



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

---

---

FACULTAD DE PSICOLOGÍA

DIVISIÓN DE ESTUDIOS PROFESIONALES

**LA MOVILIDAD URBANA: UNA COMPRENSIÓN DESDE LA  
PSICOLOGÍA DE MASAS Y DEL CONCEPTO DE ESPACIO PSICO-  
COLECTIVO**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADA EN  
PSICOLOGÍA

PRESENTA:

**ALEJANDRA PÉREZ TORRES**

**DIRECTOR:** MTRO. JUAN CARLOS HUIDOBRO MÁRQUEZ

**REVISOR:** DR. PABLO FERNÁNDEZ CHRISTLIEB

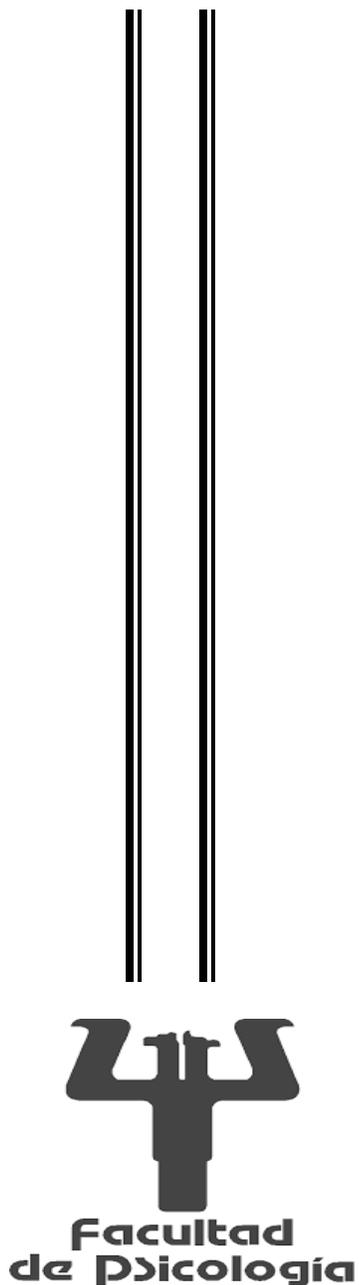
**SINODALES:**

DRA. ANGÉLICA BAUTISTA LÓPEZ

MTRA. TANIA JIMENA HERNÁNDEZ CRESPO

DR. RAFAEL LUNA SÁNCHEZ

CIUDAD UNIVERSITARIA, Cd. Mx., 2017





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 está 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.

A mi hermana Andrea, por ser la compañera más fiel que la vida me dio.

A mi mamá Adriana, por tu inmenso corazón y porque tienes la mitad del mío.

A mi papá David, por el apoyo, el cariño, las enseñanzas y las risas.

## **Agradecimientos**

Primero que nada, quiero agradecer a todas y cada una de las personas que confiaron en mí y me alentaron a terminar este trabajo.

A mi familia: mi hermana Andrea, mi mamá Adriana y mi papá David, por ser las personas que son, por su compañía, por quererme de forma incondicional y por llenar mi vida de posibilidades. Los adoro. Gracias por tanto.

A mi familia grande, porque la hermosa historia de vida que tenemos me ha alimentado siempre el alma.

A mis amigxs, porque me han ayudado a crecer, porque me han dado la mano cuando lo he necesitado y porque los momentos que hemos pasado juntxs me los llevaré por siempre en el corazón.

Al Maestro Juan Carlos Huidobro, por aceptar dirigir esta tesis y por ser tan empático con lxs chavxs que nos hemos formado en la Facultad de Psicología.

Al Dr. Pablo Fernández, por escribir y con ello dejarme conocer lo bello que tienen las cosas cotidianas.

A la Dra. Angélica Bautista, por su tiempo y sus valiosos comentarios.

A la Maestra Tania Jimena Hernández, por sus aportaciones teóricas y por hacerme repensar mi tema de una manera única.

Quiero agradecer especialmente al Dr. Rafael Luna, porque siempre tuvo un espacio para mis dudas y comentarios, por revisar mi escrito en un tiempo breve y por la palabra de amabilidad para conmigo en las asesorías.

A la Biblioteca de México, porque ser tesista fue más sencillo al estar ahí, especialmente, al personal de la biblioteca Antonio Castro Leal, por su amabilidad, y también, al crew BM, por las palabras de aliento y la compañía.

A Mariana, por su valiosa guía terapéutica.

Finalmente pero igual de fuerte es mi agradecimiento a la UNAM y a la Facultad de Psicología, por hincharme de alegría y conocimiento a través de sus espacios.

## Contenido

|  |    |
|--|----|
| Resumen .....  | 1  |
| Introducción.....  | 2  |
| Capítulo 1.....  | 9  |
| ¿Qué es movilidad urbana?.....                                 | 9  |
| Movilidad y transporte .....                                   | 10 |
| Movilidad sustentable.....                                     | 13 |
| Movilidad urbana en la Ciudad de México .....                  | 14 |
| Los usuarios del espacio vial .....                            | 16 |
| Caminar .....  | 20 |
| Ciclista Urbano .....  | 21 |
| Transporte Público de Pasajeros.....                           | 22 |
| Transporte de carga .....                                      | 25 |
| El automóvil .....   | 25 |
| Capítulo 2.....  | 27 |
| El contexto actual de la movilidad en la Ciudad de México..... | 27 |
| Estilo de vida .....   | 28 |
| ¿Qué se ha hecho para mejorar la movilidad? .....              | 30 |
| Marcos legales para regular la movilidad .....                 | 32 |
| Ley de Movilidad del Distrito Federal 2014 .....               | 33 |
| Reglamento de Tránsito del Distrito Federal 2015 .....         | 36 |
| Programa Hoy No Circula .....                                  | 38 |
| Programa de verificación vehicular .....                       | 38 |
| Las leyes ¿teoría o práctica? .....                            | 39 |
| Capítulo 3.....  | 40 |
| El espacio psico-colectivo.....                                | 40 |
| Objeto de estudio de la psicología colectiva .....             | 41 |
| El espacio psico-colectivo .....                               | 45 |
| Pensamiento exterior .....                                     | 47 |
| La ciudad .....  | 48 |

|   |    |
|---|----|
| Espacio público urbano.....                   | 50 |
| La plaza.....                                 | 50 |
| La calle.....                                 | 52 |
| Lo público.....                               | 53 |
| Capítulo 4.....                               | 55 |
| Movimiento de masas .....                     | 55 |
| Definición .....                              | 56 |
| Características.....                          | 58 |
| Lo que con la masa viene .....                | 59 |
| Ritmo:.....                                   | 59 |
| El lenguaje de la masa:.....                  | 60 |
| • No piden permiso:.....                      | 61 |
| • No negocian: .....                          | 61 |
| Territorio personal: .....                    | 61 |
| Líder: .....                                  | 62 |
| Composición:.....                             | 62 |
| Lógica onírica: .....                         | 62 |
| • Atemporales:.....                           | 63 |
| • Inespaciales:.....                          | 63 |
| • Tienen caducidad:.....                      | 63 |
| La sobrevivencia de la masa.....              | 64 |
| • Ser atractivas:.....                        | 64 |
| • Ser encantadoras: .....                     | 64 |
| • Ser fascinantes: .....                      | 64 |
| La masa se apaga .....                        | 65 |
| El tiempo en espiral .....                    | 65 |
| Capítulo 5.....                               | 67 |
| Espacio, masas y movilidad urbana .....       | 67 |
| La importancia del espacio en lo urbano ..... | 68 |
| Lugares en movimiento .....                   | 68 |
| Apuntes del espacio vial en la CDMX.....      | 69 |

|  |    |
|--|----|
| Calidad y funcionalidad social de algunos artefactos viales en la CDMX ..... | 69 |
| Banquetas: .....   | 69 |
| Pasos de cebra: .....  | 70 |
| Semáforos: .....   | 71 |
| Puentes (anti-)peatonales:.....  | 72 |
| Masas en el espacio vial.....  | 73 |
| Atmósfera .....  | 73 |
| Ritmo.....   | 75 |
| Seguir (omitir) las reglas viales .....                                      | 76 |
| Fallas en el sistema .....   | 76 |
| Comercio ambulante.....  | 77 |
| Acoso sexual callejero .....   | 77 |
| Espacio reducido para peatones.....  | 78 |
| Corrupción .....   | 78 |
| Privatización del espacio.....   | 79 |
| Acostumbrarse a... ..  | 79 |
| Desesperanza y vulnerabilidad .....  | 80 |
| Cultura vial .....   | 81 |
| Reflexión Final.....   | 82 |
| Nuestra cultura vial .....   | 82 |
| Lo colectivo y lo institucional .....  | 83 |
| Una jerarquía vial incumplida .....  | 83 |
| Una movilidad en masa.....   | 85 |
| Espacio necesario.....   | 85 |
| La movilidad urbana como forma de ser .....                                  | 86 |
| Referencias.....   | 87 |

## Resumen

La movilidad urbana es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar desplazamientos efectivos en la cotidianidad, y la Ley de Movilidad del Distrito Federal 2014 estipula que los peatones y ciclistas tienen preferencia de uso sobre el espacio vial, sin embargo, los ciudadanos experimentan la jerarquía de forma diferente a lo estipulado en la Ley, y ésta, finalmente, no corresponde a la realidad sino a una utopía. El presente trabajo es una reflexión sobre la movilidad urbana en la Ciudad de México desde una perspectiva colectiva, en la que se resalta la importancia del espacio público urbano para una sociedad, y se propone que el movimiento de las personas en el espacio vial obedece más a una atmósfera y ritmo propios de la psicología de masas. Se concluye con la idea de que la jerarquía vial estipulada en la Ley no funciona porque la administración de los recursos no corresponde con la forma de ser de su sociedad, no se apega a su pensamiento y no está del lado de las mayorías.

Palabras clave: *Movilidad Urbana; Psicología Colectiva; Psicología de Masas; Espacio*

## Introducción

Pienso que recorrer la Ciudad de México en cualquiera de sus medios de transporte es estar dentro del pensamiento de la sociedad<sup>1</sup>, por ejemplo, cuando viajo en el transporte público, y por casualidad escucho la conversación de quienes van a mi lado, me identifico con su lenguaje y tengo una opinión al respecto aunque no esté de acuerdo con lo que dicen. También me adentro en el pensamiento social del pasado al caminar y mirar la arquitectura del Centro Histórico, pues me provoca pensar en las formas de la vida pública y privada de la época colonial o de los tiempos prehispánicos. Veo la profundidad de las calles no en su longitud sino en su tiempo histórico, y me parece increíble que mis ojos se posen en materiales y formas que han visto transcurrir más de cien años, pero de repente, mi paseo mental se interrumpe por el ruido de un coche, pasa sólo a centímetros de mí y toca el claxon para que me apure a cruzar la calle; asumo que, como peatona tengo preferencia de paso, sin embargo, pienso que para el conductor represento un estorbo. Esta situación, me da hilo para seguir tejiendo mi pensamiento sobre experiencias que he tenido al recorrer las calles de la Ciudad; comienzo a visualizar los caminos que me son familiares: recuerdo la velocidad de los carros y las banquetas bloqueadas por algún coche estacionado, y entonces, tengo la sensación de ser vulnerable como peatona.

