripción (oral o escrita) o una representación gráfica que exponga con fidelidad todos sus grados de complejidad. La ciudad dejó de ser aquél objeto de referencia común, del que bastaba registrar sus calles, edificios y monumentos para hacerla comprensible a propios y extraños, y ha mutado en un territorio colmado de espacios, significados y cargas polivalentes; ya que, por un lado, existe una innumerable cantidad de componentes cuyas jerarquías no son ya del todo claras, y por el otro, las experiencias individuales, al discurrir por ellas, proporcionan una fuente inagotable de nuevas lecturas y registros espaciales, que por su riqueza y diversidad, revalorizan constantemente el entorno construido.

Es necesario así, idear nuevas alternativas —descriptivas y de representación— que ayuden a comprender cuál es la relación del habitante urbano (como individuo autónomo) con su ciudad,

<sup>14</sup>Foerster, von Heinz. (1979). *Cybernetics of Cybernetics*. Ponencia presentada en University of Illinois, Urbana, Estados Unidos.

cómo es que efectúa los trayectos y elige los recorridos, cuáles son sus impresiones y reacciones, y el porqué de sus prácticas; con la finalidad de encontrar una posible resonancia en el espacio construido por el que transita.

## Mapa reflejo

El habitante promedio de una ciudad sabe en mayor o menor medida desplazarse por ella sin demasiadas complicaciones; cuando algún sitio es desconocido basta, por lo general, indicarle a grandes rasgos las vialidades importantes, los edificios de referencia o cualquier otro detalle tangible que pudiera serle significativo para encontrar su ruta a través del espacio (un árbol, un anuncio publicitario, mobiliario urbano, etc.). Suele suceder, sin embargo, una vez perdido en la búsqueda de esa dirección desconocida, que el individuo prefiera dar vueltas en círculo, incluso regresar sobre sus pasos antes de pedir indicaciones a algún transeúnte —con aspecto local— de cómo llegar al destino. Es común, que el habitante metropolitano tenga cierto orgullo a proteger, cuando de recorrer su ciudad se trata.

También sucede, después de superar ese orgullo, que al momento de preguntarle a cualquier extraño por alguna orientación éste le indique, sin carencia de amabilidad y sabiendo o no la respuesta, una ruta clara y definida que bien podría terminar por desviarlo aún más.

Para evitar estos inconvenientes, se emplean herramientas de navegación útiles para orientarse tanto en la metrópolis como en su marea; la más frecuente de éstas podrían ser los mapas urbanos, ya sean impresos o digitales (incluidos los sistemas de orientación por posicionamiento global o ahora, el *street view* de algunos buscadores de internet).

La *Guía Roji*, el *Google Earth*, el *Google Maps* o cualquier otra versión de representación gráfica urbana contemporánea ayuda, aunque parcialmente, a entender cómo está configurada la urbe y cómo se puede desplazar a través de ella. En la introducción a *First Stop in the New World*, David Lida (2008) muestra precisamente el intento —no del todo exitoso— por diseñar mapas, como el de la Guía

Roji, que sintetizan la complejidad de una zona metropolitana (o megalopolitana, según la escala) como la de la ciudad de México, en apenas 154 secciones de abstracción gráfica.<sup>15</sup>

Esta manera de entender la morfología de una ciudad es similar, en muchos aspectos, a la consideración realizada en 1960 por Kevin Lynch, de elementos urbanos que sumados unos a otros forman mapas mentales, que aunque individuales, encuentran cierta resonancia en el consenso perceptivo común. La división de elementos, propuesta en sendas, bordes, barrios, nodos y mojones,<sup>16</sup> describe una trama discernible y escrutable de la ciudad, tal como lo hace cualquier mapa de los mencionados, que procura facilitar no solo la navegación sino también la comprensión, tanto de la distribución de los elementos como de su posible jerarquía.

A pesar de que las herramientas actuales son de gran ayuda para la localización de ciertos componentes urbanos, y de que la clasificación de Lynch procura aportar conceptos para la legibilidad de la “imagen de la ciudad”, hacen falta más valoraciones tanto de los elementos que dan forma (configuraciones físicas) como de los elementos que dan vida (acontecimientos sociales) propios de la complejidad urbana, para poder acercarse a una posible comprensión del fenómeno de movilidad urbana; o por lo menos para aspirar a una más amplia comprensión de él.

Una anécdota puede ayudar a ejemplificar cómo es que el mapa urbano no siempre coincide con el mapa mental individual bajo ciertas circunstancias.

<sup>15</sup> Lida, David. (2008) *First Stop in the NewWorld. Mexico City, the Capital of the 21st century*. (1st paperback ed. 2009) NuevaYork: Riverhead Books. p. XIII

<sup>16</sup> Lynch, Kevin. (1960). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

En la intersección de un par de típicas avenidas –ruidosas y cargadas de tráfico– al sur de la ciudad de México, una persona de edad avanzada se acercó a preguntarme la ubicación de una calle determinada. Yo sabía que él se dirigía en dirección contraria, pero al no poderle dar indicaciones precisas de cómo llegar a su destino, él decidió seguir su dirección pese a mis advertencias. Unas semanas antes, y en la misma intersección, un joven se acercó a preguntarme cómo llegar a la Basílica de Guadalupe –ubicada al norte de la ciudad–, por más tiempo que invertí explicándole lo lejos que se encontraba del edificio y que, por lo tanto, era más sencillo y rápido tomar metro, autobús o taxi, insistió que le diera indicaciones de cómo llegar a pie; una vez hecho, decidió seguir su camino, dirección diametralmente opuesta a mis indicaciones y a la ubicación del edificio.

En ambos casos, había algo más fuerte que la simple descripción de la situación física urbana, la cuál resultaba además, adversa a las intenciones originales del individuo; las recomendaciones no convencieron a los transeúntes porque fueran ambiguas o incompletas, sino posiblemente porque no concordaban con el esquema preestablecido tanto físico como vivencial que ellos poseían; no respondían a su propio *mapa mental*. Si a lo anterior se le suman los problemas inherentes de comunicación verbal, e incluso gestual, entre estratos socioculturales y generacionales, es posible asumir que la información no haya sido ni emitida, ni recibida nítidamente. Cuando la información morfológica urbana no empata con la información empírica, la cartografía metropolitana sufre una especie de corto circuito que en apariencia inhibe su consolidación. Existe, por tanto, una disociación entre la descripción del espacio físico y el uso del espacio practicado que influye de forma trascendental en la construcción de la percepción y de la interpretación que el habitante posee de su ciudad. Tal como lo describía Henri Lefebvre: la división del espacio, como objeto de estudio, impone barreras práctico–

sociales.<sup>17</sup> Tal disociación, según la psicología, es un sistema recurrente de defensa en el que el individuo suprime elementos que son inaceptables y que atentan contra la construcción de su autoimagen; mismo mecanismo, que al parecer, es empleado en la elaboración individual de la imagen de la ciudad.

No basta, entonces, con definir la situación geográfica de la urbe ni con la descripción de sus elementos. Existen otros múltiples factores que, por un lado, intervienen en la creación de un mapeo físico espacial, y por el otro, generan mapas de uso, función y significado, que se derivan de los acontecimientos sociales. De la superposición de ambos resulta una cartografía *socio-espacial* en cierta medida común a todos los individuos, útil para localizar referencias dentro de la ciudad de manera cartesiana pero, también, útil para vislumbrar el *ambiente urbano* al que se estará expuesto en tal sitio.<sup>18</sup>

Es entonces, que el mapa mental lynchiano —en la simplificación de su constitución— no es ya un esquema suficiente para la descripción de los elementos urbanos, ni del cómo éstos se relacionan con sus usuarios; más allá de la enumeración y clasificación, es ahora necesario registrar y comunicar, también, la concatenación, la superposición y recodificación de significados;

<sup>17</sup> Lefebvre, Henri. (1991). *The Production of Space*. Oxford: Editions Anthropos (Blackwell). p. 89

<sup>18</sup> Las cada vez más frecuentes guías temáticas metropolitanas son un ejemplo de ello, además de localizar tal o cuál edificio en un plano, describen el ambiente y las experiencias que pueden ser experimentadas en determinado lugar.

la suma de las realidades alternativas a las que el urbanita —en exposición a la diversidad— pertenece (unitas multiplex).<sup>19</sup>

Por ello, para vislumbrar una nueva cartografía urbana es necesario dejar de hacerlo desde la concepción de edificios inertes y de localizaciones estáticas, e iniciar a comprender los flujos activos ejercidos y las impresiones individuales derivadas de ellos. Para Yi-Fu Tuan, movimientos tan simples, como el patear o extender un brazo, son básicos para la conciencia espacial; a su vez, el espacio es percibido en la medida en la que existan maneras de desplazarse en él y por lo tanto, al moverse de un punto a otro, el individuo adquirirá —mediante la experimentación— sentido de dirección. Así, el humano desarrolla un sistema cartesiano que tiene como referencia cero su propia persona.<sup>20</sup> “La historia inicia a ras de suelo”<sup>21</sup> como diría Michel de Certeau, pero además, lo hace desde la mirada íntima de cada transeúnte.

El bombardeo de estímulos externos que en la actualidad el habitante urbano está obligado a procesar, no puede, entonces, ser descrito a través de esquemas comunes de representación gráfica; la complejidad del entrono megalopolitano crea otras formas para comprender y procesar los datos, por lo que se establecen mapas mentales a la par que se realizan conexiones entre estos y otros

<sup>19</sup> El concepto de unitas multiplex es acuñado por el filósofo francés Edgar Morin para referirse a la diversidad que conforma a la humanidad como unidad identificable: “Comprender lo humano, es comprender su unidad en la diversidad, su diversidad en la unidad. Hay que concebir la unidad de lo múltiple, la multiplicidad del uno.” Morin, Edgar. (1999). *Los siete saberes necesarios para la educación del futuro*. París: UNESCO.

<sup>20</sup> Tuan, Yi-Fu. (1977). *Space and Place*. (8th. ed. 2001). Minneapolis: University of Minnesota Press. p. 12

<sup>21</sup> De Certeau, Michel. (1990). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. (3ª. ed. Español 2010) México: Universidad Iberoamericana. Colección El oficio de la historia. p. 109

esquemas de mayor complejidad. El transeúnte no solo determina una ruta de navegación a través de la urbe, sino que al mismo tiempo, es capaz de articular nuevos pensamientos y relaciones sobre los elementos que discurren en su camino y, en breves segundos, reorganiza la información entrante para recodificarla y resignificarla; todo de manera inmediata, automática, casi refleja.

De la misma forma que el cuerpo está programado para actuar ante ciertos estímulos de manera refleja, la capacidad del individuo para conceptualizar la experiencia espacial se organiza bajo los mismos esquemas de espontaneidad. Las recodificaciones resultantes a este proceso autojerarquizante, podrían ser representativas y fijarse en la mente como un eslabón nuevo que posteriormente ayudará a intensificar esas recodificaciones, o de manera contraria, podrían ser desechadas sin ningún otro sobresalto que el propiciado en el instante preciso en el que aconteció la reconfiguración. De esta manera, la habilidad de síntesis espacial se ve afectada no solo por los estímulos recibidos sino también por la destreza individual para convertirlos en información significativa.

Esa capacidad será distinta en cada individuo y dependerá del desarrollo biológico y social del mismo, lo que imposibilita la definición de una única versión de la experiencia espacial; así como los umbrales sensoriales son exclusivos de cada persona, y por lo tanto sus respuestas a los estímulos exteriores, el mapa reflejo –como posible herramienta conceptual de descripción espacial– será el resultado particular de las experiencias que el individuo haya acumulado y de la forma en que las aplique al relacionarse con el medio.

Y mientras el mapa mental hace referencia a un diagrama y no a un resultado automático, y como tal, debe seguir una serie de pasos para poder ser llevado a cabo (para ser inteligible) al igual que las conexiones en una red bidireccional y bidimensional pasan por los puntos A y B, antes de llegar a C; puede ser estudiado,

puede ser discernible e incluso regulado, aún al ser único en cada individuo; en cambio, las acciones automáticas, al surgir de forma imprevista, difícilmente son controlables o predecibles, lo que complica su estudio y clasificación.

El mapa reflejo es esa condición de imprevisibilidad de la colectividad urbana al transitar la megalópolis, que detona acciones automáticas dentro de los procesos mentales. Al igual que el arco reflejo del sistema nervioso detona acciones como resultado de estímulos externos que afectan al organismo sin necesidad de recurrir a los procesos cerebrales (que sólo retrasarían la respuesta), el mapa reflejo son las conexiones entre múltiples conceptos –activados por factores propios del entorno inmediato– que de forma inconsciente o involuntaria se generan en la mente, sin necesidad de requerir un proceso específico de rememoración o evocación y que le permite al transeúnte interactuar con el medio espacial.

De esta manera, al trasladarse por la ciudad el individuo puede reclasificar, revalorar, recodificar el espacio urbano y su contexto, adaptándose o excluyéndose de él, sin que esto represente conflictos, y de forma prácticamente automática. Así es que el transeúnte se integra sin dificultad a procesos mecanicistas (dimensión coreográfica de las deambulaciones urbanas),<sup>22</sup> y que con la misma facilidad puede llegar a desprenderse de ellos, convirtiéndolo en un riesgo latente: “nadie sabe lo que puede un cuerpo, pero tampoco, y por lo mismo, nadie sabe lo que puede un transeúnte”.<sup>23</sup>

Tal situación, propiciada por la complejidad ambiental y por la influencia de los sistemas, parece en primera instancia ser una imposición que moldea y limita las acciones del habitante urbano:

<sup>22</sup> Delgado, Manuel. (1999). *El animal público*. (5ª. ed. 2008). Barcelona: Ed. Anagrama. Colección Argumentos. p. 73

<sup>23</sup> *Ibidem*. p. 201

monotonía en el tránsito, uniformidad en los movimientos, repetición en las rutinas. Marshall Berman lo expone con claridad:

“El hombre de la calle moderna, lanzado a la vorágine, es abandonado de nuevo a sus propios recursos (...) y obligado a multiplicarlos desesperadamente para sobrevivir. Para cruzar el caos en movimiento, debe ajustarse y adaptarse a sus movimientos, debe aprender no sólo a ir al mismo paso, sino a ir al menos un paso por delante. Debe hacerse un experto en *soubresauts* y *mouvements brusques*, en giros y contorsiones súbitos, bruscos, descoyuntados, no sólo de las piernas y el cuerpo, sino también de la mente y la sensibilidad”.<sup>24</sup>

A pesar de ello, existe una contraparte positiva que deriva en el incremento de los grados de libertad que el urbanita posee; “un hombre que sabe cómo moverse en, alrededor y a través del tráfico puede ir a cualquier parte, por cualquiera de los infinitos corredores urbanos (...). Esta movilidad abre un gran número de experiencias y actividades nuevas a las masas urbanas”.<sup>25</sup> Pero no solo la habilidad de desplazarse por la ciudad es la que incrementa esas experiencias y actividades, sino —y ahí es donde radica la importancia del mapa reflejo— que la fusión entre la experiencia física y la interpretación mental es la que genera multiplicidad vivencial del entorno inmediato, con posibilidades de reconfiguración infinita, incluso para el mismo individuo. No importa cuántas veces se transite por el mismo lugar y cuán acostumbrado se esté a cierto recorrido, siempre existirá la posibilidad de encontrar nuevos hallazgos, nuevas marcas y situaciones y, sobre todo, nuevas formas de relacionarlas.

<sup>24</sup> Berman, Marshall. (1982). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. (ed. 1998). Buenos Aires: Siglo veintiuno editores. pp. 159,160

<sup>25</sup> *Ibidem*. p. 160

Si, por ejemplo, un evento significativo (ya sea positivo o negativo) ha ocurrido al momento de desplazarse a través de la ciudad, el entorno inmediato puede cargarse momentáneamente de ciertos afectos y de ciertas rememoraciones. Pero basta dejar pasar poco tiempo, para que otro acontecimiento u otra ocupación del individuo que lo transita, revalore por completo el mismo espacio. La movilidad, aquí, incrementa la posibilidad de exposición a entornos e individuos diversos, y por lo tanto, aumenta exponencialmente la capacidad de reinterpretación espacial.

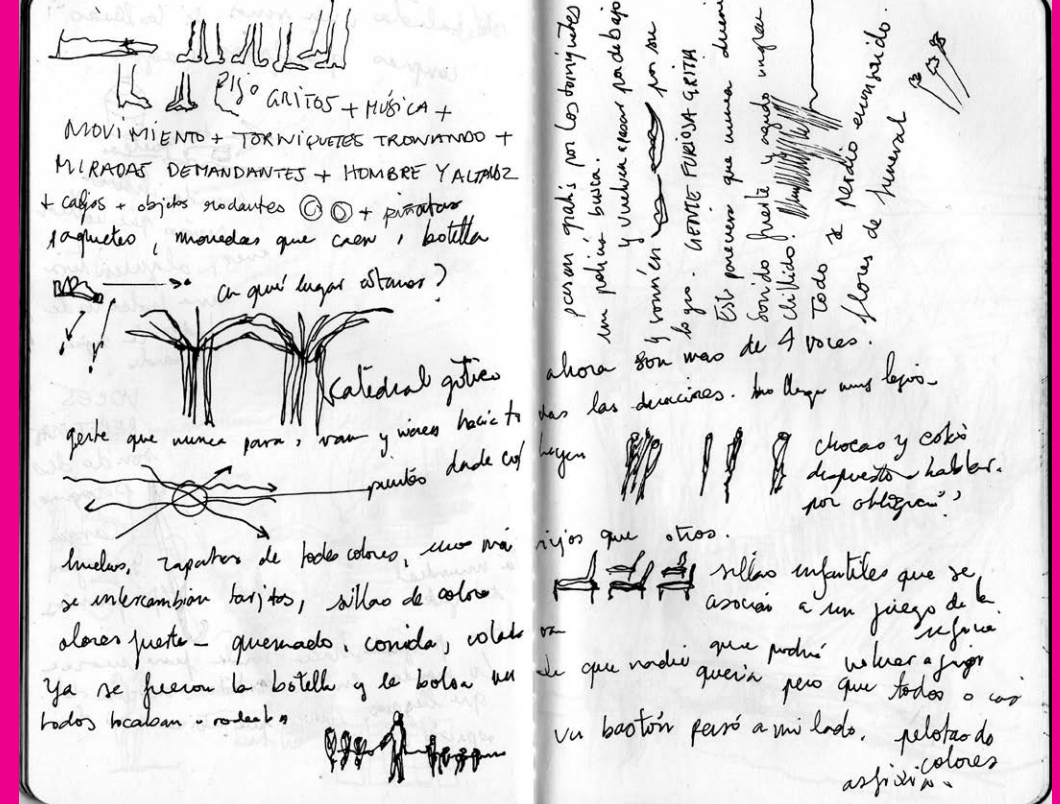
Al ser procesos que están supeditados, por una parte, a la inmediatez y a la espontaneidad de los acontecimientos urbanos, y por la otra, a la mutabilidad interpretativa del transeúnte, el mapa reflejo resulta ser un instrumento conceptual de difícil traducción gráfica, pero que sin embargo, procura tender las conexiones entre espacio físico, espacio percibido, espacio interpretado y espacio practicado; ya no desde el elemento urbano o arquitectónico inmóvil, sino desde la unidad de tránsito que les confiere valor y sentido: el habitante megalopolitano. El mapa reflejo intenta así, la descripción de las relaciones entre lo urbano—arquitectónico y el usuario, como un acto íntimo y personal con repercusiones a múltiples escalas.

## Mapa reflejo (experimento)

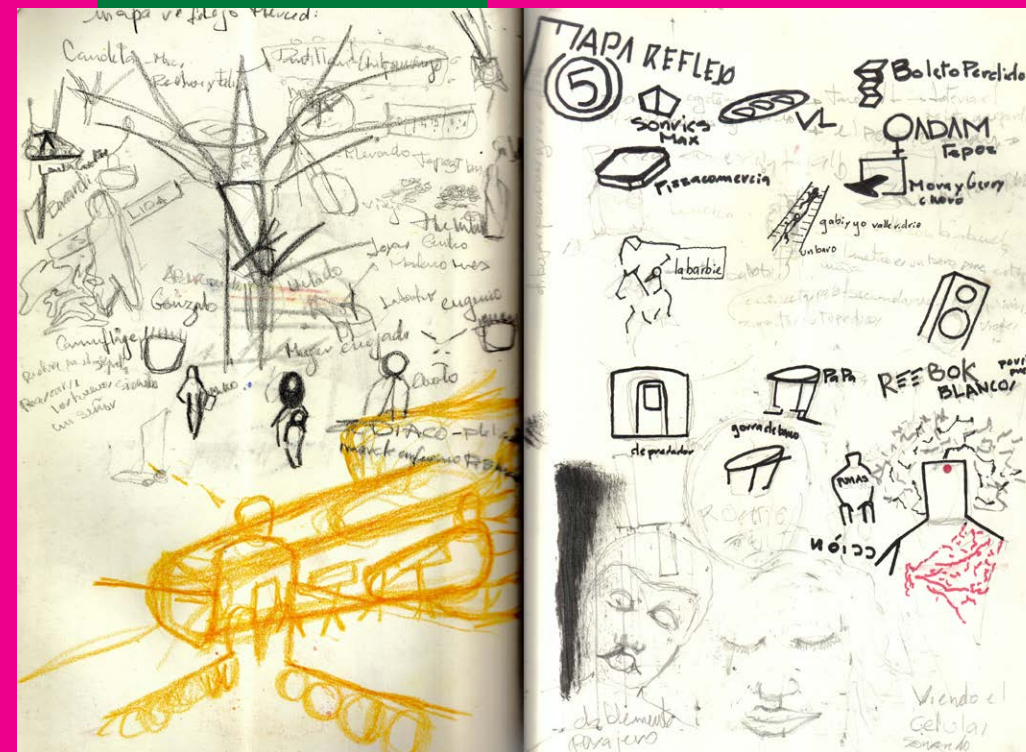
“Un mapa no es el territorio que representa, pero, si es correcto, posee una estructura similar al territorio”,<sup>26</sup> sin embargo, el territorio solo podrá ser conocido a través de modelos y abstracciones científicas que procuren alejarse de la restricción antropocentrista a la que el ser humano está confinado. Mientras tanto, el territorio —como entidad verdadera— es un ideal que no pertenece a la estructura cotidiana del habitante urbano. Así, en la práctica no es posible considerar que existe ni un único territorio, ni un único mapa para navegar por él. Será tarea de diversas áreas del conocimiento (ciencias cognitivas, neurología, antropología y todas las ramas del diseño, en particular el arquitectónico y el urbano), el indagar, con mayor profundidad, sobre cómo es que se tejen las intrincadas redes de relación perceptiva y espacial del urbanita, al transitar y hacer uso de su entorno inmediato; a la par que se persigue la búsqueda del *territorio utópico*.

Se propone aquí, una primera aproximación a lo que podría ser la comprobación de la utilidad del mapa reflejo, como herramienta que permita profundizar en los posibles vínculos entre habitante, ciudad y movilidad. Es un intento por vislumbrar los miles de territorios y de mapas que, día con día, se trazan por los flujos y tránsitos que dan vida a la megalópolis.

<sup>26</sup> Korzybski, Alfred. (1933). *Science and Sanity: An Introduction to Non-Aristotelian Systems and General Semantics*. (5th. ed. 1994) New York: Institute of General Semantics. p. 58. Recuperado de [http://books.google.com.mx/books?id=KN5gvaDwrGcC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](http://books.google.com.mx/books?id=KN5gvaDwrGcC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)



Pablo Goldin. Estación Merced. 2011.





Dentro del marco del taller experimental de representación gráfica en bitácoras BTCR,<sup>27</sup> se solicitó la participación de los integrantes —estudiantes de arquitectura de distintos grados— para realizar el registro de todas las percepciones posibles, que fueran detonadas tanto por la situación espacial como por los acontecimientos que ocurrían alrededor de ellos, mientras se efectuaba un viaje a través de múltiples estaciones y líneas del sistema Metro de la ciudad de México.<sup>28</sup>

Es preciso decir, por un lado, que el explicar a los participantes cuál es el concepto de mapa reflejo como herramienta de representación del entorno, genera cierta predisposición; lo que puede alterar de alguna manera la experiencia fluida de la situación. Por el otro, la acción de registrar las rememoraciones, los sentimientos, las ideas y los elementos que los hayan detonado, limita los niveles regulares de atención y los focaliza en la tarea de plasmación, lo que, además de restringir el fluido regular, distrae a los sentidos de la cabalidad de sus funciones.

Sin embargo, como ya se ha mencionado, esta primera experimentación pretende establecer pautas sobre la pertinencia de una herramienta alterna de representación espacial (mapa reflejo) y, sobre los resultados obtenidos será oportuno realizar futuras experimentaciones que incluyan a una mayor gama de individuos (edades, ocupaciones, procedencias culturales, etc.), de medios de transporte, de técnicas de registro y de disciplinas.

Las representaciones gráficas resultantes del ejercicio, reflejan la diversidad de percepciones que cada individuo procesa y, sobre todo, el como las significa y relaciona a experiencias personales previas. Aún en la exposición a los mismos estímulos ejercidos en



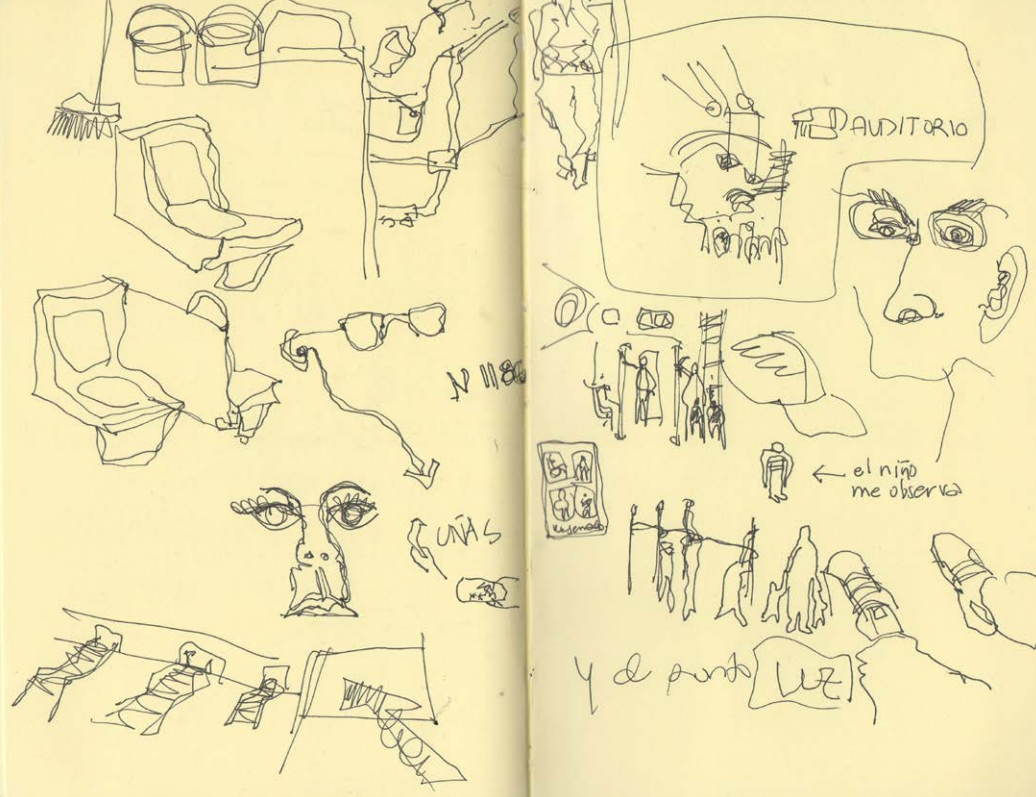
Montserrat González. 2011.

Jhavier Loeza. Estación Merced. 2011.



<sup>27</sup> Erazo, Francisco. Jhavier Loeza. (2011, junio). Taller BTCR.

<sup>28</sup> Para detalles sobre la conducción del experimento ver anexo 1.



Nuria Benítez. Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo. 2011.

Para ejemplificar lo anterior, se incluyen aquí, los mapas reflejo realizados por cinco de los participantes del experimento. No se trata de efectuar un psicoanálisis de lo que se ha plasmado, sino de observar la diversidad de los estímulos significantes y la riqueza de sus interpretaciones.

los mismos espacios, los individuos absorben solamente aquello que haya capturado su atención; que se relaciona, en definitiva, con la situación temporal y de ubicación particular de cada uno de ellos, pero también, del bagaje sociocultural y ambiental al que, a lo largo de su vida, estuvieran expuestos.

Con lo anterior, se puede vislumbrar que ni el territorio, ni los mapas que se puedan abstraer de él, son únicos; habrá tantos como experiencias, lugares y personas existan en una aglomeración urbana. Al mismo tiempo, esta aproximación espacial podría otorgar claves del porqué ciertos espacios urbanos son preferidos por determinados perfiles sociales y de cómo es que se establecen tantos valores distintos para un mismo lugar.



Isaac Landeros. Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

"...La hermosa ciudad, la hermosísima ciudad".

Y sueñan toda la noche que en la ciudad hay grandes fiestas y que ellos están invitados.

Al otro día se levantan contentísimos, y así es como viajan los cronopios."

**Julio Cortázar**

## Invasión y conquista

del espacio colectivo de transferencia

Así como el individuo adquiere conciencia del entorno inmediato a través del desplazamiento –sutil o convulso– de su cuerpo en el espacio, la colectividad de una ciudad consigue dimensionarla y configurarla al discurrir a través de ella. La ciudad –la megaciudad– se articula, desdobra, encuentra y enlaza gracias a la movilidad; sus flujos y sus medios. Al contar con la posibilidad de descubrir y desplazarse por nuevos parajes urbanos, el habitante megalopolitano adquiere, a la vez, la capacidad de conquistar y significar territorios que de otra manera le serían inalcanzables. La movilidad urbana es la nueva forma de invasión territorial, el éxodo de masas en práctica diaria, la conquista constante de la superficie en expansión. Es la marea/el péndulo/la influencia satelital/la fuerza gravitacional que traslada a miles de personas de un polo urbano al otro.

Los horarios sistemáticos impuestos para el funcionamiento de la urbe son un elemento definitivo; con ellos se ha determinado –y en muchos casos terminado por unificar– el cambio de marea humana: el ingreso y la salida de las escuelas y trabajos, los eventos deportivos y culturales multitudinarios, la emigración vacacional y la peregrinación religiosa; así, la mitad de la población está en posesión transitoria de la mitad de la ciudad que le corresponde

a la otra mitad de la población que al mismo tiempo se está desplazando a la primera mitad territorial. *Loop exploratorio de flujos urbanos*.

Y aún en los horarios que la ciudad ha decidido disminuir la interpolación, hay una cantidad importante de personas que se mantiene en traslado permanente: partículas suspendidas en un medio cartesiano de vectores infinitos.

Estas oscilaciones demográficas multiplican los niveles de realidad practicada que cada individuo posee en relación a su nivel particular de realidad social, cultural y económica. Todos los estratos sociales tienen la oportunidad de enfrentarse y experimentar, de primera mano, los *lugares* y los *espacios* que cada comunidad ha creado. Al ser posible la movilidad a través de la desarticulada metrópolis, sus habitantes pueden percatarse de las condiciones específicas de las zonas ricas, de lo desvalido de las pobres, de lo escenográfico de muchos sitios en protección, de lo artificial de los distritos financieros y comerciales, de la cantidad de espacios abandonados y residuales; en fin, el urbanita confronta y compara —a lo largo de sus trayectos— la increíble variedad de versiones existentes de la misma ciudad. Ya no es necesario viajar a tierras remotas con culturas exóticas para comprobar que otras exégesis son factibles.

En la suma de la confrontación de las versiones urbanas con las versiones de percepción individual (mapa reflejo), es que los habitantes inician procesos de autogestión espacial en los que existe una inevitable transculturación en la forma de entender los límites, las funciones, los usos y las formas del entorno construido. Ciertas condiciones socioespaciales (como el uso de determinada paleta cromática o vegetal, el empleo de elementos decorativos de la tendencia arquitectónica en boga o la reconsideración de los usos de los espacios en otros en apariencia más provechosos) permean en todos los ámbitos urbanos de la megalópolis y generan, a su vez, respuestas híbridas que no obedecen solo a la

satisfacción de un deseo aspiracional sino que, en los procesos de confrontación, superposición e interpretación individual, aportan nuevos elementos de apropiación espacial coherentes con un entorno complejo.

Manuel Delgado (1999) explica que “más allá de los planos y las maquetas, la urbanidad es, sobre todo, la sociedad que los ciudadanos producen y las maneras como la forma urbana es gestada, por así decirlo, por sus usuarios”<sup>1</sup> y para Michel de Certeau (1990) “las prácticas del espacio tejen en efecto las condiciones determinantes de la vida social”.<sup>2</sup> La ciudad cobra sentido cuando el espacio se transforma en relación a las necesidades mutables de sus usuarios; son una dicotomía inalienable.

Y aunque la transculturación es notoria en la reclusión de cada una de las comunidades, la relocalización demográfica temporal trae consigo la confluencia y por lo tanto el enfrentamiento de la colectividad urbana. De alguna u otra manera todos los estratos socioculturales se entrecruzan a lo largo del día en los diversos sistemas de movilidad; y es en los centros de transferencia modal, al ser puntos de convergencia urbana, donde los intercambios acontecen con mayor espontaneidad, sinceridad, y frecuencia.

Toda esta efervescencia de traslados y transferencias procede de un cierto grado de desorden permanente que impera en las megalópolis mundiales. La fragmentación y desarticulación urbana —aún con las conexiones que supone la movilidad actual— se asemeja al estado natural primordial del que Yi-Fu Tuan habla, en el que el hombre no sabe como comportarse al no poseer una guía espacial clara. De ahí que al urbanita le resulte difícil

<sup>1</sup> Delgado, Manuel. (1999). *El animal público*. (5ª. ed. 2008). Barcelona: Ed. Anagrama. Colección Argumentos. p. 181

<sup>2</sup> De Certeau, Michel. (1990). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. (3ª. ed. Español 2010) México: Universidad Iberoamericana. Colección El oficio de la historia. p. 108



Serie de 3 por Isaac Landeros. Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

establecer cómo actuar, cuál es su rol y qué posibilidades tiene de relación al transitar por su ciudad.

Estas fracturas en la práctica de un posible *continuum urbano* propician intersticios espaciales sin función aparente, parajes urbanos que a primera vista podrían resultar poco atractivos o significativos, espacios que han sido abandonados al azar de su suerte o que por el contrario, desde su construcción han sido marcados por el estigma del espacio anodino, carente de interés, indiferente a su emplazamiento pero que, en última instancia, absorbe cualquier uso superfluo o no contemplado en el programa arquitectónico megalopolitano.

Cuando un lugar está subyugado bajo estrictos códigos espaciales y sociales (escuelas, hospitales, centros cívicos) y al mismo tiempo, este se ve inmerso en la confrontación de la diversidad, los usuarios aparentan estar —como lo plantea Bauman (2007)— “parcial o totalmente *fuera de lugar* en todas partes”.<sup>3</sup> Pareciera que en los sitios donde se ha superado el



estado natural primordial —donde las formas y las funciones son claras y rígidas— que “siempre hay algo que explicar, algo por lo que pedir disculpas, algo que esconder o, por el contrario, que mostrar ostensiblemente, algo que negociar, algo por lo que pujar o por lo que regatear. Existen diferencias que limar o que paliar o que, por el contrario, hay que agudizar más y hacer más legibles”.<sup>4</sup> El espacio adquiere las restricciones del contrato social que en él se practique.

Por el contrario, las tierras de nadie —esos espacios residuales, olvidados, subutilizados o subcodificados— representan una oportunidad para experimentar nuevos grados de libertad en



la práctica urbana. Los *lugares vacíos*—en su calidad de hoja en blanco— se convierten así en huéspedes de un sinnúmero de acciones relevantes para determinados grupos sociales bajo ciertas circunstancias. Las escaleras abandonadas para el que lleva patineta, el lote baldío para los que no tienen cancha de fútbol, la entrada a la estación de Metro para el que la convierte en su negocio con la firme convicción de sobrevivir un día más.

<sup>3</sup> Bauman, Zygmunt. (2007). *Identidad*. Buenos Aires: Ed. Losada. p. 35

<sup>4</sup> *Ibidem*.

Los sistemas de movilidad que surcan las ciudades contemporáneas en su intento por conectar, a la par contribuyen con la creación de estos lugares vacíos, desarticulados y aparentemente carentes de significado. Al superponerse a las capas previas del tejido urbano, los medios de transporte pueden llegar a cercenar, fraccionar u ocultar la traza original de la ciudad y sus elementos. Este fenómeno parecía indicar (puede ser que aún lo haga) cierto grado de descomposición en la relaciones socioespaciales preexistentes de cualquier conjunto metropolitano. Sin embargo, si se piensa en la ciudad como un organismo vivo, las heridas que se infligen en su cuerpo son rápidamente atendidas por procesos de coagulación que permiten la regeneración del tejido y de esta manera, los intersticios, los espacios subutilizados, los lugares que aparentemente no poseen un significado especial para la sociedad, son apropiados por los individuos que no encuentran *su lugar* dentro de los esquemas espaciales inflexibles de la ciudad, aliviando la presión contenida por el sistema. Así, el espacio que no está del todo programado cumple con la función de albergar la *posibilidad urbana de ser* (grados de libertad).

Al superponerse o traslaparse, los sistemas de movilidad generan nodos de transferencia intermodal y con ello, una compleja red de espacios y situaciones casi accidentales que son ideales para la reprogramación, la reapropiación y la resignificación del contexto urbano. Por un lado, la convergencia de personas de todos los estratos socioculturales promueve el intercambio de realidades y, por el otro, los espacios que se generan carecen de una personalidad inequívoca y contundente. De esta manera, los usuarios se encuentran ante un territorio virgen donde sin dificultad pueden poner en práctica todo lo aprendido en el proceso de confrontación colectiva.

Opuesto a lo que el antropólogo francés Marc Augé (1992) plantea con el concepto de no-lugar (*non-lieux*) donde “un espacio

no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico”,<sup>5</sup> los lugares vacíos creados por los medios de transporte público (Metro, autobús, sistema BRT, bicicletas urbanas, etc.) no son del todo anónimos, sino más bien lugares en espera de ser reconfigurados y reapropiados por las necesidades de sus transeúntes. Ya Augé tuvo a bien reconsiderarlo en *El metro revisitado*: “...con sus horas punta, sus amontonamientos, sus estaciones, sus SDF (sin domicilio fijo), su publicidad, sus pasillos, sus escaleras mecánicas demasiado escasas, sus escaleras demasiado empinadas (...), sus discretos anuncios que tratan con el mismo tono un movimiento social, el suicidio de un viajero o la renovación de una estación, su mezcla de olores y sus particulares sonoridades, el metro no es un no-lugar”.<sup>6</sup>

Y Augé, usuario asiduo del Metro parisino, concibe a este sistema de movilidad como un elemento esencial del París *intra muros*;<sup>7</sup> ese París que pertenece al modelo de ciudad de vanguardia a seguir y que, por tanto, desdeña las realidades incompatibles con los ideales imperantes. Así, aunque innegablemente complejo y ya reivindicado, el Metro de Augé sigue perteneciendo a un sistema establecido y a un espacio acotado del que se sabe qué esperar, cómo actuar y qué rol asumir. En definitiva, no es un espacio acabado pero sí un espacio condicionado y como lo advierte el arquitecto holandés Rem Koolhaas (2002): “...inevitablemente el espacio condicionado devendrá en espacio condicionante; tarde que temprano el espacio condicionante se convertirá en *Junkspace*”.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Augé, Marc. (1992) *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. (10ª. ed. 2008) Barcelona: Editorial Gedisa. p. 83

<sup>6</sup> Augé, Marc. (2008). *El metro revisitado*. (1ª. ed. Español 2010) Barcelona: Ed. Paidós. Barcelona. p. 37

<sup>7</sup> *Ibidem*. p. 38

<sup>8</sup> Koolhaas, Rem. (Spring, 2002). *Junkspace*. October. (Vol. 100) *Obsolescence*. The MIT Press. pp. 175-190

Por el contrario, sistemas de movilidad en megaciudades como México, Bombay o Yakarta, obedecen a estructuras menos establecidas; quizá más abiertas y fluidas. En el caso de la ciudad de México, el Metro no solo es una parte esencial de ella sino que por sí solo es una ciudad misma. Con once líneas (a finales del 2012 se inaugurará la decimo segunda), 175 estaciones y 176 kilómetros en servicio,<sup>9</sup> el Sistema de Transporte Colectivo provee de un mundo paralelo a los habitantes de la megalópolis. Dimensión alterna que va más allá de la apropiación por la costumbre de su uso y que, en sus nuevos territorios, admite actividades que sin dificultad pueden llegar a ser opuestas o contradictorias. Los usuarios del Metro de la ciudad de México, no solo lo utilizan como medio de transporte sino como medio de vida.

Y si bien para Koolhaas el *junkspace* (entre otras muchas consideraciones) es postexistencial; esto es: “te hace dudar dónde estás, oscurece a dónde vas, deshace dónde estuviste. ¿Quién crees que eres?, ¿quién quieres ser?”,<sup>10</sup> los sistemas de movilidad en la megalópolis alejada del primer mundo, en los inicios del siglo XXI, son también un ancla referencial en medio de un tejido que se desintegra y reintegra a voluntad de la especulación inmobiliaria, de los intereses políticos y de las manipulaciones comerciales y mediáticas. El destino último de los trayectos urbanos, a merced de estos factores, aunque estático, ha dejado de ser estable; muta a capricho y gana de sus manipuladores. La movilidad es entonces también, un elemento constante, una referencia geográfica, un punto de encuentro (aunque sea fugaz) y un motivo de relación. Se integra su definición tanto por lo que es como por lo que

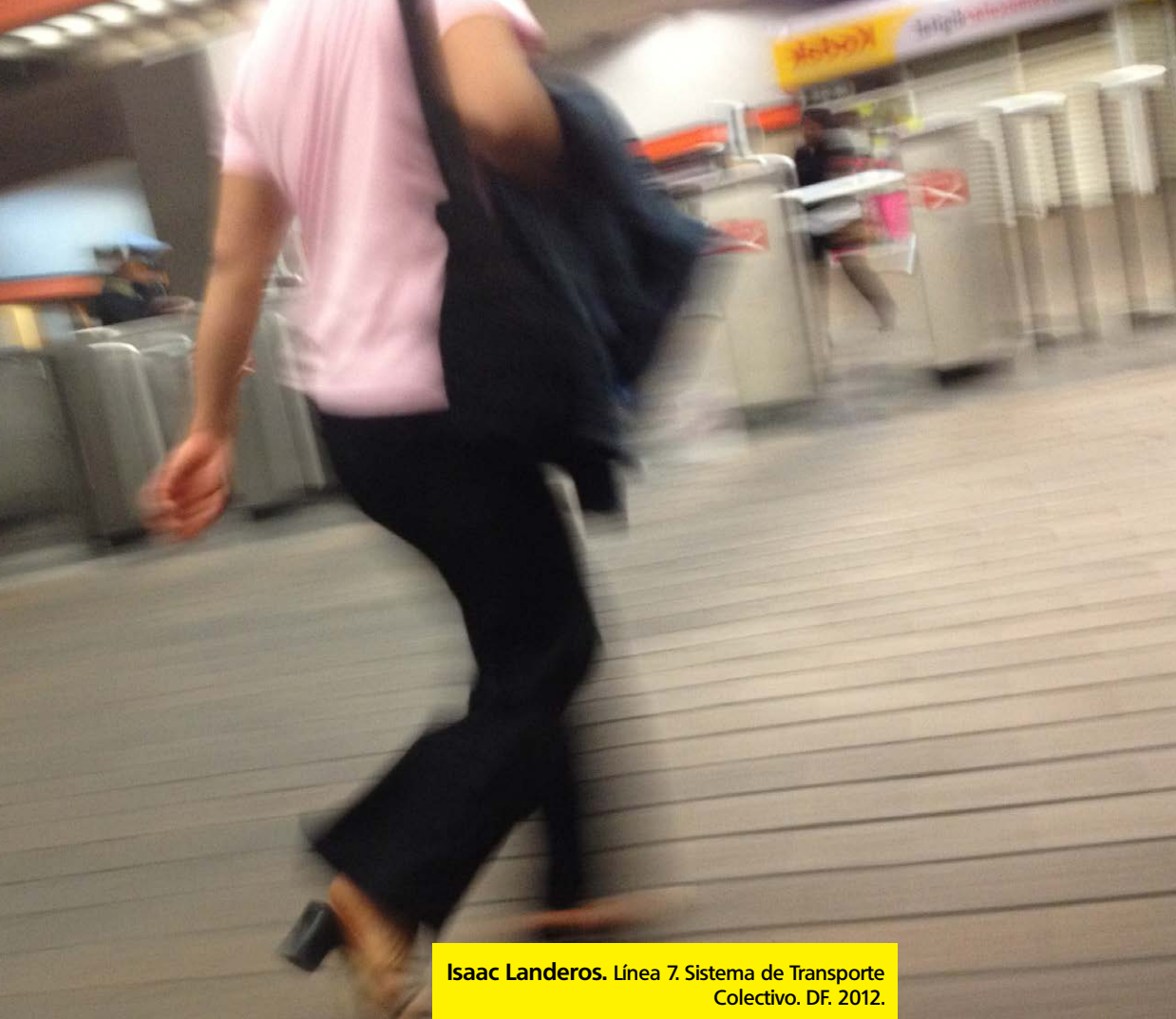
<sup>9</sup> Recuperado de <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/cifrasoperacion06.html> Última consulta realizada: marzo 2012.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

no, identidad ex negativo que se complementa entre el individuo violentado por un entorno en continua transformación y el mismo entorno que en su mutabilidad llega a establecer vínculos de identificación. Oxímoron del mundo urbano del siglo XXI.