En las calles y avenidas observo señalamientos viales y, aparentemente, la gente camina sobre las cebras pintadas en el asfalto, los coches se detienen ante la luz roja y los policías de tránsito evitan embotellamientos, pero basta con que observe detenidamente para descubrir que el movimiento de la gente en el espacio vial es caótico, o tiene un orden distinto al de los

---

<sup>1</sup> Según Pablo Fernández (2014, p.84) es...“todo aquel pensamiento que la sociedad va configurando a través de los siglos...en el material de las tradiciones y de las rutinas”. Y siguiendo otra definición del mismo autor...“el pensamiento de la sociedad es una forma, que es lo que se suele llamar cultura.” (2006, p.122). O lo define como que...“el pensamiento de la sociedad es una afectividad” ... (2006, p. 140).

señalamientos: los peatones pasan como hormigas entre los autos y camiones, a veces caminan y a veces corren, regularmente se deciden a cruzar la calle cuando son multitud. Los automovilistas y motociclistas no se detienen totalmente ante un alto y avanzan algunos centímetros conforme pasan los segundos, hasta que no se resisten, y aun cuando la luz no cambia a verde, ellos ya se encuentran en la siguiente calle, eso sí, los conductores voltean de derecha e izquierda para asegurarse de que no haya algún peatón cerca, pero mientras tanto, obstruyen el paso peatonal.

La movilidad urbana es un fenómeno del que los habitantes de la Ciudad de México (CDMX)<sup>2</sup> son parte todos los días, e implica un derecho –no siempre realizado con calidad— que tiene la población. Se es parte de la movilidad<sup>3</sup> en la Ciudad al poner un pie en la calle y trasladarse en los diferentes medios de transporte. Al salir del hogar, escuela o trabajo, se asume un papel como usuario del espacio público, a veces, se es peatón, chofer o usuario de un transporte ya sea público o privado, y de acuerdo al rol, por ley se tiene un lugar en la jerarquía de movilidad, es decir, que depende de la forma de transporte se tiene preferencia o no de moverse por el espacio vial.

La jerarquía que aparece en el artículo 6 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal (LMDF) publicada por el Gobierno de la Ciudad de México en 2014 es la siguiente:

- 1) Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

---

<sup>2</sup> El Distrito Federal cambia su nombre a Ciudad de México, debido a la aprobación de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión y el Senado de la República a la Reforma Política del Distrito Federal de México, misma que promulgó el 26 de enero de 2016 el Presidente de la República. Sin embargo, el nombre de Distrito Federal se usará cuando haga referencia a documentos oficiales vigentes.

<sup>3</sup> El concepto de movilidad se utilizará en el presente trabajo para referirse a la movilidad urbana.

- 2) Ciclistas;
- 3) Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- 4) Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- 5) Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- 6) Usuarios de transporte particular automotor.

De acuerdo con la jerarquía, el automovilista o motociclista particular es el usuario con menor preferencia de movilidad, mientras que el peatón es quien tiene mayor derecho de moverse libremente por el espacio público, sin embargo, a raíz de experiencias personales y ajenas, vividas y comentadas en la Ciudad, considero que los ciudadanos experimentan la jerarquía de forma diferente a lo estipulado en la LMDF 2014, y esta jerarquía finalmente, no corresponde a la realidad sino a una utopía.

La justificación de este proyecto está sustentada a partir de mi experiencia personal en la ciudad, pues regularmente tengo el rol de peatona, y he padecido impedimentos físicos en mi recorrido de origen-destino por diferentes causas, además, me he percatado de la contaminación ambiental, visual y auditiva que existe en la Ciudad, la cual disminuye considerablemente la experiencia estética de recorrer y disfrutar las calles. Consideré el tema atrayente además, porque me pareció pertinente aportar una reflexión desde la psicología social sobre algo que implica un derecho civil que no se cumple íntegramente en la vida cotidiana de la CDMX, de acuerdo a la jerarquía estipulada en la LMDF, y que es un asunto colectivo.

De las investigaciones sobre movilidad urbana destacan en volumen las desarrolladas desde disciplinas como Urbanismo, Arquitectura, Ingeniería (en diversas ramas), Geografía, Informática (relacionada con sistemas inteligentes aplicados a la movilidad urbana), y en menor volumen, desde Economía o Relaciones Internacionales, es decir, que el tema tiene una necesidad de ser desarrollado con más frecuencia desde las ciencias sociales.

Algunas de las investigaciones que se han realizado desde la Psicología están relacionadas con seguridad vial y estrés, como lo son las investigaciones de Liceaga Escobedo (2014), Jiménez Lara (1996) y Vargas Garza (1992). Desde la psicología social<sup>4</sup>, se ubica la investigación Lois, D. y López, M. (2012) en la que estudiaron porqué se elige el automóvil o transporte público para los traslados en las ciudades, y ponen de manifiesto que la actitud es fundamental para elegir uno de ellos, ya que este medio de transporte se valora positiva o negativamente de acuerdo a tres componentes: lo cognitivo, lo afectivo y lo conductual; por lo que las actitudes están ligadas con una función, ya sea esta instrumental o simbólica.

En el estudio de Herraiz F., Chamarro A. y Villamarín, F. (2011) tuvieron como objetivo elaborar un perfil psicosocial de los internos penados por delitos contra la seguridad vial e identificar predictores de la conducción agresiva en un Centro Penitenciario de Hombres de Barcelona. Los predictores psicosociales que mencionan en su estudio son: edad, antecedentes familiares de conducción agresiva y antecedentes psicopatológicos, así como impulsividad, agresión y personalidad –medidos por medio de test y cuestionarios—. Algunos de los datos interesantes en este estudio, pertenecen al rubro de conducción agresiva, en el que sale a la vista

---

<sup>4</sup> La mayor parte de las investigaciones que he encontrado en materia de vialidad relacionadas con disciplinas sociales han sido desarrolladas en Argentina, Colombia y España.

que los factores que causan más irritabilidad en la conducción son: el hecho de llegar tarde, el tráfico, sentirse enfermo y ver como circulan otros conductores, y que entre las conductas que se cometen con mayor frecuencia se encuentran tocar el claxon y los insultos verbales encubiertos (Herraíz, et. Al., 2011, p.92). Considero que estos resultados ponen indirectamente de manifiesto que el factor prisa que se tienen para llegar a un lugar determinado afecta considerablemente la actitud que se va a tener en un recorrido por el espacio urbano.

En suma, las investigaciones mencionadas anteriormente, han hecho un análisis, en su mayoría, a un nivel de comprensión individual, y por ello las conclusiones se han dirigido a obtener patrones de comportamiento, tales como actitudes y estrés pero a nivel personal, condiciones físicas, cognitivas y/o emocionales, que son valiosas para acercarnos al problema planteado; sin embargo, el punto que justifica este trabajo es el de aportar una reflexión desde la psicología colectiva que asocie el concepto de masa, y sus características, con la movilidad urbana, tomando como base la jerarquía de movilidad de la LMDF, con el fin de generar una explicación alterna de índole colectivo sobre un problema tan común en las ciudades, mismo que le compete a las personas porque tiene que ver con el espacio urbano que es finalmente, público.

Para elaborar este trabajo, me apoyé en la teoría de la psicología colectiva de Pablo Fernández Christlieb, él menciona que el objeto de interés de la psicología colectiva es el pensamiento de la sociedad (2006, pp. 125-126), y este se refiere a las formas que están en la realidad como la ropa, los sitios, las costumbres, las ciudades, etc. (2006, p.139), es decir, cualquier entidad de la realidad que tenga un espacio y tiempo (por ello, no precisamente es una persona). La metodología que utiliza la psicología colectiva es: “la descripción de qué es lo que

se siente estar dentro de una determinada sociedad” (2006, p.145). Y en ámbitos espaciales: “La psicología colectiva se ocupa de interpretar el sentido que tienen los pensamientos y los sentimientos de la ciudad” (2004, p.14), así es que la presente investigación tiene un método afectivo, discursivo y argumentativo que trató de responder las siguientes preguntas:

- ¿Qué puede aportar la teoría de la psicología de masas para comprender la jerarquía de movilidad estipulada en la Ley de Movilidad del Distrito Federal?
- ¿Qué importancia tiene el concepto de espacio psico-colectivo para comprender el espacio urbano y la movilidad urbana?

Para llevar a cabo esta tesis, organicé los capítulos de la siguiente manera: en el primer capítulo realizo una revisión teórica sobre el concepto de movilidad urbana, y posterior a ello, contextualizo la definición y a los usuarios del espacio vial en la CDMX, con base en datos de la Ley de Movilidad del DF, enseguida retomo datos tomados de la Encuesta Nacional de Movilidad 2014 sobre los transportes más utilizados en el contexto nacional, y finalmente, realizo una descripción de los usuarios de la jerarquía vial de la CDMX basada en datos actuales.

En el segundo capítulo contextualizo la problemática de la movilidad urbana en la CDMX, menciono, además, dos de los principales marcos legales para regular la movilidad en la Ciudad: Ley de Movilidad del distrito Federal 2014 y el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, y también los dos programas más difundidos en cuanto a reducción de contaminación del aire, para vehículos motorizados: el programa Hoy No Circula y el programa de Verificación Vehicular.

En el tercer capítulo desarrollo teóricamente, lo que implica el concepto de espacio en la psicología colectiva. Para contextualizar el capítulo, comienzo por definir cuál es el objeto de la psicología colectiva y porqué es de su interés el concepto “espacio”; de este punto parto para desarrollar los lugares más significativos de mi referente teórico principal para este trabajo, Fernández Christlieb (1994, 2004), como lo son la ciudad, el espacio público urbano, la plaza y la calle.