Así, en el lugar vacío generado por la movilidad, el urbanita encuentra libertad de acción y de interpretación; es el sitio en el que al no saber con exactitud como se debe actuar, cualquier acción es permisible; y en el entendimiento de la existencia de múltiples versiones de la misma ciudad, en los lugares con ausencia programática es que se crean las mismas posibilidades de apropiación. El Metro, y los otros medios masivos de transportación, igual son buenos para trasladarse que para estudiar, para vender que para comprar, para dormir que para jugar. Es un espacio que admite todo y que olvida todo, siempre presto a una nueva interpretación.

Y lo que unos ven como espacio potencial para instalar un tianguis, otros lo ven como una perfecta pista de *skateboard*, otros como un foro para conciertos y muchos más, son incapaces de ver más allá que un simple lugar de tránsito. Sin embargo, la posibilidad está ahí, latente, próxima a completarse más nunca a solidificarse, fiel a los flujos y a las corrientes que le dan vida.



Isaac Landeros. Línea 7. Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

"A quídam is a passenger. Someone who passes and only exists as he passes. A user who crosses the very public space that he generates. Human vehicular unit about which we only know for certain that it has left one place, but not yet reached another. A social character who lives covered in a film of anonymity, which enables him to enjoy others while being protected from them. Unknown. No one in general. Everyone in particular."

**Manuel Delgado**

## El anónimo yo

Las reapropiaciones del espacio son, según de Certeau, un cambio de dirección, una alternativa de lectura; al igual que los tropos en la retórica, es la posibilidad de desviación relativa a un posible "sentido literal" que supondría el sistema urbanístico.<sup>11</sup> Porque si bien, el lugar puede intentar instruir, la colectividad es capaz de revalorar el sistema espacial según sean las necesidades del momento.

Aquí, el objeto arquitectónico (el centro de transferencia modal y sus ramas) no funciona aislado de sus usuarios —ni en el sentido teórico ni en el práctico—, uno depende del otro, pero al mismo tiempo dista de ser una relación simbiótica y su alcance se extiende, más bien, a múltiples niveles de la composición urbana que permanecen en constante retroalimentación (de ahí también la mutabilidad de las palabras y los conceptos, los usos y las funciones). Y así, lo que para Augé parecía anonimato espacial en los no-lugares, quizá tenga mayor concordancia en sus usuarios que en el espacio en el que se desplazan.

Augé clasifica un espacio urbano como no-lugar en correspondencia directa con su capacidad para generar identidad en sus usuarios y sentido de relación entre ellos y su entorno, si esta capacidad es mínima o nula entonces se puede decir que el espacio es anónimo, carece de significado tanto para sus usuarios como para su contexto. Pero al ofrecer lugares de reprogramación espacial, los sistemas de movilidad llegan a generar sentido de pertenencia, además de ser propensos a una continua reapropiación. De modo que el espacio de transferencia no es anónimo sino, más bien, inconcluso. Y a pesar de esto, el

<sup>11</sup> De Certeau, Michel. (1990). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. (3ª. ed. Español 2010) México: Universidad Iberoamericana. Colección El oficio de la historia. p. 113

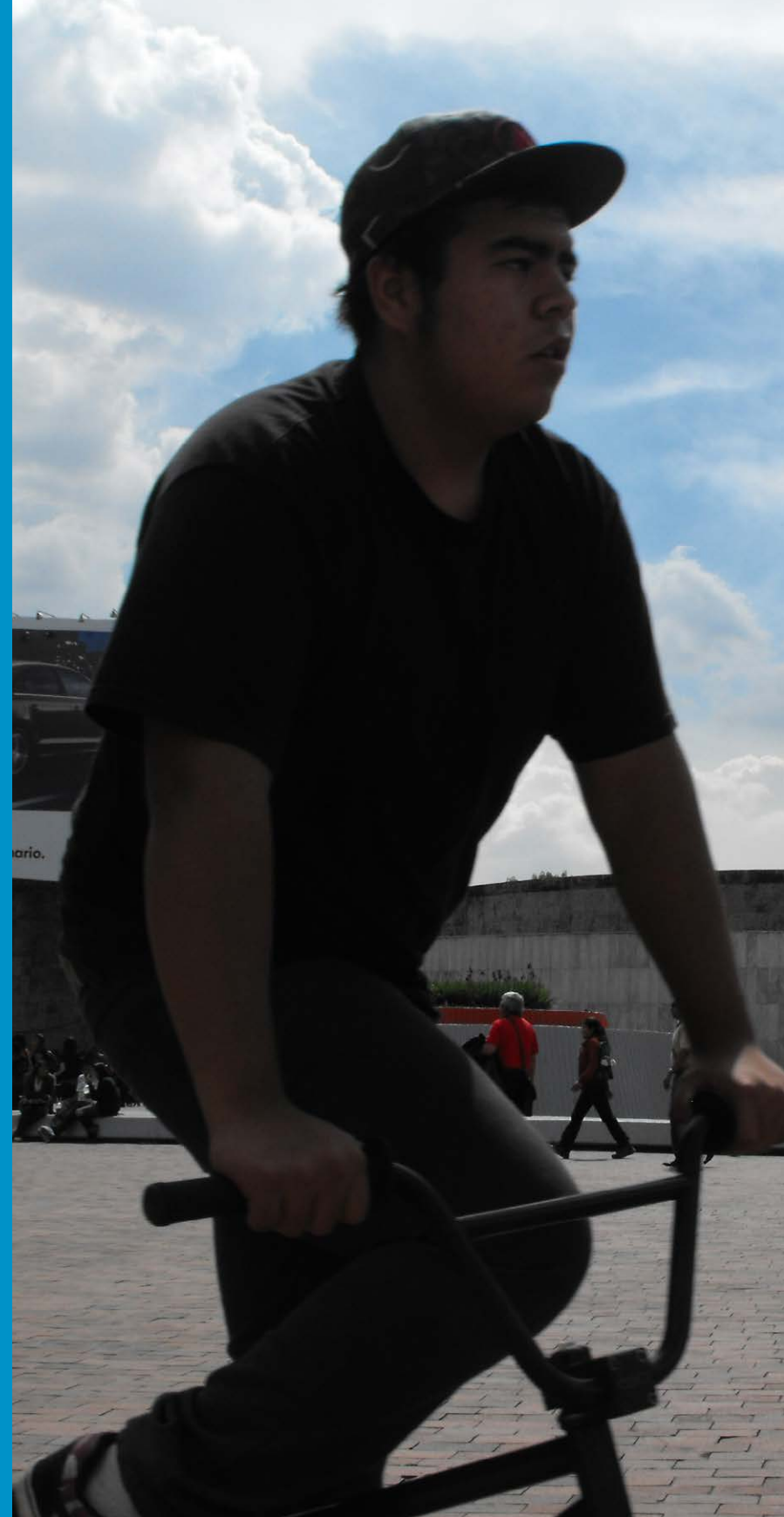


anonimato no desaparece completamente de esta escena, es posible que solamente migre, que se traslade o se transfiera del espacio al usuario.

Aplicar el mismo concepto a un objetivo distinto no es otra cosa que heredarle sus constricciones originales, por lo que para injertar el concepto de anonimato del espacio de tránsito (en específico el de transferencia) a sus usuarios, éste debe ser reprogramado con un nuevo significado.

La palabra anónimo hace referencia a algo, o a alguien, que se desconoce y que la mayoría de las ocasiones puede elegir voluntariamente ese estado. En una comunidad el anonimato es prácticamente imposible ya que sus integrantes necesitan verse reconocidos entre ellos para afianzar el sentido de pertenencia, seguridad y estabilidad, lo que resulta en comunidades compactas idiosincráticamente. No existe aquí la necesidad de explicar una posible “identidad” —en el sentido que Bauman le confiere— como “algo que hay que inventar en lugar de descubrir”<sup>12</sup> simplemente porque no hay una referencia comparativa que permita establecer diferencias entre los usos y costumbres de esa pequeña comunidad. Cuando un intruso se presenta, un forajido, trae consigo una

<sup>12</sup> Bauman, Zygmunt. (2007). *Identidad*. Buenos Aires: Ed. Losada. p. 40



carga completamente distinta de costumbres que desencadena confrontación entre lo nuevo y lo establecido; es entonces que surge una identidad, la comunidad se percata de las diferencias e inmediatamente establece sus acciones como las únicas correctas; el forastero es el Otro,<sup>13</sup> el diferente y, por tanto, una amenaza. El arribo de extraños a una comunidad homogénea hace permisible el anonimato.

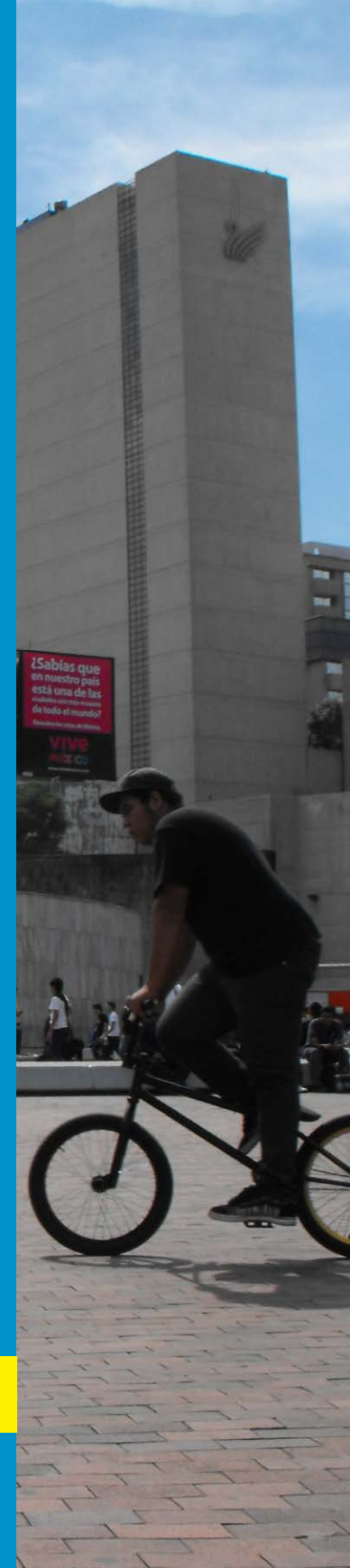
Por otra parte, dentro de una colectividad, la diversidad es el factor común y la identidad o las identidades (como “algo que hay que inventar”) se pierden y confunden en la multitud. El Otro existe no como contradicción o afrenta sino como recordatorio constante de que se es uno más, en medio de la complejidad heterogénea conformada por los pequeños grupos que se suman al todo. Es entonces que el anonimato también tiene cabida, asimilado por las masas el individuo se ve perdido en un mar de diferencias socioculturales: no importa que tan diferente sea, siempre pasará inadvertido. Ambas situaciones suponen un panorama poco favorable, el primero presenta una forma de anonimato por exclusión, en el que por diferente, el individuo siempre será ajeno a la comunidad y en el segundo, una forma de anonimato por inclusión, en el que por diferente, el individuo es una cifra más, que se suma a las filas de una sociedad atomizada.

Esta última forma, puede interpretarse de una manera distinta si se parte de la idea que cierto grado de anonimato es necesario para ejercer el derecho de libre albedrío (el mismo que propone la cibernética de segundo orden). El que exista diversidad sociocultural dentro de una comunidad implica entender –y en

el mejor de los casos respetar– que ningún grupo posee las respuestas cabales para la participación correcta en el desarrollo cotidiano de la vida urbana. Aquí, el anonimato no resulta de una imposición ni de una elección consiente, es más bien un fenómeno derivado de la múltiple y constante confrontación de identidades a las que los individuos están expuestos dentro de una sociedad heterogénea. Esta idea del anónimo puede ayudar a entender la coexistencia de idiosincrasias dispares en un mismo núcleo urbano, ya que el individuo puede abanderar una identidad o pertenecer a un grupo “minoritario” y enfrentarse, al mismo tiempo, a ese Otro diverso que ejerce, a la par, el mismo derecho. Las diferencias posibles no sólo son de identidad o de procedencia, sino también de usos, costumbres y acciones espontáneas, así la colectividad –al actuar en un lugar, y muchas veces en un lugar vacío– se transforma en una plataforma que da cabida a un sinnúmero de eventos sin necesidad de ser vistos como una afrenta.

Para ilustrar lo anterior es pertinente una breve anécdota que ha tomado lugar en un espacio de transferencia:

<sup>13</sup> El Otro en el sentido que Jorge Luis Borges le otorga al concepto en su cuento de homónimo título (*El otro*, en *El libro de arena*, 1975); el Otro y la otredad en el sentido que Octavio Paz desarrolla a lo largo de su trayectoria: “...buscarme entre los otros, los otros que no son si yo no existo, los otros que me dan plena existencia...” Paz, Octavio. (1957). *Piedra de Sol*, fragmento.



Antes de cumplir los 18 años realicé un viaje de mochilero (*backpacker*) por Europa. Al estar de paso por Italia me tenía que trasladar en tren de Roma a Florencia para continuar mi travesía. Como viajero precavido adquirí el boleto para efectuar el viaje con un par de días de anticipación. La salida era a primeras horas de la mañana y por circunstancias ajenas a mí, desperté con un considerable retraso; no quería perder el tren así que tomé mis pertenencias —muchas todavía sin empacar— y me dispuse a correr a toda velocidad por las calles para llegar a la estación de la que saldría. No falta aclarar la imagen que seguramente proyecté corriendo por la ciudad en pijama, el calzado mal colocado y una maleta mal cerrada que desbordaba tanto prendas como objetos de aseo personal. En el momento no puse atención a mi apariencia ya que mi prioridad era alcanzar el tren. Llegué a la estación sólo para verlo partir. Una vez pasada la euforia y al percatarme de la manera irreverente en la que había realizado el recorrido —y del mal aspecto que de seguro tenía— caí en cuenta que mi exaltación, mi imagen y mi maleta abierta en plena galería central de la estación, pasaban completamente desapercibidos. No es que la gente alrededor no me notara o no me viera, más bien resultaba ser uno más de los eventos espontáneos propios de un ámbito diverso.

Por trivial que parezca, ésta experiencia ayuda a comprender que cierto grado de anonimato es necesario para ejercer el derecho a ser, a actuar y a contribuir en la creación dinámica de una sociedad incluyente.

El anónimo yo es pues, un constructo que intenta explicar esta sensación particular que ciertos espacios urbanos pueden provocar. Por definición, alguien anónimo carece de personalidad, permanece desconocido tanto su género como su identidad, se sabe que está, más no que es. El yo,<sup>14</sup> por el contrario, es la representación de la identidad individual; posee una personalidad

definida (que no definitiva) y opuesta aparentemente a una entidad anónima. Así entonces, la unión oximorónica de estos opuestos representa la posibilidad de interactuar dentro de una comunidad compleja sin necesidad de renunciar a las convicciones personales y sin verse irremediamente absorbido por las masas.

El anónimo yo no es categóricamente un individuo, es más bien una condición aplicable a ciertas circunstancias donde la diversidad converge sin verse necesariamente mezclada. De esta manera es entendible cómo es que ciertos grupos o minorías sociales conviven en un determinado espacio sin presentar altercados relevantes. En ningún momento supone que esta es una condición general de los entornos que presentan diversidad sociocultural, sino que habrá casos particulares en los que las acciones presentes puedan explicarse a través del anónimo yo. Así es que se encuentra su vínculo con los espacios colectivos de transferencia: al ser nodos de convergencia atraen a una importante diversidad sociocultural que la mayoría de las veces convive sin mayores sobresaltos.

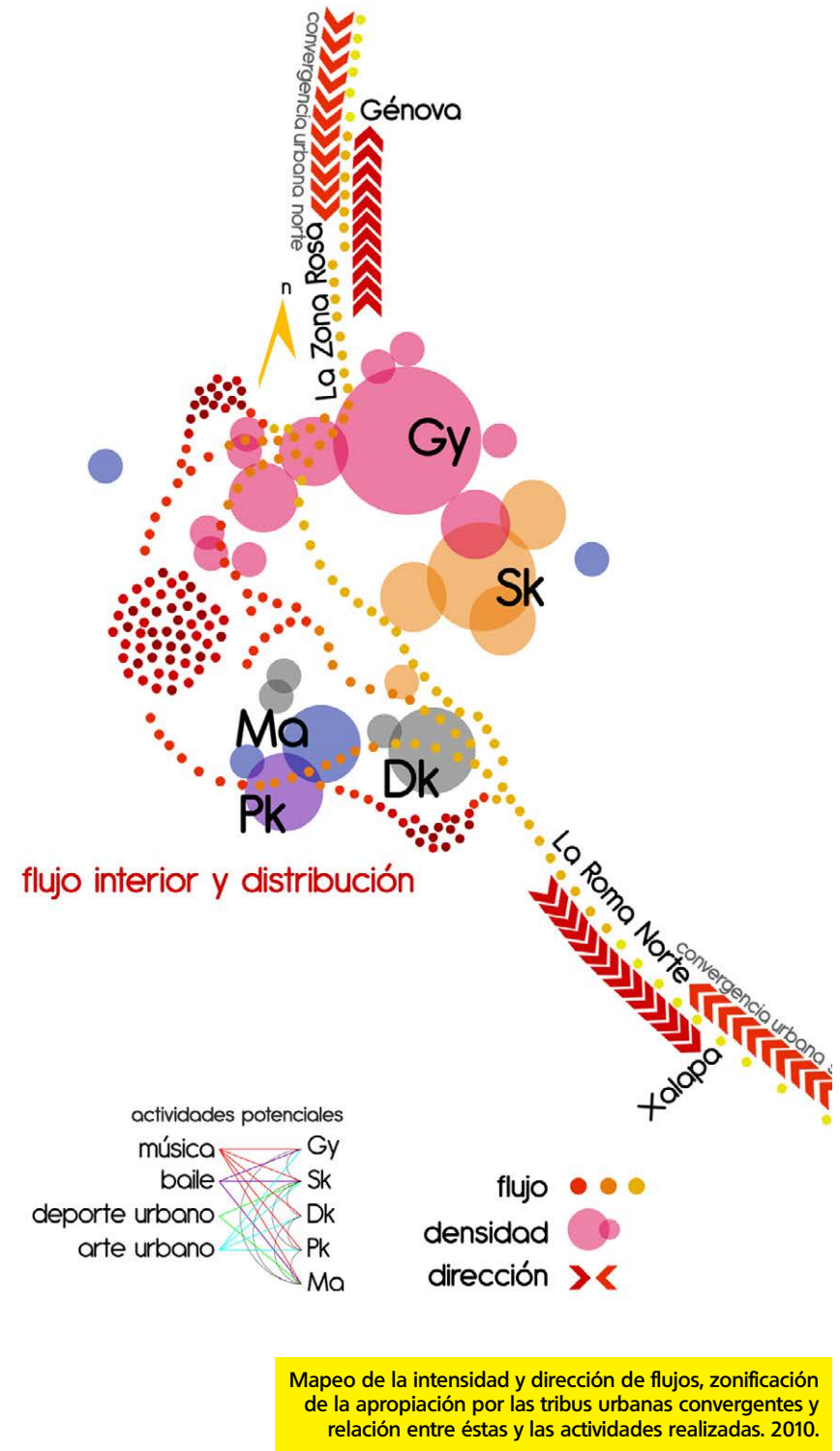
El anónimo yo toma lugar entonces, en los espacios de los centros de transferencia capaces de contener una concentración significativa de personas con posibilidad de reunión y de relación (vestíbulos principales, naves centrales, plazoletas de ingreso, etc.), situación muy distinta a los andenes y a los pasillos de las estaciones donde las características arquitectónicas sólo promueven el rápido tránsito o la impaciente espera.

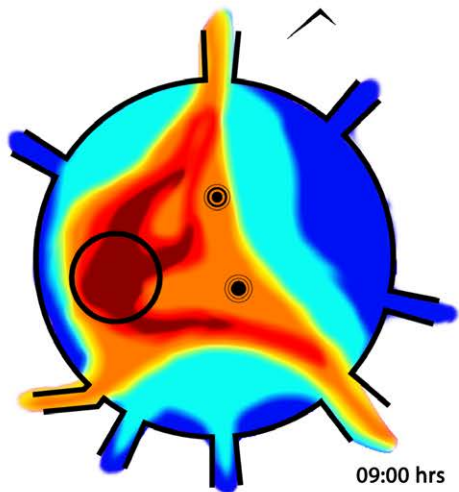
<sup>14</sup> El yo en el sentido que George Herbert Mead le confiere a través de *The Social Self* (1913), donde el yo se desarrolla en relación recíproca entre los intercambios sociales.

## GI (Glorieta Insurgentes)

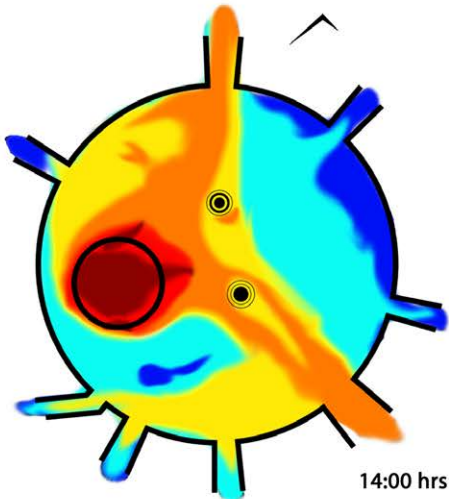
Uno de los sitios más representativos en de la ciudad de México donde se puede observar con claridad el fenómeno de superposición de medios de transporte —y con ello la convergencia de múltiples estratos socioculturales en posibilidad de libre asociación— es, sin lugar a dudas, la Glorieta Insurgentes (GI). Nodo urbano multivalente propenso tanto a la reapropiación y recodificación del espacio como a la manifestación del anónimo yo.

Para el año de 1957 en el cruce de las avenidas Chapultepec e Insurgentes (zona centro de la ciudad de México) no existía más que una modesta estación de tranvía que once años después y en el espíritu de una ciudad de cara a recibir los Juegos Olímpicos (1968) se convertiría en lo que hoy se conoce como Glorieta Insurgentes. En épocas precolombinas este mismo cruce estaría ocupado por un acueducto que transportaba el agua desde los manantiales de Chapultepec hasta la capital mexicana para tiempo después ser adoptado por los españoles. Desde sus inicios como glorieta funcionó, por su estratégica ubicación, como un nodo de articulación de suma importancia dentro de la ciudad, uniendo la vibrante Zona Rosa al norte, con la tradicional colonia Roma al sur; esta situación la consolidó como punto de referencia urbana que además proporcionaba el escaparate adecuado para exhibir los nuevos productos comerciales a través de anuncios espectaculares y luminosos. Al haber logrado un flujo constante tanto de público peatonal como vehicular resultaba un foro ideal para los objetivos publicitarios de la época (fenómeno que con el avance del tiempo y la evolución de medios mercadológicos se ha arraigado fuertemente como imagen indisoluble de la Glorieta, al grado de la creación de programas como el de Nodos de publicidad exterior por parte la Autoridad del espacio público del Distrito Federal).

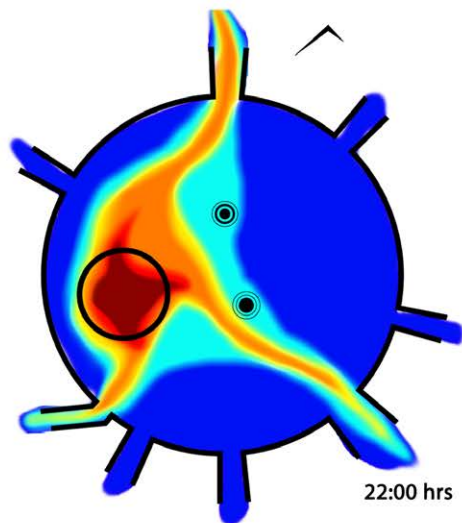




09:00 hrs



14:00 hrs



22:00 hrs

Intensidad en el uso dentro de la Glorieta Insurgentes a los largo de un día entre semana. Termografía simulada. 2010.

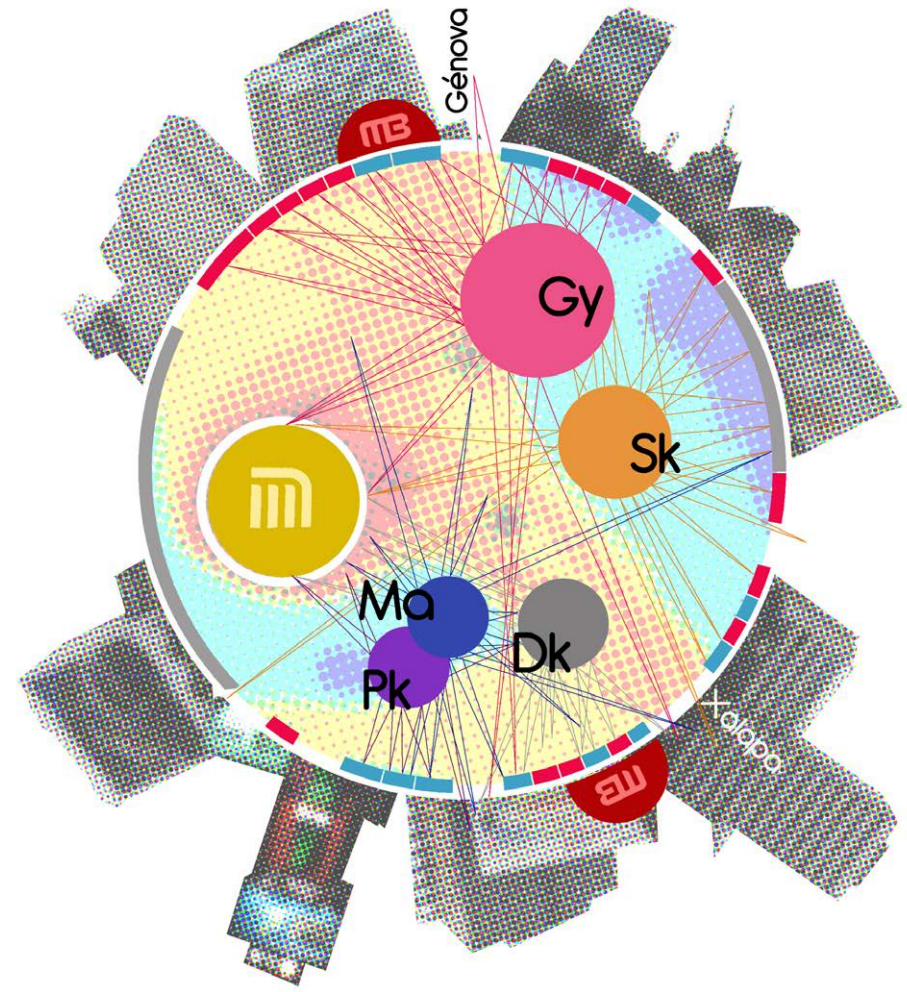
El carácter multivalente que posee la Glorieta se refleja tanto en su accesos peatonales como en la posibilidad de ser apreciada desde el tránsito vehicular, a la par, en su anillo perimetral interior se encuentran los más diversos giros comerciales, como también, oficinas gubernamentales y centros culturales; además que permite la permeabilidad de manera rápida a diversas vialidades, conjuntos habitacionales y laborales aledaños a la Glorieta. El flujo peatonal es ocasionado principalmente por los medios públicos de transportación que en ella convergen. El Metro en específico inyecta cada dos minutos, aproximadamente, al torrente de circulación la cantidad más significativa de peatones, mientras que el Metrobús, por sus características de velocidad y capacidad, aporta una cantidad menor pero regular.

Estos elementos son estratégicos para la generación incesante de flujos humanos y para la confrontación a la diversidad dentro del marco de un lugar cuya codificación es ambigua. GI en su interior da cabida a una plaza abierta, deprimida respecto al nivel de las vialidades vehiculares, que hace las veces de caja de Petri urbana: alberga el medio de cultivo adecuado para la convivencia de las más dispares comunidades.

De los ocho túneles que conectan el interior de la glorieta con las vialidades aledañas, el de la calle Génova, al norte, y el de la calle Xalapa, al sur, son los que muestran mayor movimiento. Ambas vialidades representan los accesos más directos tanto a los sitios laborales como habitacionales de la zona lo que, sumado a los flujos introducidos por los medios de transporte, generan un eje en sentido norte sur que divide la plaza en dos secciones en mayor o menor medida proporcionales. Los flujos detectados describen rutas invisibles que son seguidas por intuición, comodidad o imitación; cualquiera que sea la causa estas rutas son utilizadas únicamente para el tránsito y sólo se ven alteradas esporádicamente por la apropiación territorial de alguna de las tribus urbanas que han encontrado *su lugar* en este sitio de imprecisión funcional. La

distribución y apropiación territorial que presentan estos grupos no es resultado de la casualidad, responde a características específicas del entorno o a necesidades intrínsecas de cada tendencia cultural, lo que da pauta a una evidente segregación comunal a través de la superficie de la plaza: al norte se encuentra la comunidad gay, al este los skatos, al sur los darks y al suroeste los punks, marginados indigentes y drogadictos.

Como se ha referido con anterioridad, los usos y giros dentro de la glorieta son diversos y se encuentran en continuo cambio, amoldándose a las preferencias y gustos de sus clientes. Al tener una presencia importante dentro de la glorieta, las tribus urbanas no solo marcan inconscientemente su territorio sino que también tejen relaciones con los locales comerciales pertenecientes a su demarcación. Se encuentra, por ejemplo, que la comunidad gay se concentra preferentemente en la sección norte de la glorieta cercana al túnel de la calle Génova. Este paso conecta directamente la glorieta con la Zona Rosa, uno de los sitios de mayor tolerancia a la diversidad sexual en el país. En esta misma sección se localiza una concentración significativa de cibercafés, que tienen como clientes cautivos a esa misma comunidad. El este de la glorieta es prácticamente una sección abandonada y de poco tránsito peatonal, carece de locales comerciales y posee elementos arquitectónicos como escalonamientos, superficies libres y muros bajos que hacen las veces de bancas, que lo hace tremendamente atractivo para aquellos que practican algún deporte urbano, ya sea en patines, patineta o bicicletas BMX. Es entonces que los *skatos* se han adueñado de esta sección de la glorieta amortiguando o funcionando como medio de transición entre la tribu del norte (la comunidad gay) y la tribu del sur (los dark). Cabe señalar que las apropiaciones territoriales de cada una de las minorías sociales, más que una delimitación física, es un acuerdo tácito en el que las fronteras invisibles pueden ser transgredidas sin temor a represalias. Las comunidades del



comercio	—	gay	Gy	punk	Pk
servicio	—	skato	Sk	marginado	Ma
abandono	—	dark	Dk		

Infografía que muestra los usos en el anillo interior de la Glorieta así como la intensidad de uso, la apropiación por parte de las tribus urbanas, el entorno construido inmediato y las relaciones entre ellos. 2010.

sur (darks, punks y marginados) se han apropiado de una zona que se encuentra equidistante entre la estación de Metro y el perímetro de locales comerciales, su relación con ellos es a través de concesiones logradas por común acuerdo entre los empleados de los comercios y los integrantes de los grupos, así entonces, es común que algún local con música para atraer clientes reproduzca las solicitudes de los marginados, o que los locales de belleza encontrados en esa sección tengan especialidad en cortes y productos punk.

El *lugar*, como medio construido, y el *espacio*, como flujos que le otorgan vida, se encuentran en diálogo abierto dentro de la Glorieta Insurgentes. Regulan sus funciones y median entre sus usuarios. Ese cierto grado de anonimato y ese territorio ambiguo en su programación, permiten que la experiencia espacial sea espontánea, versátil y sobre todo, incluyente. Un espacio donde el anónimo yo es tangible.



“L'espace appelle l'action, et avant l'action l'imagination travaille.”

**Gaston Bachelard**

## Lo extraordinario de lo común

El espacio colectivo como catalizador de eventos

Todavía antes de que despunte el alba ya inician a circular, por las megalópolis del globo, los flujos que las mantienen vivas. El urbanitas promedio, en continuo vaivén y casi sin importar su edad o *condición sociocultural*, le da continuidad cada mañana al *ciclo del habitante fatigado*: un despertar aletargado, seguido de negación (cinco minutos más); desayuno apresurado (en el mejor de los casos) para precipitarse a cualquier medio de transporte y pasar en él los primeros largos minutos del día (un par de decenas si el tráfico es fluido hasta un par de horas si las condiciones son las regulares). Después de la espera (palabra adecuada que remite a la esperanza de conseguir lo que se desea<sup>1</sup>) se llega al objetivo ansiado: por lo general, el lugar de estudio o de trabajo. El día puede verse consumido en estos sitios para después disponerse a retomar el tráfico, tras un largo trayecto regresar al hogar (sitio en el que cada vez se pasa

<sup>1</sup> Aquello que presenta posibilidad, aún remota. Real Academia Española. (2001). Diccionario de la Lengua Española (22ª. ed.). Recuperado de [http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=esperanza](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=esperanza)



menos tiempo), cenar con desgana, quizá ver algo de televisión, dormir tarde, despertar temprano, negar la situación...

Esta escena —a la que el habitante urbano está de sobra acostumbrado— es retratada con humor irónico por la empresa de animación Walt Disney en el episodio de la película *Fantasia 2000*<sup>2</sup> llamado *Rhapsody in Blue* (en alusión a la pieza musical utilizada del compositor George Gershwin<sup>3</sup>), donde los habitantes de Nueva York participan en ese ritual de fatiga cíclica. Pero además del ajetreo urbano hay otro aspecto —quizá inherente a él— que también se muestra en la animación: pequeños acontecimientos que de alguna u otra manera rompen con la monotonía, sucesos que podrían resultar sólo del interés particular de los involucrados directos, eventos que quizá no repercuten y que no van más allá de sus círculos inmediatos de influencia, pero que sin embargo, tiene la capacidad de transformar, aunque sea de forma momentánea, la percepción del espacio que se transita.

Al respecto, Manuel Delgado (1999) dice que “el microsucedo urbano —accidente, incidente, microespectáculo deliberado o espontáneo— es una emergencia arbitraria de la que no se conoce nunca toda la génesis o todas las consecuencias”.<sup>4</sup> De esta manera, el suceso es registrable en el lapso de tiempo y de espacio en el que pueda ser observado y experimentado de primera mano. Son encuadres que permiten presenciar, en el momento preciso, acontecimientos que sobresalen del continuo cotidiano pero de los que, por su rapidez y espontaneidad, se deja de lado información importante que ayuda a diagnosticar y a prescribir la globalidad de lo sucedido.

<sup>2</sup> *Fantasia 2000*. Varios directores. Walt Disney. 1999. Animación, 75min.

<sup>3</sup> George Gershwin. Nueva York, Estados Unidos (1898-1937)

<sup>4</sup> Delgado, Manuel. (1999). *El animal público*. (5ª. ed. 2008). Barcelona: Ed. Anagrama. Colección Argumentos. p. 185

Dentro de los elementos urbanos que comprenden a la megalópolis contemporánea es el centro de transferencia modal —debido a sus grados de libertad tanto programática como funcional— el que parece poseer las características indispensables para actuar como el *catalizador positivo* de esos microsucedos. Por un lado, cuenta con la convergencia de la colectividad social, que mediante sus acciones y costumbres le otorgan movimiento, dirección y sentido al lugar (ahora convertido en espacio); por el otro, cada habitante urbano crea una representación mental única del espacio por el que se traslada —que se empalma y corre de forma paralela a sus experiencias previas y a su bagaje cultural—, en la que cada elemento ejerce su influencia tanto de forma independiente como en retroalimentación mutua y continua para dar paso a lo que se ha descrito como mapa reflejo. Y por último, son sitios que por su aparente falta de significación espacial propician los grados necesarios de anonimato y libertad que fomentan las relaciones entre los diversos actores sociales en confluencia (anónimo yo).

Reunir a tal cantidad y diversidad de personas en un solo sitio de forma constante y regular —incluso al ser de manera breve— puede conducir a la generación cuasi-espontánea de acontecimientos inesperados, muchas veces sorprendentes, que rompen con el monótono ciclo en el que puede convertirse la vida urbana. Estas situaciones, aún en su extrañeza, crean relaciones temporales de complicidad y confabulación, en las que el urbanita está deseoso por participar, ya que serán el vehículo que le permita disfrutar de una experiencia que lo abstraiga de su rutina (acción que no por breve o infrecuente carece de pertinencia y autenticidad). En este sentido, Delgado afirma que “de la vivencia de lo público se derivan las sociedades instantáneas, muchas veces casi microscópicas, que se producen entre desconocidos en relaciones transitorias y que se construyen a partir de pautas dramáticas o comediográficas —es decir

basadas en cierta teatralidad—, que resultan al mismo tiempo ritualizadas e impredecibles, protocolarias y espontáneas”.<sup>5</sup>

Las sociedades instantáneas a las que se refiere el antropólogo español, no son otra cosa que repentinas organizaciones humanas ya pre-cocidas (preparadas hasta cierta medida), a las que solo falta agregar agua, agitar o revolver, para que estén listas. Esto es: de la coincidencia geográfica circunstancial, de las transculturaciones previamente adquiridas (además de las que se están obteniendo al momento que se gesta el acontecimiento) y sobre todo de la disposición ansiosa que los usuarios tienen por participar en alguna interacción que les recuerde el dinamismo de la vida urbana, es que se desprende la posibilidad latente de detonación espontánea de acontecimientos extraordinarios.

Los tres factores anteriores están presentes en los centros de transferencia modal y se suma, además, un cuarto componente que hace todavía más permisible la posibilidad de una explosión de esas situaciones imprevistas: la espera. Al hacer uso de casi cualquier medio de transporte metropolitano (incluidos los privados y con la salvedad de la bicicleta) el habitante urbano está sujeto a la inevitable espera que deriva o bien, de aguardar a que el medio arribe o bien, del tiempo invertido en los trayectos que estos deben efectuar. Esta espera provee al urbanitas en tránsito de un lapso inesperado de tiempo libre, un momento de ocio para el que no estaba preparado, a pesar de su recurrencia. Y si el ocio es la madre de todos los vicios, el tiempo libre, obtenido de la espera, es su promotor.

De esta manera, el tiempo de espera en los medios de transporte urbano es utilizado en las más variadas actividades: leer, dormir, escuchar música, hablar por celular o enviar mensajes, maquillarse o acicalarse, conversar o discutir, etc. Sin embargo, estas acciones son rápidamente asimiladas por los

<sup>5</sup> *Ibidem.* p. 13

usuarios como parte de la rutina y pasan a ser un proceso más del monótono ciclo. Las actividades no corresponden a la función estricta ni de los transportes ni de los espacios de transferencia —ni siquiera establecen una relación directa de interacción entre ellos— y aunque tienen cabida sin comprometer su vocación principal, al ser repetitivos —y muchas veces sincrónicos<sup>6</sup>— son incorporados y diluidos hasta ser percibidos como parte de las funciones intrínsecas de estos medios. Ya no se repara en ellos y se asume, además, que es la única manera de invertir el tiempo de ocio urbano que se ha ganado.

Cuando las situaciones se convierten en costumbre, inexorablemente llega la monotonía, y con ella la apatía tanto de la actividad como del medio que lo sustenta. La gente, al transitar por los largos pasillo de los sistemas de metro o al permanecer largas horas detenidos por el tráfico en auto o en autobús —y al no contar con un contexto más estimulante— prefiere abstraerse de ese medio al practicar las mismas actividades que ha asimilado como rutinarias. El tedio se recicla y el entorno inmediato pierde significación. “Encendiendo el móvil, apagamos la calle.”<sup>7</sup>

En las horas de saturación de los sistemas de movilidad esto es evidente: la muchedumbre que se traslada actúa como una unidad autómatas casi indivisible, entra en estado de sintonía conductual a la manera de cardúmenes y parvadas, y responde ante cualquier posible amenaza como una entidad amorfa y reconfigurable. Y si bien estos eventos son resultado de repentinas organizaciones y pueden ser considerados como eventos extraordinarios (“dimensión coreográfica de las deambulaciones urbanas”) no se puede dejar de lado el hecho de que pertenecen a respuestas mecanicistas que terminan por agobiar a sus usuarios.

<sup>6</sup> En su más simple acepción, donde se presenta una coincidencia temporal en los hechos.

<sup>7</sup> Bauman, Zygmunt. (2007). *Identidad*. Buenos Aires: Ed. Losada. p. 63

El centro de transferencia modal Tacubaya —como ejemplo en la ciudad de México— es una estación terminal del sistema Metro en la que confluyen 3 líneas de la red además de un paradero de autobuses urbanos. En el andén que corresponde a la línea 9 (línea que cruza de oriente a poniente a la ciudad) existen dos escaleras, una frente a la otra, que conectan a los usuarios con los niveles inferiores que conducen hacia las líneas de transferencia. Todas las mañanas, en hora pico y con una frecuencia aproximada de 3 minutos, de los vagones desciende una multitud que se precipita por el andén y se desborda —como cascada humana— por las escaleras convergentes. El espectáculo es asombroso por sí solo, pero se intensifica si coincide con un vendedor ambulante (débil visual) que con frecuencia se encuentra vendiendo goma de mascar en la parte inferior de las escaleras.

La manera de ofertar su producto consiste en sacudir de forma constante una de las cajas que vende. Sin saberlo, sin ser capaz incluso de verlo, el ambulante marca el ritmo con el que los usuarios transitan; la muchedumbre se compasa y entra en cadenciosa sintonía, un paso casi hipnótico que se rompe hasta que la compacta unidad se topa nuevamente con otras escaleras y el sonido provocado por el ambulante queda fuera del rango auditivo. El usuario, el urbanita, el habitante de la megaciudad se convierte aquí en la presa de un entorno construido poco estimulante y del abrumador tedio cotidiano.

Marc Augé lo observa en el metro de París: “la avidez con la que la masa, jóvenes incluidos, se precipita hacia las escaleras mecánicas, cuando las hay, es un signo del agotamiento medio de la población urbana”;<sup>8</sup> y Ron Fricke (cineasta estadounidense) en el documental *Baraka*,<sup>9</sup> hace patente este fenómeno al comparar,

<sup>8</sup> Augé, Marc. (2008). *El metro revisitado*. (1ª. ed. Español 2010) Barcelona: Ed. Paidós. Barcelona. p. 74

<sup>9</sup> *Baraka*. Ron Fricke. Magidson Films. 1992. Documental, 96 min.

acertadamente, el comportamiento de las masas en el metro de Nueva York con la manipulación brutal de pollos para el consumo humano en una granja de alta producción. De una manera similar, los largos pasillos de muchas de las estaciones de Metro de la ciudad de México, y la forma de encauzar y guiar a sus usuarios, se asemeja con alarmante proximidad a los bretes para confinar y distribuir ganado.