En el cuarto capítulo, con base en la perspectiva teórica de Fernández (2014) realizo una interpretación de la definición de masa, así como sus características principales tales como: ritmo, lenguaje, territorio, líder, composición y lógica, así como sus formas de disolución. En el capítulo cinco, describo la relación entre espacio, masas y movilidad urbana, y resalto la importancia que tiene el espacio en la vida urbana, finalmente, menciono lo que implica trasladarse de un lugar a otro con el ritmo y la atmósfera de masas en el espacio vial y porqué la jerarquía estipulada en la LMDF no funciona por algunas fallas estructurales que van más allá del comportamiento individual que las personas pueden adoptar.

Finalmente, en las conclusiones hago notar mi punto de vista respecto a lo que implica la movilidad urbana en la Ciudad de México desde dos vertientes: la institucional, la cual implica los reglamentos, leyes y discursos institucionales en materia vial, y la colectiva, que es la que la gente vive a diario en los espacios públicos, y porqué distan mucho de parecerse una de otra en la realidad cotidiana.

# Capítulo 1

## ¿Qué es movilidad urbana?



[Fotografía de Víctor Roldán]. (Ciudad de México, 2016).

El crecimiento de las ciudades ha sido acelerado en la modernidad. Las grandes ciudades en su afán de ser funcionales para la gran cantidad de gente que las habita, llevan consigo una paradoja, ya que deterioran la calidad de vida de los habitantes de forma directa, por ejemplo, con la contaminación visual auditiva y ambiental que se genera en el día a día por las actividades cotidianas, mismas que obedecen a un sistema de producción y mercantilización de la misma vida en sociedad, lo que ocasiona que la movilidad urbana sea experimentada de forma diferente entre las personas en edad productiva, quienes tienen que llegar por fuerza a un destino a una hora determinada y cruzar grandes distancias para poder hacerlo, en este mundo del trabajo, que quienes, al contrario, se dedican a actividades en su casa o en negocios cercanos a sus domicilios, y tienen una movilidad a otro nivel, no por ello menos compleja, en la que las distancias son cortas, sin el factor prisa y sin interactuar con gran cantidad de personas desconocidas en un transporte y una hora determinada todos los días.

### **Movilidad y transporte**

El tema de movilidad urbana desde los planes gubernamentales ha sido desarrollado como un tema esencialmente de construcción de infraestructura y de expansión de ciudades, enfocado principalmente al ámbito económico prescindiendo en muchos casos del bien colectivo y de las necesidades reales de la población que vive o trabaja en las ciudades. Sin embargo, hay profesionales desde la academia que cuentan con conocimientos teóricos, técnicos e incluso estéticos para desarrollar planes enfocados a que los integrantes de una comunidad puedan realizar desplazamientos efectivos y así llevar a cabo sus actividades de la vida diaria, con eficiencia, comodidad e incluso con belleza, y algunos así lo hacen. Y es que la movilidad es un

aspecto humano colectivo, y eso ha llamado también la atención de profesionales de disciplinas como las humanidades, las artes plásticas, la sociología, el derecho y la psicología.

En años recientes el concepto de movilidad ha tomado más fuerza que el concepto de transporte en los discursos académicos y oficiales, por ejemplo, Manuel Herce (2009, p. 15) menciona que el concepto de movilidad es cada vez más frecuente en discursos de urbanistas y en la planeación de infraestructura para el transporte, ya que tal concepto no sólo implica el estudio de los desplazamientos de personas y mercancías de un lugar a otro, sino que ahora incluye necesidades humanas, de experiencias sociales y calidad de vida, o como lo menciona Arrue (2009, citado en Dangond, C., Jolly, J., Monteoliva, A., Rojas, F., 2011, p. 490): “A diferencia del transporte, la movilidad aborda no sólo infraestructura y vehículos, sino que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan”.

Andrea Gutiérrez (2012), también pone sobre la mesa las diversas concepciones para delimitar las variantes entre los conceptos de *movilidad* y de *transporte*, y para ello alude al siguiente párrafo:

...que la Geografía de los Transportes puede definirse como el estudio de los sistemas de transporte y sus impactos territoriales, y la movilidad cotidiana como la suma de los desplazamientos realizados por la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado. El interés de la primera se centra en los medios que permiten el desplazamiento, el de la segunda en las personas que los usan (Miralles-Guasch en Gutiérrez, 2012, p. 64).

Finalmente, Gutiérrez (2012) hace una propuesta para entender el concepto de movilidad, y es la siguiente: “La propuesta es entender la movilidad como una práctica social de desplazamiento en el territorio” (Gutiérrez, 2012, p. 55) y también menciona que esta idea implica que las prácticas sociales son comportamientos reiterativos y grupales que definen un patrón, pauta o modelo que surge y se mantiene en un contexto espacial y temporal determinado. Y complementa la definición agregando los deseos y necesidades de la población a los desplazamientos y la capacidad para satisfacerlos (Gutiérrez, 2012, p.67).

Entonces, como se puede apreciar hasta aquí el aspecto fundamental de las discusiones sobre el tema de movilidad es considerar que los usuarios, al hacer uso de los servicios de transporte, deben viajar en condiciones óptimas. El Programa de Medio Ambiente de la Obra Social Caja Madrid, lo menciona de la siguiente forma:

Su objetivo [de la movilidad] es que los ciudadanos puedan alcanzar el destino deseado en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad y de la forma más autónoma y rápida posible. La movilidad no es sinónimo de transporte. El transporte es sólo un medio más para facilitar la movilidad ciudadana. También cuentan los modos alternativos de moverse: caminar, bicicleta, etc. (Citado en Dangond, C., et. Al., 2011).

Además de este breve panorama de las diferencias conceptuales entre transporte y movilidad, es oportuno mencionar los conceptos *calidad de vida* y *medio ambiente* como fundamentales a considerarse en los planes de movilidad, en conjunto con planes de seguridad vial e incluir la

idea de que las personas deben obtener una satisfacción, no sólo de llegar a un destino y regresar, sino a poder llevar a cabo las actividades de la vida cotidiana sin que existan impedimentos físicos, económicos o sociales, por el traslado.

Por lo que la movilidad en este trabajo será concebida como un derecho fundamental que debería de tener la población para llegar a los destinos deseados, y como lo menciona Ortiz Luna (2017, p.15), a partir del siglo XXI ha habido un cambio en la forma de analizar los problemas referentes a la movilidad urbana en el que se ha priorizado que el espacio público es más que un espacio para la circulación exclusiva de modos de transporte y es más un lugar de encuentro y de construcción social, además de mencionar que si se mejora la movilidad urbana también hay una mejoría en las condiciones de vida de un grupo social.

### **Movilidad sustentable**

Una movilidad sustentable en la ciudad es aquella que implica que se debe fomentar el uso de las formas de desplazamiento no motorizadas, en especial, erradicar en medida de lo posible el uso del automóvil particular e impulsar, en cambio, el uso del transporte público eléctrico, la bicicleta y las caminatas para poder reducir los niveles de contaminación del aire, mismos que impiden el disfrute de las ciudades y merman la calidad de vida de sus ciudadanos, sin embargo esto es un trabajo que requiere cambios profundos en el estilo de vida de una sociedad, misma que actualmente está envuelta en el mundo de la producción y que por fuerza tiene que transportarse a lugares lejanos de su domicilio. Sin embargo, no es imposible generar alternativas de mejora del espacio público, enfocado a los peatones y ciclistas, que tengan que ver con la remodelación de banquetas y construcción de ciclo vías, para posteriormente invertir recursos

económicos en el transporte público para que sea de calidad, eficiente y que conecte con otros medios de transporte que faciliten el tiempo invertido en los traslados.

### **Movilidad urbana en la Ciudad de México**

La movilidad es, para empezar, un derecho civil que tienen las personas en la CDMX, que necesitan o eligen transitar por la Ciudad en los diferentes medios de transporte, y que implica la libertad de uso de alguno o de varios de ellos, y que, independientemente de cual sea el o los elegidos, éste o éstos siempre deben cumplir con el objetivo de traslado. Para esclarecer el concepto de movilidad y ponerlo en contexto con la vida cotidiana de la CDMX, cito la definición que está estipulada en el artículo 5 de la LMDF:

La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes medios de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona (Gobierno de la CDMX, 2014, p. 6).

Los desplazamientos que las personas realizan tienen diferentes motivos, según la Encuesta Nacional de Movilidad 2014 (ENM 2014) (Suárez, M. y Campos, G., 2015) la mayor parte de los viajes tienen que ver con las actividades productivas de la población como lo son el trabajo y el estudio, es decir, que las personas en edad productiva son las que ocupan una parte considerable de su tiempo en desplazarse de un lugar a otro, sin embargo es importante recordar

que la movilidad también es de suma importancia para las personas que no están en edad productiva y que tienen la necesidad de desplazarse en su misma colonia o lugares cercanos a su domicilio. Así mismo, es fundamental considerar la movilidad urbana cuando ésta tiene que ver con actividades de recreación y paseos sin un destino específico, es decir, que las caminatas se realizan por su valor estético, y en estas actividades, además de las personas en edad productiva, se incluyen a niños y a personas mayores.

Según la ENM 2014 (Suárez, M. y Campos, G., 2015, p. 126), en México el modo de transporte más utilizado es el transporte público, el 60% de la población utiliza en algún momento de su recorrido camiones y taxis colectivos, este transporte es seguido del automóvil (22%),<sup>5</sup> el taxi (22%), el transporte eléctrico (8%), los bicitaxis y mototaxis (7%) y finalmente la bicicleta (7%). La ENM 2014 (Suárez, M. y Campos, G., 2015, p. 114) indica que el tiempo de traslado promedio en la CDMX y el Estado de México es de 57 minutos, sin embargo, quienes realizan actividades fuera del estado en donde viven, viajan dos horas en promedio.

El tiempo invertido en transportarse de un lugar a otro, dependerá también de qué medios de transporte se utilicen y la conectividad<sup>6</sup> que se tenga entre ellos, así como la fluidez en la multimodalidad<sup>7</sup> de un recorrido. Si el transporte no se encuentra cercano al domicilio de las personas (accesibilidad) y, además, se tiene que usar más de un transporte a diario, la duración del viaje es mayor, y como lo menciona la ENM 2014 (Suárez, M. y Campos, G., 2015, p. 121): “[...] esos largos traslados que la población se ve obligada a realizar disminuyen su calidad de

---

<sup>5</sup> Según la misma ENM 2014, el automóvil se utiliza con mayor frecuencia en los estados del norte del país y menos en los estados del sur.

<sup>6</sup> Conectividad se refiere a que los diferentes modos de transporte estén conectados de forma eficiente.

<sup>7</sup> Los viajes multimodales son aquellos que se realizan en dos tramos y utilizan más de un medio de transporte.

vida”. Otro de los factores que menciona la encuesta, y que afecta el tiempo invertido en un viaje, es la hora en la que se ocupa un transporte determinado, por ejemplo, en la CDMX el traslado se vuelve excesivamente largo y desgastante (por la cantidad de gente que hay en el Metro y la cantidad de coches en las avenidas) en las llamadas *horas pico*.<sup>8</sup>

El costo que implica trasladarse no es menor para la economía de las familias mexicanas. El transporte público en la CDMX no implica un costo mayor si sólo se utiliza un medio; pero frecuentemente, las personas tienen que invertir su dinero en pagar diferentes medios de transporte que conecten sus desplazamientos para llegar a su destino, y si, además, el domicilio no se encuentra en el mismo estado que el del trabajo o la escuela, el costo aumenta considerablemente. Por otro lado, si el transporte que se elige es el auto, entonces la inversión es mayor. El costo no sólo es económico, sino ambiental, ya que el transporte motorizado es una de las principales causas que contaminan el aire: en todo el país se estima que las fuentes móviles producen 90% del monóxido de carbono, 70% de óxidos de nitrógeno (NOx) y 44% de los compuestos orgánicos volátiles (COV), y de estos entre el 30% y 45% son producidas por automóviles y el transporte público de pasajeros (Suárez, M. y Campos, G., 2015, p.131).

### **Los usuarios del espacio vial**

En esta parte me parece pertinente definir a los usuarios de la jerarquía en el espacio vial. En el artículo 9 de la LMDF (Gobierno de la CDMX, 2014, pp. 7-13) se encuentra la definición de

---

<sup>8</sup> Lapsos del día, no necesariamente una hora, en los que hay mayor afluencia de gente en el transporte público y en la vía pública por la coincidencia de horarios laborales o de recreación.

peatón, personas con movilidad limitada, ciclista, usuario, transporte de uso particular, y vehículo motorizado:

**Peatón:** persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos.

**Personas con movilidad limitada:** personas que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en período de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes.

**Ciclista:** conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando esta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones.

**Usuario:** Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad.

**Transporte de uso particular:** Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio.

**Vehículo motorizado:** Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de una máquina de combustión interna o eléctrica.

Para definir el servicio de transporte de pasajeros y de carga, consulté los artículos 56 y 57 de la LMDF (Gobierno de la CDMX, 2014, p. 27). El artículo 56 clasifica el Servicio de Transporte de Pasajeros como sigue:

- I. Público:
  - a) Masivo;
  - b) Colectivo;
  - c) Individual; y
  - d) Ciclotaxis.
  
- II. Mercantil:
  - a) Escolar;
  - b) De personal;
  - c) Turístico; y
  - d) Especializado en todas sus modalidades.

III. Privado:

- a) Escolar;
- b) De personal;
- c) Turístico;
- d) Especializado en todas sus modalidades; y
- e) Seguridad Privada.

IV. Particular

En el artículo 57 de la misma ley se clasifica el transporte de carga como sigue:

I. Público:

- a) Carga en general; y
- b) Grúas de arrastre o salvamento.

II. Mercantil:

- a) De valores y mensajería;
- b) Carga de sustancias tóxicas o peligrosas;
- c) Grúas de arrastre o salvamento; y
- d) Carga especializada en todas sus modalidades.

III. Privado:

- a) Para el servicio de una negociación o empresa;

- b) De valores y mensajería;
- c) Carga de sustancias tóxicas o peligrosas;
- d) Guías de arrastre o salvamento; y
- e) Carga especializada en todas sus modalidades.

#### IV. Particular.

Una vez definidos los conceptos de los usuarios de la jerarquía es pertinente mostrar un panorama general breve de cada uno de ellos como medio de transporte en la CDMX. Empezaré como lo indica la jerarquía de movilidad.

#### **Caminar**

La caminata se utiliza para iniciar o finalizar el camino que se ha recorrido en el transporte público o particular, es decir, que no rebasa el promedio de 16 minutos<sup>9</sup>. Según datos de la ENM 2014 (Suárez, M. y Campos, G., 2015, p.142) los motivos más comunes para caminar son regresar a casa (como complemento a otro medio de transporte utilizado previamente, o para conectar un viaje multimodal), realizar compras, llevar o recoger a alguien y realizar alguna actividad religiosa (ir a misa), así mismo, la encuesta reporta que la gente camina menos para actividades como ir a trabajar, escuela, comer y actividades de recreación. Entonces, la caminata se realiza ya sea para acceder a un medio de transporte, para finalizar un trayecto o, bien, para realizar actividades cercanas a los domicilios particulares. El problema principal, en la CDMX,

---

<sup>9</sup> La ENM 2014 reporta este promedio en el país y menciona que el 50% de los viajes duran entre 10 y 20 minutos (Suárez, M. y Campos, G., 2015, p.141).

de utilizar la caminata como medio de transporte es que los peatones no cuentan con la suficiente seguridad vial y, a cambio, lo que sí tienen son obstáculos, de todo tipo, en las banquetas, omisión de banquetas en algunas calles y contaminación auditiva proveniente de cláxones y motores de los automóviles que están muy cercanos a ellos en la vialidad, sólo por mencionar algunos.

### **Ciclista Urbano**

La bicicleta es un transporte cada vez más popular porque es una alternativa eficiente de transporte individual en la que el usuario tiene el control total del desplazamiento, como el peatón, pero a una velocidad mayor. De hecho, las bicicletas son utilizadas también para realizar diversos oficios que siguen vigentes en la memoria colectiva de la sociedad mexicana y en el paisaje urbano de la CDMX, por lo que el número de bicicletas en esta ciudad no es menor.

El Conteo Ciclista 2013<sup>10</sup> elaborado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés, 2014) y realizado en Avenida Paseo de la Reforma y Florencia/Río Tíber reporta que el número de ciclistas contabilizados un día de noviembre por un período de 16 horas –de 6:00 a.m. a 10:00 p.m. — en el año 2013 fue de 4,339.y lo contrasta con la cifra de 2008 que fue de 94 (ITDP, 2014, p.10). Según el reporte, dos de los factores que influyen en el incremento de ciclistas en este punto son: el programa *ECOBICI*<sup>11</sup> y la cicloavía<sup>12</sup> construida sobre Paseo de la Reforma (ITDP, 2014, p. 5).

---

<sup>10</sup> En el reporte se menciona que el conteo no refleja el número real de viajes en bicicleta, sino una muestra para identificar patrones generales de cambio en la afluencia ciclista en los puntos contabilizados.

<sup>11</sup> Programa gubernamental de la CDMX dirigido a incentivar el uso de la bicicleta como una alternativa de movilidad urbana.

## Transporte Público de Pasajeros

A nivel nacional, según la ENM 2014 (Suárez, M. y Campos, G., 2015, p. 110) el 60% de viajes se realizan en un servicio de transporte público (camiones y taxis colectivos), y el 15% utiliza trenes urbanos, taxis y mototaxis.

A continuación se enlistan los tipos de transporte público que se utilizan cotidianamente en la CDMX de acuerdo a la investigación de Baeza (2015):

- **Sistema de Transporte Colectivo Metro:** medio de transporte tipo tren pesado (tramos subterráneos, superficiales y viaductos elevados) que cuenta con 12 líneas (225.9 km) (Sistema de Transporte Colectivo Metro citado en Baeza, 2015, p.6). Recorre la CDMX y parte del Estado de México, es administrado por el Gobierno de la CDMX y se inauguró en 1969 (Baeza, 2015, p.6). Brinda servicio a 4.6 millones de personas diariamente (Cartográfica, 2014).
- **Metrobús:** transporte tipo BRT (Bus Rapid Transit) que rueda sobre carriles confinados de vialidades primarias, cuenta con 6 líneas (125 km), se inauguró en 2005 y brinda servicio a 950 mil personas diariamente, (Gobierno de la CDMX, 2017).

---

<sup>12</sup> Senda destinada para uso exclusivo de usuarios que se transportan en bicicleta.

- **Trolebús:** es un servicio de transporte eléctrico que cuenta con 8 líneas (203.64 km) y tiene una flota vehicular programada de 290 trolebuses (Gobierno de la CDMX, 2017). Se inauguró en 1951 (Baeza, 2015, p. 10).
- **Red de transporte de pasajeros del Distrito Federal (RTP):** es una empresa pública descentralizada del gobierno de la CDMX que cuenta con una red de autobuses con paradas en puntos específicos que ofrece servicios como Atenea, EcoBús, Expreso, Ordinario, Bicentenario, Nochebús y Escolar y especiales. El sistema RTP cambió su nombre por el de Sistema de Movilidad 1 de la CDMX en concordancia con la Ley de Movilidad de la CDMX (Gobierno de la CDMX, 2017).
- **Tren ligero:** servicio de transporte eléctrico no contaminante que opera en las delegaciones: Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco; tiene una línea de 16 estaciones y dos terminales, con 20 trenes dobles con capacidad máxima de 374 pasajeros por unidad (Gobierno de la CDMX, 2017). Fue inaugurado en 1986 (Baeza, 2015, p.13).
- **Tren suburbano:** es un transporte ferroviario masivo; tiene una longitud de 27 kilómetros, opera en las delegaciones: Cuauhtémoc y Azcapotzalco y en los municipios de Tlalnepantla, Tultitlán; Cuautitlán y Cuautitlán Izcalli; al día se trasladan en promedio 320 mil personas; se inauguró en 2008 (Ferrocarriles suburbanos, 2017).

- **Servicio de transporte público concesionado (microbuses, autobuses, combis y vagonetas):** es una red de camiones con diferente capacidad de pasajeros, que circulan por la mayoría de las calles de la Ciudad, y realizan paradas a voluntad del usuario y cubre 9.6 millones de los viajes diarios según la encuesta Origen-Destino 2007 (citado en Baeza, 2015, p. 15). Son nueve empresas concesionarias que operan en 108 rutas en más de ocho mil kilómetros de servicio (SETRAVI, citado en Baeza, 2015, p. 15). La flota vehicular es de 29,128 unidades (6, 330 autobuses, 18,064 microbuses y 4,734 vagonetas (Baeza, 2015, p.15)<sup>13</sup>.
- **Taxi:** es un servicio de transporte público, en su mayoría individual, pero también los hay colectivos, y se encuentran en la mayoría de las vialidades de la CDMX. Los hay de diferentes modalidades: taxi itinerante, radio taxi, taxi tipo turismo, taxi de sitio; su tarifa es variada; cuenta con 106, 000 unidades regulares y alrededor de 22,000 taxis irregulares; brinda servicio a más de un millón 250 mil pasajeros (Baeza, 2015, p 17).
- **Sistema de bicicletas públicas ECOBICI:** es un programa gubernamental que ofrece un servicio de transporte público en bicicleta, éstas se encuentran disponibles en diferentes ciclo estaciones distribuidas en tres delegaciones: Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo; actualmente hay 444 cicloestaciones (Gobierno de la CDMX, 2017).