El centro de transferencia modal, y su posibilidad para funcionar como catalizador de posibles eventos extraordinarios, no debe confundirse pues, con la propensión actual a imponer conductas que sistematizan a sus usuarios; mismas que, en lugar de potenciar las posibilidades de interacción con el entorno y sus componentes, las merman o entumen.

Recorrer la ciudad —trasladarse a través de ella— además de ser un acto de reconocimiento, conquista y reapropiación, implica una completa inmersión sensorial que al mismo tiempo que potencia, satura.

Todos los sentidos actúan de manera unísona para intentar procesar mentalmente la avalancha de información que se precipita, sin previo aviso, sobre cada individuo. Sin embargo, los estímulos son tantos y tan diversos, que solo resulta posible procesar conscientemente una pequeña porción de ellos. El oído es inundado por sirenas, cláxones y música invasiva; el olfato es colmado simultáneamente tanto por olores repulsivos como por aromas atractivos; el gusto se vuelve amargo al estar expuesto a la constante polución; el tacto es afectado por los repentinos cambios de temperatura y, finalmente, la vista colapsa ante una inevitable saturación de formas y colores. Bajo estas circunstancias, los límites sensoriales se tornan difusos, los sentidos se mezclan

y la sinestesia urbana emerge como resultado de la complejidad ambiental: al final del día no se sabe si se escucha lo que se ve, si se saborea lo que se toca o si en definitiva, todo colapsa y termina por entumir cualquier entendimiento. Como refiere Wim Wenders: “cuando hay mucho para ver, cuando una imagen está demasiado llena, o cuando hay muchas imágenes, ya no ves nada. Del *demasiado* se pasa muy rápido *al casi nada*”.<sup>10</sup>

Cada medio de transporte —cada forma de transitar por la urbe—, por sus características de diseño y locomoción, propicia una fórmula única de percepción de esa saturación ambiental. Cada medio posee un discurso exclusivo para entender y experimentar el entorno que discurre a través de ellos. En relación al recorrido —a cómo se desenvuelve o cómo se desarrolla— mientras se ejecuta de manera peatonal, es el cuerpo del urbanita el que se desplaza a través del complejo urbano, la acción se inflige y controla a través de las piernas y es procesada a una velocidad que permite absorber los detalles ambientales. Por el contrario, en los medios de locomoción mecánica, a la par que la velocidad del trayecto aumenta, el cuerpo del habitante urbano permanece estático, es el transporte el que se traslada, lo que crea una distancia perceptiva entre él y la ciudad que ahora discurre ante sus ojos.<sup>11</sup> Según el urbanista teórico francés Paúl Virilio (1995), “...la velocidad no sirve únicamente para desplazarse con más facilidad; sirve ante todo para ver, para escuchar, para percibir y, por tanto, para concebir más intensamente el mundo presente”.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Wenders, Wim. (2005). *El acto de ver*. Barcelona: Ed. Paidós. p. 122

<sup>11</sup> Esta distancia deviene en la abstracción inconsciente del entorno, que enajena y desvincula al habitante del estado real del contexto inmediato. Los medios de transporte, en muchas ocasiones, funcionan como burbujas de aislamiento.

<sup>12</sup> Virilio, Paúl. (1995). *La velocidad de liberación*. Buenos Aires: Manantial. p.25

Las proporciones de exposición latente al entorno son así relativas, y están vinculadas a la velocidad, al envolvente y a la configuración urbana y arquitectónica. La experiencia espacial que se vive en el Metro (primordialmente subterráneo) dista mucho de la propiciada por los medios que realizan sus trayectos en superficie, donde la ciudad es apreciable y, en dado caso, disfrutable.

Tanto las variantes de percepción sensorial como las actividades que por rutina se desarrollan en los medios de transporte influyen en la capacidad que estos emplazamientos urbanos poseen en la posible generación de eventos extraordinarios. Pero al mismo tiempo, al ser espacios propensos a provocar comportamientos repetitivos, sistematizados y monótonos por sus características físicas, en muchas ocasiones promueven que sus usuarios aceleren la marcha a través de ellos, los pasen de largo, o incluso, los eviten del todo.

Es por esta razón que fenómenos sociales (desafortunadamente con tintes mercantiles) como los *flashmobs*,<sup>13</sup> han tenido tanto éxito en los sistemas de transporte urbano y particularmente en los centros de transferencia modal alrededor del mundo. La gente, ansiosa porque el espacio que transita a diario le signifique más, encuentra en estas aparentemente espontáneas intervenciones una válvula de alivio que la extrae de su fatiga recurrente.

<sup>13</sup> El término original es Smart mobs, introducido por Howard Rheingold en el libro *Smart Mobs: The Next Social Revolution*. Según el autor los Smart mobs (o las multitudes inteligentes) emergen cuando la tecnología en comunicación y computación amplifican los talentos humanos de cooperación Recuperado de (<http://www.smartmobs.com/book/>). Sin embargo, el concepto mutó con rapidez a flashmob (multitudes instantáneas) y su uso se ha visto restringido casi en su totalidad a estrategias de mercadeo. En la caso de los centros de transferencia modal, campañas publicitarias como las de la empresa alemana de telecomunicaciones T-Mobile en la estación Liverpool Street o en el aeropuerto de Heathrow, ambas en Londres, han sido un gran éxito.

Otro intento por llamar la atención de los usuarios sobre el espacio que están transitando, y que como el anterior está vinculado a intereses publicitarios, son campañas como la diseñada por la empresa alemana de autos Volkswagen llamada *The Fun Theory* (2009). La campaña consiste en encontrar formas divertidas para que el urbanita interactúe con elementos comunes y ya casi imperceptibles de su ciudad. En el caso de la movilidad urbana, la consigna fue sencilla: lograr que los usuarios de la estación de Metro Odenplan en Estocolmo, prefieran usar las escaleras tradicionales sobre las escaleras mecánicas. Para lograrlo, el equipo cubrió cada peldaño con sensores de presión que al ser pisados emitían un sonido. La escalera había sido convertida en un piano gigante. Este simple gesto logró involucrar e interesar de forma activa a los transeúntes con un entorno anteriormente anodino.

Y aunque casos particulares como este, demuestran que hay maneras sencillas de reactivar la interacción socioespacial dentro de los edificios que albergan a los sistemas de movilidad urbana, no deja de inquietar la pregunta de por qué el diseño arquitectónico no logra ese nivel de participación entre todos los actores convergentes.

Por mucho tiempo, el quehacer arquitectónico, y con él los arquitectos, han estado obsesionados por un lado, con la forma y la función, y por el otro, con el supuesto sentimiento de grandeza que se desprende del acto artístico de creación; sin embargo, habría que plantear que al igual que la materia, el espacio no se crea ni se destruye, tan solo se transforma. Y el concepto de transformar conlleva ya la suficiente dosis de presunción para que la tarea del arquitecto se vea obnubilada por la tentación que hasta ahora ha significado seguir, con fe ciega, a esa forma o a esa función utópicas, y no así, a la acción, al acontecimiento o al flujo —y a sus imperfecciones— que operan a través de las limitantes espaciales. En esos fenómenos es donde se encuentra en realidad

el rango de operación humana; es de ellos que se desprenden las preguntas y, en última instancia, de ellos que se pueden derivar las respuestas. Es necesario aprender a leer esas líneas invisibles, esos trazos ausentes, para resolver con congruencia los problemas de la complejidad urbana contemporánea. Más que en lo cuantitativo es indagar en lo cualitativo, y de lo cualitativo en todo aquello que pueda ser intangible. Como lo apunta de Certeau, es común que se cuente lo que es utilizado y no las maneras de cómo es utilizado.<sup>14</sup>

En la medida que el arquitecto sea sensible a las relaciones que se tejen entre aquello que es físico o material y aquello que sólo se presenta de manera fugaz, es que será capaz de contribuir e influir en la vida cotidiana, más allá de la disposición eficiente de las dependencias programáticas o de lo atractivo que pueda resultar un envolvente espacial de avanzada.

En la arquitectura de los medios de transporte, esta obsesión por primar forma y función sobre acciones, acontecimientos y flujos es evidente. Los edificios que los albergan y encausan pueden ser concebidos, e incluso percibidos, como *catedrales del transporte*.<sup>15</sup> Sus diseñadores se esmeran por resolver a detalle la función y a confeccionar con precisión el efecto sorpresa: el edificio tiene que ser lo suficientemente grande, llamativo y espectacular para que figure dentro del *star system* arquitectónico. La Estação do Oriente (1998) en la ciudad de Lisboa, diseñada por el arquitecto español Santiago Calatrava, o incluso la icónica T5 (1962) del aeropuerto JFK en Nueva York del arquitecto finlandés Eero Saarinen, son ejemplo de ello.

<sup>14</sup> De Certeau, Michel. (1990). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. (3ª. ed. Español 2010) México: Universidad Iberoamericana. Colección El oficio de la historia. p. 41

<sup>15</sup> En conversación directa con el Dr. Peter Krieger.

Al cabo de un tiempo, y como víctima del ciclo del habitante fatigado, la sorpresa se olvida y el edificio pasa a ser parte del escenario urbano, un elemento más al que el usuario le pierde todo interés. Sin embargo, hay sutilezas cotidianas que sorprenden más y que por su naturaleza espontánea reactivan intermitentemente los grados de atención e interacción entre individuo y edificio.

En la estación Megaro Mousikis, de la línea 3 del sistema Attiko Metro de Atenas, los griegos acompañan su salida al ritmo de un acordeón melindroso que toca la melodía francesa *Sous le ciel de Paris*; al otro lado de la calle, donde de hecho se encuentra la sala de conciertos con el mismo nombre, el sonido es imperceptible a causa del tráfico de las 10 de la mañana.<sup>16</sup> En la estación Olivo, de la línea 1 del sistema Metrobús (BRT) de la ciudad de México, un grupo de 15 jóvenes con máscara, sube para experimentar la reacción de los pasajeros que en apariencia no la llevan puesta; las personas que observan desde la banqueta y restaurantes cercanos intentan descifrar lo que sucede.<sup>17</sup> En la terminal 3 del aeropuerto JFK de la ciudad de Nueva York, el clima de Jamaica Bay y su característica fauna han convertido a su estructura tensada en un refugio para la vida salvaje.<sup>18</sup>

Estas situaciones representan lo extraordinario de lo cotidiano, sutilezas que van más allá de las limitantes espaciales y de las cuáles

<sup>16</sup> Situación registrada el 25 de abril 2012 en asistencia al *Transport Research Arena Europe 2012*, con sede en la ciudad de Atenas, Grecia.

<sup>17</sup> Experiencia llevada a cabo el día 30 de junio 2011 en el marco del Taller ambulante a la deriva BTRC. Francisco Erazo y Jhavier Loeza.

<sup>18</sup> Observación realizada el día 22 de abril 2012 al estar en tránsito del aeropuerto JFK de Nueva York al aeropuerto Eleftherios Venizelos de Atenas.

la arquitectura de la movilidad podría aprender para potenciarlas y consolidar así su papel como catalizador de eventos.

Las sutilezas son infinitas y se presentan en relación a la diversidad sociocultural y a la complejidad contextual del emplazamiento de los centros modales de transferencia. Es por ello que el diseñador involucrado en su proyección y ejecución (arquitecto, diseñador industrial, gráfico, etc.) no debe limitarse a trabajar tan solo con elementos tangibles; entre sus herramientas de interpretación deberá incluir también los flujos, los patrones, las escalas, las autosemejanzas, los onirismos y, en general, la correlación de todas sus combinaciones.<sup>19</sup>

El diseñador, al obviar esas consideraciones alternas o paralelas en búsqueda de la forma o de la función perfecta, se transforma en un individuo más, inmerso en los rituales impuestos de la cotidianidad. Pierde de vista la capacidad de inherente interacción que los contextos urbanos pueden poseer y que incluso, en ciertas ocasiones, sus mismas decisiones las coartan o inhiben. Crean espacios urbanos y arquitectónicos que no obedecen ni a las necesidades ni a las circunstancias de su contexto físico y social inmediato, lo que inevitablemente genera carencias en la programación urbana y arquitectónica de la ciudad. La zonificación monofuncional es un ejemplo de ello.

Cuando el habitante se enfrenta ante esas carencias urbanas (ausencias programáticas) no le queda más que apelar a su facilidad de adaptación e improvisación. Poco a poco, casi como incidentes aislados, surgen a lo largo y ancho de la urbe, intervenciones que llenan el hueco dejado por la miopía de los diseñadores, desarrolladores e inversores. Aquí un pequeño puesto ambulante de comida económica, acá una zona de espera para autobuses

<sup>19</sup> Díaz, Isaac. (2011). *Ficciones. Decálogo para interpretar el entorno inmediato*. Ficción No. 3, fragmento. Seminario Contextos de la arquitectura II. Dr. Peter Krieger. Maestría en Diseño Arquitectónico, CIEP FA UNAM.

urbanos, por allá una banca para descansar o un poste para estacionar la bicicleta. En un abrir y cerrar de ojos, la ciudad es reacondicionada según las necesidades que subyacen tras las que los profesionales y expertos consideraban imperantes.

El ritmo de propagación de tales intervenciones resulta proporcional a lo grave que sea la ausencia de opciones dentro del tejido urbano; falta que una sola persona se decida a actuar, para que su ejemplo desencadene una ola activa de transformación espacial. Cuando las ciudades crecen tanto que se hace impracticable recorrerlas con suficiente velocidad y cuando las viviendas reducen tanto sus dimensiones que no queda espacio más que el necesario para dormir, es entonces que las funciones primarias del hogar se escapan o migran al contexto urbano. En la imposibilidad de pasar más tiempo en ella, la casa ha explotado para salpicar a la metrópolis con alternativas funcionales que han mutado para adaptarse a su nueva situación.

En el taller de Toxico Cultura 2006 llevado a cabo en la ciudad de México, el diseñador catalán Martí Guixé, manifiesta que si no es necesario recorrer la casa con mochila en mano, y en ella todo lo necesario para sortear el día, tampoco lo debería ser para recorrer la ciudad. La ciudad, concebida como hogar, tendría que proveer de los espacios y las opciones para llevar a cabo todas las actividades necesarias propias de la vida urbana. En el libro *The Great Good Place*, el sociólogo estadounidense Ray Oldenburg (1989) introduce el concepto “*third place*” para referirse a aquellos espacios en los que la gente puede reunirse a convivir más allá de los ambientes laborales y caseros por el simple placer del intercambio social, del disfrute de la colectividad. Así, cafés, bares, librerías y parques, se convierten en un eje medular que complementa y equilibra las actividades cotidianas.

Sin embargo, en ciudades de creciente desigualdad social y económica, estos espacios no son suficientes (muchas veces ni siquiera accesibles) para solventar las demandas y necesidades de las masas cada vez más heterogéneas. Es entonces que las

alternativas creativas de uso del espacio urbano inician a surgir como brotes inesperados que de alguna manera ayudan a aliviar —aunque sea provisionalmente— la urgencia de nuevas soluciones espaciales. *La casa explotada* cobra forma a través de las bancas y puentes convertidos en habitaciones temporales, en las salas de espera de los medios de transporte urbano, en los comedores improvisados que aparecen a las salidas de las estaciones de Metro y, en lo parques y plazas utilizados como salas de estudio, sitio de ensayos o gimnasios al aire libre.

Los sistemas de movilidad cobran particular importancia al articular las dependencias de esa explosión programática, pero además, propician e incrementan su gestación. Los andenes, pasillos, vestíbulos, salidas y explanadas de ingreso albergan la posibilidad de contener todo aquello que haga falta para que el individuo —desplazado a los polos opuestos de su ciudad— pueda sobrevivir la travesía sin perecer en el intento. El escritor mexicano Carlos Monsiváis (2009), va un paso más allá al respecto y considera que “el vagón es la Calle, el Metro es la ciudad, el boleto es el santo y seña para sumergirse en la asamblea del pueblo, la aglomeración es el origen de las especies, y el usuario (...) acepta las fatigas de la convivencia y, lo acepte o no, admira los espectáculos a su alcance, que en sitios con espacio disponible o posible le parecerían abominables”.<sup>20</sup> Al estar la casa abierta al escrutinio de la ciudad, la intimidad queda expuesta en las vitrinas del vaivén urbano.

<sup>20</sup> Monsiváis, Carlos. (2009). *Apocalipstick*. (ed. 2011). México: Ed. Random House Mondadori. Colección Debolsillo. p. 232

<sup>21</sup> De Certeau, Michel. (1990). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. (3ª. ed. Español 2010) México: Universidad Iberoamericana. Colección El oficio de la historia. p. 127

Cada historia que se teje en las confluencias de los sistemas de movilidad contribuye tanto a la mitificación del espacio por el que se transita como a la producción de significados y a la atribución de afecciones y simpatías. Michel de Certeau (1990) hace notar que en la Atenas contemporánea los transportes colectivos son llamados “*metaphorai*”. “Para ir al trabajo o regresar a la casa, se toma una metáfora, un autobús o un tren”.<sup>21</sup> En realidad, una vez hecha la comprobación, los atenienses utilizan el término *mesa metaforás* (Μέσα μεταφοράς) para referirse a los medios de transportación, cualquiera que este sea, y lo hacen con una intención mucho más práctica, alejada de connotaciones figurativas o poéticas. La palabra metáfora proviene de la raíz griega μεταφορα: llevar más allá, transportar. Esa acción de traslado de un punto a otro es la que permite realizar las permutaciones lingüísticas de significado; y es la misma acción que se debería considerar al momento de intervenir los espacios de la movilidad, ya que a los sistemas de transporte urbano, y a sus centros de transferencia modal, se le adhieren múltiples representaciones y evocaciones que obedecen a situaciones, las mayoría de las veces, irrepetibles. El Metro de la ciudad de México no sólo es un medio que todos los días transporta a poco más de 4 millones de personas,<sup>22</sup> sino que es la vía que encausa la misma cantidad de impresiones, percepciones y representaciones tanto de lo que se absorbe con los sentidos como de lo que se gesta en las ensoñaciones.

En el año de 1969 (el mismo año de su inauguración) el cantautor mexicano Salvador Flores (Chava Flores, 1920-1987), escribió la canción titulada *Voy en el Metro*, en ella, describe sus impresiones al viajar por primera ocasión en el sistema

<sup>22</sup> Comparación de afluencia total 2009-2011. Coordinación de desarrollo tecnológico. Datos de operación. Sistema de transporte colectivo, Ciudad de México. Dato aproximado obtenido del total anual de usuarios (1,487,525,176) de la red Metro en el año 2011.

de transporte colectivo pero sobre todo, refleja las cargas o connotaciones económicas, políticas y sociales que en su tiempo se le atribuyeron; desde el símbolo de progreso que suponía hasta las incomodidades de viajar en un medio que desde sus inicios se vio saturado. En 1982, el músico mexicano Rodrigo González (1950-1985), escribe la canción *Metro Balderas*, en la que se narra la historia de un desamor acontecido en la estación del mismo nombre. Y en 1994, el grupo mexicano de rock alternativo Café Tacuba lanza el título llamado *El Metro*, canción que ejemplifica la desorientación espaciotemporal que puede generar el sistema de transporte en sus usuarios. Las tres contribuciones son muestra de como han permeado los sistemas de movilidad en el imaginario colectivo y en la cultura popular, y de como a sus espacios se les asignan cargas conceptuales y emotivas diversas. La arquitectura de la movilidad, los centros de transferencia modal y sus sistemas, no solo son capaces de generar formas de apropiación y pertenencia, sino que a través de la espontaneidad de sus eventos, logran organizar vínculos de intercambio sociocultural fundados en la colectividad.

A diferencia del *situacionismo*,<sup>23</sup> los eventos que se catalizan en los medios de transporte no son construcciones deliberadas para la consolidación de un microespectáculo, sino sucesos impredecibles e inconmensurables: no se sabe con exactitud cómo se gestaron ni qué repercusiones tendrán. Son eventos con auténtico espíritu de deriva, sin haber sido condicionados previamente a esa situación de indecisión urbana y que, por lo tanto, no son percibidos ni

<sup>23</sup> Según lo referido a la construcción de situaciones en el texto *Problemas preliminares a la construcción de una situación*. Publicado en 1958 en el no. 1 de la *Internacional Situacionista*. (I-VI-58)

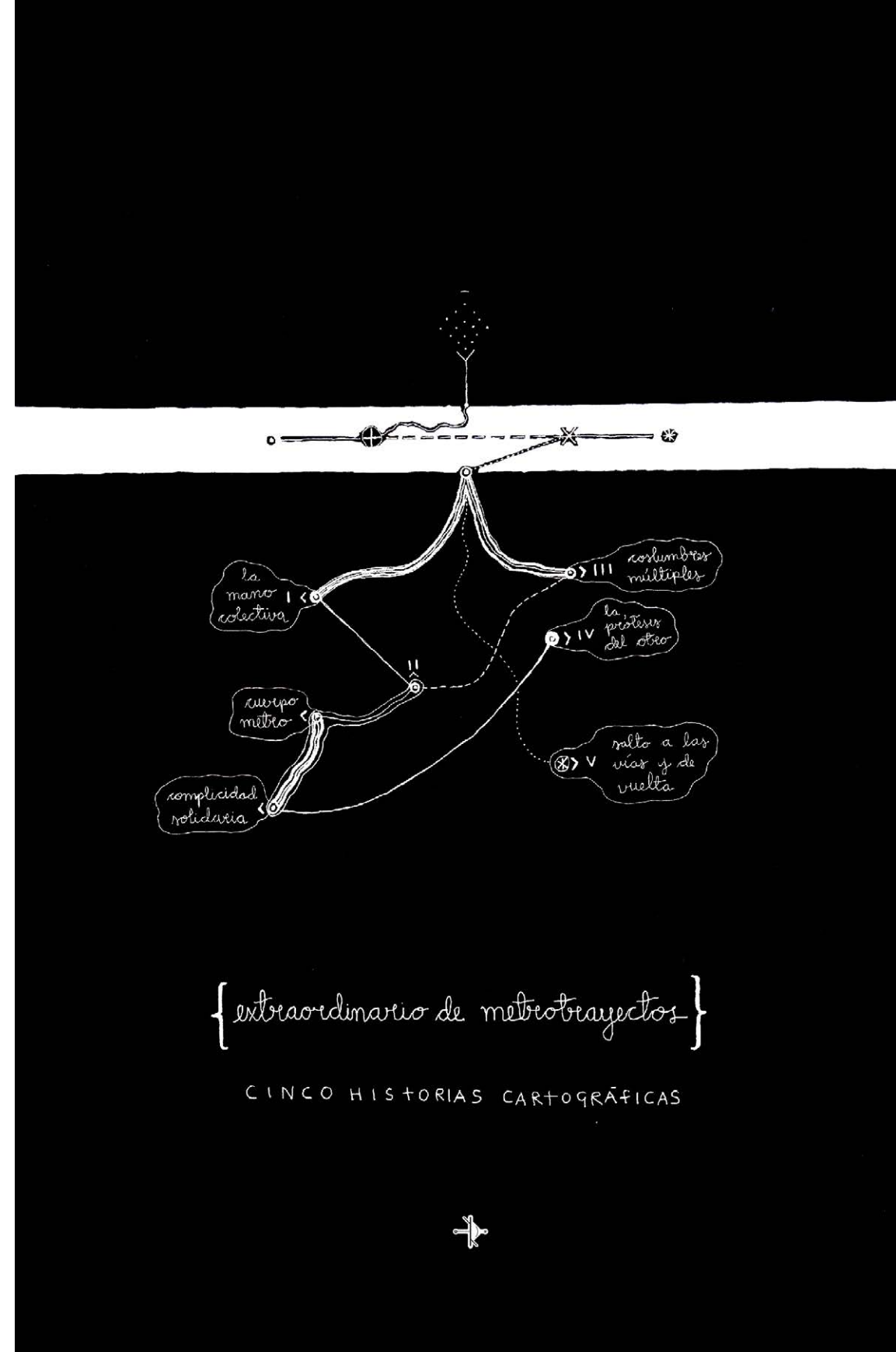
<sup>24</sup> Burckhardt, Lucius. (1980). *Design is invisible*. Recuperado de <http://www.lucius-burckhardt.org/index.html>



como una sugerencia ni como una imposición. Sus grados de libertad son genuinos. A pesar de ello, existen elementos que moldean de formas indirectas e imperceptibles tanto al usuario como a los mismos espacios de la movilidad. Tal como lo describe el sociólogo suizo Lucius Burckhardt (1980) en el ensayo *El diseño es invisible*,<sup>24</sup> la suma de los elementos intangibles son lo que condicionan y dan forma a lo que acontece en el espacio como fenómeno de disposición humana; en lo que se espera que “el diseño invisible pueda significar el diseño del mañana capaz de incluir conscientemente la generalidad de los sistemas invisibles conformados por objetos y por interrelaciones humanas.”

Sin embargo, la fugacidad de los eventos que toman lugar en los centros modales de transferencia y la escala de su influencia, en muchas ocasiones no permiten que el acontecimiento trascienda más allá de su inmediatez contextual; pocas personas son involucradas en un medio arquitectónico muy delimitado. Aun así, la cantidad de pequeños eventos que toman lugar día a día, en relación a la enorme cantidad de personas que se trasladan en los medios colectivos, es una garantía de la continua exposición a estímulos que pueden alterar de forma parcial y disimulada, o bien contundente y significativa, los espacios de tránsito.

Son así, quizá, las pequeñas intervenciones espaciales las que puedan contribuir a crear una mejor relación entre usuario y espacio, al actuar sobre las finas capas que se entretajan entre las acciones, los acontecimientos y los flujos. Aquí sí, con una construcción deliberada que incite al transeúnte a salir de su catatonia cotidiana. Finalmente, como lo dice el escritor uruguayo Eduardo Galeano, estas intervenciones “son cosas chiquitas. No acaban con la pobreza, no nos sacan del subdesarrollo, no socializan los medios de producción y de cambio, no expropián las cuevas de Alí Babá. Pero quizá desencadenen la alegría de hacer, y la traduzcan en actos. Y al fin y al cabo, actuar sobre la realidad y cambiarla, aunque sea un poquito, es la única manera de probar que la realidad es transformable”.



“ Fue el día que salí a tiempo de mi casa para mi clase de siete. Llegué a la estación Eugenia de la línea tres del metro: nadie en la taquilla. Los pasillos casi vacíos. Todo bien. Cinco minutos: da igual. El tren no llega, pero la gente sí... siete minutos: llega el primer tren: ¡alivio! Error. Nadie entra ni sale de este tren -densamente- habitado. Pasaron muchos minutos más y la situación se repitió incesantemente, ningún tren guardaba un espacio para mí.

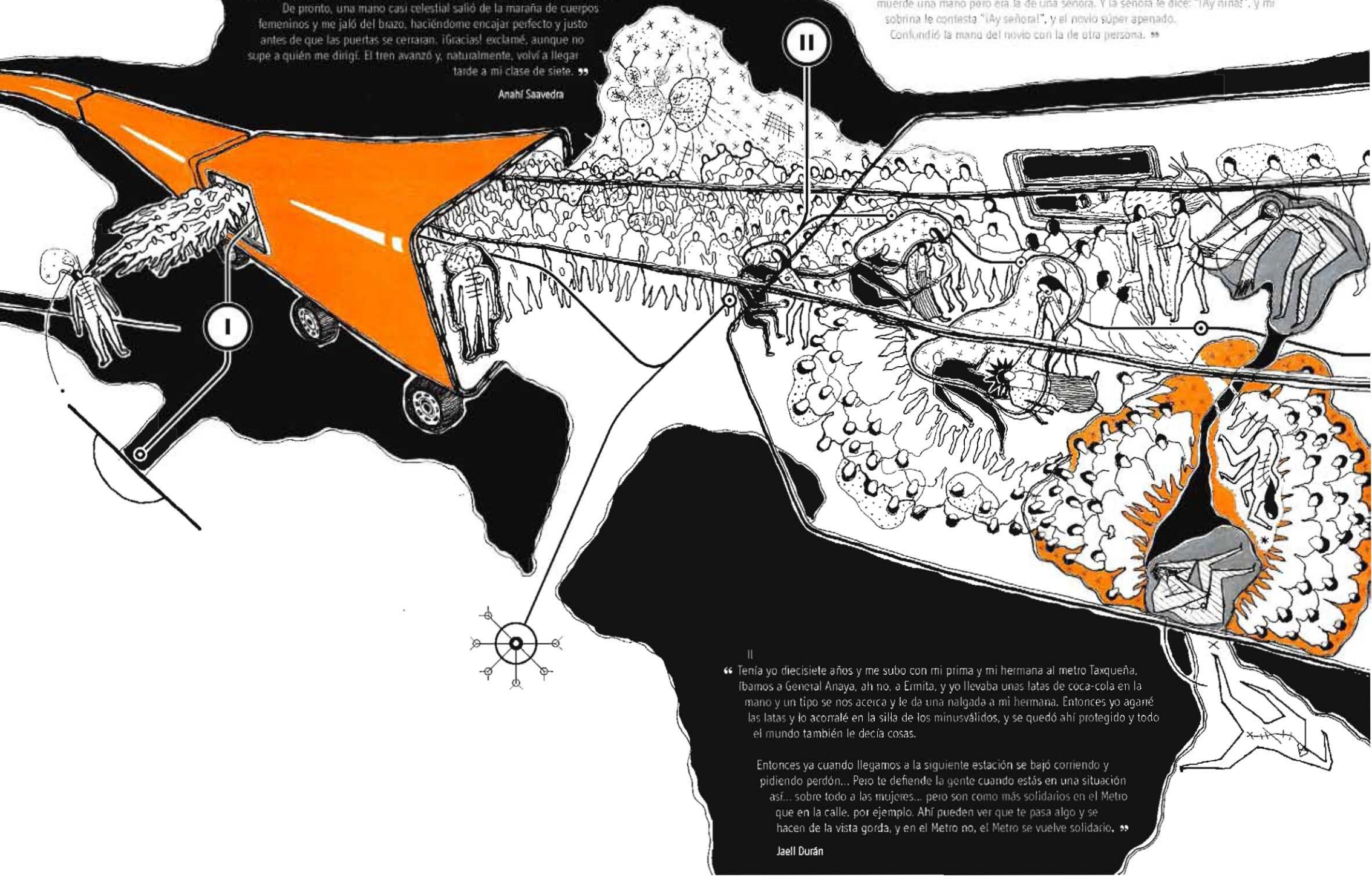
Al sexto tren se abrió un huequito en el que, de manera lateral, con mi bolsa muy muy pegada al cuerpo, cabría si me esforzaba: ¡qué felicidad! Sólo quince minutos tarde. Pero no fue tan fácil. Lo intenté y aborté la misión en cuestión de segundos.

De pronto, una mano casi celestial salió de la maraña de cuerpos femeninos y me jaló del brazo, haciéndome encajar perfecto y justo antes de que las puertas se cerraran. ¡Gracias! exclamé, aunque no supe a quién me dirigí. El tren avanzó y, naturalmente, volví a llegar tarde a mi clase de siete. ”

Anahí Saavedra

“ Pasó hace tres meses, y es mi sobrina que tiene diecisiete años y está así en la edad de la punzada, entonces iba con el novio y como que esta anécdota creo que ilustra muy bien los dos polos en las situaciones en las que puedes estar con tu cuerpo en el metro. Por ejemplo, uno puede ser defender tu espacio vital y el otro puede ser olvidarte de que tienes un espacio vital y confundir tu cuerpo con el de otra persona.

Entonces ella se sube con su novio al Metro y viene el Metro súper lleno y entonces ahí les hacen un espacio para poner las manos y el novio se queda atrás, entonces ella ya no lo puede ver y como vienen jugando así de que se pican el ombligo y todo eso, ella muerde una mano pero era la de una señora. Y la señora le dice: “¡Ay niña!”, y mi sobrina le contesta “¡Ay señora!”, y el novio súper apenado. Confundió la mano del novio con la de otra persona. ”



“ Tenía yo diecisiete años y me subo con mi prima y mi hermana al metro Taxqueña, íbamos a General Anaya, ah no, a Ermita, y yo llevaba unas latas de coca-cola en la mano y un tipo se nos acerca y le da una nalgada a mi hermana. Entonces yo agarré las latas y lo acomodé en la silla de los minusválidos, y se quedó ahí protegido y todo el mundo también le decía cosas.

Entonces ya cuando llegamos a la siguiente estación se bajó corriendo y pidiendo perdón... Pero te defiende la gente cuando estás en una situación así... sobre todo a las mujeres... pero son como más solidarios en el Metro que en la calle, por ejemplo. Ahí pueden ver que te pasa algo y se hacen de la vista gorda, y en el Metro no, el Metro se vuelve solidario. ”

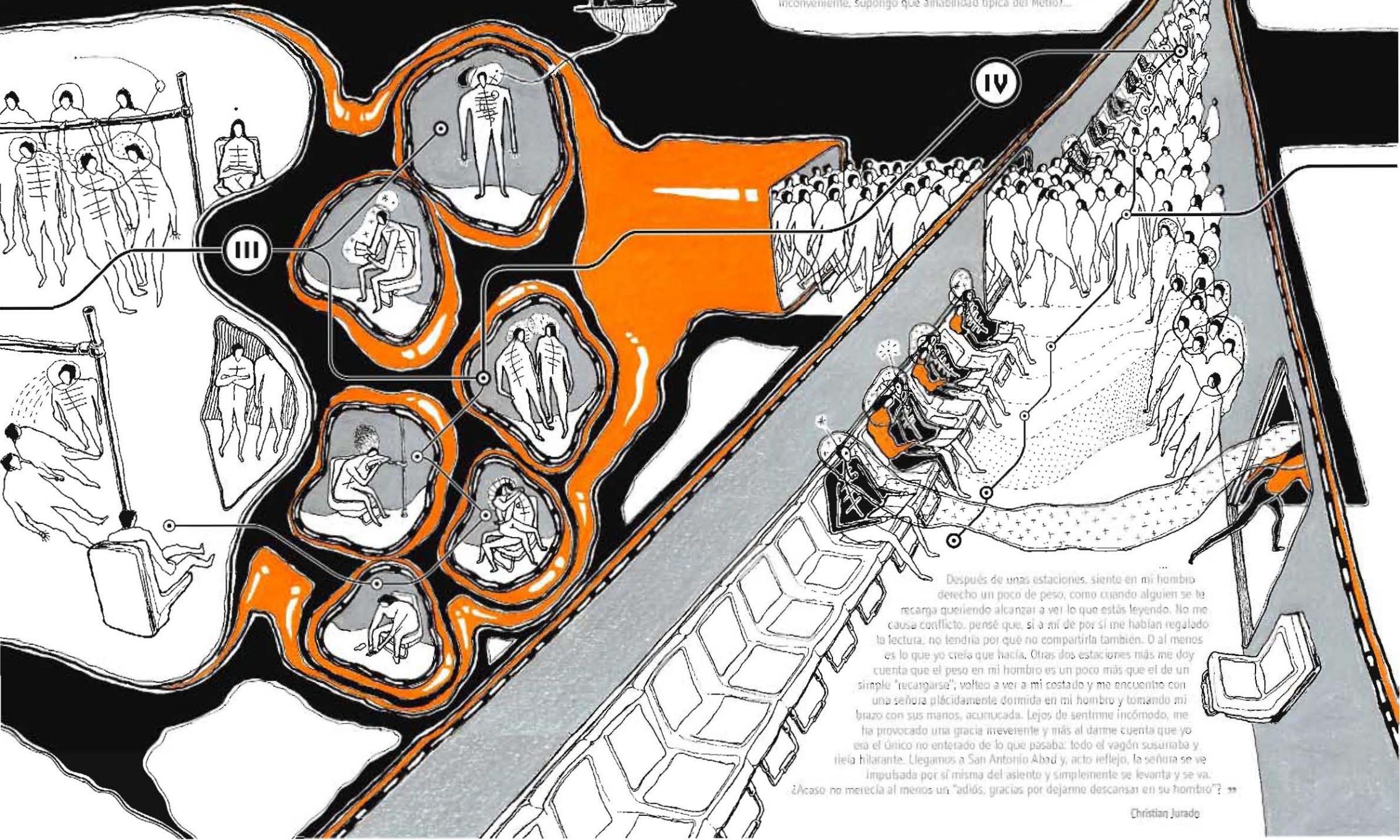
Jaell Durán

“ Relataré los múltiples usos que una persona puede dar al transporte público. Empezaré con lo más común que se puede llegar a hacer, lo cual va desde dormirse y cabecear al quedar rendidos después de un día de cansancio. En el caso de las mujeres las actividades van desde maquillarse, depilarse, ya sea las cejas, el bigote o incluso la barba, aun por raro que parezca, efectivamente algunas de nosotras tenemos un macho dento. Asimismo, otras de las múltiples cosas que se pueden hacer en el transporte público es leer, comer desde una fruta o algún otro alimento que tenga algún olor penetrante como tacos de carmitas; estudiar, platicar, conocer gente, pelearse con el novio, besarle, abrazarte, hablar por teléfono, mandar mensajes, pensar qué será lo primero que harás al llegar a tu casa, etc... Sin embargo, una nueva modalidad dentro del transporte público es la de cambiar tus tenis de color. Como podrán observar, en la actualidad el uso que se le da al transporte público es tan versátil como la música que se puede escuchar en él. ”

Cecilia Parra

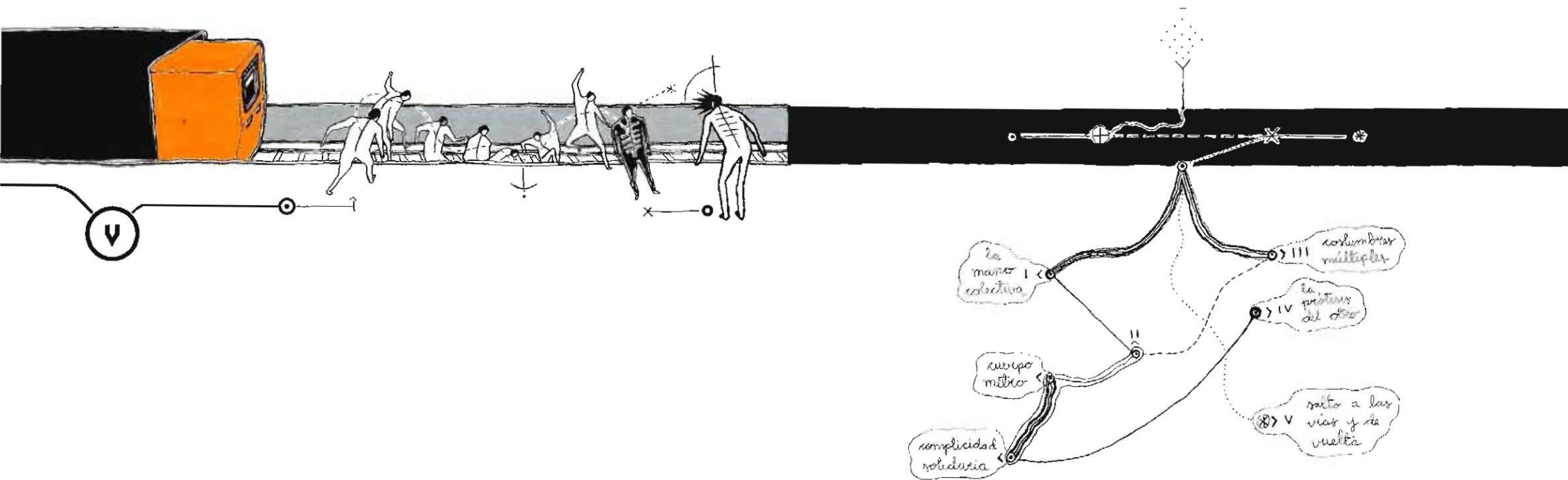


“ Mi vida en un comercial de pan. De momento se me viene a la mente un comercial de Bimbo llamado “la hora pico”. Creo poder decir que es casi obvio que a cualquiera que haya tenido un cierto uso constante del Metro ha vivido las caóticas entradas y salidas al cajón cada que llega uno de los “juevitos naranjas”, como reales peripecias y pruebas de resistencia física. Pero bueno, lo que me ha sucedido, además de las “lecturas colectivas”, tanto cuando yo intento leer algo o cuando sin pensarlo –ni temerdyo ya me he encontrado leyendo lo de alguien más, como si fuese algo inevitable probablemente por la inercia del trayecto. En alguna ocasión en la línea dos, que he tomado desde su inicio en el sur, por ser la primera estación me tocó poder ir sentado. Mi destino era el Centro Histórico. Junto a mí se sienta una señora, no le presto demasiada importancia. Me encuentro entonces leyendo una publicación que me ha obsequiado un señor al haber terminado de leerla (cosa que acepto sin ningún inconveniente, supongo qué amabilidad típica del Metro)...



Después de unas estaciones, siento en mi hombro derecho un poco de peso, como cuando alguien se le recarga queriendo alcanzar a ver lo que estás leyendo. No me causa conflicto, pienso que, si a mí de por sí me habían regalado la lectura, no tendría por qué no compartirla también. O al menos es lo que yo creía que hacía. Otras dos estaciones más me doy cuenta que el peso en mi hombro es un poco más que el de un simple “recargarse”, volvío a ver a mi costado y me encuentro con una señora plácidamente dormida en mi hombro y tomando mi brazo con sus manos, acucucada. Lejos de sentirme incómodo, me ha provocado una gracia irreverente y más al darme cuenta que yo era el único no enterado de lo que pasaba: todo el vagón susurraba y reía hilarante. Llegamos a San Antonio Abad y, acto reflejo, la señora se ve impulsada por sí misma del asiento y simplemente se levanta y se va. ¿Acaso no merecía al menos un “adiós, gracias por dejarme descansar en su hombro”? ”

Christian Jurado



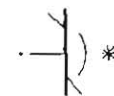
“ Yo estaba en la estación Hidalgo para ir a mi escuela y me puse en el andén, cerca de las vías, y pues estaba volteando al frente para ver a la gente y de repente volteo a la izquierda y un monito chaparrito brincó en medio de las vías, como si nada. Recogió algo y, muy hábil, volvió a brincar al andén. ¿Cómo? ¿quién sabe? Y como a medio segundo ya venía el tren de ese lado.

El señor tenía como cuarenta años, morenito, chaparro. »

Alfonso Díaz

{ extraordinario de metrotrayectos }

CINCO HISTORIAS CARTOGRÁFICAS





Gabriel Revilla. Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

Segunda parte



## Elementos abstractos

Con el primer paso del camino al caballo es que nace el transporte multimodal. Sin embargo, al no ser considerados lo suficientemente eficientes o llamativos, ni caminar ni cabalgar son medios de transporte que hayan influido en la definición del término. Es hasta 1980, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, que es acuñado formalmente el concepto de multimodalidad para ser usado en relación al transporte. A grandes rasgos, su definición –según la Convención de las Naciones Unidas– es “el traslado de mercancías por lo menos en dos modos de transporte (...)”.<sup>1</sup> Por las distancias a recorrer, las dificultades topográficas a sortear y las características físicas de los bienes, hacer uso de distintos medios de transporte era la solución congruente (desde mucho antes que se hiciera oficial la formulación del concepto).

Veinticinco años antes, en 1955, la aerolínea estadounidense Delta Air Lines fue pionera en introducir en su esquema operativo

<sup>1</sup> United Nations Conference on Trade and Development. (2001). Implementation of Multimodal Transport Rules. United Nations. p. 5 Recuperado de <http://unctad.org/en/docs/posdtetlbd2.en.pdf>

el sistema de distribución de transporte conocido como *hub and spoke system* (sistema de centro y radio).<sup>2</sup> El modelo consiste en determinar un centro o ancla que funcione como condensador de los diversos bienes que se encuentran distribuidos en múltiples puntos alrededor de él.<sup>3</sup> El modelo adoptado es el antecesor de los centros de transferencia modal actuales, también conocidos como centros intermodales de transferencia o *transport hubs*.

En ambos casos, la referencia inicial gira entorno a la necesidad de transportar bienes materiales y, de la misma manera, ambos casos desestiman situaciones, que por modestas, parecen no ser dignas de consideración. Tanto la multimodalidad como los centros que pueden lograr su convergencia existen desde que el ser humano se ha visto en la necesidad de desplazarse por el globo.

Por otro lado, el hecho de que los bienes materiales sean los primeros a ser considerados en cuanto a transporte multimodal se refiere, y no así los habitantes de un núcleo urbano, muestra las prioridades del sistema económico y social en el que el mundo está inmerso. De la misma manera, las definiciones desarrolladas por las autoridades competentes en las megalópolis emergentes, dejan también fuera de la ecuación el bienestar inmediato de sus habitantes.

Como ejemplo de ello, la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI) de la ciudad de México define a los centros de transferencia modal (CETRAM) como “espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros (individual, colectivo y masivo) destinados a facilitar el transbordo de personas de

<sup>2</sup> DELTA AIR LINES. (2012). Newsroom. History. Obtenido de: <http://news.delta.com/index.php?s=18&cat=39>

<sup>3</sup> Markusen, Ann. (1996). Sticky Places in Slippery Space: A Typology of Industrial Districts. Worcester: Clark University. Economic Geography, Vol. 72, No. 3 (Jul., 1996). p. 302

un modo a otro”.<sup>4</sup> Y, según los datos oficiales, estos centros de transferencia tienen como fin último la “solución a los problemas de congestión en vialidades aledañas a las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro o lugares donde se generan concentraciones considerables de vehículos de transporte periférico por ser bases o terminales de ruta”<sup>5</sup>; y no así la eficiencia y la calidad, tanto del sistema como de los servicios que éste presta a sus usuarios.

En total, la SETRAVI considera como centros de transferencia a 45 complejos distribuidos en 12 de las 16 delegaciones del Distrito Federal. Y, aunque en su definición se haga la inclusión de diversos modos de transporte terrestre, la secretaría se limita a considerar como centro de transferencia modal aquellos complejos donde se realicen, casi de forma exclusiva, intercambios de rutas alimentadoras de autobuses, microbuses y combis al Sistema de Transporte Colectivo Metro; dejando de lado las convergencias de otros sistemas como el Metrobús, la Ecobici o el mismo intercambio entre las diversas líneas del Metro.

Sin importar la cantidad de centros de transferencia modal oficialmente reconocidos en la ciudad de México, o las carencias de inclusión en sus definiciones más amplias, resulta primordial abstraer de su complejidad los elementos que los componen, y que en ellos convergen, para intentar, a través de su clasificación y descripción, plantear lecturas alternativas de lo que suele pasar por común, anodino y cotidiano.

De todos los factores que llegan a tener relación directa con los centros de transferencia (técnicos, políticos, económicos, etc.), son dos esferas las que quizá ayuden a comprender como

<sup>4</sup> SETRAVI. (2012). Transporte de pasajeros. Centros de Transferencia Modal CETRAM (Paraderos). Recuperado de: [http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/centros\\_de\\_transferencia\\_modal\\_paraderos](http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/centros_de_transferencia_modal_paraderos)

<sup>5</sup> *Ibidem*.

es que se constituyen y organizan estos sistemas dentro de las megalópolis: la urbano-arquitectónica y la sociocultural. Cada una hace referencia a las estructuras que soportan y dan forma y función a estos complejos y, a su vez, son el vínculo para visualizar las posibilidades de interrelación entre ellos.

### Componentes urbano-arquitectónicos

Más allá de enumerar los elementos tradicionales, es conveniente encontrar una descripción abstracta que permita prestar atención a la situación actual de los componentes urbano-arquitectónicos en los espacios colectivos de transferencia y que ayude, además, a esbozar las posibles potencialidades de los mismos. Los elementos abstractos que se sugieren en esta sección están basados en el modelo urbano de la ciudad de México, lo que quiere decir que no son ni restrictivos ni determinantes; diferentes análisis en otras ciudades podrán arrojar otras consideraciones. De la misma manera, ninguna de las abstracciones es excluyente de otra, pueden estar contenidas e incluso pueden permutar funciones. La única pretensión de esta clasificación es llamar la atención sobre elementos tangibles y sus funciones que no siempre se tienen en consideración.

#### Umbral

El **umbral** es una demarcación, un cambio en el plano de continuidad urbana y una advertencia: se está por entrar o por salir a un mundo diferente. Es el límite del adentro y del afuera sin importar en cuál de los lados se esté. Al mismo tiempo, el **umbral** invita, repele, resguarda y alberga. Su estructura no se limita a la de un arco de paso sino que comprende los mecanismos que conducen a través de ella (escalones, pendientes o planos). Son las entradas y las salidas de los espacios colectivos de transferencia, donde la función va más allá que el simple tránsito de un punto a otro; en ellas, el ambulante se dispone a vender

su producto, el mendicante a pedir una moneda y el usuario a apresurar su camino o a marcarlo compulsivamente cuando le ha asignado la función de punto de encuentro.

Sus escaleras y rampas son los elementos que median la velocidad, la interacción y la dirección; mientras que sus escasas sombras y cubiertas donan, con tremenda dificultad, un poco de protección ante el sol y la lluvia. No hay facilidades para los impedimentos físicos, no hay consideraciones para las edades cortas o avanzadas: el **umbral** deja en claro los retos que en su interior se habrán de superar.

#### Nexo

De alguna manera se tiene que llegar desde el umbral hasta el medio de transporte. Los pasillos –largos, monótonos o laberínticos– conectan hacia las entrañas del sistema a la par que desconectan al usuario de su realidad. Tienen la función de introducir, paso a paso, una versión distinta de la ciudad y de sus caminos. Son calles alternas que dan cuenta de la superposición de los medios y de su intromisión en las capas previas de construcción: los pasillos corren a ras de suelo, se elevan por los aires, transgreden el subsuelo. Trayectos que dotan al usuario de la posibilidad de participar en los juegos sociales y urbanos de ver y de ser visto. Son la procesión que marca la ruta y que indica el carácter del ritual que se está por practicar.

Los **nexos** son el medio que, bajo ciertas circunstancias, podría permitir una lectura clara y abierta de los sistemas de movilidad: cambios de dirección, encauzamiento de flujos, distribución de individuos y conexión de sistemas.

#### Nodo

Cuando dos fuerzas, flujos o elementos colisionan, surge un **nodo**. Es el choque de direcciones opuestas que al enfrentarse



una a la otra están obligadas, para seguir existiendo, a encontrar permeabilidad en un ambiente denso. Nodo viene de la raíz latina *nodus*, la misma procedencia que la palabra nudo. Como tal, el **nodo** es una amalgama que reúne y condensa y dirige diversos impulsos en un plano cartesiano y temporal definido. Las leyes de impenetrabilidad parecen no tener autoridad en esta situación. Su materialización toma lugar cuando una multitud se encuentra con otra, en dirección opuesta, y ambas logran discernir una trayectoria que les permita continuar sobre la misma línea; o bien, cuando dos nexos se intersecan predisponiendo así, la confluencia y el encuentro de las masas y de los individuos. Aún al tener espacio suficiente, los cuerpos se atraen y terminan por interpretar un baile nervioso para decidir qué camino tomo cada quién.

Los **nodos** son espacios que se presentan a diversas escalas y que exponen con mayor claridad la vulnerabilidad urbana ante lo colectivo: desde el choque entre individuos hasta el cruce entre los diferentes medios de movilidad.

## Concurrencia

Espacios con capacidad de reunión y de libre asociación. En una **concurrencia**, la diversidad colectiva coincide en un sitio que propicia el reconocimiento, tanto de las similitudes como de las diferencias, entre los individuos y sus pares urbanos. Vestíbulos y explanadas de los espacios colectivos de transferencia —sin importar su dimensión— que al ser condensadores de situaciones y flujos (compra de boletos, distribución de personas, centros de información), incrementan las posibilidades de interacción entre las esferas urbanas-arquitectónicas y las socioculturales.

Son sitios donde el lugar se territorializa y desterritorializa continuamente, y dónde el espacio adquiere valores, sentidos y direcciones polivalentes y simultáneas. La percepción espacial de los transeúntes es influenciada aún con la velocidad de los trayectos y con la fugacidad de las acciones.

## Estancia

Las plataformas, los andenes, las paradas y las salas de abordaje de los espacios colectivos de transferencia son **estancias** cuya función primaria es la espera; sin embargo, estos lugares y sus inmediaciones, también son utilizados como sitios de reunión y de encuentro en los que la convivencia se puede alargar más de lo previsto por las mismas funciones preestablecidas.

Sin importar la ausencia del mobiliario urbano adecuado, el usuario encontrará la manera para satisfacer sus necesidades mientras espera que llegue la persona citada o el medio de transporte a utilizar. Desprovista de cualquier comodidad, la **estancia** está conformada tanto por la carencia de elementos como por la reacción de los usuarios ante ella; ante la falta de una banca: sentarse en el piso; ante la ausencia de botes de basura: tirar el papel ahí mismo (guardarlo consigo en el mejor de los casos); ante la espera prolongada: la improvisación de actividades o la actitud repetitiva y nerviosa de quién se encuentra confinado y, ante espacios subutilizados: la invasión inmediata a través de eventos inesperados (afinación de instrumentos, centro de envío y recepción de textos por celular, sala de lectura o paraje para enamorados).

## Metáfora

La unidad de transporte de cada uno de los sistemas de movilidad urbana: la bicicleta y la motocicleta, el autobús, el auto, el metro, etc. La **metáfora**, en el sentido práctico de la palabra, es el medio que se traslada de un punto a otro de la ciudad y, sin embargo es también, donde se gestan múltiples eventos que afectan y construyen las percepciones de los usuarios. Así, la **metáfora** traslada usuarios e ideas, y con ellos, el germen para cambiar el sentido de lo conocido por el de lo recién aprendido.

Es el espacio que gestiona los trayectos a través de la urbe, objetos en desplazamiento que otorgan la impresión de que se

discurre frente a una arquitectura en movimiento. Es el elemento que administra la velocidad de percepción y de interacción con el entorno inmediato, y el que condiciona y restringe las relaciones entre individuo y ciudad según sea su solución de desplazamiento (subterránea, superficial, expuesta o protegida).

### Envolvente

El **envolvente** es el contexto construido inmediato o próximo con el que están rodeados los espacios colectivos de transferencia. Las construcciones y los elementos naturales, tanto en su conjunto como en sus particularidades. El paisaje urbano, sus características, referencias y distintivos. El grado de descomposición urbana o el nivel de adaptación al entorno.

Los componentes del **envolvente** son todos los elementos que forman parte integral de la estructura física que limita, organiza y configura al lugar, sin importar su permanencia, precariedad o posible transformación. Es todo aquello que es visible, tangible e inanimado.

### Componentes socioculturales

Los **componentes socioculturales** en los espacios colectivos de transferencia están enfocados en describir y potenciar los fenómenos humanos que por imperceptibles o comunes pasen desapercibidos. Sin un vínculo directo con los componentes urbano-arquitectónicos éstos no podrían estructurarse y, a la inversa, sin ellos sería inútil un medio físico de sustento.

### Flujos

Cuando hay un elemento que tiene la habilidad de desplazarse en un ambiente sin conservar su forma original se habla de un fluido. Como tal, es un estado de la materia con un volumen indefinido debido a la mínima cohesión que existe entre sus moléculas. Al discurrir a través de la urbe y de los sistemas de movilidad, tanto

las masas como los individuos se comportan de manera similar a un elemento de esta naturaleza.

De todas las propiedades físicas que definen a los fluidos, existen tres que describen análogamente las actitudes de los habitantes urbanos en movilidad: estabilidad, turbulencia y viscosidad. Un fluido (grupo de personas) es estable cuando sus partículas (individuos) siguen una trayectoria uniforme sin entrecruzarse. Cuando las partículas se desplazan con rapidez a través del medio, el fluido se vuelve turbulento. Por último, la viscosidad está asociada con el nivel de fricción interna entre dos capas adyacentes moviéndose dentro del fluido.<sup>6</sup> Situaciones que tienen un claro reflejo en el comportamiento de los transeúntes al trasladarse de un punto a otro.

Sin embargo, existe un factor más que determina ciertos grados de conflicto en el desplazamiento de los fluidos: la dirección. Cuando los fluidos adquieren una dirección son transformados en **flujos**. Así, por un lado, masas e individuos se precipitan por los componentes físicos de los espacios colectivos de transferencia usando la ruta que resulte más sencilla de seguir, y por el otro, imprimen una dirección que les permita alcanzar su destino último.

En cualquiera de los casos, cuando los **flujos** chocan son capaces de autorregular sus cauces, de sobreponerse a la turbulencia y de encontrar permeabilidad o porosidad en el medio para continuar su camino.

### Densidades

La densidad es también una característica física de los fluidos, pero a pesar de ello, cuando se relaciona con los desplazamientos

<sup>6</sup> García, Claudia. Kerim Muvdi.(2009). *Propiedades de los fluidos desde un punto de vista físico*. Departamento de Física. Ciencias Básicas. Universidad del Norte, Colombia.

humanos, adquiere cargas ajenas del comportamiento físico y sí propias del comportamiento social. La **densidad** es el grado de compactación entre partículas que existe internamente en un fluido, así que depende de la cantidad de agentes o actores que se encuentren en convergencia en determinado momento. Cuando la consistencia de los flujos no es demasiado densa, los problemas de desplazamiento son menores, las partículas (los individuos) poseen suficiente espacio para incluso comportarse erráticamente. Pero cuando la situación es a la inversa, y el fluido es denso, las partículas tienen que transitar próximas la una de la otra lo que provoca fricción entre ellas.

La proxémica y las distancias en el hombre (íntima, personal, social y pública)<sup>7</sup> y los factores de continua territorialización del espacio colectivo, están directamente relacionados con la densidad de los flujos concurrentes. La presencia de estos fenómenos puede surgir en cualquiera de los elementos abstractos de la esfera urbano-arquitectónica, sin embargo, al ser espacios de restricción y confinamiento variable los comportamientos son diferentes. Los problemas de densidad son menores en espacios de concurrencia donde las dimensiones físicas son mayores al igual que las posibilidades de relación, que en espacios metáfora donde los grados de libertad más limitados, por ejemplo.

## Usos

Función y uso tienen claras distinciones. “La función de un objeto es el propósito para el que fue creado” mientras que el “uso es la posibilidad que ofrece el objeto de satisfacer funciones similares a otras cosas”.<sup>8</sup> El **uso** es la manera específica en que

<sup>7</sup> Hall, Edward T. (2009). *La dimensión oculta*. México: Siglo veintiuno editores. pp. 139-181

<sup>8</sup> Martín, Fernando. (2002). *Contribuciones para una antropología del diseño*. Barcelona: Editorial Gedisa. p. 177

cada individuo procede ante un determinado objeto sin importar su escala o su función prevista. Los espacios colectivos de transferencia tiene como función primaria la concentración de diversos medios de transporte para optimizar el desplazamiento urbano; sin embargo, sus usos son tan diversos como las personas que confluyen en ellos.

Cada individuo reconoce potencialidades distintas en cada uno de los elementos que componen a estos sistemas, son medios particulares de apropiación, variantes programáticas o alternativas de uso. De la misma manera que un tabique es el módulo para la construcción de un muro y su uso puede ser el de base para una repisa o el de apoyos para elevar un asiento (Martín, 2002: 177), los espacios colectivos de transferencia son útiles también tanto para transportarse, como para reunirse, para comprar, como para vender, etc.

## Ambiente

El **ambiente** es el elemento de abstracción que surge de la amalgama, superposición e interacción de las circunstancias físicas, sociales, políticas, culturales, naturales, etc., en coincidencia espacial y temporal. Como tal, es susceptible a cambios repentinos y a reconfiguraciones imprevistas. El mismo centro de transferencia modal puede ser un espacio tranquilo y apacible a las 5 de la tarde cuando el sol se filtra a través del vitral de la galería central, por ejemplo, en la estación Taxqueña al sur de la ciudad de México, y verse transformado, 5 minutos después, en una vorágine intempestiva de flujos humanos que se desbordan de las escaleras al andén.

En muchas ocasiones, el ambiente es lo intangible pero evidente: la música, el murmullo de la gente, el sonido ambiental, el reflejo en las superficies, los colores de los edificios, la temperatura, la sombra de los árboles. Y de la misma manera, pueden ser todo los elementos que causen aversión e incomodidad en el lugar de tránsito.

El integrar un elemento positivo o el eliminar uno negativo no implica necesariamente que el ambiente modifique su constitución. Es un fenómeno de interdependencia en el que actúan múltiples factores y en el que es preciso observar con atención las relaciones micro y macroscópicas para poder intervenir el espacio de forma exitosa en caso de ser deseado.



Isaac Landeros. Línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

## Localización y conexiones

Identificar los nodos urbanos que las autoridades consideran centros de transferencia resulta primordial con el fin de analizar su cobertura, influencia, complejidad y posibles carencias. Para, una vez localizados, poder inferir de forma clara, qué otros nodos presentan los elementos necesarios para ser considerados centros de transferencia modal y en última instancia, *espacios colectivos de transferencia*.

La ubicación de los CETRAM, reconocidos por la SETRAVI, obedece más a los procesos azaroso del crecimiento urbano que al seguimiento de un plan estratégico de gestión y desarrollo. Como tal, el resultado es la utilización –saturación– hasta cierto punto, improvisada del espacio urbano. La carencia de un plan regulador provoca que los nodos sean localizados donde la complejidad del tejido urbano de la ciudad de México lo permita, lo que ocasiona al mismo tiempo, gran desigualdad en su distribución.

Si bien, la localización de los 45 centros de transferencia modal considerados por la SETRAVI cubren gran parte de la superficie capitalina, existen grandes extensiones de territorio que no poseen la infraestructura necesaria para la movilización de

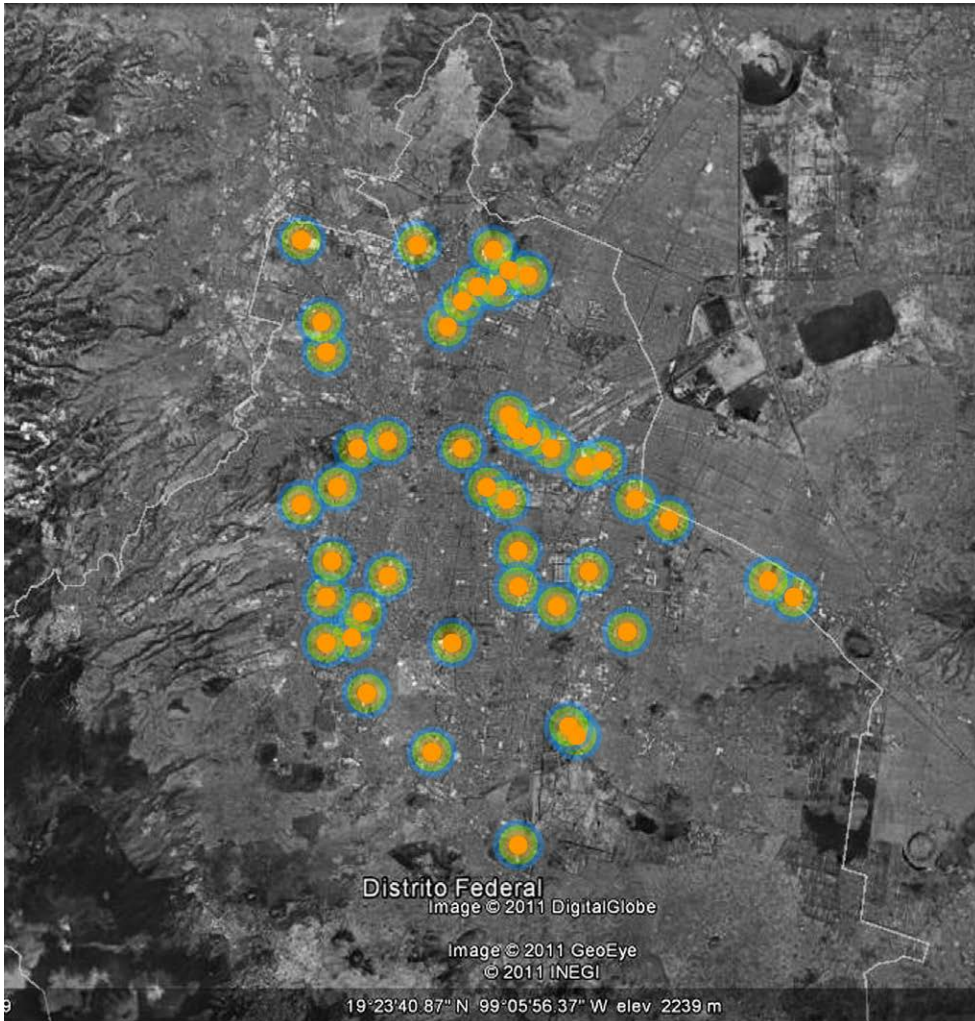


Tabla 1

<b>CETRAM</b>
45 nodos reconocidos por la SETRAVI
Radios de servicio*:
500 - 1000 m proximidad peatonal
1000 - 2000 m proximidad media transporte semimasivo
2000 - 2500 m proximidad transporte masivo

Datos obtenidos de EMARBO México, Atlas sección 4, proximidad peatonal

sus habitantes a través de los sistemas masivos de transportación (Tabla 1). Estas ausencias se registran tanto en el crecimiento irregular de las periferias como en los núcleos residenciales de nivel medio alto en adelante. Las razones para que este fenómeno se reproduzca con este patrón son simples; por un lado, las zonas miseria no cuentan con un plan de desarrollo que norme y estructure su crecimiento, carecen de la infraestructura básica —agua, drenaje, luz— y por lo tanto, en caso de existir prioridades para su regularización e integración al tejido urbano no siempre son las del transporte colectivo. Igual que el *progreso* en los asentamientos rurales de principios del siglo XX (y aún en algunos casos en la actualidad) las mejoras llegan paulatinamente y por etapas.

Por otro lado, en las zonas donde se concentra la población de un sector económico medio o medio alto en adelante, en la ciudad de México, se ha perpetuado el estigma de la obtención de estatus social vía posesiones materiales. El uso del transporte público — en gran medida por sus deficiencias— es percibido como el medio adecuado para que el proletariado vaya de las áreas desvalidas de la ciudad a sus trabajos; hacer uso de él, en cualquiera de sus versiones, representa sacrificar algo de ese estatus social al que tanto cuesta pertenecer (ilusiones impuestas por una sociedad consumista en pos de un modelo que tiene por cabeza el *American Way of Life* de Estados Unidos; donde además la relación entre transporte público y población de altos ingresos económicos en otros de los países conocidos como industrializados es diferente).

La carencia de planes contundentes y globales a mediano (5-10 años) y largo plazo (10 años en adelante), el crecimiento incontrolado y la aversión a la utilización de los medios masivos de transportación son algunos de los motivos de la distribución errática de los centros de transferencia modal en la ciudad de México. Con todo, existen programas que intentan revertir las tres situaciones atacándolas desde diferentes perspectivas y con diferentes discursos mediáticos.

El programa Ecobici, que aspira incrementar la cultura ciclista urbana, está diseñado para posicionar a este transporte como un medio de moda, una tendencia digna de emular y que permite, al participar en ella, alcanzar cierto estatus social. Así, las primeras 90 estaciones del sistema se han instalado en zonas de alto poder adquisitivo en espera de reducir el uso del vehículo privado en tramos cortos. Con esto, se promueven dos objetivos: cambiar el paradigma de una clase social que abusa de los viajes motorizados y, gradualmente, dotar a la ciudad de una alternativa eficiente de transporte.

Un programa similar se llevó a cabo en el año 2011 en Tallin, Estonia. A través de una iniciativa propuesta por CIVITAS (grupo cofinanciado por la Unión Europea para el desarrollo de estrategias para un transporte más limpio y eficiente dentro de zonas urbanas) se realizaron estudios para determinar cuál era el sector social que más debería integrarse al uso habitual del transporte público, en específico del autobús. La información obtenida arrojó como resultado la necesidad de desmitificar el uso de ese sistema ante la comunidad artística y creativa de la ciudad, y reforzar su imagen como un elemento interesante y positivo. Para lograrlo, el equipo de CIVITAS lanzó una convocatoria, dirigida a los mismos integrantes de ese sector ocupacional, para intervenir determinadas unidades de autobús mediante grafiti tejido (*Knitting Graffiti*). Las unidades se convirtieron en galerías ambulantes logrando atraer la atención del público objetivo.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> El proyecto *Knitting Graffiti* pertenece al programa CIVITAS MIMOSA, que incluye a las ciudades europeas de Boloña, Funchal, Gdnask, Utrecht y Tallin. Los resultados en la capital estonia se presentaron en el marco del *Transport Research Arena 2012* (TRA 2012) llevado a cabo del 23 al 26 de abril en la ciudad de Atenas, Grecia. Recuperado de [http://www.civitas-initiative.org/index.php?id=138&news\\_id=1070](http://www.civitas-initiative.org/index.php?id=138&news_id=1070)

En el caso del crecimiento desbordado de la ciudad, y en relación a la satisfacción de la creciente demanda de transporte público, se han creado proyectos como el de Ferrocarriles Suburbanos que conecta a las poblaciones del norte de la zona metropolitana del Valle de México con la zona centro de la ciudad de manera rápida y eficiente. Y en cuanto a la planificación a mediano y largo plazo, existen propuestas que consideran la expansión del sistema de BRT Metrobús y de Ecobici de forma más estructurada.

A pesar del incremento en las opciones de transportación y en la constante superposición de los sistemas, la SETRAVI no considera como centros modales de transferencia las nuevas conexiones derivadas de dicha superposición. Las estaciones de Metrobús que se conectan a las de Metro, las de Ecobici que se circunscriben en el área de servicio de las del Metrobús, o los enlaces entre Tren Suburbano, Metro y Metrobús no son consideradas como centros de transferencia modal por las autoridades pertinentes.

De lo anterior se desprende la necesidad de localizar aquellos nodos que presenten potencialidad para ser considerados espacios colectivos de transferencia más allá de los establecidos oficialmente. Así, se encuentran conexiones a diversas escalas entre los medios existentes y los que están próximos a ser inaugurados<sup>2</sup> que han sido excluidos de la función que pudieran ejercer como medios puntuales de estructuración urbana (a la manera de la acupuntura urbana apuntada por el arquitecto y exalcalde de Curitiba Jaime Lerner).

<sup>2</sup> En el periodo comprendido por esta investigación (2010-2012) se inauguraron dos líneas de Metrobús (líneas 3 y 4) y se prevé la apertura de la línea 12 del Sistema Colectivo Metro a finales del año 2012.

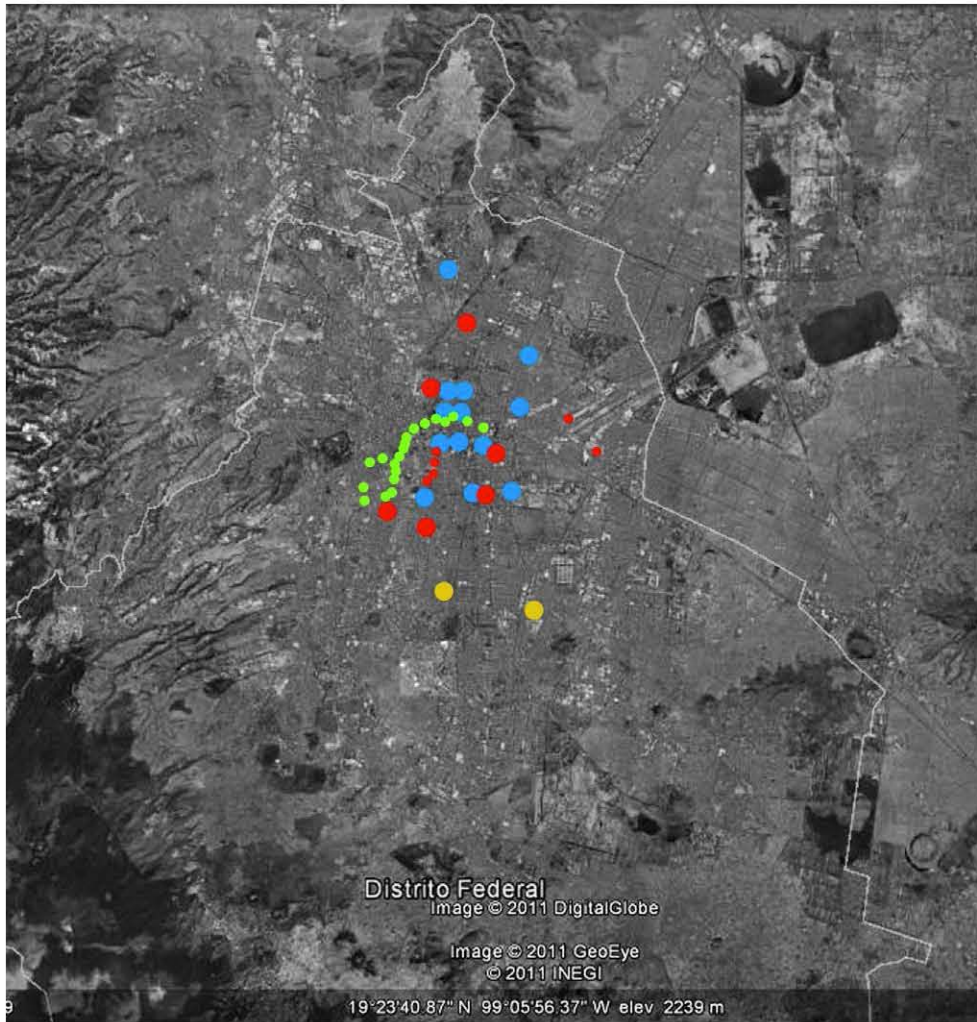


Tabla 2

**47 nodos de convergencia o proximidad de transportes, no contemplados por la SETRAVI**

- 12 nodos de Metrobús
- 13 transferencias de Metro
- 20 estaciones de Ecobici
- 2 transferencias de Metro línea 12

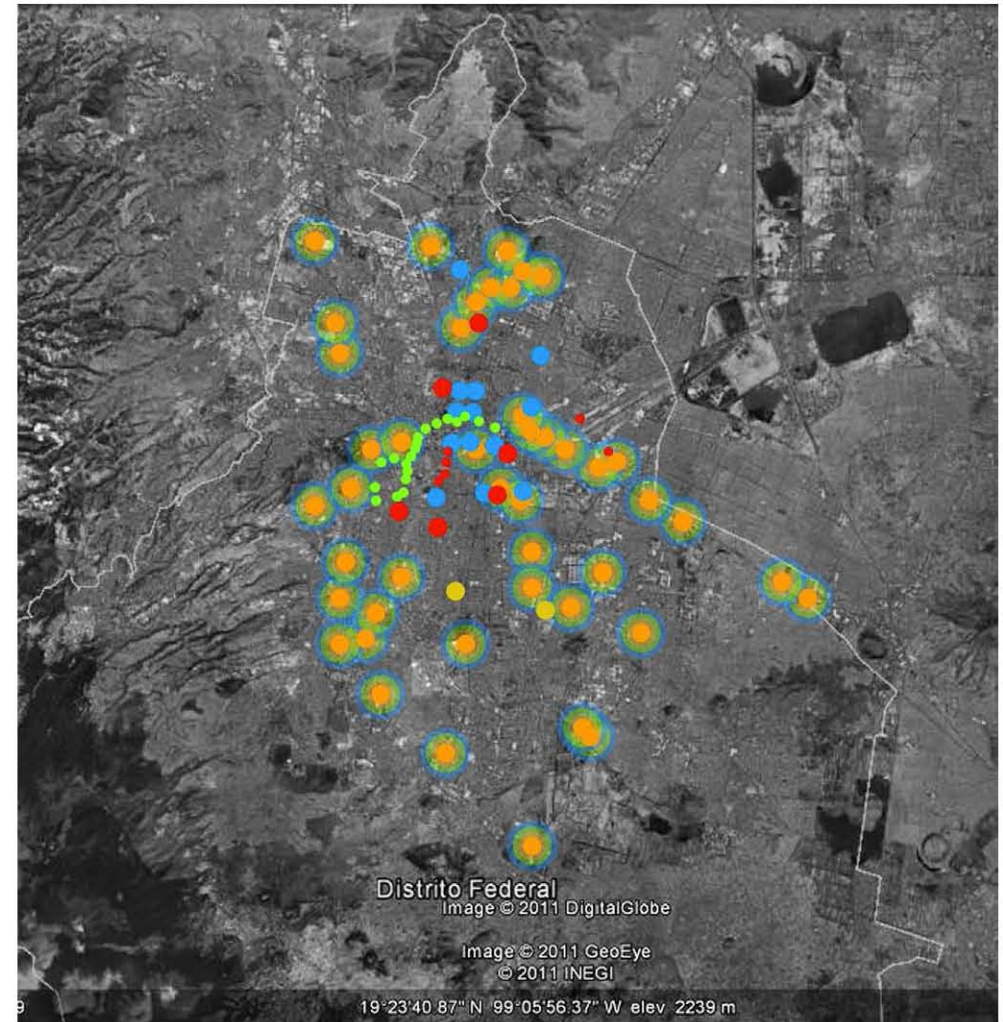


Tabla 3

**Superposición de todos los potenciales espacios colectivos de transferencia**

- 45 nodos asumidos por la SETRAVI
- 45 nodos en función no contemplados
- 2 nodos nuevos a mediano plazo

TOTAL: 92 nodos con potencial para ser considerados como espacios colectivos de transferencia



A los 45 CETRAM oficiales se les puede añadir los nodos donde el Metrobús realiza intercambio de líneas, donde hacen conexión inmediata o próxima con estaciones de Metro o de Ecobici o donde diversas líneas de Metro convergen sin necesidad de contar con la conexión inmediata a otro sistema (por la cantidad de usuarios que traslada y por las características físicas de los complejos son, por sí solos, importantes centros de transferencia). (Tabla 2)

Con estas consideraciones, los posibles espacios colectivos de transferencia aumentan al doble; y si bien su mayor concentración es en la zona centro de la ciudad y sus radios de influencia son variables, su localización y distinción como espacios que pueden otorgar coherencia espacial y social presentan un panorama que permite actuar sobre una posible base estructurada (epicentros de movilidad). (Tabla 3). Falta ahora determinar, los niveles de influencia, jerarquía y complejidad.



Isaac Landeros. Estación Pantitlán. Línea 9. Sistema de Transporte Colectivo, DF. 2011.

## Niveles de complejidad

Para facilitar su comprensión, se propone una división por niveles de complejidad de los *espacios colectivos de transferencia* (ECT), que obedece a la cantidad de sistemas de transportación convergentes en un mismo nodo, a sus características urbanas, tanto espaciales como de escala y a sus perímetros de influencia.

### Nivel de complejidad 0

Es la primera transferencia urbana, la que se realiza del pie a la bicicleta, de la parada de autobús al camión, del andén al vagón; son el primer lugar a intervenir, el primer espacio a reconsiderar. Es el caso, por un lado, de los espacios en los que la transferencia se realiza del medio peatonal –y la mayoría de las ocasiones de forma individual– a un primer sistema masivo de transporte. Y por el otro, en el que el espacio está condicionado por un límite físico arquitectónico de unidad básica; esto es, la mínima expresión construida que compone a las redes urbanas de transporte (parada de autobús, estación simple de bicicleta pública, de metro o de BRT, etc.) lo que las convierte en puntos focalizados y de fácil identificación.

## Nivel de complejidad 1

Cuando los medios de transporte simples –por lo general de propulsión humana: bicicleta, patineta, patines, o de energías alternativas de uso individual como el *segway*– se encuentran con la posibilidad de un intercambio a un sistema masivo de transportación. Al ser elementos que poseen cierta flexibilidad en su normatividad, regulación y movilidad, ni sus límites físicos ni sus componentes urbanos son del todo claros. Es el caso de las estaciones de bicicletas públicas próximas a una estación de cualquier sistema masivo, donde la accesibilidad es relativamente sencilla pero, por su situación urbana, no hay una única forma de relación entre sus flujos, sus usos y sus elementos. Su radio de influencia como ECT se puede extender a un par de cuadras.

## Nivel de complejidad 2

Es el primer nivel donde el intercambio o transferencia se realiza de un sistema masivo de transporte a otro, sean líneas del mismo medio o de diferentes. Sus límites pueden estar determinados por un envolvente arquitectónico específico (estaciones de metro con líneas de transferencia) o bien, ser más diáfanos y re-configurables, dependientes de los acontecimientos urbanos (vínculos entre paraderos de autobuses o BRT con estaciones de metro). La influencia de estos nodos inicia a ser notoria en el tejido urbano-arquitectónico y sociocultural, ya que contribuye con desplazamientos significativos de personas que generan dinámicas de constante transformación espacial. El influjo de un nodo de nivel 2 alcanza a cubrir varias manzanas urbanas.

## Nivel de complejidad 3

Los nodos de este nivel comprenden la unión de tres posibilidades de transferencia entre sistemas masivos de transportación. Los medios pueden pertenecer al mismo sistema, como el caso de la convergencia de tres líneas de metro, o pertenecer

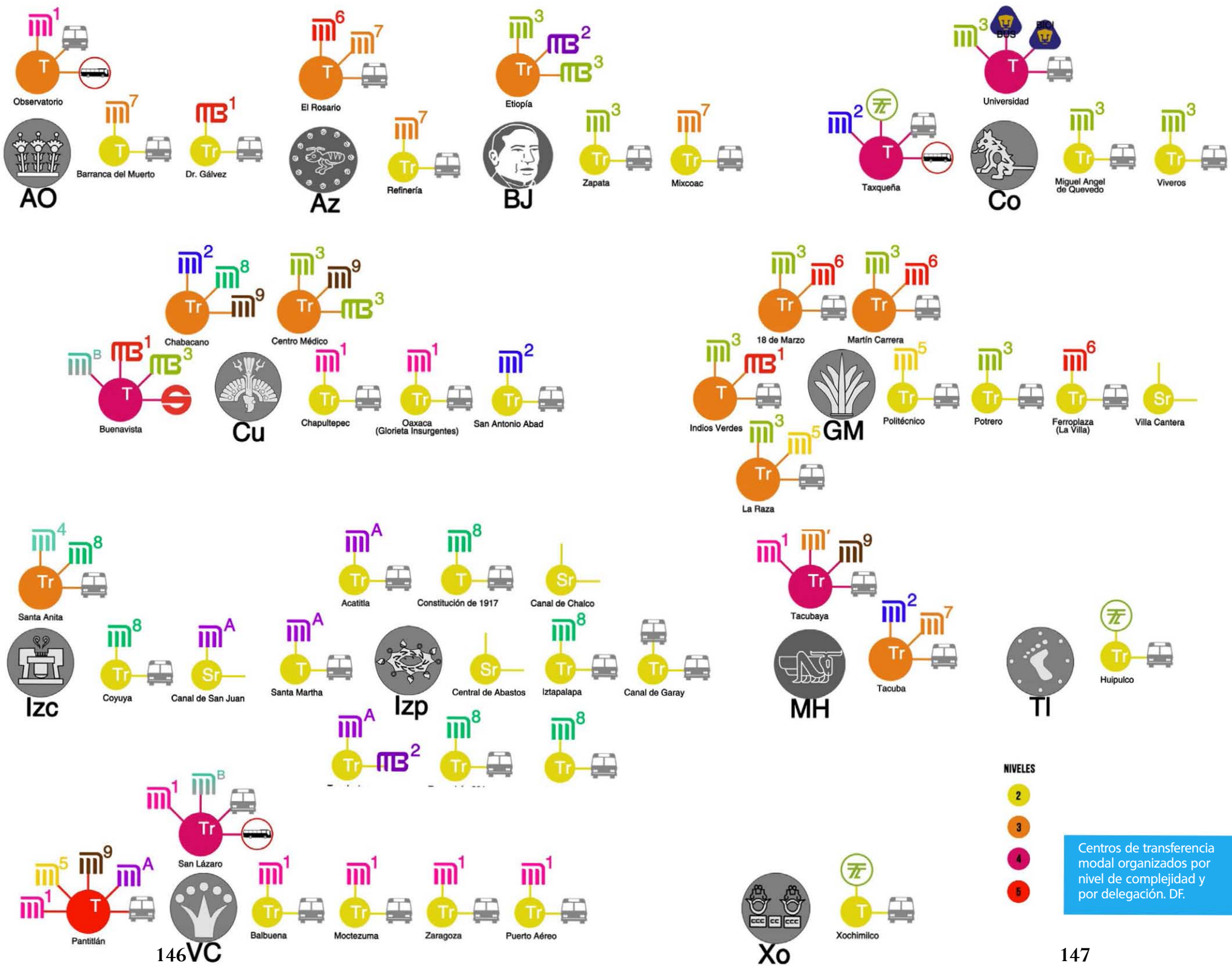
a sistemas distintos. La escala aquí, es uno de los factores más importantes y de las principales características de este nivel de complejidad. Al ser el primer caso que presenta una alternativa a la bi-direccionalidad o a la bi-modalidad, las posibilidades de incrementar el enfrentamiento a la diversidad social aumentan considerablemente. Su radio de servicio puede llegar a abastecer colonias enteras y sus dimensiones pueden alcanzar, según su disposición, varias cuadras o manzanas.

## Nivel de complejidad 4

La confluencia de los sistemas de transporte se superpone con cuatro alternativas de intercambio. Una de sus principales ventajas es la proyección a largas distancias y la atención de subredes. Si bien, la convergencia del nivel 4 se realiza en un nodo urbano que reúne las estaciones particulares de cada sistema, sus límites físicos son inestables al tomar en cuenta la prospección de sus capacidades de desplazamiento. La escala de estos nodos vincula, al contener otras escalas en ella misma, tanto las posibilidades espaciales inmediatas inferiores como las posibilidades inmediatas superiores de la complejidad urbana y social.

## Nivel de complejidad 5

No sólo se refiere a la posibilidad de cinco alternativas de transferencia, sino más bien al nivel de complejidad alcanzado por la superposición excesiva de sistemas de transporte. En el nivel 5 cabe la consideración de proximidad o de superposición de otros niveles en el mismo nodo, resultado de la saturación de los sistemas o de la falta de planeación. En otro sentido, el nivel 5 contempla también, el incremento de complejidad al lograr conexiones con sistemas masivos de transporte de largas distancias: puertos, aeropuertos o estaciones de tren. Sus dimensiones exceden la escala arquitectónica e incluso urbana, se convierten en centros estratégicos de desarrollo económico y social.



Centros de transferencia modal organizados por nivel de complejidad y por delegación. DF.