---

<sup>13</sup> Baeza en su investigación menciona que el 75.58% de los vehículos son de modelos antiguos, por lo que no están en condiciones adecuadas para cuidar la seguridad vial de los usuarios.

- **Autobuses foráneos:** flota de camiones que brinda servicio para trasladarse a diversos destinos de la República Mexicana; tienen origen en terminales fijas de la CDMX y hace uso de accesos carreteros (Baeza, 2015, p.18).

## **Transporte de carga**

El transporte de carga es indispensable para trasladar bienes que hacen posible el desarrollo de diversas actividades que se llevan a cabo en la Ciudad. Este transporte es fundamental en la economía de cualquier región. En la CDMX es común ver camiones de basura que pasan diario en cada colonia para llevarse los desechos a un contenedor lejos de ahí; también en el paisaje urbano se observan grúas de arrastre, muy útiles para cuando a alguien se le descompone su vehículo y hay que quitarlo de la vialidad. Así mismo, la compra de productos que se adquieren en el supermercado y en centros comerciales es posible gracias a que estas mercancías son transportadas en este tipo de vehículos de gran tamaño. Otro tipo de transporte de carga son los camiones de valores y los camiones que trasladan sustancias peligrosas como desechos tóxicos y tanques de gas y las pipas de agua.

## **El automóvil**

Tener el poder adquisitivo para comprar un automóvil es un ideal que algunas personas tienen desde edad temprana, ya que éste es inculcado socialmente y viene de una cultura que valora el ser alguien por tener algo. Federico Fernández lo describe de la siguiente forma:

El automóvil en todo el mundo, pero especialmente en las ciudades de los países pobres, posee un simbolismo que todos advertimos de una u otra forma. Hemos sido educados para ello y dirigidos para buscar la obtención de uno a cualquier precio, ya sea porque estamos deslumbrados por su magia, o porque en una ciudad de coches nos es imposible conseguir otro modo de transporte (Fernández, 1990, p.9).

Según la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (citada en Suárez, M. y Campos, G., 2015, p. 127) cuatro de cada diez hogares cuentan con un automóvil, ya que éste es el medio de transporte más caro, por el gasto de gasolina debido al tráfico y distancias largas, el estacionamiento y el mantenimiento. Según la ENM 2014 (Suárez, M. y Campos, G., 2015, p. 130), ocho de cada diez autos que se adquieren son usados y, en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) la antigüedad del parque vehicular es de siete años y medio. Los autos usados se compran con un promedio de dos años y medio de antigüedad. La encuesta también menciona que hay más hombres conduciendo que mujeres, y que la media de las personas que manejan son las personas en edad productiva.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Las personas con estas características son las que se encuentran mayormente relacionadas con accidentes de tránsito (Secretaría de Salud, 2013).

## Capítulo 2

### El contexto actual de la movilidad en la Ciudad de México



[Fotografía de Víctor Roldán]. (Ciudad de México, 2014).

La CDMX es la capital de los Estados Unidos Mexicanos y es sede de los Poderes de la Unión.. En cuanto a su población, según datos de la página electrónica oficial del Instituto de Estadística y Geografía (INEGI, 2010), la CDMX ocupa el segundo lugar a nivel nacional por su número de habitantes. En el año 2010 el total de habitantes fue de 8, 851,080, de los cuales: 4,617, 297 son mujeres y 4, 233,783 son hombres (INEGI, 2010). Se estima que la Zona Metropolitana del Valle de México cuenta con un total de 20, 116, 842 de habitantes (INEGI, 2010).

### **Estilo de vida**

El estilo de vida en la Ciudad se caracteriza por la infinidad de actividades que se realizan en períodos de tiempo relativamente cortos, por lo mismo, las horas y los días pasan de una forma increíblemente rápida. La vida en la Ciudad es compleja porque genera sentimientos contradictorios, ya que en ella se construyen grandes experiencias, relaciones, costumbres, identidades, pero también se experimenta hastío y una necesidad, casi urgente, de desacelerar el ritmo en la calle, y es que así como es de inmensa, o eso aparenta a veces, es insuficiente o inadecuada para habitarla y recorrerla, por varios elementos que a diario tienen lugar: la contaminación ambiental, visual y auditiva, el hacinamiento en el transporte público, etc.

El crecimiento urbano es una de las tantas razones por las que la forma de vivir en la ciudad se ha modificado. Los habitantes cambian a la ciudad, al darle vida con sus múltiples actividades cotidianas, sin embargo, es importante mencionar que así como ellos modifican el espacio urbano y la forma de habitarlo, éste los modifica a ellos. Esta idea se puede observar en la psicología colectiva cuando Fernández (2007, p. 42) menciona que el espacio de la cultura “es

un espacio constituido por su ocupación y que va formando a sus ocupantes...”, o como lo mencionan Corraliza, J. y Aragonés, J. (1993, p. 412):

... la forma física de una ciudad determina la vida de sus moradores: sus esquemas de relación, los componentes de su identidad, las estrategias de agrupamiento, las carencias y motivaciones de su actuación, las imágenes que construye su mente, etc. Tal y como lo escribiera Montesquieu sobre las leyes, de la ciudad se puede afirmar que primero las personas construyen los edificios, pero luego los edificios cambian a las personas.

Los factores del crecimiento urbano son diversos, por ejemplo, Unikel, Ruíz y Garza (1976, p. 17) mencionan que algunos que tienen que ver con la urbanización de las ciudades son: el crecimiento demográfico y la migración, pues cuando la población crece, también crecen los sistemas sociales, políticos, económicos y culturales. En Corraliza, J. y Aragonés, J. (1993) hablaban sobre la concentración urbana en un período muy reducido de la historia reciente, sobre todo, en los países en vías de desarrollo, y que ello implicaba un cambio en los modos de vida de los habitantes más que en la forma espacial de las ciudades. Y sobre el crecimiento, también mencionan la siguiente cita: “la metrópolis moderna es un tipo de asentamiento inusual en especies de mamíferos, siendo un tipo de hábitat más propicio de especies de insectos” (Davis, 1982 citado en Corraliza, J. y Aragonés, J., 1993, p. 413), por la gran cantidad de personas que la habitan.

## **¿Qué se ha hecho para mejorar la movilidad?**

La CDMX como centro económico, social y cultural eleva la demanda de vivienda y trabajo. A raíz de esto, los desplazamientos toman importancia para la población porque sus actividades cotidianas se desarrollan en distintos puntos de la Ciudad. El promedio de tiempo invertido en desplazamientos en la Zona Metropolitana del Valle de México es de 1 hora con 21 minutos (Encuesta Origen Destino 2007 citada en Comisión Nacional de Derechos Humanos del Distrito Federal, 2013, p. 11). Actualmente, gran parte de la vida social transcurre en vías y calles, así como en los diferentes medios de transporte.

Hace poco más de una década, en el 2002, la ley implementada en materia de vialidad era la Ley de Transporte y Vialidad, y es interesante conocer que en ella el concepto de movilidad se menciona una sola vez. Actualmente, tal concepto es inherente en la planificación urbana, ya que ha pasado de lo teórico a lo práctico como problema social, debido a que la infraestructura vial y medios de transporte no cubren la necesidad que los habitantes tienen de desplazarse con calidad, eficiencia y seguridad.

En los últimos años, se han implementado diversas medidas para mejorar la movilidad en la Ciudad, no siempre con acierto. Por ejemplo, se ha planificado la construcción de puentes peatonales en avenidas o calles en las que los autos suelen ir a alta velocidad, sin embargo, Guerra-Solalinde e Híjar (citados en Hidalgo, E., Campuzano, J, Rodríguez, J., Chias, L., Reséndiz, H., Sánchez, H., Baranda, B., Franco, C., Híjar, M., 2010, pp. 503, 509) han señalado que el fin último del diseño y construcción de un puente peatonal no está dirigido a cuidar la integridad y mejorar la seguridad de los que transitan a pie, sino para que el peatón no estorbe el

flujo vehicular; de hecho, en el Tercer Congreso Peatonal,<sup>15</sup> que se llevó a cabo en la CDMX en marzo de 2016, constantemente se les denominó: *puentes anti-peatonales*. Es evidente que se debe repensar la movilidad para hacer planes efectivos que incidan positivamente en la calidad de vida de los usuarios más vulnerables del espacio vial, ya sea, en su colonia, en un traslado de casa a trabajo/escuela o en paseos de recreación.

Otra medida que ha tomado el gobierno de la CDMX, con recursos también del sector privado, es la transformación de calles vehiculares a zonas totalmente peatonales o semi-peatonales, como Francisco I. Madero, Regina y 16 de septiembre, en el Centro Histórico.<sup>16</sup> En ellas, el peatón es quien tiene el uso exclusivo de la calle y los riesgos viales son mínimos o nulos. Sin embargo, esta medida no está implementada en zonas de la Ciudad que no son centros económicos y/o turísticos.

Se han hecho esfuerzos también desde asociaciones civiles como la Liga Peatonal que es una red de personas, colectivos y organizaciones dedicados a la promoción y defensa del efectivo ejercicio de los derechos del peatón y de un espacio público en el que se considere como eje a las personas, en las ciudades mexicanas. La Liga Peatonal publicó el 11 de agosto de 2014 la *Carta Mexicana de los Derechos del Peatón*, en esta carta se estipula la definición de peatón y su reconocimiento sin discriminación de ningún tipo, así como sus derechos y obligaciones. El último derecho del peatón mencionado tiene que ver con la obligación del Estado de difundir esos derechos por las vías de comunicación adecuadas al general de la población.

---

<sup>15</sup> Es un foro de discusión en el que se busca reflexionar sobre los derechos de los peatones.

<sup>16</sup> Los cambios en estas calles son recientes. Los años de inauguración son: Francisco I. Madero (peatonal), 2010; Corredor Cultural Peatonal Regina (peatonal), 2008; y 16 de Septiembre (semi-peatonal), 2014.