## Nivel de complejidad 6

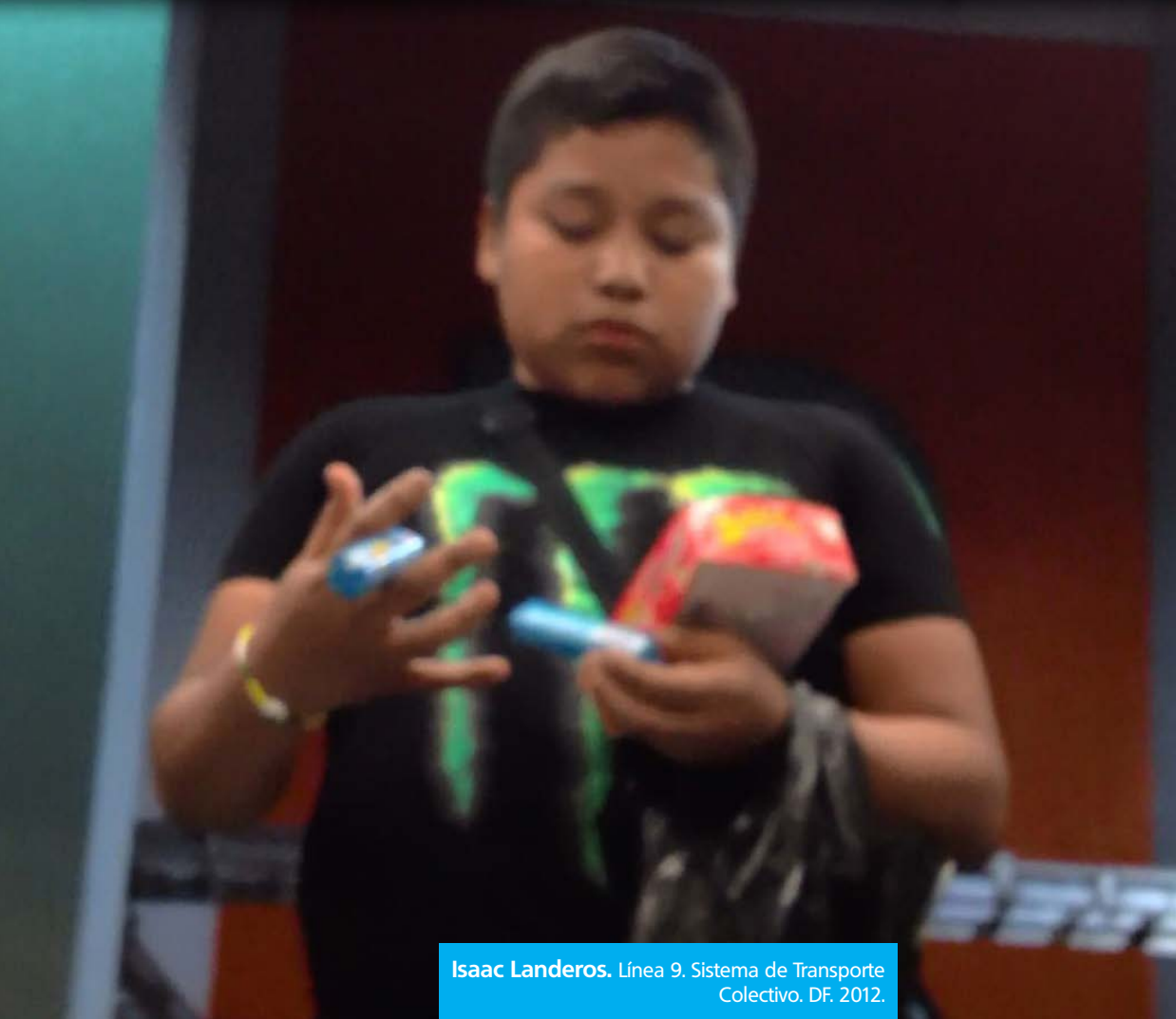
Existe un posible último nodo de transferencia que se extiende a través de redes virtuales y que traspasa límites físicos y fronteras espaciales. Con las telecomunicaciones, los desplazamientos físicos ya no son del todo necesarios; lo que ha propiciado la creación de nuevas polaridades de interrelación social, cultural y comercial. Es la última heterotopía de Michel Foucault (1967) y el máximo aleph de Jorge Luis Borges (1945): todos los lugares en un mismo lugar. Es la dromología (o cronoscopia)<sup>1</sup> de Paúl Virilio (1995) llevada a sus últimas consecuencias. Esta interconexión total, fundamentada en su velocidad, se encuentra en un plano de transferencia distinto al de los espacios colectivos urbanos; sin embargo, es el sitio donde muchas de las interacciones sociales contemporáneas se están llevando a cabo, y sucede que “a pesar de toda esta “confusión” virtual causada por las inundaciones de informaciones disponibles, cualquier actitud urbana todavía se verifica en el ambiente material de la ciudad”.<sup>2</sup> Por lo menos aún tiene reflejo en él.

La clasificación propuesta permite comprender, con mayor claridad, tan solo una de las capas de complejidad que compone a estos escenarios urbanos. Con este estrato —el de las conexiones— se pueden dimensionar las proporciones físicas de los nodos pero, sobre todo, plantea el estudio del problema desde distintas escalas de posible acción. El *espacio colectivo de transferencia*, va de lo micro a lo macro dentro del contexto urbano al tejer múltiples

redes y trayectos. Es por esto último, que se debe considerar al entorno inmediato no sólo como el conjunto de destinos a los que se quiere llegar; sino que el entorno es, también, esa trama y urdimbre de trayectos a recorrer entre los destinos. Sin lugar a dudas, una capa más que se superpone a la complejidad del *espacio colectivo de transferencia*.

<sup>1</sup> Virilio, Paúl. (1995). *La velocidad de liberación*. Buenos Aires: Manantial. p. 28

<sup>2</sup> Krieger, Peter. (2006). *Paisajes Urbanos. Imagen y memoria*. En: *El nuevo sueño de la Malinche. Reflexiones sobre globalidad, cultura e identidad de las megalópolis*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. p. 267



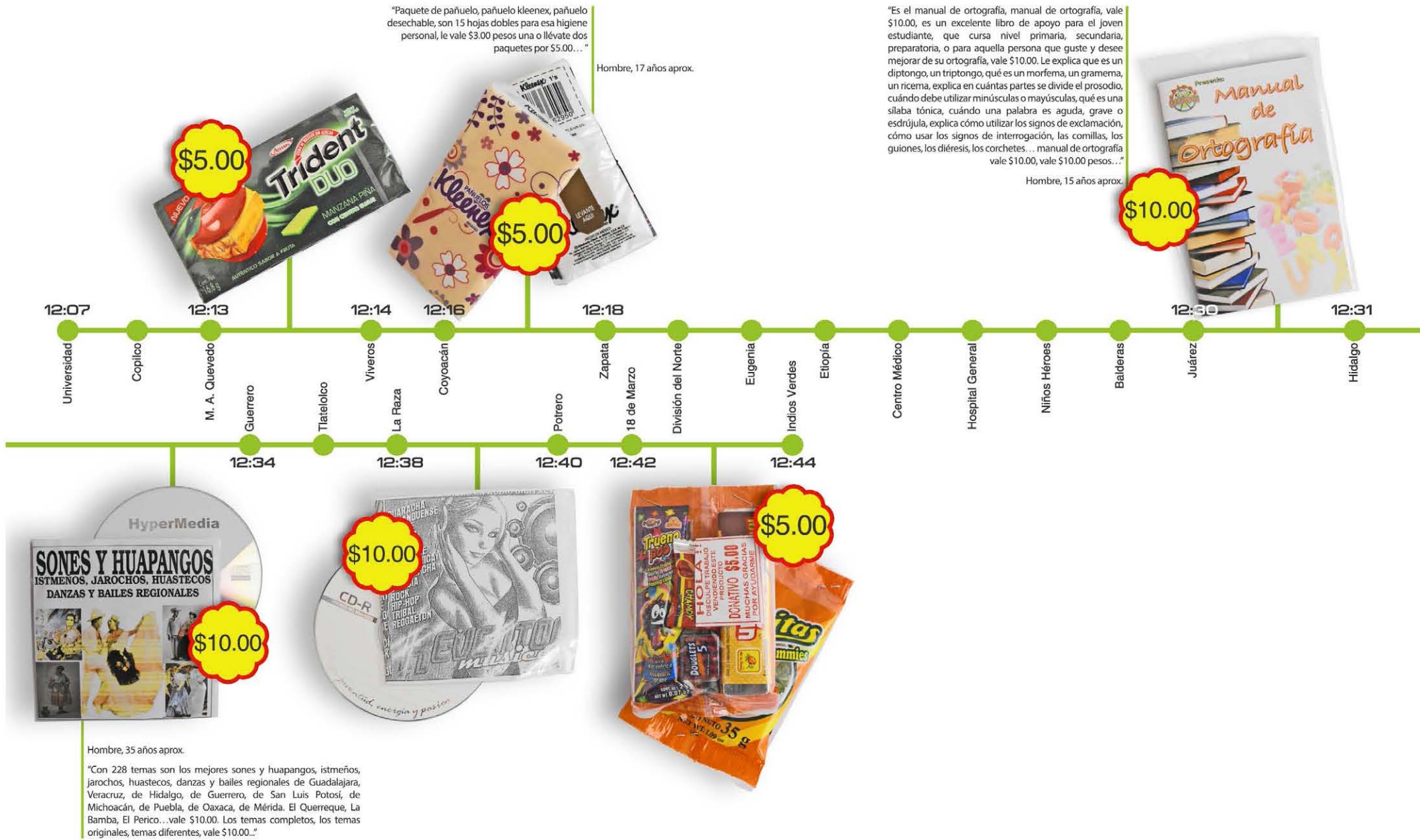
Isaac Landeros. Línea 9. Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

## Construcción de trayectos

La construcción del *espacio colectivo de transferencia* no se limita a los confines físicos exclusivos de cada estación de intercambio modal. Los trayectos entre estaciones constituyen un rico campo de exploración programática en el que múltiples actividades, situaciones y acontecimientos están ya tomando lugar. Entre una estación y otra suceden pequeños episodios de vida urbana, que contribuyen a la conformación de una percepción espacial única a ese lapso de *ciudad en movimiento*.

El trayecto en transporte público se forma en relación a la velocidad alcanzada por el medio, al contacto directo con los elementos urbanos y a la exposición abierta a los agentes sociales. Así, aún en su carácter de público, cada medio tendrá características exclusivas de su condición; al hacer uso de una bicicleta, la narración de la ciudad se desenvuelve de manera radicalmente distinta que al realizar un recorrido en BRT, en metro o en microbús.

El entorno inmediato no es, pues, exclusivamente el conjunto de destinos a los que se quiere llegar; el entorno es, también, el recorrido, la ruta, el trayecto; y a su vez, los trayectos, las rutas y los recorridos que se deriven de ellos.



Artículos ofrecidos por los vendedores ambulantes en los trayectos efectuados entre las estaciones de la línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2011.

Más allá de la imagen disgregada que se posee del espacio que se habita —puñado de edificios aislados entre sí y distribuidos erráticamente por la ciudad— se debe procurar la visión del trayecto como un destino en movimiento; de ésta forma, el espacio tendrá que irse entretejiendo para generar no sólo la unión de los puntos, sino —y sobre todo— la trama y la urdimbre que como medio, nos soporte.<sup>1</sup>

Una vez emprendido el trayecto entre diversos destinos, es notorio que para alcanzar exitosamente el objetivo, se presentan múltiples micro-trayectos que vinculan múltiples micro-destinos *ad infinitum*. Esa red invisible que se entreteje al discurrir por el entorno, termina por resultarle al usuario igual de ordinaria que cualquier otro elemento urbano cotidiano y anodino. Es primordial, entonces, hacer de ese tránsito monótono el destino que constantemente transfiera a los usuarios (a los *urbanitas*) a esos destinos otros.

Existe un fenómeno característico de la red de transporte público de la ciudad de México, que ayuda a ejemplificar tanto la forma en cómo se construyen los trayectos, como la innegable superposición de realidades que toma lugar en los espacios colectivos de transferencia: el comercio informal.

El ambulante —como modelo histórico de intercambio comercial en México— es conocido como la actividad de venta de diversos productos, ya sea legales o no, en las calles o en los sistemas de transporte de la ciudad. Como cualquier mercado, el comercio informal obedece a la ley de la oferta y la demanda, pero también lo hace con otras condicionantes como las crisis económicas, la fluctuación de usuarios y las transformaciones urbanas. Es un sistema que, obligado por la necesidad de

<sup>1</sup> Díaz, Isaac. (2011). *Ficciones. Decálogo para interpretar el entorno inmediato*. Ficción No. 9, fragmento. Seminario Contextos de la arquitectura II. Dr. Peter Krieger. Maestría en Diseño Arquitectónico, CIEP FA UNAM.

sobrevivencia, se adapta a cualquier adversidad. Ha sido el resultado de un largo proceso donde el estado fallido no ha sido capaz de proveer de mejores oportunidades a sus ciudadanos y que ha generado un círculo vicioso de pobreza y de dependencias paternalistas.

Estos factores han hecho del comercio informal, un elemento indisoluble del espacio urbano capitalino, al grado de convertirse en referencia geográfica —*sales de la estación y la oficina está enfrente del puesto de tacos*— o en motivo de sentido de pertenencia —*sí, eso puestos son típicos del barrio*—. En cualquier caso, el ambulante cubre necesidades programáticas que la ciudad no ha podido atender.

En los *espacios colectivos de transferencia* el comercio informal se presenta en diversas modalidades. Bien puede materializarse en forma de puestos (semi-fijos) a las salidas de cada estación, o bien, puede observar el más estricto sentido de la palabra ambulante,<sup>2</sup> y ofertar productos entre los trayectos de los diferentes sistemas de transporte.<sup>3</sup>

Los ambulantes que ejercen su oficio en el Sistema de transporte colectivo Metro, lo hacen con pleno conocimiento de su ilegalidad, bajo el constante riesgo de ser arrestados y, por lo general, organizados por grupos caciquistas. Sin embargo, es el medio de subsistencia de miles de capitalinos que, en su mayoría, no han encontrado una mejor forma de remuneración económica que desahogue sus necesidades más básicas.

Además de las consideraciones anteriores, es evidente la simbiosis que se ha gestado entre el comercio informal y los consumidores en tránsito. El estrés de vivir en una ciudad donde el tiempo promedio de viaje, haciendo usos de medios

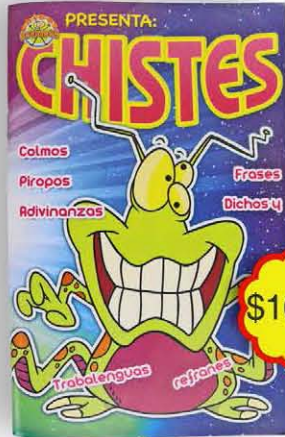
<sup>2</sup> Ambulante. adj. Que va de un lugar a otro sin tener asiento fijo. Diccionario de la Real Academia Española.

<sup>3</sup> Salvo el sistema de BRT Metrobús, en cuyas instalaciones la venta de productos está estrictamente prohibida, en todos los demás sistemas es un fenómeno común.





\$10.00



\$10.00



\$10.00

"Te traigo a la venta, es la pomada inicial con naproxenosódico, para dolores articulares, dolores musculares, dolores ocasionados por golpes en espalda, manos, pies, rodillas, vale \$10.00 pesos..."

Mujer, 20 años aprox.



\$1.00

Hombre, 10 años aprox.

"...un peso te vale un peso te vale... la rica golosina de chicos y grandes, te vale un peso, es polvito, polvito trueno pop, te vale un peso..."



\$5.00

Hombre, 20 años aprox.

"Hola, hola ¿qué tal? En esta ocasión te traigo a la venta, te vas a llevar es el huevito. El huevito que nace, el huevito que crece, se hidrata con el agua. Huevito de animales y dinosaurios. Te vale cinco. Hazle el bonito regalo, el bonito detalle, presente o la bonita decoración. \$5.00 pesos te vale. El huevito que nace, el huevito que crece, huevito que se hidrata con el agua, te vale cinco \$5.00 pesos..."



\$10.00

Hombre, 30 años aprox.

"Se lleva a la venta, se lleva a la venta. Mire ese identificador de llaves, identificador de goma para todo tipo de llaves. Para que no se le pierda, no se confundan. Para una mejor imagen o ubicación de sus llaves. Cuatro identificadores de diferentes colores por \$5.00 pesos. \$5.00 pesos vale, \$5.00 pesos cuesta. Identificador de llaves, identificador de goma, para todo tipo de llaves..."

Hombre, 15 años aprox.

"Traigo a la venta, es un paquete de caramelo macizo, llévate 20 caramelos con pro-poleo, mentol, eucalipto, sauco, buganvilla. Con extracto de rosa morada, para esa garganta cerrada, irritada. Llévate 20 caramelos, 20 caramelos...con pro-poleo, mentol, eucalipto, sauco, buganvilla..."

Hombre, 13 años aprox.

"En esta ocasión, en esta ocasión te traigo a la venta, te traigo a la venta ese libro mágico. Libro con siete imágenes, son siete imágenes con los animales que cobran vida. Vale diez, diez peso vale. Hágale ese bonito regalo, ese bonito detalle al niño, a la niña, vale diez, diez peso. Es el libro mágico, libro con siete imágenes, son siete imágenes con los animales que cobran vida. Vale diez, diez peso vale..."

Artículos ofrecidos por los vendedores ambulantes en los trayectos efectuados entre las estaciones de la línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2011.

mixtos, es de 51 minutos,<sup>4</sup> no favorece más que la búsqueda de alternativas para realizar las actividades cotidianas mientras se está en movimiento. Ahí es que el ambulante encuentra el nicho a explotar.

Uno resulta indispensable para la existencia del otro. Y en ningún lugar más evidente que en los vagones del metro de la ciudad de México. Cuando un vendedor entra al vagón, se sabe que los siguientes 2 minutos promedio de trayecto, que una estación con la otra, serán sujetos de una metamorfosis espacial en el que los límites físicos del vehículo se transformarán en una tienda errante. Cualquier producto es posible y la satisfacción de cualquier necesidad depende de esperar a que en la siguiente estación suba otro vendedor con el producto deseado. Golosinas, libros y revistas, juguetes, artefactos electrónicos, productos de belleza e higiene personal: todo tiene cabida en un sistema de transporte que se convierte temporalmente en un centro comercial nómada.

Pero no sólo los vendedores contribuyen a la construcción del trayecto, existen también los músicos que interpretan un par de piezas a cambio de monedas—entonces el vagón es sala de conciertos— o los desvalidos que aspiran conmover a cualquier usuario y así ganarse lo suficiente para sobrevivir un día más—entonces automáticamente el vagón es un centro de caridad— o los saltimbanquis en búsqueda de nuevos foros de expresión—y el vagón es así escenario— Cada fracción de trayecto es un pequeño episodio, un reflejo de una de las tantas realidades existentes en la urbe.

Al identificar estas situaciones se pueden establecer—al igual que en los niveles de complejidad— panoramas de acción

a diversas escalas, que permitan abstraer información sobre los comportamientos y percepciones espaciales de los usuarios con el fin de desarrollar propuestas adecuadas de intervención. Ya sea en los trayectos que se realizan en los medios de transporte o en los trayectos que se efectúan para llegar a ellos, existen elementos urbanos y arquitectónicos que pueden ser empleados para que los recorridos sean, cada vez más, una parte disfrutable de la condición urbana.

<sup>4</sup> INEGI. (2007). Resultados encuesta origen destino 2007. Recuperado de <http://www.transparenciaautopistaurbana.df.gob.mx/normatividad/encuesta.pdf>



Isaac Landeros. Línea 12. Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

## Superposición de realidades

¿Qué sucede cuando la ciudad se convierte en tabú? Para algunos sectores sociales de la ciudad de México, hay territorios que están fuera de sus consideraciones espaciales e incluso, fuera de su estructura mental urbana. Los barrios bravos, los mercados tradicionales y las colonias populares (Tepito, Mercado Jamaica, Ciudad Neza) han ganado a través del tiempo una reputación, muchas veces infundada, que las cubre con un velo quasi-mitológico; un campo de fuerza que repele y que mantiene fuera a una buena parte de la colectividad megalopolitana. Son territorios extramuros —peligrosos, vedados— disgregados y paradójicamente contenidos en el cuerpo de la ciudad.

La misma suerte corren los sistemas de movilidad urbana. Según Robert Cervero (1998), experto en movilidad sustentable y planificación, aún hay “críticos que sostienen que los sistemas masivos de tránsito son problemáticos, formas de movilidad de segunda clase, fuera de sintonía con los tiempos”.<sup>1</sup> En lo práctico, para determinados grupos sociales, hacer uso del transporte

<sup>1</sup> Cervero, Robert. (1998). *The Transit Metropolis*. Washington D.C: Island Press. p. xi

público es motivo de incomodidad, de vergüenza y por lo tanto de tabú. Es común, incluso, que si en algún momento un integrante de las altas esferas de la sociedad decide aventurarse al uso del transporte público, sea precisamente como eso: una especie de expedición urbana, una experiencia riesgosa, una anécdota de la que más tarde se podrá hacer alarde ante sus pares. Banalización del envolvente y del ambiente.<sup>2</sup>

El esquema de vida capitalista –consumista, competitivo, aspiracional y predador– no solo ha permeado en las élites sociales sino que ha logrado materializarse en la morfología de la ciudad: más edificios genéricos, más condominios blindados y más vialidades de alta velocidad sin posibilidades de tránsito peatonal. Estas condiciones urbanas promueven una determinada estratificación del espacio compartido, donde los roles están bien definidos y de los cuales se pueden inferir los anhelos y las pretensiones de sus habitantes.

En la ciudad de México –como es posible que pase en muchas otras– se generan límites socioespaciales y capas que superponen realidades, tanto físicas como sociales, que de manera tácita gestionan las relaciones entre colectivos. “México es un *collage* desequilibrado entre los microespacios de la vida cotidiana y las instalaciones de la ciudad global”.<sup>3</sup>

Así, cada estructura que se intercala, sobrepone o traslapa dentro del tejido urbano, carga consigo un estigma inherente a su situación geográfica, económica y en muchas ocasiones, incluso estética. Es una forma, quizá no intencional, de segregación; que al reforzar sus esquemas perpetúa la aversión –muchas veces

<sup>2</sup> Según las acepciones establecidas en los elementos abstractos que componen a los espacios colectivos de transferencia.

<sup>3</sup> Krieger, Peter. (2006). *Paisajes Urbanos. Imagen y memoria*. En: *El nuevo sueño de la Malinche. Reflexiones sobre globalidad, cultura e identidad de las megalópolis*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. p. 264

recíproca– entre los colectivos que constituyen a la ciudad. La segregación causa desconfianza y la desconfianza genera miedo. Es una herramienta de poder que permite condicionar y controlar a la estratificación social; donde además, “de la inseguridad y del temor puede extraerse un gran capital comercial”.<sup>4</sup> La megalópolis justifica entonces su mitificación sectorial.

En referencia a la movilidad urbana, esta segregación y mitificación se hace evidente al observar tanto la disposición de los medios como las condiciones que los identifican; y lo que comúnmente se asocia con la solución más evidente se puede convertir en motivo de exclusión. Como ejemplo están el Metro, el sistema BTR Metrobús y el vehículo particular. Los tres forman parte de sistemas estratificados que condicionan, en cierta medida la percepción, que de ellos tienen sus usuarios. El Metro, en su mayoría subterráneo<sup>5</sup>–inmerso en las profundidades de la megalópolis– se asocia con los desplazamientos propios de la clase obrera. El precio así lo determina; un viaje en el Sistema de transporte colectivo Metro en la ciudad de México es de \$3.00 pesos (aproximadamente \$0.25 centavos de dólar).<sup>6</sup> Es evidente que será uno de los medios de desplazamiento más utilizados por los sectores sociales con menos recursos económicos de la ciudad. Este simple hecho es suficiente para que los otros grupos asuman una serie de condiciones que se asocian estereotípicamente a la situación de pobreza: delincuencia, suciedad, acoso, etc. De esta manera se crean imágenes nebulosas, poco claras e incluso ficticias, entorno a los desplazamientos en el subterráneo.

<sup>4</sup> Bauman, Zygmunt. (2009). *Tiempos líquidos. Vivir en una época de incertidumbre*. México: Tusquets Editores. p. 22

<sup>5</sup> De un total de 175 estaciones de la red de Metro de la ciudad de México, 106 son subterráneas (sin tomar en consideración las estaciones correspondientes a la línea 12 cuya inauguración se prevé a finales del 2012).

<sup>6</sup> Tarifa que se logra mediante un subsidio al costo real por parte del Gobierno del Distrito Federal.

Por otra parte, el que sea un sistema de dimensiones descomunales complica su regulación al mismo tiempo que propicia flujos masivos de personas. Así, entre vendedores ambulantes y hordas de gente en continuo vaivén, el Metro permanece fuera de los espacios practicados por determinados grupos de la sociedad.

En el caso del sistema BRT Metrobús, tanto su situación como medio de superficie como su posicionamiento mercadológico y su tarifa, moderada pero significativamente más elevada (\$5.00 mxn, \$0.35 usd), propicia que sea el medio masivo de transportación común para un sector poblacional distinto al que atiende al Metro (oficinistas, trabajadores burocráticos, empleados de rango medio, etc.). Sus estaciones permiten mayor control y con facilidad se puede restringir la entrada al comercio ambulante (actividad cuya prohibición es observada atentamente por las autoridades). Además, el que sus rutas y estaciones sean visibles otorga a los usuarios claridad perceptual: se puede discernir qué es lo que sucede y cómo es que funciona.

Por último, el automóvil privado –burbuja que aísla del entorno– es el medio aspiracional de transporte que posiblemente esté más arraigado dentro de la construcción social contemporánea.<sup>7</sup> Quizá, funciona como placebo económico: es uno de los bienes materiales a los que se puede aspirar, asequible en mayor o menor medida, y altamente remunerable en la tasación social.

El auto pertenece a otro estrato, tanto físico como conceptual, dentro de la estructura urbana. Es un objeto que ha invadido el espacio público conocido como calle, elemento urbano que de

<sup>7</sup> Para profundizar en datos estadísticos en torno al incremento del uso del automóvil en la ciudad de México se recomienda: Medina, Salvador. (2012). Transformando la movilidad urbana en México. Hacia ciudades accesibles con menor uso del automóvil. México: ITDP, Embajada Británica en México.

forma imperceptible migró sus funciones del disfrute colectivo al monopolio motorizado; impuso jerarquías tácitas en la idea de la movilidad, donde el motor prima sobre las piernas y donde el chasis es moneda de cambio en la escala social. Se convirtió, a fuerza de imposición, en símbolo de estatus y en muestra de progreso personal.

En la ciudad de México estas situaciones son vigentes y cotidianas. Con un parque vehicular de 4,166,756<sup>8</sup> vehículos en el Distrito Federal, incluso se ha vuelto imposible, como lo apunta el escritor uruguayo Eduardo Galeano (2002), practicar el derecho a caminar, “que ya ha pasado a la categoría de hazaña ahora que sólo quedan dos clases de peatones, los rápidos y los muertos”.<sup>9</sup>

Todos los factores anteriores se amontonan poco a poco en el imaginario de los habitantes urbanos; son un palimpsesto creado entre los breves fragmentos de realidades percibidas, capturados a la velocidad del transporte en uso, y las finísimas cortinas de humo que se filtran entre colectivos. En cualquier caso, la movilidad urbana en la ciudad de México, en sus múltiples versiones, posee cierto grado de estigmatización. Ya sea a pie o en bicicleta, en combi o en chimeco,<sup>10</sup> en Metro o en Metrobús, en auto o en motocicleta, cada sistema ha creado una relación específica –ya por empatía, ya por necesidad– con los distintos

<sup>8</sup> INEGI. (2010). Vehículos de motor registrados en circulación. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Recuperado de [http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general\\_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=13158](http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=13158)

<sup>9</sup> Galeano, Eduardo. (2002). Ni derechos ni humanos. *Chasqui*, 79. Recuperado de <http://chasqui.comunica.org/79/galeano79.htm>

<sup>10</sup> Las combis son un medio de transporte común en la ciudad de México, consiste en rutas alimentadoras de los sistemas mayores que usan como unidad vehicular autos Combi de Volkswagen o similares. Los chimecos es el nombre coloquial para los autobuses de la Zona Metropolitana del Valle de México.

estratos socioculturales de la ciudad. Lo más importante aquí, es que la estructura urbana y arquitectónica que los sustenta parece ayudar a perpetuar los estigmas establecidos. Es casi como si, tanto urbanismo como arquitectura, estuvieran de acuerdo en la segregación, discreta pero metódica, de las realidades paralelas que corren por sus venas.

Cada ciudad tiene una forma diferente de lidiar con sus múltiples realidades y con la manera de canalizarlas a través de los sistemas de movilidad. En principio puede parecer que todos los sistemas de Metro son iguales, que todas las autopistas funcionan de manera similar y que todos los aeropuertos internacionales son parecidos entre sí. Sin embargo, al ser observados con detenimiento, cada medio presenta particularidades únicas de la ciudad que los alberga. Al estudiar los procesos de interacción entre los elementos convergentes –tanto urbano-arquitectónicos como socioculturales– se develan patrones de uso y comportamiento exclusivos de cada red social. “En un espacio determinado, donde la influencia del entorno actúe con constancia, existirá siempre la tendencia a encontrar huellas nunca vistas, marcas imprevistas e incluso nuevos patrones...”<sup>11</sup>

Similar a lo expuesto por Lucius Burckhardt (1980), un lugar puede comprender fracciones de diversos sistemas organizacionales, de ellos se puede desprender un impulso para el diseño, y a su vez, tal impulso contendrá partes invisibles de esos sistemas.<sup>12</sup> En el caso de la ciudad de México, los acontecimientos extraordinarios que toman lugar en sus sistemas de movilidad son permisibles por las características y proporciones de sus

<sup>11</sup> Díaz, Isaac. (2011). *Ficciones. Decálogo para interpretar el entorno inmediato*. Ficción No. 8, fragmento. Seminario Contextos de la arquitectura II. Dr. Peter Krieger. Maestría en Diseño Arquitectónico, CIEP FA UNAM.

<sup>12</sup> Burckhardt, Lucius. (1980). *Design is invisible*. Recuperado de <http://www.lucius-burckhardt.org/index.html>

elementos –tangibles o no– como la heterogeneidad social, la posibilidad de libre asociación en determinados espacios, la constante reapropiación y reterritorialización de los lugares y en particular, el reducido costo del viaje. Sin embargo, y por esa misma relación entre proporciones, en otras ciudades se pueden gestar acontecimientos completamente distintos.

Las capitales turísticas y financieras alrededor del globo, al contar con tarifas más elevadas en los transportes masivos excluyen de forma automática a un gran sector de la población (situación inversa al caso de la ciudad de México). En Río de Janeiro la tarifa de un viaje sencillo de Metro es de \$3.20 reales (\$1.60 usd), en Nueva York es de \$2.50 dólares y en Londres llega a ser de \$4.30 libras (\$6.60 usd). Esta situación restringe las posibilidades de convergencia de la diversidad social, como muchas otras cosas dentro del sistema económico imperante: la movilidad es cada vez más un lujo reservado para aquellos que lo puedan pagar. Y si bien los servicios e infraestructura de los sistemas de Metro que cobran una tarifa más elevada pueden ser mejores que aquellos que no lo hacen, al mismo tiempo se corre el riesgo de perder el contacto social, a todas sus escalas, en unos de los pocos sitios que poseen este potencial.

A nivel internacional existen propuestas para remediar esta segregación del espacio público, para garantizar el derecho al desplazamiento urbano y para contribuir al mejoramiento de los niveles de polución. Movimientos como Free Public Transports,<sup>13</sup> cuya intención es que la tarifa del transporte público sea cubierta por los impuestos que pagan los habitantes de una nación, o World Carfree<sup>14</sup> que mediante diferentes proyectos pretende reducir el uso indiscriminado del automóvil, son ejemplos de las

<sup>13</sup> Free Public Transports. <http://freepublictransports.com/>

<sup>14</sup> World Carfree <http://www.worldcarfree.net/>

alternativas que están surgiendo ante la segregación sistemática de los medios de movilidad urbana.

Aún en esa separación que se crea, ya sea por los constructos sociales o por las imposiciones económicas, en las formas de percibir y practicar los espacios de la movilidad, la exposición a la colectividad termina por encontrar una hendidura por la cual filtrarse. En Atenas, por ejemplo, los acontecimientos en los espacios colectivos de transferencia no suceden en su interior, sino en sus umbrales. La tarifa del sistema Metro de la capital griega tiene un costo de \$1.40 euros (\$1.75 usd), lo que limita su uso por un espectro más amplio de la colectividad. Sin embargo, en los límites ambiguos entre interior y exterior es que se gesta la convivencia de la diversidad sociocultural. Falta ver solamente el caso de la estación Syntagma, ubicada en el corazón político y cultural de la ciudad. Los flujos de personas entrando y saliendo atraen alrededor de los umbrales a múltiples actores que no están autorizados a ingresar a la estación, pero que complementan la experiencia de la movilidad: vendedores ambulantes, grupos musicales, encuestadores y activistas, mendigos, etc. Al atravesar el umbral hacia el interior, el ambiente cambia a un ascetismo casi ceremonial.

En París, la situación es distinta, y el metro –vigilado y controlado– ha optado por controlar también, los eventos que tomarán lugar dentro de él. Y es que en una ciudad tan turística como lo es la capital francesa, no se puede correr el riesgo de que uno de los destinos más usados y visitados por los turistas, el Metro, ofrezca una imagen en discordancia con el nivel de la urbe. Así es que la Red Autónoma de Transportes Parisinos (RATP), lanza cada año una convocatoria, para que los jóvenes interesados, pasen por una acuciosa audición para obtener el permiso que les autoriza presentar sus habilidades artísticas en las líneas del metro. Sí existe el acontecimiento, pero pesado, medido y programado.

Todas las situaciones anteriores muestran la existencia de gradientes y liminalidades en los espacios colectivos de transferencia que hacen posible la coexistencia de múltiples realidades: diversas versiones de percepciones, prácticas, usos y preferencias del entrono inmediato. Tanto el tabú como la mitificación de los espacios de la movilidad explican una parte de las relaciones que se tejen entre grupos sociales y ciudad. Ya sea en su interior o en sus umbrales o como sistemas abiertos o controlados, son una oportunidad para la exploración arquitectónica en concordancia con esas sutilezas que en definitiva marcan la calidad de vida del habitante urbano.



Isaac Landeros. Estación Tacubaya. Línea 7. Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

## Transferencia:

la geopoética del espacio de la movilidad

Transferir es pasar de un punto a otro, ir de un sitio a otro, saltar de un sentido a otro. Cuando se recorre la ciudad las transferencias son inevitables y se registran entre múltiples escalas; desde el momento que el habitante urbano abandona su cama cada mañana, inicia una serie casi interminable de transferencias físicas. De la cama al baño, del baño a la cocina, de la puerta de su casa a la puerta de su auto o la estación de metro y de ahí, al edificio que albergará otras tantas microtransferencias (verticales y horizontales, intencionales o involuntarias, físicas o mentales). Cada una de estas acciones está enmarcada por un soporte físico que les otorga coherencia, sentido y dirección. Este soporte físico, este entorno construido inmediato –con sus características geométricas y sus objetos propios- provee de un escenario contextual que permite la clara asociación y relación de los elementos con las acciones que se pueden realizar en ellos. Correspondencia entre el todo y sus partes.

Al ir de un lugar a otro, y de este a uno más, se tejen redes invisibles que surcan el espacio urbano: cicatrices inmateriales que marcan la faz del hogar, de la calle, de la ciudad. Similar a las enunciaciones peatonales de Michel de Certeau (1990), donde “el acto de caminar es al sistema urbano lo que la enunciación es



a la lengua”,<sup>1</sup> la transferencia es el nodo de articulación, el punto de inflexión donde las enunciaciones se matizan. Y no sólo es el acto de caminar el que pone en marcha la experiencia urbana, sino en general, la movilidad, en todas sus acepciones, es la que permite experimentar y dimensionar la complejidad de la ciudad.

Expuesto a tantas transferencias físicas, el habitante urbano crea un sistema de relaciones en el que significa espacio, acción y objeto hasta conformar una estructura mental que le permita discernir entre un ambiente agradable, reconocible y apropiable, de uno que no lo es. Es importante observar las escalas de estas relaciones porque de ellas depende el desdoblamiento de las actitudes individuales: de lo más íntimo de las tareas cotidianas hasta las interacciones sociales más públicas. Así, la carga emotivo-espacial del hogar difiere de la del sitio de trabajo, el de recreación o el de estudio.

El vínculo entre transferencias —entre un punto de inflexión y otro— se realiza a través de trayectos, de la suma de estos es que está compuesta la movilidad urbana. Cada trayecto puede ser recorrido de múltiples maneras, por lo que ni las transferencias ni los destinos últimos son alcanzados del mismo modo por diferentes personas. Esta forma personal de desplazarse a través del soporte físico es, según de Certeau, próximo a la manera en la que cada persona se apropia del lenguaje: “el arte de “dar vuelta” a las frases tiene como equivalente un arte de dar vuelta a los recorridos”.<sup>2</sup>

Lo anterior no significa que las apropiaciones del andar estén sujetas por completo a la autonomía y libertad del sujeto; el marco físico, el entorno edificado, los elementos urbanos y

<sup>1</sup> De Certeau, Michel. (1990). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. (3ª. ed. Español 2010) México: Universidad Iberoamericana. Colección El oficio de la historia. pp. 109-112

<sup>2</sup> *Ibidem*. p. 112

arquitectónicos dirigen, regulan y sugieren la función (que no el uso), la dirección (que no el flujo) y las características del envolvente (que no del ambiente). “El espacio geométrico de los urbanistas y los arquitectos parecería funcionar como el “sentido propio” construido por los gramáticos y los lingüistas a fin de disponer de un nivel normal y normativo al cual referir las desviaciones del “sentido figurado”.<sup>3</sup>

Con el deambular libre de las personas es que el lugar se transforma en espacio, pero al mismo tiempo el lugar provee de elementos que codifican y significan el entorno; en la suma de los dos es que se establece una relación donde el paisaje megalopolitano y las actividades que se desarrollan en él (los usos, los trayectos, los acontecimientos) se encuentran en correlación próxima. Tanto los espacios como sus funciones se convierten en referentes consumibles del *producto ciudad*.

La transferencia física imprime pues, un sentido narrativo que articula esos referentes, crea una secuencia espacial única para cada ciudad y que traspasa, además, todas las escalas urbanas: de la cama a la saturación metropolitana. Pero más allá de la forma física, la transferencia puede ser también psicológica. Según el psicoanálisis, la transferencia es un “proceso en virtud del cual los deseos inconscientes se actualizan sobre ciertos objetos, dentro de un determinado tipo de relación establecida con ellos...”.<sup>4</sup> Así, los objetos que componen determinado paraje, los espacios urbanos y los elementos arquitectónicos son depositarios de ciertas cargas emotivas, sentimientos, anhelos y aspiraciones que los usuarios, es posible que sin percibirlo, les transfieren a ellos.

Resulta casi inevitable, también, en la confrontación a la diversidad social, el intercambio perceptivo, cultural e incluso

<sup>3</sup> *Ibidem*. p.113

<sup>4</sup> Laplanche, Jean. Jean-Bertrand Pontalis. (1996). *Diccionario de psicoanálisis*. (6ª reimpresión, 2004). Buenos Aires: Paidós. p. 439

físico entre los actores que hacen uso de los medios de transporte. La proximidad entre individuos y el contexto físico (sus límites o constricciones) obliga en cierta medida a observar con atención el espectáculo que se presenta en cada vagón, autobús, o estación. Monsiváis tuvo un agudo sentido para detectar esta transferencia y sintetizarla en *Apocalipstick*: “El Metro: el canje de semblantes se agudiza en las horas pico y, en el momento de abandonar el vagón, deviene la ceremonia de las devoluciones: “Aquí tiene sus facciones tan preocupada, ¿no me regresa mi expresión sonriente?/ Me cayó bien usar por un rato tu mirada de ligar a lo que se mueva, ¿no me das mi aspecto de cura sin parroquia?/ Ya me quería llevar tu semblante de indiferencia, pero prefiero el mío de atención cortés a lo que no me importa. El trueque y la devolución de las facciones: un milagro del tiempo perdido en el Metro”.<sup>5</sup>

Es entonces, en el dialogo que se establece entre el afecto, el objeto, el espacio y los individuos, al transferir de un nodo a otro, que se obtiene una muestra representativa de los elementos que caracterizan un determinado lugar, un barrio específico e incluso a toda una ciudad.

La transferencia, en su multiescala, es capaz de tejer la red perceptual que el habitante asociará con su entorno y, en última instancia, esa red de referencias es la que se proyecta una y otra vez hasta consolidar una imagen urbana distintiva. La imagen de la ciudad se pronuncia a través de sus posibles transferencias.

El escritor y académico irlandés Kenneth White (1994), propone una teoría práctica transdisciplinaria que renueve la forma de visualizar y comprender las relaciones entre la Tierra y

<sup>5</sup> Monsiváis, Carlos. (2009). *Apocalipstick*. (ed. 2011). México: Ed. Random House Mondadori. Colección Debolsillo. p. 242

el ser humano como huésped.<sup>6</sup> Y aunque la geopoética<sup>7</sup> intente restablecer esos lazos, aparentemente perdidos entre la división que se sigue entendiendo entre humano y naturaleza, abre a la par, la posibilidad no solo de reformular tales vínculos sino de encontrar nuevas maneras de explicar las relaciones entre el todo y sus partes; aunque en principio, no parezcan por completo naturales.

Para Alexandre Gillet (2006), académico de L'Université de Genève, “en algún lugar situado entre la poesía, la filosofía y la ciencia, la geopoética está tomando forma, hablando poéticamente, como un enorme y extravagante campo de correspondencias”.<sup>8</sup> Son estas correspondencias las que permiten visualizar nuevas reciprocidades entre los entornos o los contextos y sus actores (urbano-arquitectónicos y socioculturales). Y es en ellas también, que las transferencias urbanas adquieren relevancia. Cada punto de inflexión, al recorrer la megalópolis desbordada, crea un campo de acción, un gradiente de interacción, donde convergen objetos, usuarios y acontecimientos para generar ambientes; para promover vida urbana. Estos bulbos de presión, estas radialidades de usos, no solo describen el entorno construido sino que narran las intrincadas relaciones que se tejen entre individuos, colectivos, lugares, espacios, envolventes y ambientes.

<sup>6</sup> White, Kenneth. (1994). *La géopoétique*. En bref. Recuperado de <http://www.kennethwhite.org/geopoetique/>

<sup>7</sup> Para profundizar en los temas abarcados por la geopoética se recomienda consultar Cahiers de Géopoétique, en los que desde 1990 se han realizados propuestas de aproximación a diversos problemas de estudio. Consulta en [http://www.geopoetique.net/archipel\\_fr/institut/cahiers/index.html#retour](http://www.geopoetique.net/archipel_fr/institut/cahiers/index.html#retour)

<sup>8</sup> Gillet, Alexandre. (2006). *Dérives atopiques*. EspacesTemps.net, Textuel. Recuperado de <http://www.espacestemp.net/document1975.html>

Las transferencias, en su acción física y en su intercambio social, constituyen la geopoética del espacio de la movilidad; en un entorno que es, cada vez más, el estándar natural del humano: la megaciudad. Todo lo artificial resulta ser parte de la naturaleza, y más precisamente, de la naturaleza humana; por qué no, entonces, buscar las estrategias que integren de maneras más armónicas sus componentes y que expliquen más ampliamente sus filiaciones. Al ser la movilidad una de las formas de construir las múltiples concepciones urbanas, y las transferencias la manera en que estas articulan, resulta indispensable integrarlas al discurso de producción de ciudad y potenciarlas como nodos significativos dentro de su tejido; más importante aún, como espacios colectivos que sean identificables y apropiables por todos los integrantes de la diversidad que converge en ellos.

Porque ya bien lo describe Paul Virilio (1995) en *La velocidad de liberación*: “entre lo subjetivo y lo objetivo, no hay lugar, según parece, para lo “trayectivo”, ese ser del movimiento de aquí hacia allá, de uno a otro, sin el cual nunca accederemos a una comprensión profunda de los distintos regímenes de percepción del mundo...”.<sup>9</sup> Lo *trayectivo*, ese proceso que conduce a los individuos a una posición crítica subjetiva u objetiva, es también el proceso que permite dilucidar las distintas versiones (enunciaciones, mapa reflejo) del espacio urbano que se practica cuando se discurre a través de él, y que cobra sentido y dirección en cada transferencia que se realiza.

Los nodos de transferencia se convierten así en parajes que compilan uno de los más diversos catálogos de enunciación peatonal, de *trayectividad* y de posibles relaciones geopoéticas urbanas, donde el espacio, al mismo tiempo, se convierte en referente, en soporte y en distribuidor de los flujos humanos.

<sup>9</sup> Virilio, Paul. (1995). *La velocidad de liberación*. (ed. Español. 1997). Buenos Aires: Manantial. p. 39

Para que la megaciudad se mantenga a flote, para que pueda seguir funcionando, debe ser irrigada por dosis constantes de personas que transiten a través de su torrente, flujos en permanente circulación —encauzados por los medios de transporte y administrados por los centros de transferencia—, sin embargo, al mismo tiempo y quizá en contradicción o quizá en complemento, para que la megaciudad no se hunda, necesita miles de personas que permanezcan inmóviles, estáticas, durante largas horas confinadas en los edificios que le dan consistencia a la ciudad; fábrica de producción masiva que libera y retiene intermitentemente a los flujos que le dan vida.

Así, es posible que un neo-nomadismo —y quizá también un neo-sedentarismo— tome forma en las nuevas dinámicas de la movilidad urbana, de la migración intranacional y de los desplazamientos transnacionales y se materialice, a través de los distintos niveles de complejidad de los centros colectivos de transferencia y de sus ramas, en un fenómeno social con repercusión espacial. Por un lado, el sedentarismo se percibe como un estilo de vida de poca agitación o movimiento, su raíz viene del latín *sedēre*, estar sentado;<sup>10</sup> pero en un mundo hiperconectado e hiperdigitalizado donde cada vez más “...todo acontece sin que sea necesario no sólo desplazarse físicamente sino tampoco partir...”,<sup>11</sup> el neo-sedentarismo se presenta como la condición extrema que se ha alcanzado al suprimir la movilidad en su totalidad; al grado de que los únicos movimientos necesarios solo sean el de arrastrar los dedos de las manos sobre un teclado y el de pasear la mirada sobre un monitor.

<sup>10</sup> Real Academia Española. (2001). Diccionario de la Lengua Española (22ª. ed.). Recuperado de <http://lema.rae.es/drae/?val=sedentario>

<sup>11</sup> Virilio, Paul. (1995). *La velocidad de liberación*. (ed. Español. 1997). Buenos Aires: Manantial. p. 33

Por el otro lado, el nomadismo, esa situación de cambiar con frecuencia de lugar (acción que se repite en cada transferencia efectuada, sin importar la escala), ha cobrado una nueva dimensión al desarrollar medios de transporte más rápidos, más económicos y más propensos a cubrir largas distancias. Sin embargo, al igual que en el caso del sedentarismo, los nuevos sistemas de hiperconexión (internet, celular, avión, tren de alta velocidad) han creado una versión distinta del individuo nómada, una versión quizá más compleja: el neo-nómada. La arquitecta e investigadora Yasmine Abbas (2006) advierte que mientras el nómada tradicional no es rastreable, y por lo tanto difícil de categorizar y clasificar, el neo-nómada, presa de la hiperconectividad, es aquel individuo que deambula no solo física sino también digital y mentalmente. El neo-nómada es así, un híbrido entre aquel que tiene libertad para viajar a cualquier lugar y alguien que al mismo tiempo está atado a la infraestructura de la movilidad (física o digital).<sup>12</sup>

Para Virilio hay una dimensión oculta que yace tras esa dependencia a la comunicación y que afecta “la duración, el tiempo vivido” y sería necesario agregar, la percepción espacial: “...el *espesor óptico del paisaje* decrece rápidamente, terminando en una confusión entre el horizonte *aparente* sobre el que se destaca toda escena, y el horizonte *profundo* de nuestro imaginario colectivo, en favor de un último horizonte de visibilidad, el horizonte *trans-aparente*, fruto de la amplificación óptica (electroóptica y acústica) del medio natural del hombre”.<sup>13</sup>

Y es que falta aquí preguntar, ¿qué es lo que pasará cuando se reúna la inestabilidad de los trayectos, de lo trayectivo, del neo-nomadismo propulsado, canalizado y organizado por los sistemas

<sup>12</sup> Abbas, Yasmine. (2006). *Neo-nomads: Designing Environments for Living in the Age of Mental, Physical and Digital Mobilities*. Cambridge: Harvard University.

<sup>13</sup> Virilio, Paul. (1995). *La velocidad de liberación*. (ed. Español. 1997). Buenos Aires: Manantial. pp. 37,38

de transporte superpuestos en una red continua, con la ventana, el telepuerto de las pantallas portátiles y emplazadas in situ? La transferencia será total; tanto física como perceptual. Se podrá estar al mismo tiempo en todos los lugares, al mismo tiempo en todos los movimientos, simultáneamente en todos los tiempos. Portales que funcionarán a manera de espejos confrontados, abriendo la posibilidad de vislumbrar alteridad de realidades. Será en fin, la desmaterialización de la experiencia del espacio de la movilidad.

Y si bien, como lo expresa Virilio, “la posesión del territorio no es primordialmente acerca de leyes y contratos, sino primero y sobre todo, una cuestión de movimiento y circulación”,<sup>14</sup> es necesario entonces, identificar las modalidades en que éstas se muestran y la representaciones y demarcaciones físicas que adquieren para poder influir en ellas a través de la constitución urbana y arquitectónica. Por un lado, los trayectos y sus múltiples recorridos construyen un medio de soporte para los acontecimientos que toman lugar cuando se está en tránsito, y por el otro, los nodos de transferencia generan epicentros en los que, en la suma de los agentes que convergen en ellos, se consolida una importante referencia de la imagen urbana.

Así, cada inflexión en los trayectos, marcada por la actividad que permite el cambio de acción y dirección, propicia una influencia radial que modifica física y perceptualmente el entorno inmediato; grados de interacción espacial en los que se dilucidan, según se aproxime al núcleo, tanto los componentes como el ambiente de una función particular. Es la narrativa introductora, que mediante la disposición de los elementos (envolvente y ambiente) anuncia que se aproxima el sitio final

<sup>14</sup> Virilio, Paul. (2000). *The Kosovo War Took Place in Orbital Space*. Entrevista por John Armitage para CTHEORY. Paris.

donde todo converge: función y uso, individuo y colectivo, transferencia y reapropiación.

Los epicentros de transferencia actúan a diversas escalas y bajo la influencia de múltiples actores; mientras que en un hogar, por ejemplo, el espacio físico de la estancia puede estar bien definido y acotado, no así necesariamente lo están sus usos y funciones. Una persona puede estar conversando desde la cocina, la música puede estar sonando desde una recámara próxima y la televisión puede ser observada desde la distancia; con cada actividad que se superpone los límites perceptivos de la estancia crecen o decrecen. De la misma manera, existen elementos que hacen evidente que el habitante se está aproximando a dicho espacio: los materiales, el mobiliario, la iluminación; hasta que el destino último se materializa frente a sus ojos, pero no sin antes haber sido colmado de múltiples cargas perceptuales, afectivas, informativas, etc.

En la escala urbano-arquitectónica estos núcleos de influencia actúan de manera similar. En el centro de transferencia modal Centro Médico, de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo de la ciudad de México, la superposición de sus componentes incrementa los niveles de penetrabilidad entre los diferentes agentes o campos de acción, y por lo tanto, de su influencia. Los sistemas de transporte traslapados (línea 3 y 9 de Metro y estación Centro Médico de la línea 3 de Metrobús) no existen por sí solos ni aislados. Su presencia, junto con la de otros elementos de escala e influencia urbana como el centro comercial Parque Delta y el mismo Centro Médico Siglo XXI, crean las condiciones para que entre ellos surja una red de actividades paralelas que les dan sustento, al mismo tiempo que diversifican sus funciones y su público. Este epicentro de transferencias funciona en todos los multiniveles: transfiere a los usuarios de un medio de transporte a otro, inyecta un flujo constante de personas al sistema para mantenerlo activo, se interrelaciona y

crea dependencias y diálogos con los edificios aledaños, promueve la aparición cuasi-espontánea de actividades complementarias a través de la reapropiación de los espacios subutilizados, e incita al intercambio, por exposición, entre estratos socioculturales.

La transferencia no es entonces el simple hecho de pasar de un punto a otro, ir de un sitio a otro, saltar de un sentido a otro. La transferencia, en su constitución física, en su carácter de epicentro de influencia, en su función de articulador de los trayectos urbanos es un referente metropolitano que condensa todas las posibilidades de confrontación física y social; un espacio colectivo con todo el potencial urbano y arquitectónico para ser significativo, apropiable y disfrutable.



Gabriel Revilla. Línea 7 Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

## Patologías espaciales

Una *patología* es el conjunto de síntomas que enmarcan a una determinada enfermedad y, aunque el término ha sido acuñado por las ciencias médicas su uso se ha extendido a múltiples campos del conocimiento para identificar, definir y clasificar malfuncionamientos dentro de un sistema dado. En arquitectura, una *patología* es asociada, con mucha frecuencia, a *vicios ocultos* de la edificación que resultan del descuido de los procesos de construcción o del uso de materiales de deficiente calidad. Los asentamientos diferenciales menores, las pequeñas fracturas o fisuras en fachada y los problemas de humedad – entre otras muchas– son *patologías* que con frecuencia afectan el quehacer práctico de la arquitectura.

Los síntomas que producen estos fenómenos son tratados como enfermedades que aquejan a un huésped, y que como tales, deben ser atendidos con una serie de medidas correctivas que pueden ayudar a contener, mitigar o incluso eliminar el problema.

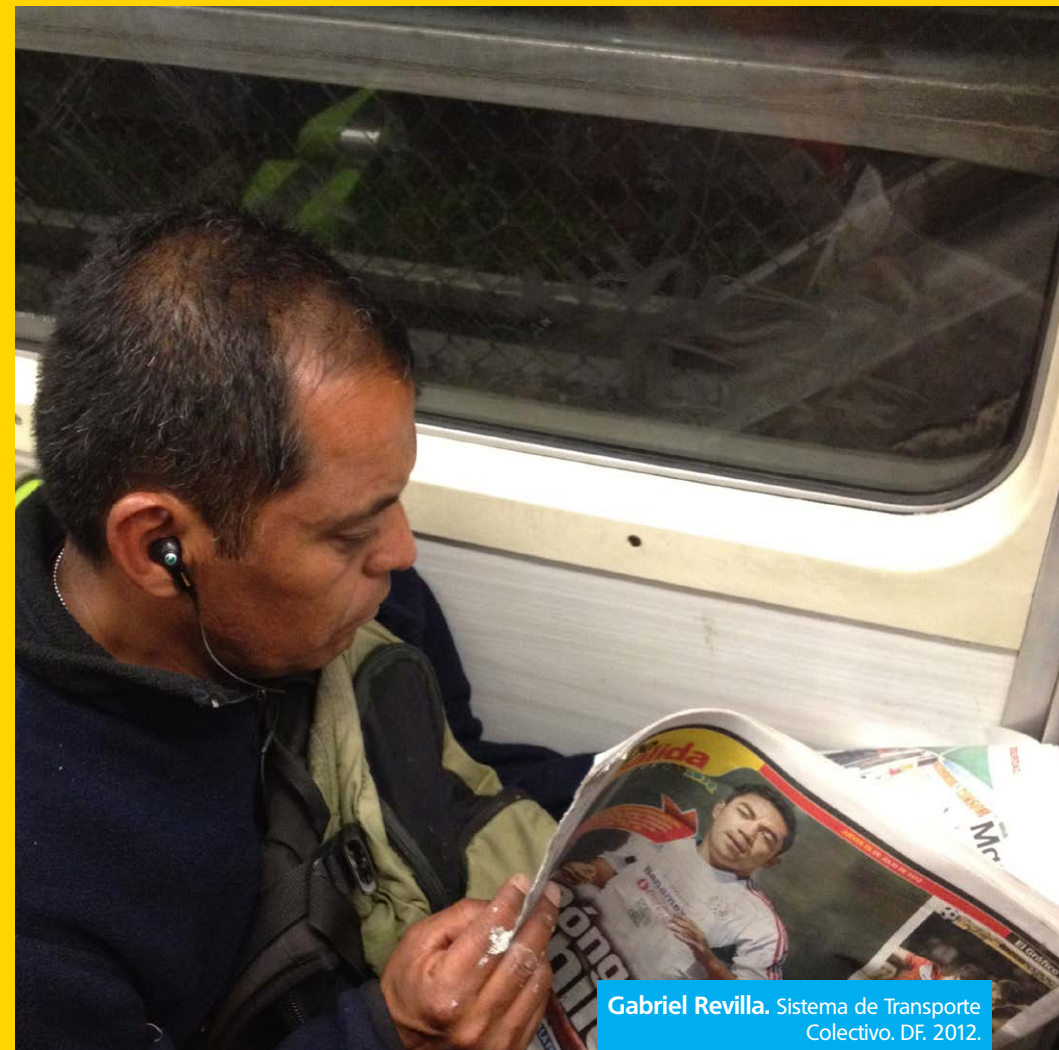
Sin embargo, es poco común encontrar el término de *patología* aplicado a la constitución misma del espacio, a sus usos, a sus flujos o a la forma en el que este es percibido por sus usuarios; y son justo estas consideraciones las que presentan un problema para la posible apropiación del *espacio colectivo de transferencia*.

Mediante la observación y la interacción constante en los centros de transferencia, se ha podido deducir una cantidad importante de síntomas, que al igual que a un organismo, atacan a distintas escalas a los sistemas que los componen. Son síndromes que se hacen evidentes en el lugar físico y que tienen implicaciones directas en el espacio practicado y en las formas de interacción con sus usuarios. En la medida en que estos se agudicen o se reproduzcan, se dificultará la relación franca entre los componentes urbano-arquitectónicos y socioculturales, con el riesgo último, de consolidar modelos que hasta ahora han mostrado fuertes carencias y que a fuerza de repetición, serán difícilmente replanteables.

Aunque las patologías identificadas derivan del análisis de los centros de transferencia modal, sin lugar a dudas, tienen reflejo en otros espacios urbanos y arquitectónicos de las megalópolis; quizá exista un fenómeno de auto-semejanza que, analizado desde diversas perspectivas y distancias, no haga otra cosa que retratar con suma fidelidad las realidades urbanas de inicios del siglo XXI. Realidades que en sus síntomas contienen la clave de su cura.

Se identifican diez patologías principales, derivadas de la observación de casos encontrados en la ciudad de México, que rebaten y se contraponen a la hipótesis inicial. Son, en su conjunto, la oposición para transitar del centro intermodal al *espacio colectivo de transferencia*.

- Espacio ausente
- Espacio asalto
- Espacio baldío
- Espacio cartel
- Espacio cifrado
- Espacio consumo
- Espacio data
- Espacio fracción
- Espacio fricción
- Espacio frontera



Gabriel Revilla. Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

### Espacio ausente

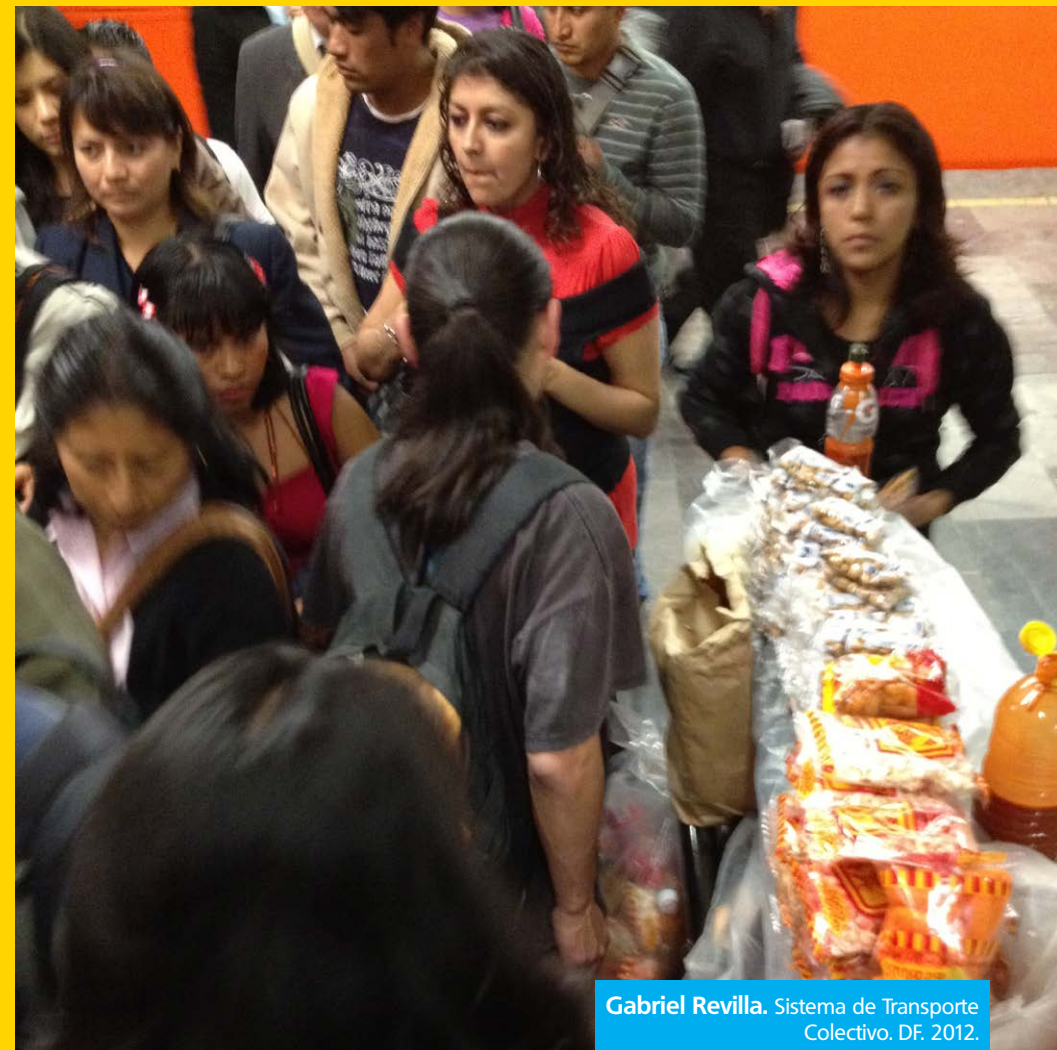
Cuando un trayecto se realiza de manera rutinaria éste se convierte en una respuesta automática y por lo tanto predecible; la monotonía tanto del recorrido como de los elementos que lo componen propicia la desconexión del usuario de su entorno inmediato. Existen recursos que ayudan con este enajenamiento ambiental: la música inducida mediante audífonos, la lectura ensimismada de libros, revistas o periódicos, el abuso del uso del celular en cualquiera de sus modalidades y, en última instancia, la pernoctación entre trayectos.

El usuario elige aislarse en su propio mundo al enfrentarse a un entorno que le ha dejado de significar, que le parece amenazante o que simplemente le resulta poco identificable. Ya sea en autobús, en metro o en BRT, la persona se retrae hacia ella misma participando en la soledad de las masas. Incluso los viajes realizados en bicicleta pública presentan algún grado de individualización alienante, cuando la persona hace uso de audífonos que propician la ilusión de inmersión en una escena filmica.

Una situación que se repite con frecuencia, en el caso del sistema metro, es la notoria desconexión de los usuarios al pasar del andén al vagón. Las personas que realizaban alguna actividad antes de subir al vehículo —conversar, en su mayoría— la reducen al mínimo o la anulan al entrar en él. La actividad es intercambiada por alguna otra que aisle del entorno o, en ausencia de esa posibilidad, el usuario cae en un estado temporal de estupor.

La negación del espacio y de sus condiciones deriva también del tiempo de espera, ya sea en la espera del vehículo o en la espera que supone el trayecto entre destinos, los usuarios y sus actitudes son ajenas a ese momento espacial de transición. Es tiempo perdido en un sitio que no ofrece más para su aprovechamiento.

El **espacio ausente**, es pues, esa separación entre el espacio que contiene y el deseo de permanecer en él. El individuo decide escapar del entorno inmediato valiéndose de simulaciones de extensión espacial para hacer el viaje tolerable; pocas veces —quizá cuando algún evento irrumpe la cotidianidad— se garantiza una completa interacción.



Gabriel Revilla. Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

### Espacio asalto

En el caso particular de la ciudad de México, la falta de regulación y de opciones para practicar el espacio en formas alternativas a las establecidas, deviene en su invasión. Vendedores ambulantes en estado de permanencia voluntaria, voceros de periódico en obstrucción de flujos, vagabundos en improvisación de un hogar momentáneo. Los centros de transferencia modal son asaltados para compensar las carencias programáticas de la ciudad.



Este síntoma tiene su raíz en otros tantos problemas sociales, económicos y políticos propios de la situación crítica de inicios del siglo XXI; sin embargo, su reflejo es muy evidente en los centros de transferencia modal. Al ser concentradores de grandes cantidades de personas, son el espacio ideal para atracar al transeúnte desprevenido con un bombardeo de peticiones caritativas y de productos ilegales o de imitación. Con la saturación de estos elementos no sólo se propicia el sentimiento de inseguridad, sino que incrementa potencialmente el riesgo de una catástrofe en caso de ser necesaria una evacuación. El **espacio asalto** ha sido invadido a tal grado que su propia densidad asfixia al flujo que le alimenta.

La estación de metro de Pino Suárez –con transferencia entre las líneas 1 y 2– presenta a nivel de calle, en los ingresos a la estación, la ocupación completa del espacio por parte de vendedores ambulantes; mientras que en el interior de los pasillos de conexión, otros tantos se tienden en el piso a ofertar sus productos. En ambos casos, el espacio monopolizado hace imposible el acceso, el egreso y la circulación a través del sistema. Situación que se intensifica en las horas de mayor flujo y que se extiende desde el vagón hasta mucho más allá de la salida de la estación.

El síntoma se ha intentado tratar a través de la reubicación de los asaltantes; sin embargo, se ha originado una situación de simbiosis entre los sistemas de transporte y el comercio informal, éste satisface necesidades no cubiertas por los centros de transferencia.

De cualquier forma, habría que considerar si lo que se quiere es eliminar un elemento que resuelve de manera intuitiva e improvisada esas necesidades negadas por el sistema actual, y que además crea un sentido de pertenencia e identificación, o si de alguna forma es más pertinente su integración. Finalmente, todo tiene cabida si se le encuentra un valor y un sentido.



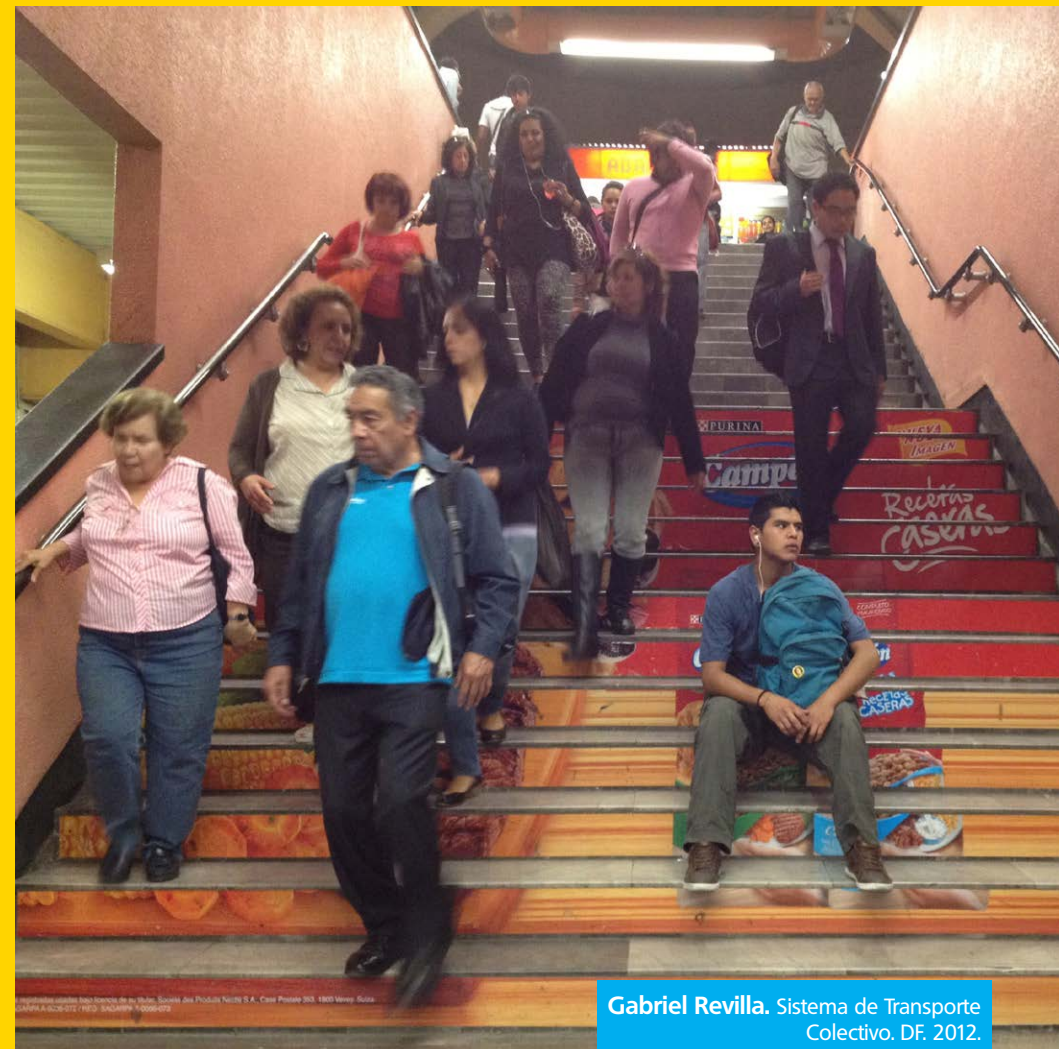
Isaac Landeros. CETRAM Pantitlán.  
Paradero de autobuses. DF. 2011.

### Espacio baldío

Un pasajero ocupa el asiento de una parada simple de autobús mientras espera a que éste llegue, el resto de la parada está vacío. En una estación de BRT, los usuarios se concentran alrededor de las puertas de acceso y se olvidan del resto de la construcción. Sin importar el nivel de complejidad, y por lo tanto su escala, los centros de transferencia cuentan con una gran cantidad de espacio permanentemente subutilizado.

Aún siendo espacios diseñados para realizar tránsitos específicos, los nodos de transferencia multimodal están sujetos a los *camino del deseo*. Las personas describen los trayectos más directos o más sencillos dejando al descubierto el espacio excedente. Dichos excesos están dominados por las fluctuaciones de las mareas que representan los flujos de usuarios pero, con todo, hay cotas que por lo general no se sobrepasan y aseguran la existencia de isletas espaciales distribuidas a lo largo de pasillos, andenes y plazoletas de acceso.

La subutilización del espacio limita sus funciones y sus posibilidades de recodificación programática, se entienden sus usos de forma unidimensional y casi monopólica, lo que propicia su abandono. **Espacio baldío** es aquel que se pierde en el laberinto de las redes de transporte al ser superfluo o impráctico; es el recoveco ignorado en la espera de su descubrimiento y conquista.



### Espacio cartel

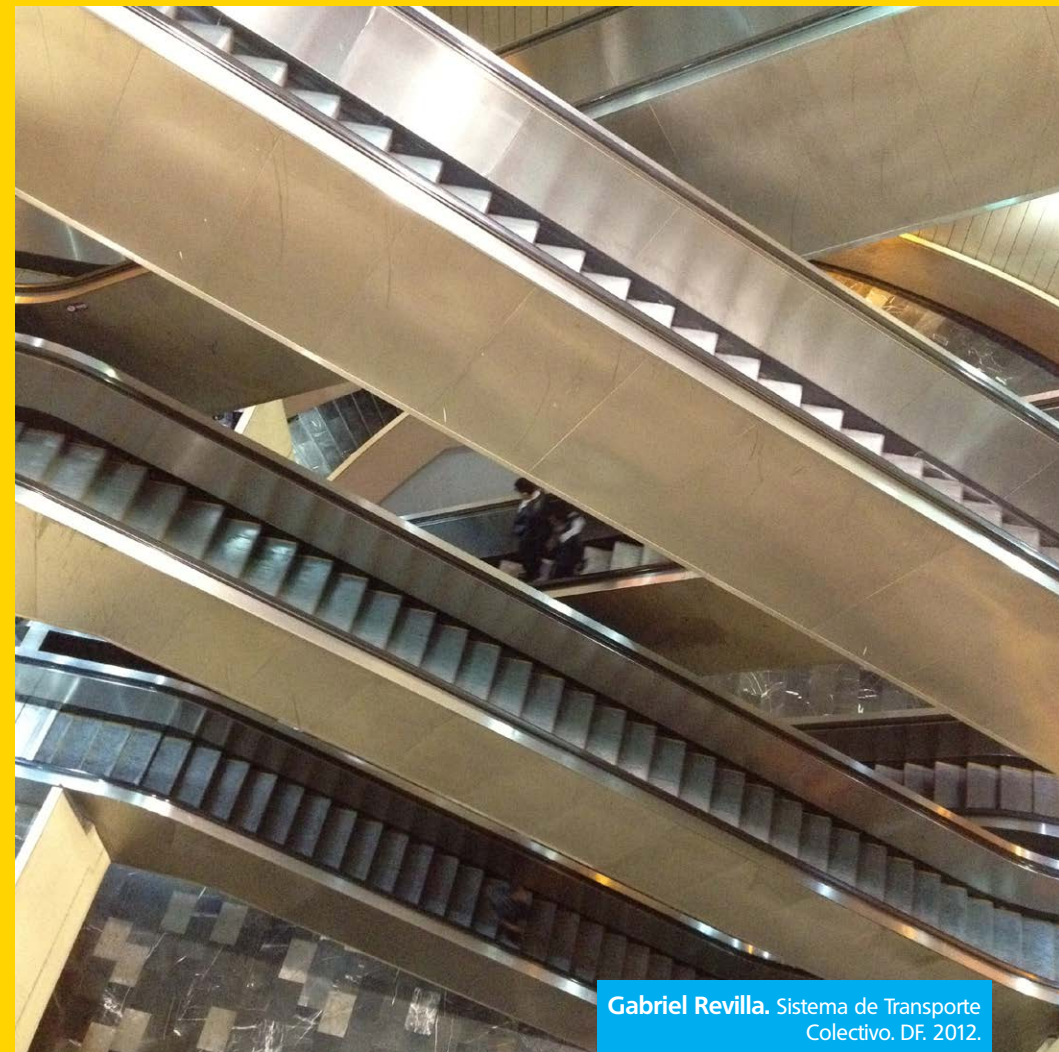
La Glorieta Insurgentes estaba invadida por ellos. Cada edificio circundante tenía por fachada la cara de un famoso artista o de algún producto innovador. Los anuncios espectaculares cubrían no sólo el entorno urbano sino que acaparaban de forma casi subliminal la atención de los transeúntes. El problema de la publicidad urbana ha trascendido formatos, escalas y ubicación.

Al ser punto de reunión de un gran flujo de personas de los más diversos estratos socioculturales, los espacios colectivos de

transferencia se convierten en el objetivo de numerosas campañas de mercado, que aspiran, sin importar bajo qué medio, a obtener la atención de la mayor cantidad posible de gente. Es entonces, que el fin justifica los medios y cualquier superficie plana se transforma en espacio potencial para la venta de productos. Es el *horror vacui* mercantil; el pánico total ante el vacío urbano.

De la urgencia por llamar la atención es que nace la exploración de nuevos territorios a conquistar; y entonces ya no basta con que el anuncio esté a la vista sino que debe permanecer, al igual que lo hacen los habitantes urbanos, en constante movimiento. Así, la publicidad se sube al metro y al autobús, invade las estaciones de transferencia y se autoproclama compañera permanente de viaje. El usuario, desprovisto de la facultad de comparación, ha aceptado la compañía sin mucha resistencia.

El **espacio cartel** se inserta dentro del trayecto urbano como un elemento más dentro de la composición metropolitana. Su presencia llega a ser sutil dado que el pasajero, saturado por otros tantos estímulos, lo asimila a fuerza de costumbre. El único momento que le resulta notorio es cuando ha desaparecido abruptamente, y más tarda en percatarse de su ausencia cuando ya ha sido reemplazado por otro anuncio que llene el vacío. Es el elemento omnipresente, suministrado a través del espacio de transferencia, que surte efecto en la mente del usuario mucho después de haber abandonado la estación.



### Espacio cifrado

Al igual que un texto, el espacio arquitectónico puede ser leído e interpretado, se comunica con el usuario sugiriéndole cómo proceder en él. En los centros de transferencia modal existen al menos, dos niveles de lectura básicos que facilitan o complican –según sea el caso– su uso y su tránsito.

El primer nivel debe considerar una clara lectura espacial. El diseño arquitectónico tendría que funcionar como una herramienta para hacer del espacio un medio legible y de fácil

intuición. El usuario debe ser capaz, por la simple disposición de los elementos espaciales, de comprender cuál es el uso y la función de cada componente y el cómo acceder de forma directa a cada uno de ellos. Mientras más complejo sea el sistema más sencilla debe ser su lectura.

Sin embargo, muchos de los nodos de transferencia –sobre todo aquellos de nivel de complejidad 3 y superiores– crean laberintos, tanto subterráneos como superficiales, que dificultan la fácil navegación a través del espacio; además de propiciar confusión en sus usuarios, éste síntoma se traduce en flujos entorpecidos y en tiempo perdido al obligar a los individuos a detenerse constantemente para reconsiderar su dirección. La superposición improvisada de los sistemas está ocasionando que la complejidad se transforme en complicación impidiendo, a su vez, la promoción de un sentido de certeza y seguridad en el usuario.

El segundo nivel está relacionado, casi de forma inherente, con un elemento complementario al espacio público arquitectónico: la señalización. Si bien el espacio se comunica a ciertos niveles con las personas, es necesario también, acudir al recurso de las indicaciones gráficas para complementar la información.

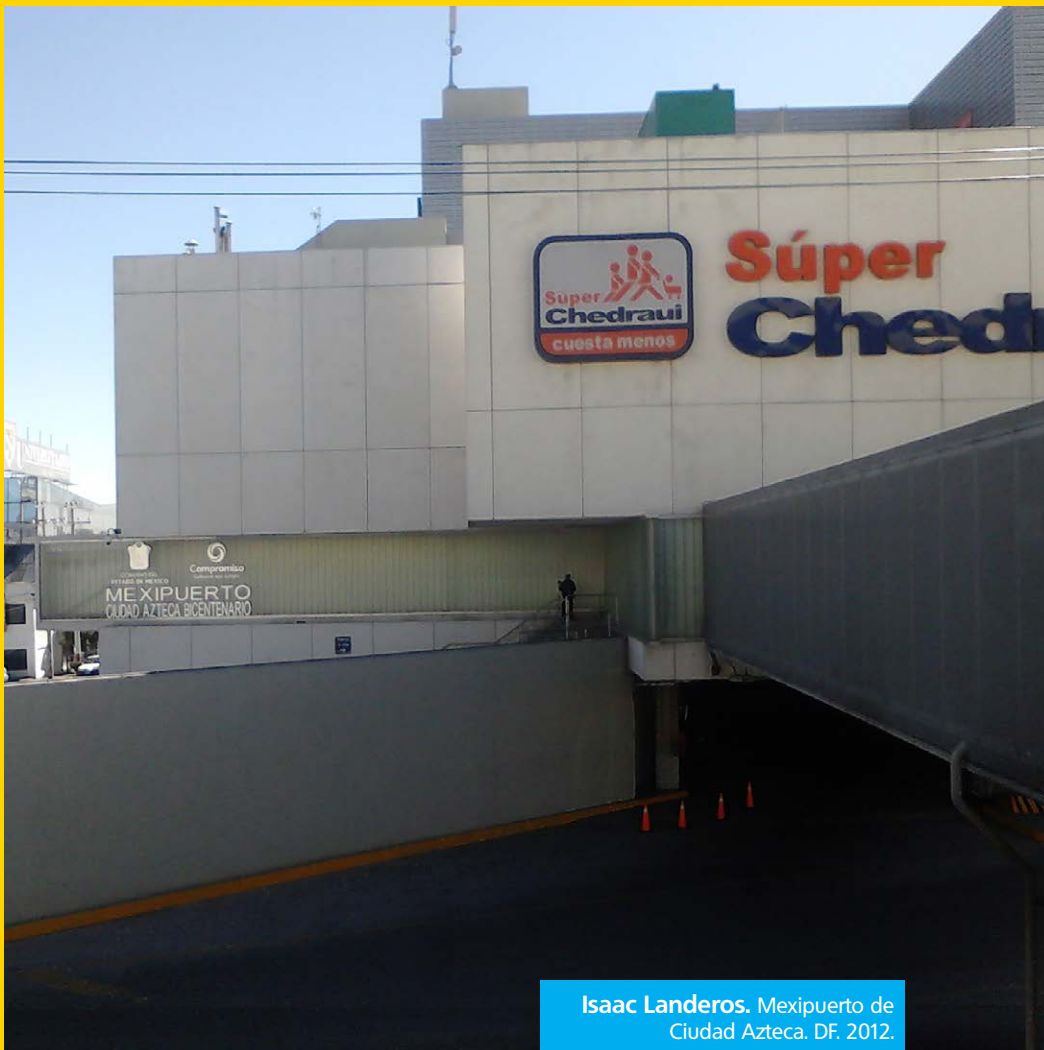
La señalética puede ser, a su vez, cura y enfermedad. Cuando el resultado de la superposición de capas es irremediablemente ese laberinto ininteligible, es necesario el diseño de indicaciones que permitan dilucidar el camino correcto; con esto, se corre el riesgo de perder la concepción del espacio general como un todo y la solución se limita a guiar al usuario de un punto a otro, pero al mitigar la confusión dentro de un sistema abigarrado, las señales se advierten como un alivio parcial (*aspirina arquitectónica*)

En el sentido contrario, y ya sea en un espacio legible o no, la mala disposición de la señalética o su diseño deficiente, puede originar o incrementar la confusión del uso y del tránsito a través del sistema. El aparente alivio se torna nuevamente en malestar.

Un ejemplo, de entre muchos posibles que muestren los dos niveles anteriores, es la estación de San Lázaro, ubicada al oriente del centro histórico de la ciudad de México. En esta estación confluyen dos líneas de metro (línea 1 y línea B) un paradero de autobuses y la central de autobuses de oriente (TAPO) por lo que puede ser considerada como de nivel de complejidad 4.

La superposición de todos los elementos crea largos pasillos que, si bien interconectan a todos los sistemas, no facilitan la completa visualización del conjunto, lo que reduce su lectura a parcialidades espaciales inmediatas. Al mismo tiempo, la señalética se encuentra mal colocada o es del todo inexistente (situación recurrente en la mayoría de los CETRAM de la ciudad) por lo que la transferencia de un medio a otro es motivo de frustración y estrés, sobre todo para los usuarios ocasionales. Con todo, la nave de la estación correspondiente a la línea B –una pieza arquitectónica retro-futurista– propicia, con su espacio libre, sus múltiples alturas y su plataforma aérea, una lectura espacial que permite la intuición de sus elementos y de sus usos.

Es así, que un espacio que no permite su lectura inmediata y que obliga a sus usuarios a decodificar sus componentes entorpeciendo su libre tránsito se convierte en un **espacio cifrado**.



Isaac Landeros. Mexipuerto de Ciudad Azteca. DF. 2012.

## Espacio consumo

Una de las actividades indisolubles de los centros modales de transferencia en la ciudad de México es, con mucha certeza, la venta de productos. Tal como se plantea en *construcción de trayectos*,<sup>1</sup> la comercialización de productos es inevitable para sustentar

<sup>1</sup> Segunda parte. Capítulo 2: Componentes urbano-arquitectónicos y socio-culturales. Sub-capítulo: Construcción de trayectos. Tesis: Espacios colectivos de transferencia: del anonimato a la apropiación.

la demanda de los flujos propiciados por la concentración de sistemas de transporte. Sin embargo, una cosa es la oferta de productos derivada de una inestabilidad económica latente y otra, muy distinta, es someter a los usuarios al tránsito obligado a través de un filtro de consumo.

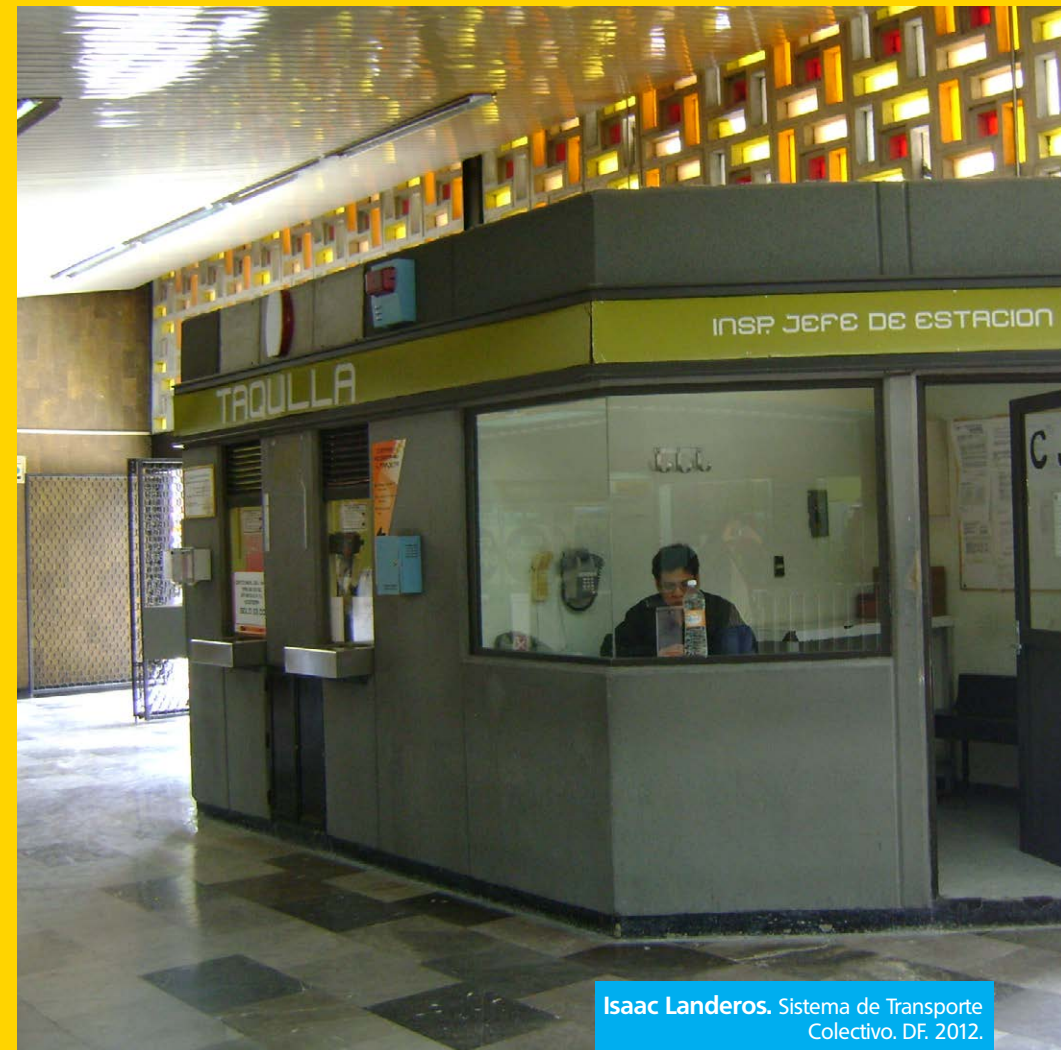
La nueva concepción de los centros de transferencia modal en la ciudad de México está orientada a ésta última tendencia: el nodo de transportación como último reducto del centro comercial. Bajo la premisa de modernización y eficiencia se erige la idea de edificios mixtos que resuelvan en un mismo espacio múltiples necesidades. En este sentido, el modelo planteado parece la solución a los desplazamientos innecesarios y a la disgregación urbana. Sin embargo, el primer ejemplo edificado dentro de la zona metropolitana del Valle de México apunta ya a otros severos problemas.

Al norte de la ciudad se localiza el Mexipuerto Ciudad Azteca, uno de los primeros centros de transferencia modal diseñados y construidos ex profeso para este fin, no sólo en la capital mexicana sino en todo el país. El conjunto cuenta, a nivel de transporte, con conexión al sistema metro, estación de BRT, paradero de autobuses con múltiples destinos, servicio de taxis y estacionamiento para vehículos privados. Sin embargo, la conexión multimodal resulta ser un mero pretexto para potenciar las capacidades consumistas de sus usuarios. Sin importar el medio en el que se llegue al Mexipuerto, se ha garantizado el paso obligado a través de la zona comercial.

Al tener como premisa central el consumo per se, las soluciones del programa, la forma y la función del espacio giran en torno a satisfacer en su cabalidad a esa consideración inicial. Así, la respuesta ejecutada deja de lado al contexto en el que se inserta —el Mexipuerto se aísla del exterior en franca imitación al modelo de *mall* estadounidense—, ignora los medios alternos que complementan la multimodalidad —carece de espacios destinados

para el resguardo de bicicletas o para su uso público—, y evita las superficies que no puedan ser comprometidas en usos comerciales —las circulaciones peatonales desde el exterior son reducidas al mínimo, lo mismo que espacios de descanso o distracción—.

Cuando el **espacio consumo** se impone sobre el espacio colectivo, el diseño, por innovador que éste procure ser, se limita a la consecuencia de objetivos que no siempre atienden las delicadas capas de complejidad que entretejen las diversas realidades de una situación determinada. Los centros modales de transferencia no deberían aspirar a convertirse exclusivamente en filtros catalizadores del consumismo, los centros comerciales ya cumplen bien esa función.