Desde lo jurídico, se realizó un cambio cuando se publicó en la Gaceta Oficial la nueva Ley de Movilidad del Distrito Federal (LMDF).<sup>17</sup> Con esta nueva Ley, lo que se busca es visibilizar la vulnerabilidad que tienen los peatones en el espacio vial y fomentar una cultura de seguridad vial y de respeto hacia ellos. La LMDF va de la mano con el nuevo Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, el cual entró en vigor en agosto de 2015, y que tiene como objetivo regular la circulación en la vía pública a través de sanciones, ya sean económicas (para los vehículos motorizados) o verbales (para peatones y ciclistas).

### **Marcos legales para regular la movilidad**

La CDMX se vive muy diferente dependiendo del medio de transporte que se elija para recorrerla. Quien usualmente se traslada a pie tiene mayor oportunidad de observar los más mínimos detalles de la calle que recorre, y esa es una oportunidad para desarrollar el sentido de apropiación de un espacio que le pertenece tanto a esa persona como a todas las que caminan junto a él/ella. Es por ello de suma importancia proteger a los peatones desde los marcos legales, pues son ellos la única consciencia que tanta vulnerabilidad se experimenta a diario en la ciudad. Cuando uno se asume como peatón, entonces comienzan a importarle los derechos y obligaciones que tiene en el espacio público, ya que es frecuente observar anomalías en la calle, y a veces no se sabe cómo actuar y hasta dónde intervenir cuando se presentan omisiones de las reglas por parte de los demás, esto con el fin de no caer en los mismos errores. Es por ello esencial revisar los principales marcos legales que regulan la movilidad urbana en la CDMX.

---

<sup>17</sup> En sustitución de la Ley de Transporte y vialidad vigente desde 2002.

## **Ley de Movilidad del Distrito Federal 2014**

La Ley de Movilidad del Distrito Federal fue decretada por la H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura y publicada el 14 de julio de 2014. Tiene como objetivo (mencionado en el artículo primero): “establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.” (2014, p. 5), estas directrices tienen la intención de que la movilidad se lleve como una actividad de calidad para los ciudadanos de la CDMX. La idea primordial con esta nueva ley es que el peatón es el eje sobre el cual girará la toma de decisiones desde las políticas públicas, ya que se hace un lado el paradigma de que los vehículos son lo más fundamental en la movilidad urbana, sacando a la luz la importancia de la movilidad a pie y en otros medios no contaminantes, así como implementar un sistema de transporte público más eficiente.

Los artículos que interesan en esta investigación son, en primer lugar, el número 6 en el que se estipula la jerarquía de movilidad (mencionada anteriormente), y en la que se toman en cuenta tres aspectos para realizarla:

- a) El nivel de vulnerabilidad de los usuarios
- b) Las externalidades que genera cada medio de transporte
- c) Su contribución a la productividad

Así mismo, de acuerdo la jerarquía, se otorgarán los siguientes beneficios:

- a) Prioridad en la utilización del espacio vial

b) Valoración de la distribución de recursos presupuestales

También en el artículo 7 de la LMDF se señalan una serie de principios que la Administración Pública debe tomar en cuenta para implementar políticas, programas y acciones públicas,<sup>18</sup> y son los siguientes:

- a) **Seguridad:** evitar accidentes de tránsito y delincuencia en los traslados de la población.
- b) **Accesibilidad:** se refiere a que toda la población tenga un fácil acceso (cercanía y bajo costo) a un medio de transporte sin ser discriminada por ninguna circunstancia.
- c) **Eficiencia:** el servicio de transporte público debe ser ágil y no causar más perjuicios que beneficios.
- d) **Igualdad:** se deben tomar en cuenta las imposibilidades físicas, económicas y sociales de la población en la accesibilidad del sistema de transporte, con el fin de no excluir a ninguna persona o grupo.
- e) **Calidad:** que la experiencia en el transporte sea cómoda, segura, con suficiente espacio; y que cumpla su función correctamente, con el mantenimiento adecuado. Además, las unidades se deben mantener en buen estado.
- f) **Resiliencia:** si sucede algún suceso inesperado el sistema de transporte debe estar diseñado para sobrellevarlo y recuperarse sin causar mayores perjuicios a la población y al medio ambiente.

---

<sup>18</sup> Las definiciones de los principios son interpretaciones personales de los conceptos descritos en el artículo séptimo de la LMDF. Si el lector se quiere remitir a la definición oficial de los principios, las encontrará en la página 7 de la LMDF.

- g) **Multimodalidad:** ofrecer distintas opciones de transporte que se conecten entre ellas y que sean eficientes en trasladar a las personas para no depender del automóvil particular.
- h) **Sustentabilidad y bajo carbono:** promover la utilización de transportes sustentables que sean en su mayoría públicos y que no afecten al medio ambiente y a la salud.
- i) **Participación y corresponsabilidad social:** cada quien, de acuerdo a sus capacidades y responsabilidades, deberá aportar soluciones para generar nuevos hábitos de movilidad para que ésta sea eficiente y de calidad.
- j) **Innovación tecnológica:** utilizar tecnología de punta para ofrecer sistemas, aplicaciones y servicios que minimicen errores humanos y perjuicios en el transporte.

Como se puede observar la jerarquía se ha considerado de esa forma porque un peatón no cuenta con una envoltura física que lo proteja más allá que su propio cuerpo, y tanto él como los ciclistas son los usuarios más propensos a tener consecuencias fatales si se llegan a ver envueltos en un accidente de tránsito. Tanto peatones como ciclistas son también quienes en menor medida contribuyen al incremento de la contaminación ambiental en la Ciudad, así que sería correcto destinar presupuesto a la mejora de los espacios que ellos ocupan. Por otro lado, el transporte público es complementario a una movilidad sustentable y sería pertinente que fuera un medio de funcional, y para ello es necesario que cuente con los principios mencionados en el artículo 7.

Estos son los artículos pertinentes a mencionar en este trabajo, sin embargo la LMDF es extensa y en ella se pueden encontrar regulaciones para todos los usuarios de la jerarquía. La Ley no ha tenido la suficiente difusión, pero considero que cuenta con artículos que ayudan a

respaldar derechos civiles como usuarios del espacio vial. En ella se desglosan conceptos, derechos y obligaciones que se deben llevar a cabo para que el traslado de un lugar a otro no sea un problema, sino una actividad más en la vida cotidiana.

### **Reglamento de Tránsito del Distrito Federal 2015**

Los reglamentos de tránsito tienen como función principal administrar los medios de transporte que se utilizan para moverse en una ciudad, y se implementan con el fin de evitar problemas viales. En el caso de la Ciudad de México, el primero se implementó en 1830, unos años después de que se conformara el Distrito Federal como capital del país, según datos de la página electrónica oficial de la Secretaría de Transportes y Vialidad (SEMOVI, 2017).

El 17 de agosto de 2015, como parte de la Administración Pública del Distrito Federal, el jefe de Gobierno Miguel Ángel Mancera Espinosa, puso en marcha el nuevo Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, que tiene como objetivo principal “...regular la circulación de peatones y vehículos en la vía pública y la seguridad vial en la Ciudad de México.” (Gobierno de la CDMX, 2015, p. 3). Dicho reglamento va de la mano con la LMDF, ya que su contenido se sustenta con base en la jerarquía de movilidad.

Al leer el reglamento de tránsito, me parece que teóricamente promueve la protección al peatón y a usuarios de vehículos no motorizados, ya que son ellos quienes tienen preferencia en calles y avenidas, en especial, los peatones con movilidad limitada (niños, mujeres embarazadas, personas de la tercera edad y personas con discapacidad motriz o visual). Sin embargo, todavía hace falta implementar más acciones que disminuyan su vulnerabilidad en las calles, pues de

enero a octubre 2015 la PGJDF registró 299 averiguaciones que tienen que ver con homicidios por atropello, lo que significa que hubo 29.9 muertes por atropello al mes en la CDMX, 1 muerte por atropello cada 24 horas (Ureste, 2016).

En cuanto a las sanciones económicas, en dicho reglamento éstas sólo se aplican a los usuarios que conduzcan un vehículo motorizado; los peatones y usuarios con vehículos no motorizados, solamente pueden recibir una amonestación verbal y orientación de cómo deben conducirse en la vía pública, lo que en teoría promueve la jerarquía de movilidad.

Del 14 de marzo al 17 de marzo de 2016, se declaró una contingencia ambiental atmosférica por ozono en la CDMX fase 1, ya que los niveles de contaminación en el aire se encontraban elevados, es decir, a más de 180 puntos del Índice de Calidad del Aire (Gobierno de la CDMX, 2016). El jefe de gobierno de la capital, se vio en la necesidad de implementar imparcialmente el programa Hoy no circula independientemente del holograma que tuviera los vehículos, para desahogar el tránsito de los contaminantes en esos días, lo que generó polémica entre la población, ya que las personas adjudicaron tal contingencia ambiental al reglamento de tránsito, pero no por los miles de automóviles que transitan en las calles, sino por las bajas velocidades establecidas en el reglamento de tránsito, no obstante, considero que ese no es el factor clave de la contaminación que se experimenta y que los nuevos límites impuestos a los vehículos automotores, en varias calles y avenidas, son adecuados para evitar un accidente de tránsito con consecuencias graves.

## **Programa Hoy No Circula**

El programa *Un día sin auto*, es el antecesor del programa *Hoy no circula*, y surgió en la década de los ochenta, a raíz de la investigación que se realizó en décadas anteriores sobre contaminación ambiental. Las instancias del gobierno federal implementaron esta medida para mejorar la calidad del aire en la Ciudad. El programa fue una medida voluntaria que invitaba a los habitantes a no usar su automóvil un día entre semana, y con ello reducir la emisión de partículas tóxicas generadas por este medio de transporte (Comisión Ambiental Metropolitana, 2002).

El 20 de noviembre de 1989 la administración pública del Distrito Federal implementó el programa *Hoy no circula* como medida temporal para reducir los puntos de contaminación del aire, sin embargo el programa llegó para quedarse, y actualmente está vigente en la CDMX y 18 municipios del Estado de México. Consiste en que una parte del parque vehicular (vehículos de uso particular, de carga, de transporte colectivo de pasajeros y taxis) deje de circular obligatoriamente un día entre semana, y adicional (sólo para algunos vehículos) un sábado o todos los sábados del mes, de acuerdo a la terminación de sus placas, color de engomado y un holograma, que se otorga al medir las emisiones contaminantes en una verificación vehicular. Actualmente el programa está a cargo de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA).

## **Programa de verificación vehicular**

La verificación se realiza en países con un parque vehicular extenso y con altos índices de contaminación del aire, para prevenir una contingencia ambiental y cuidar el estado de salud de

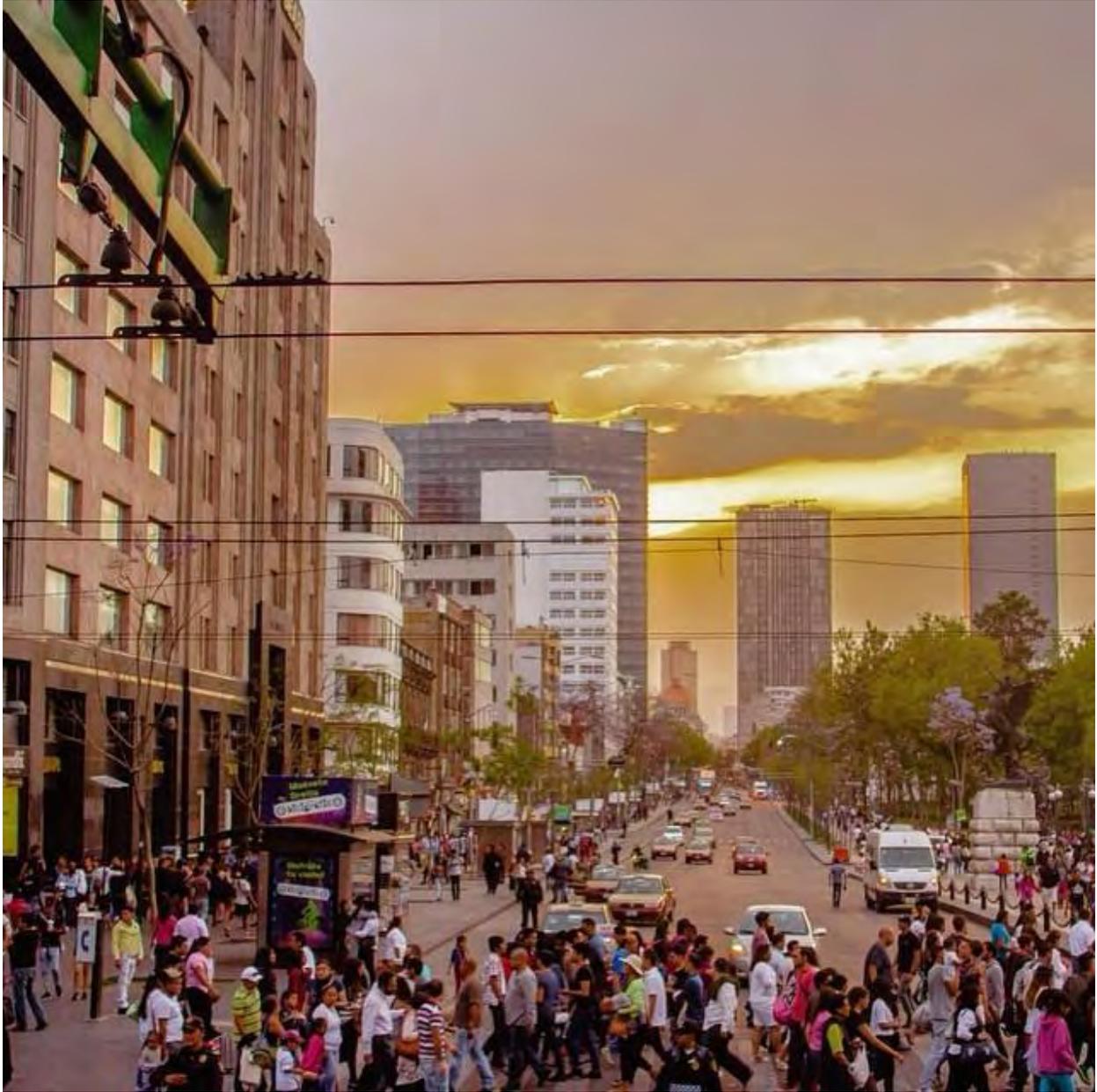
sus habitantes. En México consiste en que los ciudadanos acudan con su vehículo automotor a un Verificentro (centro de verificación de vehículos automotores certificado por el Gobierno de la CDMX) a revisión, para corroborar que su vehículo se encuentre en buen estado y no sobrepase las emisiones contaminantes de los niveles permitidos.

### **Las leyes ¿teoría o práctica?**

Las leyes que se implementan en la CDMX en materia de vialidad, deberían estar sustentadas en proyectos económicos y de planeación urbana, de acuerdo a objetivos claros como lo son: la protección al peatón y la promoción de uso de transportes sustentables como la bicicleta y el transporte público eléctrico, con el fin de mejorar la seguridad vial, el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos, ya que es incongruente que teóricamente se quiera proteger a los usuarios más vulnerables, por su medio de transporte, sin implementar recursos económicos para mejorar la infraestructura urbana encaminada a mantener una equidad en la seguridad vial de los ciudadanos, y sin poner en práctica las sanciones que marca la ley a las personas que la infrinjan. Y es que como lo menciona Manuel Herce (2009, p.18), cuando habla de los planes de movilidad urbana, “cuando la Administración central ha querido colaborar, lo ha hecho a menudo formulando reglamentos y guías de contenido de los planes, más que suministrando recursos y una colaboración eficaz con las políticas municipales.”

## Capítulo 3

### El espacio psico-colectivo



[Fotografía de Víctor Roldán]. (Ciudad de México, 2015).

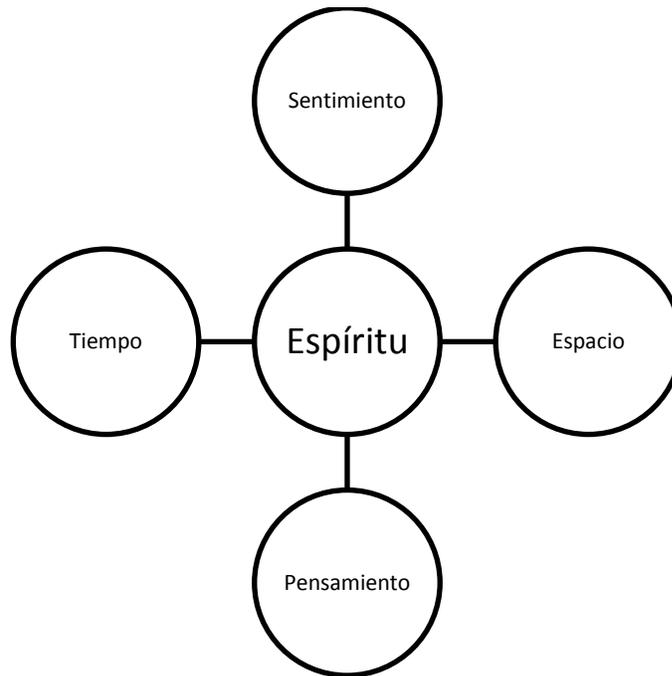
El espacio desde la perspectiva social es un concepto o, mejor dicho, una realidad que les ha interesado a psicólogos como Angélica Bautista. Ella estudió la calle como espacio de comunicación simbólica y menciona, en su investigación, que el espacio psicosocial es “ aquel espacio sin fronteras ni limitantes geográficas, sin horario cronológico, que responde a unas coordenadas espacio- temporales de orden intersubjetivo” (2005, p. 39), así mismo, menciona que para que este espacio psicosocial sea transitable es necesario contar con artefactos simbólicos (2005, p.40), y es que como ella lo menciona “La relación que los seres sociales mantienen con los espacios que habitan es una relación que difícilmente se expresa verbalmente” (Bautista, 2005, p. 41) y que “... el espacio y su ambientación son, a fin de cuentas, el espacio de donde surgen, cambian, crecen y se transforman los afectos” (Bautista, 2005, p. 42).

Para elaborar su tesis, Bautista retoma el marco teórico de la psicología colectiva, el cual también guía el presente trabajo, por ello es importante definir qué es lo que estudia esta disciplina, y por qué el espacio es de su interés.

### **Objeto de estudio de la psicología colectiva**

“La psicología colectiva estudia el Espíritu, es decir, los pensamientos y sentimientos de una época y un lugar...” (Fernández, 1994, p.315), entonces, en primer lugar, el espíritu es la esencia de una sociedad, no importa el número de personas que contenga; en segundo lugar, pensamiento y sentimiento no pueden separarse, uno es parte del otro como objeto de estudio; y en tercer lugar, desde este marco teórico es posible estudiar el Espíritu de épocas pasadas y de lugares remotos porque su método es la comprensión y para ello se vale de herramientas teóricas también y no sólo de aplicaciones prácticas o intervenciones en la realidad social actual.

La composición del Espíritu como objeto de la psicología colectiva, se puede ver en el siguiente esquema que elaboré a raíz de Fernández (1994), en el que todos los componentes están ligados necesariamente:<sup>19</sup>



Otra definición del objeto de estudio de la psicología colectiva es la siguiente: ...”el estudio del espacio-tiempo considerado como una entidad psíquica...” (Fernández, 1994, p.317), es decir que para que un acontecimiento pertenezca a la realidad empírica debe estar dotado de un lugar en el que suceda y un tiempo determinado, construido intersubjetivamente, en el que necesariamente exista la comunicación.

---

<sup>19</sup> En la psicología colectiva el tiempo está considerado como espacio en movimiento, y el espacio como tiempo detenido (Fernández, 1994, p. 317).

Con referencia al gráfico anterior sobre lo que estudia la psicología colectiva, a continuación explico mediante una tabla de contenido cómo lo estudia –según mi apreciación de las lecturas sobre Fernández (1994, 2006):

| <h1>Psicología Colectiva</h1> |               |               |
|-------------------------------|---------------|---------------|
| a) Eje histórico              | a) Génesis    | a) El ojo     |
| b) Eje de la interacción      | b) Estructura | b) La mirada  |
| c) Eje estético               | c) Dinámica   | c) Cosa vista |

El eje histórico se refiere a comprender un determinado objeto de estudio a través de la historia, es decir, de su propia historia como objeto colectivo, lo que implica saber el porqué de su origen, y cuál era el pensamiento de la sociedad de un lugar y tiempo determinados para crear cierto objeto (entiéndase no precisamente un objeto material), por ejemplo, ciertas maneras de ser y de vivir, que, posteriormente, se pueden convertir en hábitos, después en costumbres y finalmente en tradiciones.

Es por medio de relaciones que los pensamientos y sentimientos de una sociedad se mantienen vigentes. El eje de análisis referente a la interacción pone su interés en las relaciones

que se crean y se mantienen dentro de cierto tiempo y espacio, es decir que la psicología colectiva no se ocupa de estudiar objetos aislados, sino el contexto en el que surgen y se mantienen las relaciones entre ellos. Es justo en este eje en el que el aspecto simbólico sobresale porque en muchas ocasiones las relaciones son de esta índole, y es posible comprenderlas atinadamente a través de una lógica, precisamente, simbólica.