### Espacio data

Un viaje en la mayoría de los sistemas de transporte de la ciudad de México es un viaje al pasado. Tanto las estaciones como los vehículos que componen los diversos sistemas de transportación de la ciudad reciben el mínimo mantenimiento y actualización indispensables. El deterioro es evidente tanto en paraderos de autobuses como en estaciones de metro: goteras, pavimentos dañados, espacios verdes abandonados, pintura estropeada por los años y el descuido. El sistema de transporte público es relacionado frecuentemente con el olvido.

Por otro lado, las intervenciones recientes que se realizan en los diferentes sistemas –sobre todo en el del metro– siguen los lineamientos de diseño con los que fueron concebidos (1967). Y si bien es cierto que es una manera de garantizar la unidad y la conservación de lo que puede ser una imagen icónica de diseño, también lo es el hecho que las nuevas generaciones tienen que hacer patente su discurso para poder encontrar resonancia en el espacio.

Los únicos sistemas que presentan un mantenimiento que se inscribe dentro de los mínimos aceptables son los más recientes como el BRT Metrobús (2005) y Ecobici (2010) y en ambos, es necesario cubrir una cuota mayor, en comparación con el metro y el microbús, para su uso.

El **espacio data** se conserva en formol, por lo tanto pertenece más a un museo que a una ciudad en constante cambio, o bien, es el espacio que se dejó en el olvido y muestra en su estructura las inevitables huellas del tiempo. En cualquiera de los casos, el usuario contemporáneo del sistema de transporte, no ve más que destellos de un pasado por el cual él se limita a transitar.



### Espacio fracción

Existe una condicionante que resulta directamente de la superposición de capas de manera improvisada o emergente: los nodos de transferencia, aún conectados por sus líneas de transporte, están dislocados de ellos mismos y de su contexto. Son el resultante de capas históricas de superposición que cercenan el espacio original, dejando fragmentos desarticulados y espacios residuales.

En el nodo de transferencia de Centro Médico éstas características son visibles. Primero, en 1980 se construyó la estación correspondiente a la línea 3, siete años más tarde se anexó el intercambio a la línea 9 y más de veinte años después, se agregó la última capa de superposición de transporte: una estación de la línea 3 del sistema Metrobús.<sup>2</sup> Con cada intervención el espacio en superficie se fue fraccionando cada vez más.

En cada una de las cuatro esquinas de la intersección de las avenidas Cuauhtémoc y Eje 3 sur Baja California, se crearon los ingresos principales de la estación correspondiente a la línea 3. Los ingresos –o salidas– desembocan en pequeñas plazoletas que han sido víctimas del **espacio asalto** dificultando el tránsito interno, pero al estar divididas por el cruce de las grandes avenidas la conexión entre plazoletas resulta impensable. Esta situación no era tan evidente sino hasta que se superpuso la capa del Metrobús al cruce vial; cuando el sistema se inauguró, fue necesario regular la semaforización vehicular y peatonal. Este simple gesto puso en evidencia la posibilidad de conectar las plazas, hasta entonces desarticuladas, al extender virtualmente sobre las avenidas el espacio de tránsito peatonal.

Escenarios similares se repiten de forma casi invariable a lo largo de la ciudad, y sobre todo cuando se trata de la superposición del sistema Metrobús. Los centros de transferencia Etiopía, Chilpancingo e Insurgentes (Oaxaca)<sup>3</sup> presentan situaciones similares. En éste último caso, las estaciones de Metrobús –instaladas al nororiente y al sureste de la Glorieta Insurgentes– decidieron negar sus vistas hacia el interior de la plaza en un evidente acto de retracción arquitectónica; pero además, las estructuras necesarias para sostener las estaciones a un nivel

<sup>2</sup> Línea del sistema BRT, inaugurada el mes de febrero 2011.

<sup>3</sup> Según la clasificación de la SETRAVI.

superior al del tránsito peatonal, fracturaron el flujo regular del sitio provocando espacios residuales que incrementan la sensación de inseguridad y de abandono.

El **espacio fracción** es resultado de la falta de planeación urbana y arquitectónica –a mediano y largo plazo– y de la improvisación de soluciones que priman la facilidad de ejecución sobre una contribución sustancial a la ciudad. En todo caso, la desarticulación espacial en los centros de transferencia modal da pauta a la ilegibilidad, a la invasión y a la subutilización.





Gabriel Revilla. Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

## Espacio fricción

A las ocho de la mañana, de un día laboral cualquiera, la fila para cargar la tarjeta de abordaje en la estación de Metrobús de Chilpancingo es interminable. Las máquinas están fuera de servicio o, como es costumbre, hay más de un usuario que no las sabe utilizar; sin hacer referencia a aquel usuario que prefiere hacer fila cada vez que hará uso de un sistema y no así prever la compra de suficientes pasajes y agilizar el trámite (de él y de los demás). A la misma hora, la estación terminal de Pantitlán está

saturada en sus cuatro líneas confluyentes. La aglomeración de gente preocupada por llegar puntal a sus trabajos sólo incrementa el nerviosismo que se percibe en el ambiente. Finalmente, en la estación de metro Universidad, a un joven le niegan la venta de boletos porque la cajera no tiene cambio de un billete de alta denominación. Cientos de miles de personas inician todos sus días enfrentándose a pequeñas situaciones de fricción social que marcan tanto su percepción del espacio como la posibilidad de desarrollar una rutina diaria más cordial. “Como el campesino lucha con su terreno para cosechar, el ciudadano lucha con su campo urbano para ganar una convivencia más armónica”.<sup>4</sup>

El **espacio fricción** es la incomodidad, la inconveniencia, la molestia de estar obligado al uso de un sistema incapaz de satisfacer, en todos los niveles, la creciente demanda de transporte público en una megalópolis. No sólo significa incrementar el número de vehículos en circulación, sino de mejorar íntegramente la calidad de los servicios ofrecidos: horarios regulares, precios asequibles,<sup>5</sup> seguridad y limpieza tanto en las estaciones como en los vehículos, etc.

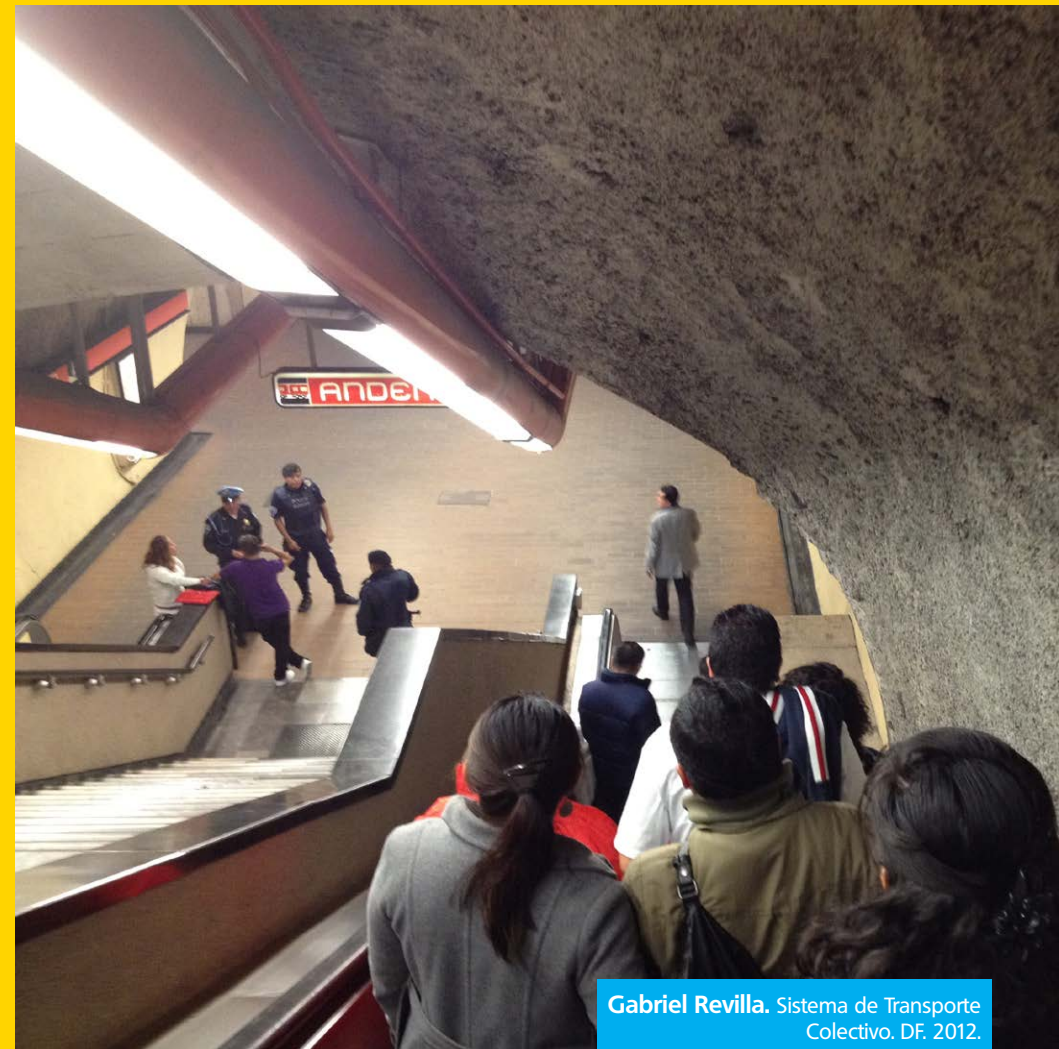
La carencia de estos elementos es la causa de muchos de los roces sociales que se presentan en los centros modales de transferencia; los pasajeros, aturdidos con el ajetreo de la presión urbana cotidiana tienen todavía que luchar contra las irregularidades del sistema de movilidad de su ciudad. Como consecuencia, la gente ni disfruta ni se apropia de los trayectos. Esa saturación del

<sup>4</sup> Krieger, Peter. (2006). *Paisajes Urbanos. Imagen y memoria. En: El nuevo sueño de la Malinche. Reflexiones sobre globalidad, cultura e identidad de las megalópolis.* México: Universidad Nacional Autónoma de México. p. 280

<sup>5</sup> En la ciudad de México, el precio del transporte público es extraordinariamente barato ya que posee subsidios por parte del gobierno. Sin embargo, otras ciudades del país con sistemas masivos de transportación no gozan de ese privilegio.

espacio, aunado a las condiciones socioculturales de la diversidad de los usuarios, provoca fenómenos como la asignación de zonas divididas por género o el acoso permanente —y en muchas ocasiones injustificado— a través de los sistemas de seguridad.

El **espacio fricción** genera desconfianza, incertidumbre y aversión a los sistemas públicos de transporte. Sin lugar a dudas, uno de los retos más difíciles a vencer para procurar una plena identificación y apropiación por parte de sus usuarios.



Gabriel Revilla. Sistema de Transporte Colectivo. DF. 2012.

### Espacio frontera

Una frontera es lo que está puesto y colocado enfrente, un confín, un límite.<sup>6</sup> En este sentido, una frontera es todo aquello que trunca o entorpece el libre tránsito. En los centros de transferencia modal es posible identificar dos categorías principales que pertenecen a este esquema: fronteras tangibles y fronteras intangibles.

<sup>6</sup> Diccionario de la Real Academia Española.

Las escaleras, los torniquetes de acceso, los constantes cambios de nivel, las barandillas divisorias; todos, son fronteras tangibles que dificultan o imposibilitan la circulación y que restringen, además, la posibilidad de uso por parte de personas con alguna discapacidad (visual o motriz principalmente), de personas de la tercera edad, de niños o de mujeres embarazadas. Algunos sistemas, como los BRT, son un poco más amables al considerar algunas de estas necesidades, sin embargo, al momento de integrar la opción de transferencia con algún otro sistema de transporte las fronteras se hacen evidentes y, en un acto de total indiferencia arquitectónica, se excluye a un sector importante de la población urbana.

Por otra parte, existen fronteras intangibles que resultan ser, la mayoría de las ocasiones, circunstanciales. Estas corresponden más, a las actitudes y costumbres de los usuarios al momento de practicar el espacio, que al sentido de sus complicaciones físicas. Es común, en los centros de transferencia de la ciudad de México, que sus usuarios no respeten las normas básicas de civildad urbana: la dirección de los flujos, el caminar y hacer uso de las escaleras eléctricas cargados a la extrema derecha, el respetar los espacios asignados para personas vulnerables (niños, ancianos, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, etc.) La apatía general para seguir lineamientos primordiales de convivencia, se transforma rápidamente en una frontera psicológica que impide, a toda costa, el posible disfrute de estos espacios a través de la urbanidad: “el respeto mutuo de los ciudadanos y la protección de sus productos culturales”.<sup>7</sup>

Ejemplos particulares del **espacio frontera**, existen prácticamente en todos los centros de transferencia modal de la

ciudad. En el CETRAM Taxqueña es necesario subir por escaleras un nivel en la estación de metro, solo para descenderlo poco tiempo después para acceder a las paradas de autobuses. Aún al contar con vinculaciones directas. En el centro de cruces de la estación Tacubaya –donde convergen los flujos peatonales de las líneas 2, 7 y 9– la gente colisiona con ella misma al enfrentarse en direcciones opuestas. Y tanto en el sistema de BRT Metrobús, como en el de Metro es común la invasión de los espacios designados para la población vulnerable. Sin embargo, el **espacio frontera** es un problema al que los usuarios de los centros modales de transferencia parecen estar incómodamente acostumbrados.

<sup>7</sup> Krieger, Peter. (2006). Paisajes Urbanos. Imagen y memoria. En: El nuevo sueño de la Malinche. Reflexiones sobre globalidad, cultura e identidad de las megalópolis. México: Universidad Nacional Autónoma de México. p. 281



**Gabriel Revilla.** En tránsito sobre la ciudad de México. DF. 2012.

**Tercera parte**



Isaac Landeros. En tránsito. 2012.

“Si el hombre es formado por las circunstancias, entonces es necesario formar las circunstancias humanamente.”

K. Marx y F. Engels, La sagrada familia.

## En tránsito

Minutos antes de aterrizar en el aeropuerto JFK de la ciudad de Nueva York –o para el mismo efecto en cualquier otro aeropuerto de conexión– las azafatas solicitan, con esa cordialidad mecánica que las caracteriza, que los pasajeros llenen las formas migratorias correspondientes. Después de varias preguntas, el formato de migración pide que se especifique el destino final; en ese momento, ante ese espacio en blanco, la incertidumbre se hace evidente.

El pasajero cuyo destino final no es el aeropuerto o la ciudad en cuestión se encuentra en una situación distinta al resto de los viajeros, en una situación ambigua y quizá indeterminada; oficialmente y bajo los estatutos que rigen la movilidad internacional, el pasajero se encuentra en tránsito.

Estar en tránsito significa no haber alcanzado todavía la meta o el objetivo deseado; habla más del proceso que de la conclusión, del camino a andar que del destino, de las circunstancias iniciales y de cómo obtener las circunstancias deseadas. No se trata aquí del tránsito en su acepción de tráfico ni en su sentido en inglés como transporte público. Aunque todas están contenidas y todas relacionadas –palabras que quizá pertenecen a un mismo campo semántico conceptual– estar en tránsito ahora, y para los efectos

que ocupan a este tema, se identifica como esa condición cotidiana de indeterminación, a la que de forma quizá natural e inherente, el ser humano está sujeto cuando discurre, recorre y explora su entorno inmediato.

Estar en tránsito es también, ese proceso de adaptación constante, en el que tanto individuos como colectivos se enfrentan a la inestabilidad de un contexto fragmentado y a la vez conectado, obtuso pero señalado, congestionado pero navegable, habitable pero agresivo. Estar en tránsito, en fin, es tener la capacidad de entrar y salir de las indeterminaciones paradójicas propias del espacio urbano en la complejidad de la megalópolis del siglo XXI.

Sin embargo, el tránsito —y estar en él— tendría también que representar la posibilidad de comprender la ciudad en secuencia lógica, de ser el medio introductorio que dé cuenta de lo que ha pasado en determinado lugar, y que ayude a intuir y descifrar el cómo y el porqué de su constitución. Visto así, el tránsito es parte de una posible narración que intenta dar sentido al deambular urbano. Herramienta que podría explicar y potenciar las relaciones inter-escalares, las filiaciones funcionales, las congruencias socio-espaciales que de forma espontánea (o quizá programada) aparecen en la ciudad.

Al igual que la urbe se desenvuelve, se descubre y se presenta cuando se transita por ella, la narración requiere, para que sea entendible, dirección, sentido y velocidad; en una palabra: movimiento. Narrar es describir una secuencia de sucesos haciendo uso de signos lingüísticos o visuales que deriva en la transformación de la situación original. Pero para narrar, y para hacerlo con congruencia, es necesario observar los eventos, descubrir la trama y la urdimbre, entender a los actantes y sus escenarios. Es necesario comprender cuales son los fragmentos

en los que se compone el ambiente y cómo articular<sup>1</sup> ese mismo espacio fraccionado. Transitar y narrar presentan así funciones útiles y prácticas para la arquitectura y el urbanismo. Con una se gestiona el movimiento y con la otra se le otorga sentido y valor.

La transferencia como absorción, el tránsito como adaptación y la narración como conector, como medio vinculante o vinculador deseable. La ciudad narrada; y más allá de la ciudad narrada, la narración propiciada por la ciudad misma: cuáles son las historias que yacen tras las fachadas —capas superpuestas— caras vistas, expuestas de una moneda; qué es lo que se oculta pero es evidente, líneas trazadas en medio de la complejidad, redes que se tejen por la práctica constante, que se absorben sin discutir, que se asimilan a fuerza de costumbre y de tradición. Narrar la ciudad, o la narración urbana, no trata de inventar historias sino de descubrir las que yacen tras la faz, para luego reinterpretarlas, renovarlas, traducirlas a nuevos diálogos; actualizar el argot formal, plástico y funcional: las herramientas de la arquitectura; velocidad en la enunciación física, tangible; velocidad en la enunciación plástica, en la capacidad de reapropiación y de evolución causal. No se parte de cero ni se asume nada, basta con aprender a leer entre líneas.

Así, la narrativa espacial no solo rendirá cuenta de los hechos visibles y registrables, sino que también hará patente las realidades paralelas que se generan o derivan de la imaginación, la mitología y la ficción de las prácticas individuales y colectivas. Microcosmos que con el correcto impulso pueden lograr que al mismo tiempo el espacio vibre en las frecuencias necesarias para todos sus usuarios.

<sup>1</sup> Articular es un verbo que en su práctica abre nuevas posibilidades: se articula una coyuntura (unión vinculante con ciertos grados de libertad) pero también, para que pueda ser entendida, se articula la palabra. Articular arquitectura, la arquitectura articulada o la arquitectura como articulación podría adquirir estos y otros sentidos.

La narración entonces, no es estática; por más pequeña que sea la historia, por más insignificante o magnífica que sea la pieza, es necesario trasladarse (física o mentalmente) entre palabras e imágenes para describir los hechos. El *David* de Miguel Ángel adquiere una nueva dimensión cuando la obra es recorrida con la mirada sorprendida de quien descubre la topografía de la piel marmórea, o cuando a alguien lo hacen caer en cuenta de la historia entre su mirada, su posición, la honda que sujeta con una mano y la aparente piedra que sujeta con la otra; y lo que ello significa. Todo arte, todo diseño, procura tras su medio narrar una historia.

De la misma manera, la arquitectura va sumando sus elementos, sus objetos, sus piezas, sus remanentes, sus errores y sus aciertos e intenta contar una historia valiéndose de la ciudad como su medio; la ciudad, a su vez, hace uso de cada partícula arquitectónica para justificar su existencia, para alimentar su constitución. La ciudad está conformada por la acumulación de arquitecturas incidentales, accidentales y programadas, mientras que la arquitectura es un reflejo de las realidades y aspiraciones urbanas de sus habitantes. De aquí que el quehacer urbano esté íntimamente ligado al quehacer arquitectónico y viceversa. Cualquier intento de separación o aislamiento es caer en la trampa del reduccionismo discursivo.

Sin embargo, las historias no se narran solas. No basta con la acumulación de elementos físicos o con la cuidadosa disposición de los mismos. Para que la historia suceda es necesario el individuo como actor y como narrador. En uno, teje historias para los otros al discurrir por el espacio urbano y en el otro, confecciona sus propias historias con la amalgama sensorial que haya fraguado en el transcurso de sus trayectos.

La narración espacial sucede así cuando el colectivo transita y transfiere por los espacios de la movilidad, mismos que desdoblan sus escalas a través de los usos y de las funciones, de las

dimensiones y de las proporciones, de los medios y de los tiempos. A lo largo del día, la secuencia de la narración se desenvuelve – en relaciones intermitentes– desde la constitución micro-escalar de la intimidad de la recámara hasta la gran panorámica de la ciudad. El habitante, en su tránsito, hace las veces de cámara de filmación, de narrador, de editor y de director.

El arquitecto (y en su acepción más amplia, el diseñador) al ser un individuo más de la colectividad urbana, tiene la posibilidad de asumir el rol de narrador en tránsito y, una vez inmerso en él, y en la consciencia de la complejidad de la historia que se desenvuelve ante sus ojos, traducir el diálogo y las acciones a un lenguaje espacial que procure la inclusión de las diversas versiones (mapa reflejo) y que otorgue los grados de libertad necesarios (anónimo yo) para dar paso a una posible apropiación colectiva.

Falta imaginar a un individuo cualquiera, en un día cualquiera, realizando sus actividades regulares y las opciones que se le presentan. ¿Cómo procede desde que se levanta hasta que llega a su trabajo?, ¿cuál es la estructura que lo soporta, el entorno que lo envuelve?, ¿por dónde transita y qué medio utiliza para llegar de un punto a otro?, ¿qué llama su atención y qué cubre sus necesidades?, ¿qué lo entusiasma y qué le afecta? Entre una pregunta y otra, poco a poco se devela la red que se teje en el deambular de los individuos que componen la colectividad urbana; y en su centro: los espacios colectivos de transferencia. Núcleos donde las líneas de tránsito personal se cruzan, se enredan, dan vuelta y súbitamente continúan su camino, sus actividades, su día.

Aquí, los espacios de transferencia emergen como campos de exploración, como laboratorios de experimentación de la narrativa espacial arquitectónica y urbana, donde la indeterminación tanto de los límites físicos, como de los usos y funciones –y de los tiempos que se invierten en ellos– se convierten en el pretexto ideal para el replanteamiento y la reconfiguración de

las soluciones habituales. La ciudad se articula a través de la movilidad, ésta gestiona sus trayectos al hacer uso de las vías y medios de transportación y estos, finalmente, convergen en el espacio colectivo de transferencia. Pieza arquitectónica de escala y complejidad variable donde la narración urbana inicia, termina o transborda.

Para que estos centros sean comprendidos como puntos arquitectónicos clave para el desarrollo micro y macro-escalar, urbano y social, de una ciudad –como elementos indispensables de la coherencia narrativa megalopolitana–, es necesario que efectúen un tránsito catártico entre su condición como mera infraestructura urbana y la posibilidad de ser imaginados como componentes dinámicos, transformables y evolutivos; al igual que los flujos que por ellos transcurren.

Así, la arquitectura de la movilidad –con sus centros de confluencia, sus cambios de escala, su narrativa trayectiva- podría estar en tránsito, en proceso de indeterminación funcional, formal y programática, para alcanzar el estado de diversidad que exige el ritmo de vida paradójico de la gran urbe contemporánea.

### Tránsito perceptivo

Transportarse tiene como fin último alcanzar un destino. La conexión entre el destino con el punto de partida son la razón de ser del acto práctico de desplazarse a través de la ciudad (intra, extra e inter urbanamente). Ello implica un cierto nivel de claridad en la concepción mental y espacial del lugar del que se parte y del lugar al que se quiere llegar, pero además, sugiere la existencia de un conocimiento previo en la navegación y orientación dentro de la megaciudad. En suma, se sabe cómo es el espacio del que se parte, cómo realizar el trayecto para llegar al nuevo sitio, y qué es lo que hay que esperar de éste. El marco físico, el entorno construido, los elementos arquitectónicos y urbanos influyen de manera decisiva en la conformación mental

de esta estructura espacial y en el disfrute sensorial del mismo. Sin embargo, el acto de desplazarse comprende mucho más que el simple hecho de discurrir del punto A al B dentro de los límites cartesianos.

Una vez expuesto a la complejidad del ambiente urbano, el habitante en tránsito crea y recrea mentalmente –y debido a la saturación sensorial– la situación bajo la cuál están sometidos su origen y su destino. Así, un poco del origen y un poco del destino se construye en los trayectos de la movilidad. Sin embargo, lo que está en medio, lo que une los dos puntos –el tránsito– representa cierta incertidumbre: el camino recorrido, aun al ser repetitivo, está supeditado a los acontecimientos inesperados que en él se desenvuelven. Del hogar al teatro se sabe que se parte de un lugar seguro y que se llegará a uno de esparcimiento, lo que suceda entre uno y otro es resultado de la sorpresa constante que supone habitar en diversidad.

En esa incesante reconstrucción y reestructuración espacial, los medios de transporte proveen de un soporte que permite la elaboración y concreción de la imagen individual del espacio que se habita. En el avión se lleva la ciudad, en el metro la calle y en el autobús el edificio. Es inevitable que al viajar el usuario recree mentalmente el espacio al que se dirige; con ello, lo carga de significados que pueden alterar la percepción tanto del destino como del sitio por el que se transita. El trayecto pues, funciona como la antesala o vestíbulo que ha de preparar al usuario a una nueva experiencia o situación, al igual que en una casa, el vestíbulo sirve para recibir, distribuir, preparar o muchas veces para albergar actividades que no tienen un sitio definido. El vestíbulo, en su carácter de hoja urbana en blanco, de espacio diáfano, tiene la capacidad de absorber esos acontecimientos que la programación dura de la ciudad no le da cabida. Así, los espacios de la movilidad se convierten en parte de esa casa explotada al fungir como el espacio vestibular donde todo acontecimiento puede llegar a gestarse.



Pero la percepción de los recorridos y el desarrollo de los acontecimientos se ven alterados por factores que tejen una relación directa –aunque muchas veces discreta– entre los elementos convergentes. Entonces, la velocidad de los múltiples medios de transporte, su posición con respecto a los demás elementos urbanos y arquitectónicos y los grados de protección y comodidad que brindan a sus usuarios toman vital importancia en la gestión espacial de la urbe compartida. A estos aspectos, se le suman las experiencias personales y el bagaje sociocultural de cada individuo: las restricciones en el uso de tal o cuál medio de transporte (y de su infraestructura) derivan de las preconcepciones creadas por la experimentación previa y por la imposición social. Aquí, el registro sensorial adquiere una valoración especial; es tan justo decir, cuando de recorrer la ciudad se trata, que de la vista nace el amor como ojos que no ven, corazón que no siente.

Aun más, el asalto a los sentidos por parte de los componentes que se sobrepone a lo largo de los trayectos puede crear disociaciones entre lo que se percibe, lo que se vive y lo que en el tránsito se mapea. El sonido ambiental (ruido o susurro), los olores que emanan de los comercios próximos o de la concentración humana, las imágenes que se precipitan como cascada incontenible pueden crear mezclas perceptivas paradójicas que terminan por establecer relaciones sinestésicas entre percepción, acontecimiento y espacio.

En tal momento –en la concatenación de sensaciones, estímulos y eventos– es que inicia la aparición de una narrativa espacial que solo cobra sentido cuando el narrador (el habitante megalopolitano) se desplaza a través del espacio. Desde afuera, como observador acucioso ocupado por comprender lo que sucede, el arquitecto puede aprender a leer esos relatos que se esbozan en el discurrir de los trayectos. Cada nuevo capítulo, cada persona que con su tránsito llena una hoja antes en blanco, provee de guías, claves y referencias sobre lo que yace de manera

invisible en los terrenos de la movilidad. Cada gesto realizado con el cuerpo, o por lo contrario, cada acción reprimida o contenida por las restricciones contextuales, es una marca que deja presencia momentánea en el sitio en el que se ha trazado; la reiteración de las huellas, la iteración de las mismas, es lo que falta por materializar.

La multiplicidad perceptiva se vuelve así una herramienta empírica de interpretación espacial, y con ello, el espacio colectivo de transferencia, como sistema complejo que comprende múltiples capas de realidad de la vida urbana, en una especie de acervo de creación experimental, laboratorio de acontecimientos, fuente de soluciones, reflejos y analogías con repercusión y traducción funcional, formal y relacional.

### Tránsito funcional

Cuando se produce un daño tisular en el cuerpo humano, el tiempo de sangrado oscila entre uno y seis minutos y la respuesta de coagulación entre seis y diez.<sup>2</sup> A esta respuesta se le conoce como hemostasia y permite, al mismo tiempo que detiene la hemorragia, que la sangre mantenga su camino. En una escala mayor, pero también en relación a los flujos vitales, la marea en los océanos sube, en ciertas circunstancias, a un ritmo de 1 metro por hora. Así como la sangre procura protección y renovación, y la marea promueve el balance de los ciclos hídricos, los flujos de la movilidad –con sus transferencias y trayectos– cambian de intensidad, de sentido y de dirección para mantener vivo a ese cuerpo urbano, a ese mar edificado, que se reconoce como ciudad.

<sup>2</sup> Guyton, Arthur C., John E. Hall. *Tratado de Fisiología Médica*. Elsevier. Madrid. 2006. Decimoprimer edición. p. 467

Cada una de estas corrientes se ve perturbada por una enorme cantidad de variables incidentales que afectan no sólo su desempeño sino también sus resultados. Si la temperatura aumenta, la coagulación se retarda; si la línea costera es accidentada, el ascenso de la marea se dificulta; si la ciudad obvia la importancia de sus redes, la movilidad se congestiona hasta el punto del colapso.

Para el funcionamiento adecuado de tales fenómenos, no solo es importante la correcta irrigación de los flujos sino también la cantidad, la calidad y las condiciones tanto del medio que los soporta como de su entorno inmediato (de todo aquello que interfiere directa e indirectamente). Así, cada circunstancia desdobra sus alcances y encuentra resonancia micro y macro-escalar. De la composición sanguínea a la proporción de vitamina K en el organismo (necesaria para el proceso de coagulación), de la fuerza gravitacional solar y lunar a la topografía específica de la localidad y de la población en desplazamiento diario a la velocidad de su propagación: los procesos dinámicos comprenden límites, funciones y efectos difíciles de trazar.

De la misma manera, la deriva de las masas es un problema con el que cada ciudad se enfrenta de una manera distinta; puede ser restrictiva y controlada —como el caso de Pekín—, abierta en apariencia pero cerrada para determinados estratos socioculturales, tal como sucede en Atenas, o errática y caótica (un orden diferente) como a primera vista se muestra en la ciudad de México. Sin importar el caso, esas masas se comportan como un fluido que no solo se adapta a la forma del contenedor por el que transita sino que obedece a las corrientes y pulsaciones que se desencadenan desde puntos quizá más lejanos.

La adaptación al contenedor<sup>3</sup>, por diáfano que este sea, es en relación a todas sus peculiaridades (positivas y negativas). Cuando no hay nada más significativo a lo que atender en el lugar, cuando el espacio no vibra en frecuencias mayores o en las adecuadas, entonces, el usuario inventa algo que hacer, algún juego que lo abstraiga, alguna actividad que lo ocupe. Así, las funciones tanto de los elementos físicos como de los servicios albergados en los espacios de la movilidad también desdoblan sus alcances y se transforman —quizá momentánea, intermitente o permanentemente— en objetos o situaciones que mutan a capricho y necesidad de sus usuarios. El machuelo convertido en banca, la explanada adaptada a cancha, la estación observada como aparador, las escaleras utilizadas como pista para *skateboard*. El objeto arquitectónico, expuesto a los flujos urbanos, anhela ser más.

Aún bajo la imperiosa necesidad de apropiación espacial para satisfacer aquellas actividades olvidadas por el programa arquitectónico y urbano, existen múltiples casos —quizá los más— en los que el espacio, al carecer de alternativas interesantes o de sitios de permanencia voluntaria, es abandonado por sus usuarios convirtiéndose en un mero objeto contemplativo, el cual es transitado casi sin ser tocado. Tal como las líneas de conexión que se extienden por la ciudad parecen solo surcar sus entrañas y su faz.

Con la misma frecuencia, sucede que el espacio no puede ser abandonado y entonces es impuesto. La intermodalidad se ve truncada cuando las fronteras exceden los beneficios de la interconexión entre los distintos modos de transporte. Así, de

<sup>3</sup> Contenedor como marco de soporte espacial en el cual se gestan los acontecimientos propios de determinada actividad. Los límites pueden ser tan claros como cuatro paredes o tan difíciles de rastrear como las interacciones ocurridas en un centro histórico.

poco sirve que exista un espacio designado para bicicletas cuando su libre tránsito es sabotado por una serie interminable de escaleras o que exista proximidad entre una estación de metro y una parada de autobús si el área de espera es mínimo o virtualmente inexistente. En la ausencia de mejores opciones programáticas y funcionales, la conformidad suple a la comodidad.

Y aunque en apariencia los espacios de la movilidad han sido diseñados o propuestos para el libre tránsito, sucede que luego le son añadidos controles de seguridad, ampliaciones protésicas, desviaciones repentinas, que no solo limitan la posibilidad de poner a prueba los flujos para los que han sido edificados sino que los tornan en laberintos cifrados en los que su lectura y navegación resulta casi impracticable.

En el espacio colectivo de transferencia, en la arquitectura de la movilidad, las soluciones edificadas deberían propiciar una fácil lectura e identificación del todo y sus partes; así, la orientación del individuo en tránsito (la navegación) se convierte en uno de los elementos clave que se tendría que resolver más allá del uso de mapas simplificados y señales confusas. Claridad en la lectura espacial, en la narración contextual, donde interior y exterior permeen entre sí y, al mismo tiempo que faciliten el tránsito, permitan disfrutar de la ciudad.

El tránsito de la función en los espacios de la movilidad estriba en la capacidad auténtica de evolución constante, de adaptación permanente, de revisión expedita, de reconsideración de posibilidades tanto de la estructura como de los acontecimientos que bifurcan a los flujos convergentes. La función en los espacios colectivos de transferencia es la de evitar el anquilosamiento a toda cosa.

### Tránsito formal

La forma arquitectónica puede ser un pretexto y un capricho. Puede ser una imposición y una declaración. Un símbolo y una referencia. Sin embargo, la forma del espacio (el envolvente del ambiente) toma auténtica relevancia cuando esta contribuye a la

gestación de los acontecimientos, cuando la forma excede sus límites físicos y permea en las actividades de sus usuarios. El contenedor deja de ser una mera caja que alberga las funciones, los servicios y los acontecimientos y se convierte en uno de sus catalizadores. Así se aproxima una posible explicación del porqué edificios que se sugieren como icónicos son abandonados y espacios que parecen accidentales e improvisados tienen tanto éxito. Ni la audacia ni la continuidad formal, y su imposición, son garantía de adaptación, apropiación o congruencia con el medio y las necesidades. No es cuestión de recursos económicos ni de espectacularidad, sino más bien, de honesta atención a las capas superpuestas en el sitio y a su adecuada interrelación.

En el caso de los centros de transferencia modal, en el caso de las estaciones que albergan los diversos medios de movilidad urbana, la repetición de su solución formal deriva en la falta de adaptación al contexto. La estación de metro o de autobús, repetida una y otra vez, propicia distanciamiento e indiferencia entre usuario y elemento urbano-arquitectónico. La forma, y así, su imagen proyectada cientos de veces, pierde sentido y veracidad. Se funde en la monotonía y emerge en el anonimato.

Por el contrario, cuando las características formales del espacio colectivo de transferencia son distintivas, esto es, diferentes e identificables, promueven un sentido de pertenencia y apropiación en el cuál no solo se ve beneficiado el entorno construido, sino que el tejido social encuentra en él una manera de relacionarse.

El tránsito formal debe procurar trascender el capricho de la forma por la forma, ir más allá de la experimentación geométrica y profundizar en las implicaciones que los límites físicos, y su apariencia, inducen en las actividades cotidianas. Pero además, la forma de los espacios colectivos de transferencia debería contribuir activamente en la generación de una narrativa espacial urbana incitante, atrayente, provocativa, que le dé pie y cabida a

las ensoñaciones de sus usuarios y que, en su diversidad, garantice una relación directa entre entorno físico inmediato y tejido social.

## Tránsito relacional

Al abrir las puertas, del elevador se desborda una pequeña marea humana que en pocos segundos agota su fuerza para dejar subir a la marea que en el vestíbulo esperaba. Una vez arriba, los usuarios del transporte vertical, son administrados a lo alto del edificio en el silencio que los espacios saturados y confinados imponen a la gente. En un constante avanzar y detenerse, el elevador para en cada uno de los niveles (hasta alcanzar el 23) haciendo del corto viaje una experiencia frustrante.

Si la verticalidad del elevador gira 90 grados y es sepultada algunos metros bajo tierra el sistema de movilidad cambia de nombre a Metro, si en lugar de enterrarlo es superficial bien podría identificarse como Metrobús (BRT) o tranvía. En un sistema complejo como lo es el urbano, existen saltos relacionales entre el todo y sus partes, cambios de escala que articulan a los componentes, analogías que facilitan la narración rítmica de la secuencia espacial.

El modelo relacional<sup>4</sup> es un modelo de datos que permite organizar la información en conjuntos sin importar su orden. Cada conjunto puede ser relacionado con otro, o con sus partes, sin necesidad de jerarquizar o de suponer una red cartesiana (del punto A al B) Las capas históricas, sociales y arquitectónicas que se superponen en la ciudad no son percibidas como estratos individuales y diferenciables. En el sentido práctico, el habitante urbano al transitar por su ciudad, encuentra una acumulación simultánea de elementos, un palimpsesto en transformación

<sup>4</sup> Desarrollado en 1970 por el científico informático inglés Edgar Frank Codd. Codd, Edgar. *A Relational Model of Data for Large Shared Data Banks*. IBM Research Laboratory. San José, California.

constante que se organiza en conjuntos cuyas raíces y ramas se enlazan, injertan o bifurcan con otros conjuntos en relaciones difíciles de aislar.

Esas relaciones tienen eco a diversas escalas en lo que parece un principio de autosemejanza, donde en la fractura microescalar se refleja la condición general de los problemas de la urbe que los alberga. De la congestión del elevador al embotellamiento vehicular en las horas pico.

Descubrir esas relaciones es un tránsito necesario para promover soluciones alternas, propuestas que se alejen de los modelos establecidos y que en la misma medida se aproximen a la comprensión de las ligas invisibles que se tienden entre las escalas de la movilidad. La ciudad y la urbanidad se sustentan a través de estos enlaces.

En definitiva, el tránsito de unos es el destino de otros; así es que se teje la red multidimensional que funciona como soporte para las actividades cotidianas de la urbe. Mientras unos habitantes pasan de largo los sitios en su andar, otros más se quedan para darles sentido, forma y función. En esa sucesión, en ese tránsito, la ciudad se materializa y desmaterializa en incontables ocasiones. Cada trayecto y cada destino, cada destino que se convierte en tránsito y cada tránsito que llega a ser un destino, traza líneas de soporte que le dan estructura a la ciudad. Hilos imperceptibles que interconectan simultáneamente a individuo con colectivo, a colectivo con entorno, a entorno con ambiente.

Por lo general, no se concibe a la ciudad como un derecho de vivienda, donde tanto individuo como colectivo se encuentren en la capacidad de sentirse en casa. La programación desarticulada de la urbe, las distancias a recorrer y los tiempos a invertir son una barrera que imposibilita una auténtica apropiación (en todos los sentidos y a todos los niveles). Los trayectos que gestionan la experiencia de la ciudad, articulados por las transferencias y

matizados por los tránsitos, se realizan en la oferta de transporte que cada urbe tenga a su disposición para, finalmente, converger en los espacios colectivos de transferencia.

En la diversidad sociocultural y urbano-arquitectónica que logran concentrar estos espacios es que se puede experimentar nuevas soluciones para entender, vivir y disfrutar la complejidad de la megalópolis desde otras perspectivas. Es primordial atraer la atención a ellos como posibles catalizadores de bienestar social, en el entendido que la arquitectura —y en general todas las ramas del diseño— juegan un papel protagónico al momento de interactuar con la colectividad urbana.

Sin embargo, las patologías espaciales de los centros de transferencia —e incluso, el espacio apretado de un vagón de metro, de un microbús o de un autobús— se asemejan a los malestares y al espacio reducido propio de una vivienda. ¿Por qué el espacio acorralado de los sistemas de transporte y movilidad no genera inquietud en el quehacer arquitectónico cotidiano y sí lo hace el espacio mínimo de un hogar?

La ciudad es el hogar donde habita la colectividad. En ese sentido, los habitantes invierten más tiempo en ocupar el espacio urbano que el espacio de vivienda. La arquitectura, con la intención de lograr una narración coherente, podría observar detenidamente cuáles son los flujos que mantienen con vida a ese gran sistema de sistemas para actuar en relación y pertinencia.

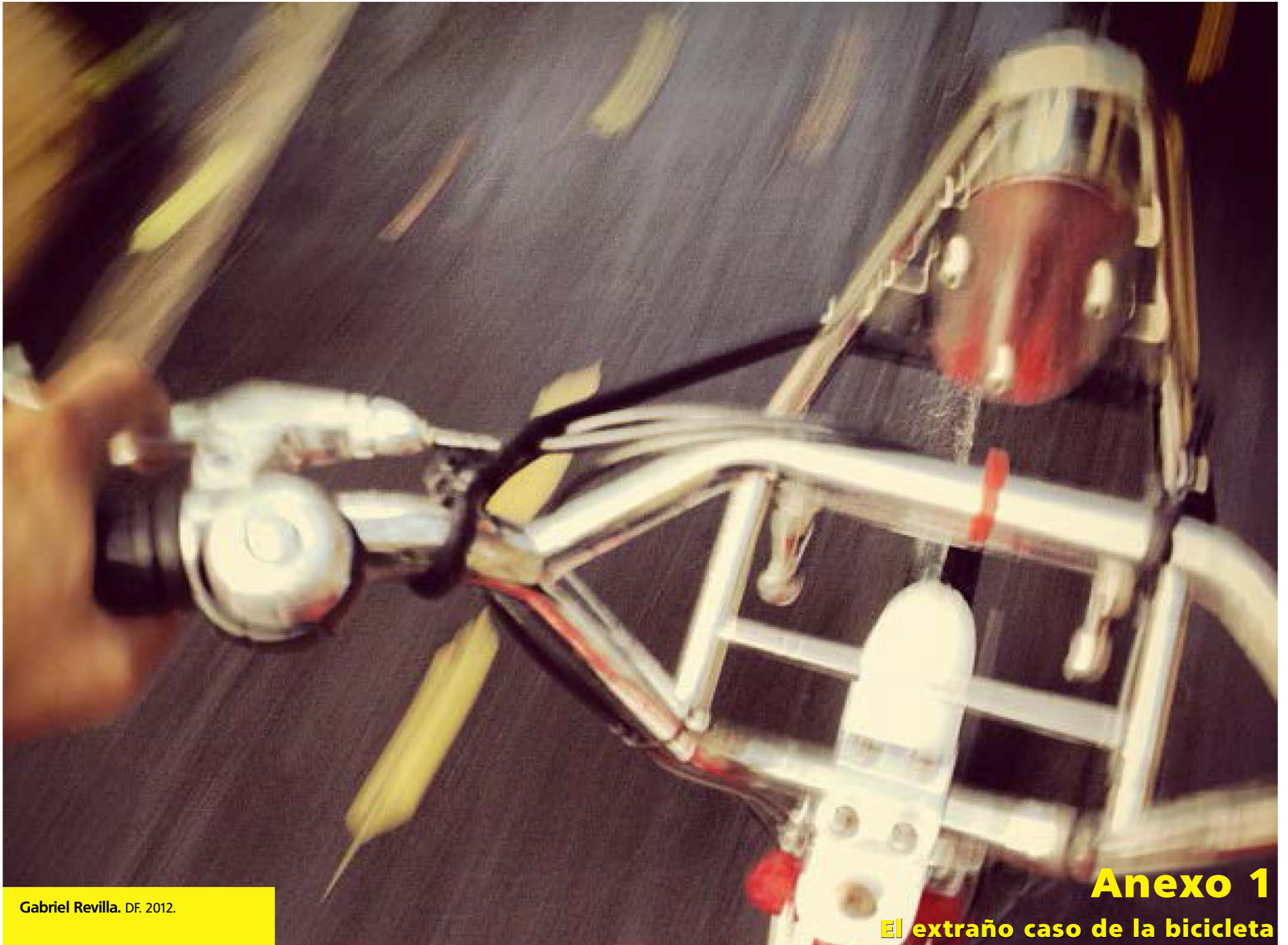
La vida a 5 minutos de distancia, donde todos los servicios estén a pocos pasos, es una aspiración del modelo de pequeña comunidad inmerso en la desproporción megalopolitana. Mientras que la redensificación y la radialidad de los servicios es una alternativa que puede funcionar, la tarea de la arquitectura, el urbanismo y el diseño es buscar alternativas para que la urbe satisfaga, no solo las necesidades sino también los anhelos, de la gran diversidad social que la ciudad ha llegado a concentrar.

La tarea no compete únicamente a la arquitectura y a los campos afines. Es necesario estrategias de colaboración entre múltiples disciplinas que logren impulsar una reconceptualización del espacio urbano vivencial. El primer reto será despertar al habitante, sacarlo de su catatonia cotidiana, para lograr que interactúe con el entorno inmediato. La población dormida no participa de la vida urbana, solo se desliza a través de ella, levita, es casi una ausencia.

Para lograrlo será necesario observar la iteración de los objetos y de los acontecimientos; las variables, por pequeñas que parezcan, abren las puertas a nuevas posibilidades. En esas distintas versiones de lo que acontece es que se encuentran las claves de una nueva forma de apropiarse de la ciudad.

Esta investigación procura aportar indicios de posibles herramientas, de giros inesperados, de perspectivas oblicuas, a manera de navaja suiza del quehacer urbano-arquitectónico, en las cuales se pueda apoyar el investigador/diseñador para concretar propuestas verosímiles, coherentes e innovadoras. El mapa reflejo, el anónimo yo, el catalizador de eventos, los niveles de complejidad, los elementos abstractos y las patologías espaciales, no son más que el inicio de un campo de exploración vertiginoso y cambiante. Estos conceptos, esta investigación y las palabras que le intentan dar sentido y dirección quedan a la espera de ser revisadas, reconceptualizadas y redefinidas. Al igual que la movilidad urbana, se presentan aquí para permanecer en constante cambio.

Tiene que haber un tránsito, un paso de una realidad original a una ideal, puede que nunca se alcance pero al igual que las utopías, servirá para avanzar.



Gabriel Revilla. DF. 2012.

**Anexo 1**  
**El extraño caso de la bicicleta**

Cuando el diseñador proyecta un objeto, según Lucius Burckhardt, lo hace obedeciendo ciertas condiciones limitantes (*boundary conditions*). Para diseñar un abrelatas la limitante —entre seguramente muchas otras— es la estructura o constitución de la lata, mientras que de forma inversa, al diseñar una lata, la condición limitante será el abrelatas.<sup>1</sup> Uno define y describe al otro.

En el libro *Diarios de bicicleta*, el músico polifacético David Byrne, escribe sobre los arquetipos urbanos planteándose una serie de preguntas que, para la arquitectura, más que propiciar respuestas, despiertan la imaginación: ¿qué tienen ciertas ciudades y sitios, que promueven actitudes específicas?, ¿cambia nuestra conducta creadora, social y cívica según sea el lugar donde vivimos?, ¿cuánto tiempo hay que residir en una ciudad para que uno empiece a comportarse y a pensar como la gente de allí?, ¿y dónde empieza esa ciudad psicológica?, ¿hay un punto en el mapa donde las actitudes cambian?<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Burckhardt, Lucius. (1980). *Design is invisible*. Recuperado de <http://www.lucius-burckhardt.org/index.html>

<sup>2</sup> Byrne, David. (2011). *Diarios de bicicleta*. México: Sexto piso. pp. 282-284

Los objetos que rodean al ser humano, desde la lata hasta la ciudad, influyen y moldean sus acciones y sus actitudes. De alguna manera, la función de esos objetos se filtra poco a poco en la vida diaria de las personas hasta que su imposición es irremediable. Después, el habitante urbano se acostumbra, con alarmante facilidad, a coexistir con esos determinados objetos y esos precisos ambientes sin muchas veces entenderlos o cuestionarlos. Sin percibirlo, y de manera voluntaria, el urbanita se pone una camisa de fuerza que se aprieta más, cada vez que decide ceder el paso a la monotonía y al aburrimiento de las rutinas de la vida megalopolitana.

Ya sea la taza de café de todas las mañanas o el camino diario al trabajo, las rutinas provocan cierto entumecimiento de los sentidos y de la razón. Situación que obliga a muchas personas a buscar estímulos que rompan con los esquemas establecidos. Hay quienes practican deportes extremos, quienes incrementan sus niveles de dopamina a través de videojuegos y quienes, sin más, deciden montarse en una bicicleta.

“...Desde que uso la bici como medio de transporte, me enfermo mucho menos, estoy de mucho mejor humor y me es más fácil adoptar costumbres más saludables como no tomar refresco o ver menos tele.

**Armando Díaz**”

El caminar —actividad que por ordinaria es desdeñada con facilidad— resulta ser una acción de traslación predecible y rutinaria; se practica sin mayor reflexión ni complicación, al igual que respirar, parece ser una función natural y común. Tomar el autobús o el metro llega a ser monótono y tedioso, e intentar conducir un auto a través del tráfico estático es, en el mejor de

los casos, una experiencia frustrante. En cambio, la relación de desplazamiento que se obtiene entre usuario y entorno, gracias al uso de la bicicleta, es una versión única de interacción entre las partes y el todo, donde los elementos parecen mezclarse en correcta proporción para hacer del traslado un evento disfrutable.

Esa relación que se crea entre usuario y bicicleta es en muchas maneras más íntima que la propiciada por otros medios de transportación. Influye el costo del objeto, las posibilidades de selección y de personalización, pero además, la velocidad y la exposición urbana que se alcanza hacen valorar el espacio de formas difíciles de procurar a través de otro medio. Existe libertad de movimiento y de elección.

“ Es una velocidad que te permite experimentar la ciudad de otra forma, ser consciente de muchos más estímulos visuales, sentir el viento en la cara, escuchar los sonidos de la calle, de alguna forma sentir el pavimento (...) amo la combinación ciudad+bicicleta...”

**Fernando Madrid**

La bicicleta, como prótesis y metáfora,<sup>3</sup> es una extensión orgánica de las capacidades propias del cuerpo humano para trasladarse, que además, promueve la construcción de afectos e imaginarios que cada vez más, forman parte del día a día de muchos habitantes urbanos. Desde la nostalgia por la primera bicicleta, el proceso de aprendizaje y las memorias que se desencadenan con ello, hasta el tránsito cotidiano de vendedores de pan o afiladores de cuchillos (en México) sobre bicicletas modificadas, el vehículo personal de propulsión humana es un generador de imágenes evocadoras que inevitablemente conectan y transportan a sus usuarios a situaciones que trascienden los límites espaciales.

<sup>3</sup> Martín, Fernando. (2002). *Contribuciones para una antropología del diseño*. Barcelona: Editorial Gedisa.

“ No importa lo viejo que estés, o creas estar, con los primeros pedaleos que se dan te sientes como un niño otra vez...”

**Rhett Cano**

...Siempre existe el recuerdo de las caídas y del éxito de aprender a hacerlo. Y si se pierde la costumbre de hacerlo, todo se recrudece.

**Francisco López**

Por un lado, el vínculo que se tiende entre este objeto y la persona que ha decidido emplearlo implica un reto físico: para que exista respuesta por parte del aparato es necesario aplicar un esfuerzo corporal que lo ponga en acción. Ese simple gesto, el pedalear, establece un lazo de proximidad en el que de forma innata se asume que todo movimiento y que toda velocidad están relacionados a las capacidades y destrezas de cada persona. La bicicleta se convierte entonces en una prolongación tanto de las habilidades físicas como de los estados de ánimo. Y por el otro, las evocaciones que promueve son únicas a cada individuo, son recuerdos y asociaciones que con suma frecuencia tienen reflejo en los grados de libertad que este medio propicia.

“ ...Es mi corcel metálico moviéndome en libertad... más que cualquier otro vehículo.”

**América Bañuelos**

Sentir que tienes todo el control; la nobleza de la bicicleta para convertirse en una extensión de tu cuerpo.

**Gabriela Rivera**

Por estos motivos, y aunado a la ola de preocupación medioambiental que ha inundado a las megalópolis del planeta, la bicicleta es un medio de transporte que gana adeptos al segundo. Sin embargo, las grandes ciudades, epítome del vehículo privado, no están preparadas ni espacial, ni culturalmente para realizar



el cambio radical de un mundo motorizado a uno de traslado por propulsión humana. No se trata de eliminar los vehículos privados para dar paso al uso exclusivo de la bicicleta, quizá este medio no sea ni la única ni la mejor respuesta, sino de explorar las posibilidades urbano-arquitectónicas de combinación entre este y otros medios para garantizar una mejor movilidad megalopolitana.

“ Me gusta porque me siento mas libre como individuo y al mismo tiempo integrado colectivamente con la ciudad!

**Pablo Macías**”

En este sentido la arquitectura tiene mucho que indagar. ¿Cómo proyectar una ciudad de continuidad ciclista?, ¿cómo diseñar un edificio que además de la continuidad promueva la permeabilidad sin poner en conflicto ni usos ni flujos?, ¿cómo hacer que las bicicletas, a través del espacio urbano, participen en la creación de eventos extraordinarios que potencien el interés de la población colectiva? Las preguntas (y cualquier posible respuesta) tienen que ir más allá del rediseño de las vialidades; la arquitectura debería proveer de más facilidades para el uso constante de la bicicleta, facilitar su traslado y almacenaje, prever el ingreso a lugares de concurrencia, mejorar los mecanismos para su circulación vertical y horizontal cuando la posibilidad de rodarlas sea restrictivo, promover la confluencia e intermodalidad en los centros de transferencia a través de soluciones que permitan las correctas conexiones, etc.

“ La perspectiva completamente distinta que tienes de tu entorno, lo diferente que son lugares que creías conocer a la perfección.

**Rodrigo Segura**”

Qué pasa, por ejemplo, si en el Sistema Colectivo Metro de la ciudad de México en lugar de preocuparse por dividir

los vagones a ciertas horas entre hombres y mujeres (división de género que más que hablar de seguridad demuestra un serio grado de descomposición social) o de estigmatizar al último vagón del metro por sospechas de situaciones de falta a la moral, se transforma un par de vagones en espacios completamente vacíos de uso exclusivo para transportar bicicletas, a cualquier hora y en cualquier línea. Qué pasa si cada estación asigna uno de sus ingresos como acceso único para el libre tránsito de estos transportes. Qué pasa si en cada una de estas salidas se procura un espacio para estacionar bicicletas. Sin lugar a dudas, la arquitectura tendría que responder ante tales situaciones, tendría que mutar y adaptarse a los nuevos usos y exigencias. Y, también sin lugar a dudas, resulta más sencillo explorar esas posibilidades —de transformación, de adaptación, de mutación— que lamentarse por el hecho de que no existan.

El uso urbano de la bicicleta se ha convertido en una subcultura, en un movimiento social e incluso, para todos aquellos que sigan interesados en los patrones económicos imperantes, en un negocio con la potencialidad para generar fabulosas utilidades. Como tales, la cultura, los movimientos sociales y los factores económicos deben tener reflejo y respuesta en la arquitectura. Nunca es demasiado tarde para encontrar alternativas, nunca es demasiado tarde para involucrarse en la propuesta de soluciones. La arquitectura de la movilidad, en todas sus escalas, debe aspirar a esas dos consignas.

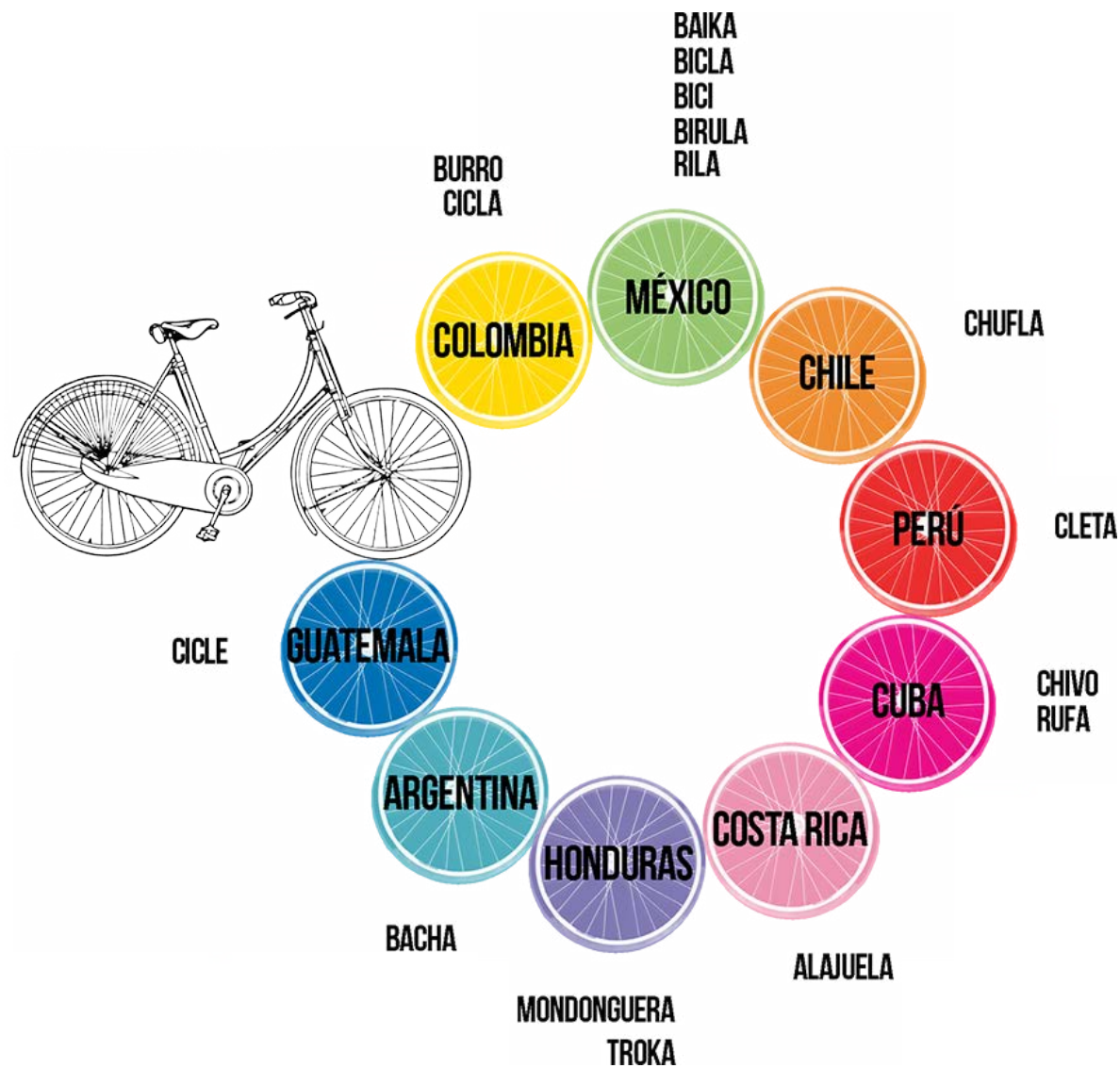
Es posible entonces, que la bicicleta sea uno de los pocos objetos que confina y define, que marca condiciones limitantes y promueve actitudes, al mismo tiempo que permite múltiples grados de libertad en sus usos, más allá de los clichés y banalidades entorno a la tendencia ecológica comercial. Quizá, los mismos grados de libertad que la ciudad, a través de la arquitectura, debería procurar.

## Bici-Región

Apropiación en la enunciación

Desde el límite del río Bravo hasta los confines de la Patagonia argentina las variaciones lingüísticas de la América Latina hablan de un sentido de apropiación. A través del lenguaje es que se configura y conoce el mundo que rodea al ser humano, y a través de las variantes léxicas y sintácticas es que se puede conocer la manera, muy particular, con que cada grupo social se relaciona con sus objetos y quehaceres cotidianos. La bicicleta, ese vehículo tan personal, no sólo tiende lazos de afecto, sino que promueve nuevas configuraciones verbales. Con cada iteración de la palabra surge una nueva conexión mental que permite recalibrar al objeto a diferentes escalas de valores según sea la circunstancia. De la misma manera, al recorrer la ciudad en bicicleta se generan nuevas conexiones espaciales y nuevas formas de relacionar entorno, cuerpo y velocidad. El objeto se convierte no solo en una extensión de las capacidades sino en una herramienta que explica la ciudad desde otra perspectiva (un objeto bueno para pensar y bueno para usar).<sup>1</sup> De la mente a la lengua las conexiones son próximas, al igual que de la enunciación

<sup>1</sup> Martín, Fernando. (2002). *Contribuciones para una antropología del diseño*. Barcelona: Editorial Gedisa.



a la relación con el objeto. Para que sean igual de sólidas las relaciones entre bicicleta y ciudad, la arquitectura tendrá que iniciar vertiginosos procesos de iteración para mantener el ritmo de apropiación que el lenguaje ha alcanzado. Velocidad en la enunciación arquitectónica.

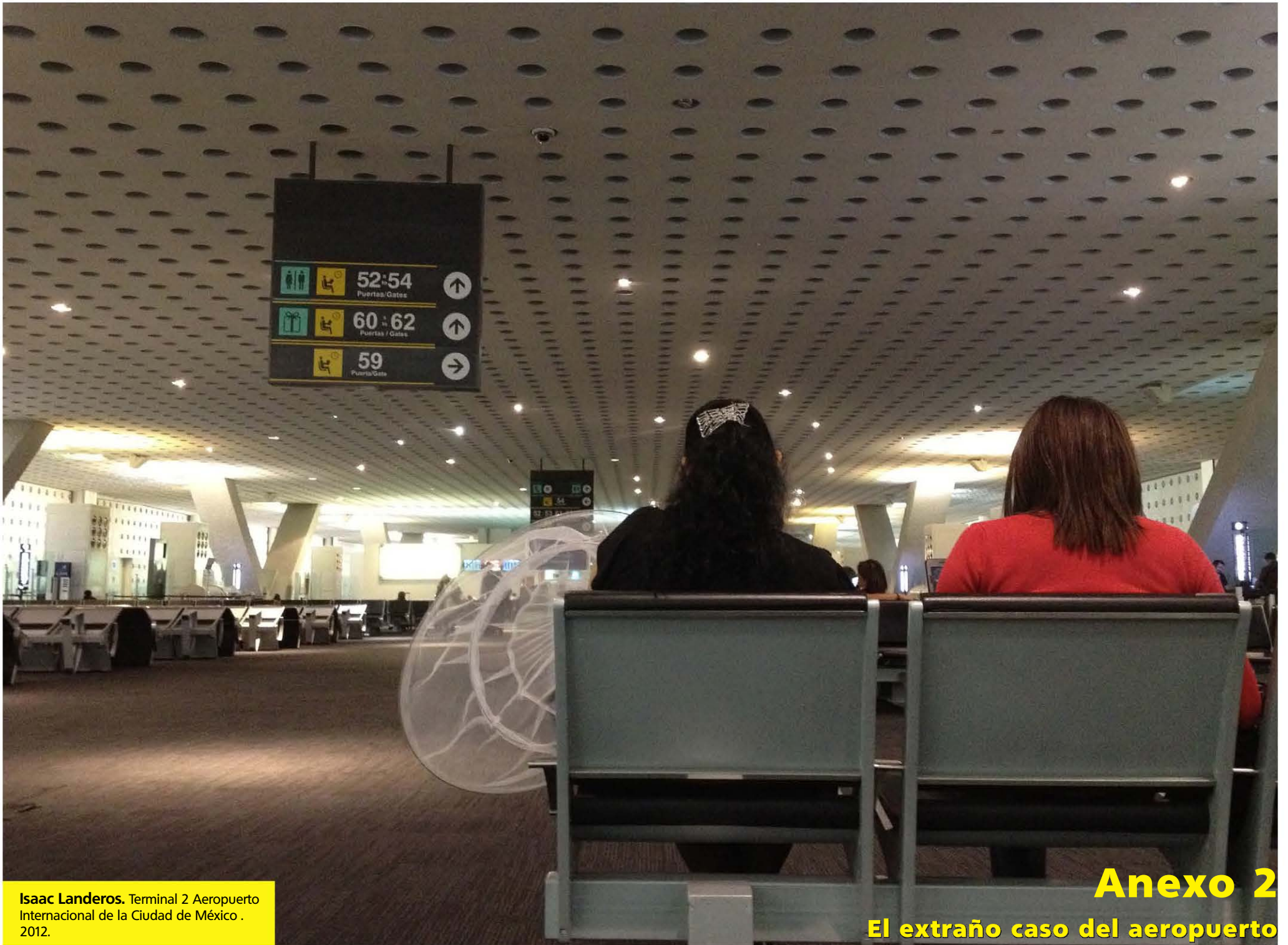
## Vietato Introdure Biciclette

[Porque la arquitectura es parte del problema y parte de la solución:]

En los bancos y casas de comercio de este mundo a nadie le importa un pito que alguien entre con un repollo bajo el brazo, o con un tucán, o soltando de la boca como un piolincito las canciones que me enseñó mi madre, o llevando de la mano un chimpancé con tricota a rayas. Pero apenas una persona entra con una bicicleta se produce un revuelo excesivo, y el vehículo es expulsado con violencia a la calle mientras su propietario recibe admoniciones vehementes de los empleados de la casa. Para una bicicleta, ente dócil y de conducta modesta, constituye una humillación y una befa la presencia de carteles que la detienen altaneros delante de las bellas puertas de cristales de la ciudad. Se sabe que las bicicletas han tratado por todos los medios de remediar su triste condición social. Pero en absolutamente todos los países de la tierra está prohibido entrar con bicicletas. Algunos agregan: «y perros», lo cual duplica en las bicicletas y en los canes su complejo de inferioridad. Un gato, una liebre, una tortuga, pueden en principio entrar en Bunge & Born o en los estudios de los abogados de la calle San Martín sin ocasionar más que sorpresa, gran encanto entre telefonistas ansiosas o, a lo sumo, una orden al portero para que arroje a los susodichos animales a la calle. Esto último puede suceder pero no es humillante,

primero, porque sólo constituye una probabilidad entre muchas, y luego porque nace como efecto de una causa y no de una fría maquinación prestablecida, horrendamente impresa en chapas de bronce o de esmalte, tablas de la ley inexorable que aplastan la sencilla espontaneidad de las bicicletas, seres inocentes. De todas maneras, ¡cuidado, gerentes! También las rosas son ingenuas y dulces, pero quizá sepáis que en una guerra de dos rosas murieron príncipes que eran como rayos negros, cegados por pétalos de sangre. No ocurra que las bicicletas amanezcan un día cubiertas de espinas, que las astas de sus manubrios crezcan y embistan, que acorazadas de furor arremetan en legión contra los cristales de las compañías de seguros y que el día luctuoso se cierre con baja general de acciones, con luto en veinticuatro horas, con duelos despedidos por tarjeta.

*Julio Cortázar*



Isaac Landeros. Terminal 2 Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México . 2012.

**Anexo 2**  
**El extraño caso del aeropuerto**

### *Terminal 1*

#### *Del arribo al abordaje*

Si se cierran los ojos y por accidente la palabra aeropuerto llega a los oídos, es posible que las primeras imágenes que vuelen a la mente sean de viajes excitantes, de lugares lejanos y de culturas exóticas. Tanto la palabra, como la idea preconcebida que se tiene del espacio generan una proyección que va más allá de los límites construidos del edificio. El sitio es, al mismo tiempo, todos sus componentes y todos sus enlaces. Entonces, el aeropuerto no finaliza en sí mismo sino que lo hace en la terminal aérea o en la sala de espera del siguiente destino que recibe al viajero agotado. Así, el de México concluye en Atenas vía Nueva York, o en Pekín vía San Francisco, y viceversa.

Esta proyección imaginada deja de ser ilusoria cuando aparecen, gracias a las nuevas tecnologías, imágenes que trazan los trayectos que cada aeronave realiza de forma intercontinental (basta con ver el trabajo titulado *Flight Patterns* del artista new media Aaron Koblin). La red que se crea al unir cada ruta de vuelo —muy próxima en morfología a la red neuronal— muestra, por un lado, las jerarquías de la escala urbana global y por el otro, que en efecto: el mundo es un pañuelo.

La proyección idealizada que se gesta en la mente de cada urbanita, ahora convertido en viajero global al ser enfrentado al aeropuerto, se ve alterada al momento de ser puesta en práctica. Si bien es cierto que el edificio se convierte, por sus dimensiones y su importancia estratégica en el desarrollo económico, en uno de los íconos más representativos de la megalópolis; también es cierto que lo hace a expensas de la comodidad de sus usuarios. Del arribo al abordaje, el individuo es abrumado —por decir lo menos— por las exigencias y normas de las aerolíneas, los múltiples filtros de seguridad, la desorientación espacial, la carencia de lugares placenteros para descansar durante las largas esperas y el asedio constante del sentimiento de inseguridad que se deriva de lo que en apariencia es seguridad extrema.

Entonces, la arquitectura del aeropuerto se torna en la del individuo sospechoso: todo el que entre en él es culpable hasta que se demuestre lo contrario. Por su diseño y disposición, todo mundo se enfrenta al escrutinio del otro. Las horas de espera, las horas de ocio repentino, se convierten en tiempo, también, para juzgar. El edificio, los sistemas que él soporta, y las indicaciones que se dan en su interior por parte de las autoridades están pensados para que así sea. Cada individuo, al estar expuesto e intimidado, se transforma al mismo tiempo en el responsable de la seguridad del otro: si ve a una persona sospechosa, denúnciela; si encuentra una maleta desatendida, denúnciela; si percibe que alguien se siente cómodo, denúncielo. El aeropuerto es sorprendente por grande, por ruidoso, porque impone; no porque sus usuarios se sientan cómodos en él.

Es así que la arquitectura de la sospecha moldea actitudes. La apariencia aséptica, estéril, asignificante e impersonal, no hace más que poner a los usuarios bajo el reflector: un espacio colectivo diseñado para la paranoia colectiva; eso sí, sin dejar de lado los ventanales altos y las cubiertas caprichosas. No se debe olvidar que se está en un ícono de la ciudad contemporánea.

## *Terminal 2*

*Acceso E, Puerta 65, 2do piso, extrema izquierda*

El laberinto aeroportuario es un fractal de situación y no necesariamente de forma, que tiene reflejo tanto en su interior como en su exterior hasta alcanzar la dimensión urbana (¿las actitudes también se pueden fractalizar?) Al interior, las dependencias se encuentran subdivididas de manera tal que resulta impracticable la conceptualización del espacio como un todo. Accesos, registros, pasos de seguridad, comercios, salas de espera y puertas de abordaje se suceden como imágenes espaciales desarticuladas e inconsecuentes. La única posibilidad de unión es a través de los trayectos convulsos que el usuario debe realizar de un espacio al otro. Aquí, los pasillos, las escaleras mecánicas, las bandas automáticas y los carros de servicio interno funcionan como líneas vinculantes interesaciales que, en el trepidante curso de los acontecimientos, terminan por nublar más la posibilidad de una clara cognición espacial.

En el exterior, sucede que el aeropuerto —como la ciudad— está constituido por cuerpos masivos de ubicación semialeatoria, separados por vacío y unidos precariamente por medios de transporte que solo los surcan a través de ese mismo vacío. Fraccionado en sus terminales, hangares, sitios de embarco, estacionamientos y bodegas es un reflejo a escala de lo que acontece en la urbe, difícil de navegar y difícil de dimensionar (principio de autosemejanza)

El arquitecto y, de nueva cuenta el aparato económico al que están supeditadas sus decisiones, se ha preocupado demasiado y por demasiado tiempo en resolver la función (restringida por las elecciones de seguridad) y el efecto sorpresa (un aeropuerto, como carta de presentación, debe impactar); y en la misma medida, se ha olvidado del sentimiento, del acontecimiento y de la generación de espacio relacional y significativo. Pequeñas

acciones relevantes que procuran la atención de estas necesidades pueden ser detectadas en casos particulares alrededor del globo: los colores para diferenciar cada sala y facilitar la orientación del usuario en la T4 del aeropuerto de Barajas (MAD) en Madrid por el arquitecto inglés Richard Rogers (2007), las estaciones individuales de trabajo en las salas de espera de la T2 del aeropuerto internacional de San Francisco (SFO) o los pabellones de cultural tradicional del aeropuerto Incheon (ICN) en Seúl, parecen resolver más, en escala práctica y social, que las cubiertas de diseño desafiante y las estructuras masivas que, en muchas ocasiones, solo pretenden impresionar.

Quizá, el mejor aeropuerto es aquel que al final de su vida se ve absorbido y reintegrado por la ciudad que trató de emular. El aeropuerto, a mitad de la calle, entrometido en la traza urbana, es objeto del reciclaje arquitectónico y propenso a ser útil más allá del uso aeronáutico. El Templehof de Berlín, el Kai Tak de Hong Kong y próximamente el Mariscal Sucre de Quito, tienen la oportunidad de generar nuevas proyecciones en la interpretación del espacio y de su vocablo. El aeropuerto como motor para que la imaginación de sus usuarios/ciudadanos/habitantes emprenda vuelo.

## *Terminal 3*

*Despegue*

Con todo, el aeropuerto se ha convertido en una ciudad dentro de una ciudad...

El extraño caso del aeropuerto inicia con el hecho de que nunca cierra sus puertas. Edificio que funciona las 24 horas para un mundo al que 24 horas no le son suficientes. Sus usuarios/ciudadanos (desterritorializados en su tránsito, en suelo internacional, con pasaporte en mano) pasan en él más horas de las deseadas y, al ser su espera más prolongada, otras actividades

son permisibles. El aeropuerto, como el vagón del metro, puede convertirse momentáneamente en dormitorio, en comedor, en sala de conferencias, en parque de diversiones; en cualquier otro espacio necesario para escapar de las constricciones propias de sus limitantes físicas y temporales (casa implosionada).

Paralelo a la diversidad en usos, existe la convergencia de la diversidad sociocultural. Es posible que se trate de uno de los pocos edificios que reúne tanta diversidad social de manera tan constante y condensada. En él, la mezcla social no solo se realiza mediante estratos culturales o económicos, sino que la proporción de la mezcla se ve afectada también por el factor de nacionalidad; así que la confrontación va un paso más allá y abre la puerta a una exégesis global. El espacio se ve transformado por una serie de situaciones que tienen carga significativa específica de cada una de las naciones que se encuentran y, que de no tener el suficiente cuidado o respeto, afectan el espacio vital de otros tantos usuarios. No se trata de la herencia al espacio momentáneo de la estereotipia de cada país, sino de las finas liminalidades que cada individuo proyecta a través de su acervo conductual.

Y la espera es lo que hace caer en cuanta de tanta diversidad. El tiempo de espera, ya sea entre escalas o para alcanzar el destino final, el mismo tiempo que es empleado para juzgar al otro, intimidado y exhibido, el mismo tiempo que es útil para explayar el ocio inesperado, es el que sirve como tiempo de aprendizaje y de preparación. El aeropuerto es posiblemente el único edificio constituido tan solo por esperas prolongadas: la fila de registro, la de seguridad, la de los sanitarios, la sala de espera. Es el vestíbulo que recibe a una ciudad, y lo último que se ve al partir de ella. Al mismo tiempo, es la estancia previa a una nueva situación, a una nueva experiencia; espacio para observar, ser observado y meditar sobre de dónde se viene y a dónde se va. Es el último paso antes de despegar a lo desconocido.

El aeropuerto, no solo es un aeropuerto, al final, es el punto donde el lado tierra y el lado aire se encuentran, donde el urbanita desprende los pies del asfalto saturado y donde, aún sin moverse, le es permitido, a través de la diversidad convergente, proyectar su imaginación a través de las líneas de conexión, y viajar. La arquitectura bien podría volver sus trazos hacia esas aspiraciones.

# Glosario

***Ambiente urbano.*** Abstracción resultante de la superposición de elementos convergentes en un sitio determinado. De la suma de las características físicas, culturales, políticas y económicas es que se deriva el ambiente de un espacio.

***Aparatos urbanos.*** Conjunto organizado de piezas, estructuras, soluciones y/o estrategias, urbanas y arquitectónicas que cumplen una función especializada dentro de la urdimbre de una ciudad.

***Aspirina arquitectónica.*** Remedios espaciales de acción rápida que distraen de los síntomas y de su correcta atención.

***Casa explotada.*** Cada vez es más impracticable vivir en una casa y vivir en una ciudad (distancias, tiempos, dimensiones). Entonces, el programa de la vivienda es esparcido o lo largo de la urbe, de manera improvisada, para satisfacer todo lo que la ciudad ha decidido negar.

***Catalizador positivo.*** Sustancia o medio físico capaz de acelerar una reacción.

***Carencia programática.*** Ausencia de alternativas urbano-arquitectónicas que permitan la versatilidad de usos y funciones de los elementos megalopolitanos. Privación de esas mismas posibilidades. Deficiencia en la concepción de nuevos escenarios urbanos que complementen las actividades cotidianas de sus habitantes.

***Ciclo del habitante fatigado.*** Monotonía. Ritual. Actividades repetitivas, rutinas ínsulas, derivadas de un esquema social y económico impositivo.

***Ciudad movimiento.*** Construcción visual que se finca en la mente cuando el habitante urbano se somete a ser trasladado a través de los sistemas masivos de transportación.

***Comuna (urbana).*** Conjunto de personas que comparten tradiciones, costumbres y creencias con reflejo particular en la práctica y el empleo del entorno construido.

***Condición sociocultural.*** La situación sociocultural de un individuo o de un grupo no necesariamente depende de



su situación económica. El acceso a la educación y a la información, los grados desarrollados de conciencia social y la capacidad de aprendizaje y adaptación, son factores más significativos.

**Continuum urbano.** El continuum urbano es una utopía. No hay un plano ininterrumpido que permita su libre y clara navegación. La calle, la puerta, la ventana, el muro, la escalera, la conexión de transportes, la memoria, la imaginación; todos son elementos que dividen, restringen, separan, enmarcan o alteran la posibilidad de una rotunda continuidad.

**Demagogia urbana.** Discursos o acciones que se llevan a cabo para ganarse la simpatía del urbanitas, degenerando de fondo su concepción auténtica de ciudad.

**Loop exploratorio de flujos.** Bucle. Ciclo de movimientos urbanos que se genera por la imperiosa necesidad de sus habitantes de trasladarse al extremo opuesto del que se encuentren en ese momento. Ironía del éxodo, en el que se parte para volver una y otra vez al lugar en el que siempre se prefiere estar en el otro.

**Lugares vacíos.** Es el conjunto de elementos urbano-arquitectónicos, sus límites y su configuración, que carecen de valor definitivo. Sitios que no completaron con cabalidad su función, faltos del carácter deseado, o tímidos en su declaración formal y funcional. Páginas en blanco en espera de ser alteradas por sus usuarios.

**Monofuncionalidad urbana.** Uso exclusivo de fondo, en un elemento urbano, que limita las posibilidades de interacción social aún al existir

aparentes funciones alternas: al centro comercial se va a comprar, al hospital a sanar, a la biblioteca a leer, etc.

**Producto ciudad.** Aquella estructura urbana –tangible o intangible– que se convierte en objeto de intercambio mercantil y de explotación económica. *City branding*.

**Uróboros urbano.** Como la mítica serpiente que devora su propia cola, son situaciones urbanas que se gestan en círculos viciosos de retroalimentación permanente. Construcción de más vialidades generan más tráfico, la fortificación de edificios incrementa la sensación de inseguridad, la zonificación monofuncional provoca abandono, etc.

## Bibliografía

- Abbas, Yasmine. (2006). *Neo-nomads: Designing Environments for Living in the Age of Mental, Physical and Digital Mobilities*. Cambridge: Harvard University.
- Augé, Marc. (2008). *El metro revisitado*. (1ª. ed. Español 2010) Barcelona: Ed. Paidós. Barcelona.
- (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona: Editorial Gedisa.
- (1992) *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. (10ª. ed. 2008) Barcelona: Editorial Gedisa.
- Ascher, Francois. (2004). *El espacio colectivo como marco para la movilidad*. En: Diálogos. Espacio urbano colectivo: nuevas perspectivas. Forum 2004. Barcelona.
- Bauman, Zygmunt. (2007). *Tiempos líquidos. Vivir en una época de incertidumbre*. (2ª. ed. 2009). México: Ed. Tusquets.
- (2007). *Identidad*. Buenos Aires: Ed. Losada.
- Berman, Marshall. (1982). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. (ed. 1998). Buenos Aires: Siglo veintiuno editores.
- Bertalanffy, von Ludwig. (1951). *Teoría general de los sistemas*. (7ª. ed. 1989). México: Fondo de cultura económica.

Borja, Jordi. (1998). *Ciudadanía y espacio público*. En: VVAA, Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern, Urbanitats (7). Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

Burckhardt, Lucius. (1980). *Design is invisible*.

Byrne, David. (2011). *Diarios de bicicleta*. México: Sexto piso.

Cerasi, Maurice. (1990). *El espacio colectivo de la ciudad. Construcción y disolución del sistema público en la arquitectura de la ciudad moderna*. Barcelona: Ed. Oikos-tau. p. 90

Cervero, Robert. (1998). *The Transit Metropolis*. Washington D.C: Island Press.

Cortázar, Julio. (1962). *Historias de Cronopios y Famas*. (7ª. ed. 2000). Buenos Aires: Alfaguara. p. 32

Debord, Guy. (1958). *Internacional Situacionista*. No. 1. (I-VI-58).

De Certeau, Michel. (1990). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. (3ª. ed. Español 2010) México: Universidad Iberoamericana. Colección El oficio de la historia.

Delgado, Manuel. (1999). *El animal público*. (5ª. ed. 2008). Barcelona: Ed. Anagrama. Colección Argumentos.

- (2008). *Lo común y lo colectivo*. Madrid: Medialab Prado.

Díaz, Isaac. (2011). *Ficciones. Decálogo para interpretar el entorno inmediato*. México: CIEP FA UNAM. Trabajo académico. Seminario: Contextos de la arquitectura II. Dr. Peter Krieger. Maestría en Diseño Arquitectónico.

Foerster, von Heinz. (1979). *Cybernetics of Cybernetics*. Ponencia presentada en University of Illinois, Urbana, Estados Unidos.

García, Claudia. Kerim Muvdi.(2009). *Propiedades de los fluidos desde un punto de vista físico*. Departamento de Física. Ciencias Básicas. Universidad del Norte, Colombia.

Galeano, Eduardo. (2002). *Ni derechos ni humanos. Chasqui, 79*. Recuperado de <http://chasqui.comunica.org/79/galeano79.htm>

Gottman, Jean. (1961). *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. New York: Wentieth Century Fund.

Guixé, Martí. (2006). *Taller y conferencia magistral*. México: CENTRO, Tóxico Cultura, Centro Cultural España.

Hall, Edward T. (2009). *La dimensión oculta*. México: Siglo veintiuno editores.

Krieger, Peter. (2006). *Paisajes urbanos. Imagen y memoria*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Koolhaas, Rem. (Spring, 2002). *Junkspace*. October. (Vol. 100) Obsolescence. The MIT Press.

Korzybski, Alfred. (1933). *Science and Sanity: An Introduction to Non-Aristotelian Systems and General Semantics*. (5th. ed. 1994) New York: Institute of General Semantics.

Laplanche, Jean. Jean-Bertrand Pontalis. (1996). *Diccionario de psicoanálisis*. (6ª reimpresión, 2004). Buenos Aires: Paidós.

Lefebvre, Henri. (1991). *The Production of Space*. Oxford: Editions Anthropos (Blackwell).

Lida, David. (2008) *First Stop in the NewWorld. Mexico City, the Capital of the 21st century*. (1st paperback ed. 2009) Nueva York: Riverhead Books.

Lynch, Kevin. (1960). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Markusen, Ann. (1996). *Sticky Places in Slippery Space: A Typology of Industrial Districts*. Worcester: Clark University. Economic Geography, Vol. 72, No. 3 (Jul., 1996)

Martín, Fernando. (2002). *Contribuciones para una antropología del diseño*. Barcelona: Editorial Gedisa.

Monsiváis, Carlos.(2009). *Apocalipstick*. (ed. 2011). México: Ed. Random House Mondadori. Colección Debolsillo.

Morin, Edgar. (1999). *Los siete saberes necesarios para la educación del futuro*. París: UNESCO.

Oldenburg, Ray. (1989). *The Great Good Place. Cafés, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and other Hangouts at the Heart of the Community*. New York: Marlow & Company.

Rheingold, Howard. (2002). *Smart Mobs. The Next Social Revolution*. Cambridge: Perseus Publishing.

- Tuan, Yi-Fu. (1977). *Space and Place*. (8th. ed. 2001) Minneapolis: University of Minnesota Press. p. 54
- Virilio, Paúl. (1995). *La velocidad de liberación*. (ed.1997) Buenos Aires: Manantial.
- (2000). *The Kosovo War Took Place in Orbital Space*. Entrevista por John Armitage para CTHEORY. Paris. Recuperado de <http://www.ctheory.net/articles.aspx?id=132>
- Wenders, Wim. (2005). *El acto de ver*. Barcelona: Ed. Paidós.

## Films

- Lang, Fritz. (1927). *Metropolis*. Universum Film AG. Alemania, 210 min
- (1999). *Fantasia 2000*. Varios directores. Walt Disney. Animación, 75min
- Fricke, Ron. (1992). *Baraka*. Magidson Films. Documental, 96 min

## Digital

- DELTA AIR LINES. (2012). Newsroom. History. Recuperado de: <http://news.delta.com/index.php?s=18&cat=39>
- CIVITAS. CIVITAS MIMOSA. (2011). Knitting Graffiti. Recuperado de [http://www.civitas-initiative.org/index.php?id=138&news\\_id=1070](http://www.civitas-initiative.org/index.php?id=138&news_id=1070)
- Ecobici. (2012). Ciudad de México. [www.ecobici.df.gob.mx/](http://www.ecobici.df.gob.mx/)
- Free Public Transports. <http://freepublictransports.com/>
- Gillet, Alexandre. (2006). *Dérives atopiques*. *Espaces Temps.net, Textuel*. Recuperado de <http://www.espacestemp.net/document1975.html>
- INEGI. (2007). Resultados encuesta origen destino 2007. Recuperado de <http://www.transparenciaautopistaurbana.df.gob.mx/normatividad/encuesta.pdf>
- INEGI. (2010). Vehículos de motor registrados en circulación. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Recuperado de [http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general\\_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=13158](http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=13158)

- Metrobús. (2012). Ciudad de México. <http://www.metrobus.df.gob.mx/>
- SETRAVI. (2012). Transporte de pasajeros. Centros de Transferencia Modal CETRAM (Paraderos). Recuperado de: [http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/centros\\_de\\_transferencia\\_modal\\_paraderos](http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/centros_de_transferencia_modal_paraderos)
- Sistema de Transporte Colectivo Metro. (2012). Ciudad de México. <http://www.metro.df.gob.mx/>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2001). *Implementation of Multimodal Transport Rules*. United Nations. Recuperado de <http://unctad.org/en/docs/posdtetlbd2.en.pdf>
- White, Kenneth. (1994). *La géopoétique. En bref*. Recuperado de <http://www.kennethwhite.org/geopoetique/>
- World Carfree. <http://www.worldcarfree.net/>

**Colaboraciones:**

*Diseño editorial:*

Alberto Pantoja García.

*Diseño de portada:*

Francisco Erazo García

*Correspondencias:*

Monike Driesser.

*Ilustraciones de **Extraordinario de Metrotrayectos:***

Francisco Erazo García

*Fotografía:*

Gabriel Revilla Pacheco

landerosisaac@gmail.com



Esta investigación no es sobre transporte público ni sobre movilidad urbana, es un intento por encontrar nuevas formas de entender y de habitar la ciudad; ciudad contemporánea estratificada, altamente fragmentada que converge en un lugar: el espacio colectivo de transferencia. Justo en lo inesperado de la actividad urbana, en la construcción individual y colectiva de la percepción espacio-sensorial que se gestiona a través del tránsito, es que la arquitectura puede enfocar su atención y procurar el incremento exponencial de aquel evento, por insignificante que parezca, que le permita al habitante fatigado vencer su situación de profunda monotonía cíclica...