Y finalmente hay un eje estético, que incluye la descripción de la situación social que al investigador le genere interés, y que, además, al elaborar tal descripción se sienta parte de ella, es decir, que lo que está diciendo sobre una cosa determinada lo crea fehacientemente, que no quiere decir que sea verdadero sino verosímil y válido. En este eje, si el investigador quiere, tiene la total libertad de escribir una propuesta de mejora de dicho objeto o situación.

La segunda columna hace referencia a que la psicología colectiva, como disciplina, conocimiento o realidad, puede narrar y describir, precisamente, la génesis, la estructura y dinámica de su objeto de estudio; lo que significa que independientemente de cual sea, va a contener el pensamiento de la sociedad, la cultura y el espacio, y esto es lo que le otorga vida y vigencia a la psicología colectiva como disciplina, conocimiento o realidad.<sup>20</sup> Con esta idea se puede notar la unidad y circularidad que está contenida en esta teoría.

Para finalizar la interpretación del esquema: en la tercer columna se concibe a la psicología colectiva como un centro, es decir, que el ojo significa la persona (o el grupo, la clase, la sociedad, etc.) que quiere conocer algo, que presta su atención, su tiempo, su vida a darse cuenta de que algo existe y con ello inventarlo. La mirada es la forma en la que esa persona o

---

<sup>20</sup> Esta es una interpretación que realicé a una idea de Fernández (1994, p. 318)

grupo va a conocer ese algo, ya sea desde un prejuicio, una teoría, una pasión, etc. La cosa vista, finalmente, tiene las características del observador ya que existe porque alguien la miró de una forma particular y la dotó de vida.

Así, la psicología colectiva es una forma de ver el mundo y, sobre todo, de crearlo al comprenderlo y sentirlo.

### **El espacio psico-colectivo**

El espacio vial se puede comprender más allá de considerarlo como una estructura física urbana, sino como una construcción social, histórica y simbólica.<sup>21</sup> Esto implica que éste tiene la connotación de un objeto de estudio que puede pertenecer a la psicología colectiva, ya que como lo argumenta Fernández “la sociedad tiene la forma del espacio” (2007, p. 41). El pensamiento de la sociedad como él lo ha desarrollado a lo largo de su obra, no es la suma de los pensamientos individuales, sino las cosas creadas por la sociedad (obras) a través del tiempo, y el espacio es uno de esas obras que “son las verdaderas personas de la psicología colectiva” (2006, p.150).

Fernández (2003) le concede al espacio tres formas de presentarse: los contornos, los huecos y las percepciones. La primera forma de presentarse hace referencia a que el espacio está formado por objetos que tienen *contornos* que nos señalan en donde empieza y termina algo; por ejemplo, cuando el espacio es abierto y parece infinito, la mirada es el límite de los contornos.

---

<sup>21</sup> De hecho, Fernández menciona que “el espacio es totalmente simbólico” (2004, p. 7).

La segunda forma que menciona es a través del *hueco*: cuando hay un hueco, los objetos dentro de él se pueden mover y ese hueco adquiere sentido de espacio: cuando decimos que un lugar está habitado es porque en el hueco hay algo, y cuando está deshabitado es porque se encuentra en medio de otros objetos que lo forman como hueco.

La tercera forma es la *percepción*, pues para que el espacio sea eso necesita que alguien lo perciba, y ese alguien al percibir el espacio, forma parte de él.

Es importante señalar que en la tercera forma de cómo se presenta el espacio, hay dos variantes: la *percepción clara* y la *percepción confusa*: La primera hace referencia a los objetos que tienen bien claro su límite y su contorno cuando se perciben y, por lo mismo, se pueden nombrar. La segunda hace referencia a los objetos que no tienen un contorno delineado claramente, pero que se pueden percibir, por ejemplo: el ambiente o una atmósfera.

Fernández (2003, p.4) sigue el hilo del tema de la percepción y comprende al espacio como un objeto-hueco inherente al observador. Si se piensa en concebir el concepto de espacio desde un ámbito *psicocolectivo*, lo adecuado es comprender que el espacio y el observador son lo mismo. Así de indisoluble es la realidad comprendida desde este marco teórico. El autor argumenta que el observador al igual que el espacio son productos culturales (2003, p.4).

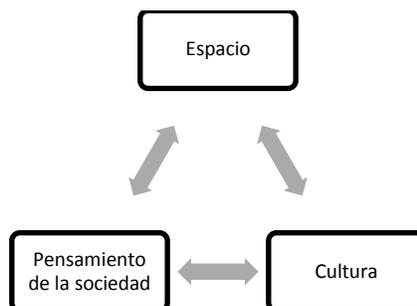
Entonces, como lo menciona Fernández...”el espacio primero nos envuelve y después se pone delante de nosotros” (2007, p.45). Comprendo entonces que un espacio psico-colectivo es aquel que vale por sus cualidades y no por sus medidas, es decir, que primero se conoce y se

percibe como un todo y después, si se quiere, se puede medir y separar en partes. En la teoría de Fernández es de vital importancia el espacio, no sólo por concebirlo como un espacio físico, sino por concebirlo como una metáfora de la cultura, de los sentimientos, de los pensamientos y, en suma, de los huecos (en los que se genera la cultura y la sociedad), y es por ello que menciona que: ...“la psicología más básica y más certera que se puede hacer es una psicología del espacio...” (2007, p.42).

### **Pensamiento exterior**

En la psicología colectiva que desarrolla Fernández, el pensamiento es concebido como algo exógeno al individuo, es decir, como una atmósfera en la que la sociedad tiene su inicio, su desarrollo y final. Esta atmósfera cambia de forma muy lentamente, de tal manera que es envolvente. El espacio es concebido igual, como una entidad que envuelve, es por ello que cuando se entra en un lugar se asume la atmósfera como parte de uno mismo y se actúa de acuerdo al lugar en el que se está.

Hasta aquí, concreto una idea en el siguiente esquema:



Respecto al esquema, el pensamiento de la sociedad al igual que el espacio y la cultura, son entes que no le pertenecen a un individuo, ni a una ciencia en específico ni a cierto gremio de investigadores, más bien los tres conceptos en la teoría y en la realidad le pertenecen al pensamiento de la sociedad (espacio) y a la cultura misma. Y el que esquema bien se puede sintetizar formalmente con la siguiente idea...”la cultura es un pensamiento exterior que ahí anda por el espacio y al que entramos los que creemos en ella. (Fernández, 2007, p.45).

## **La ciudad**

Este trabajo comenzó en el momento que empecé a querer a la Ciudad, no sólo como estructura física, sino como concepto, significado, emoción, pensamiento, etc., incluso, cuando alguien en una conversación mencionaba la palabra, inmediatamente sabía que lo que contenía la palabra *ciudad* era de lo que estaba dispuesta a reflexionar y escribir. Posteriormente, fui a buscar libros que hablaran de ella, pero al igual que en con el concepto de cultura, que es vasto, encontré de la ciudad, pensamientos y reflexiones en la poesía, en libros de sociología, arquitectura, urbanismo y geografía, en museos, en televisión, en radio, en conferencias, en leyes, en internet, entre otros lugares, por lo que pensé que iba a ser difícil hablar tomarla y hablar sólo de un aspecto, porque así como las ciudades pueden ser pequeñas o grandes, en ellas se contiene la cultura de una sociedad, y eso quiere decir con todo, por lo que estudiar a la ciudad siempre genera cierto temor, por lo inmensa que es, no de tamaño, sino de significado.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Como dice Fernández: “La ciudad, en cambio, ese espíritu civil, contiene gente con todo y lo que la gente tiene, y además contiene obras, distancias, funciones, trazado y una historia, que rebasan cualquier conocimiento de todos los ciudadanos juntos...” (2004, p.3).

En este trabajo se concibe a la ciudad como un lugar querido a veces, pero molesto algunas otras. Ella es la vida y el vínculo con la historia misma de la sociedad que la habita. En la psicología colectiva se considera valioso reflexionar en torno a las ciudades como entidades psíquicas, así que a continuación desglosaré algunas ideas de Pablo Fernández sobre algunos lugares que contiene la ciudad. Él, a lo largo de su obra, ha tenido la idea constante de revalorar el estudio de las formas, y concibe a las ciudades como tales, además de vivas y conscientes (Fernández, 2004, p. 3).

La ciudad es un proceso que cada día despierta y se duerme con su sociedad. Cada día la colectividad tiene que volver a inventarla, o al revés, y esto implica un esfuerzo coordinado. Así la vida cotidiana transcurre indisociable de la ciudad, es decir, que los pensamientos, sentimientos y actividades en la ciudad tienen un ritmo en común, una tintura que salpica a todos y con ello nace una identidad, un sentimiento fuerte de pertenencia, de saber que se puede conocer más de sus lugares y su historia, de que es en ella en la que transcurren las actividades más banales pero también las más importantes, y a la vez está presente una sensación de incertidumbre por todo lo que no conocemos aún de ella y en el fondo, lo que no conocemos de nosotros: la ciudad es una posibilidad.

La ciudad es el lugar en el que se desarrolla la posibilidad de comunicarse. En ella se encuentran espacios con diversas características que crean diferentes tipos de comunicación: lo público y lo privado. Y resulta que lo público y lo privado no lo son por sí mismos, sino con referencia a otro lugar, por ejemplo, una casa es propiedad privada, pero dentro de ella hay una sala que se puede considerar como el área más pública de dicha casa, o, una cancha de fútbol de

un parque público resulta un área privada porque en un momento dado pertenece a un equipo de jugadores, esa barrera social lo restringe a los demás y lo transforma por un tiempo determinado.

El espacio del que me interesa hablar en esta tesis es el que tiene la característica de público y urbano, así que a continuación desgloso dos que, históricamente, tienen esas características: la plaza y la calle.

### **Espacio público urbano**

Debido al estilo de vida que actualmente se vive en la Ciudad de México, las calles son lugares de encuentro y de experiencias junto a una gran cantidad de personas, que aunque desconocidos comparten algunas actividades. El espacio urbano es parte fundamental de la vida colectiva y personal de los habitantes, y a pesar de que no es siempre el idóneo para caminarlo con seguridad, la Ciudad conserva el encanto de los años de historia que cada día se le impregnan en sus muros, como ella impregna a sus habitantes de vida cada vez que la recorren.

### **La plaza**

La plaza es de origen griego, y es un lugar horizontal, amplio y abierto (que es la forma de la comunicación) y, produce democracia (Fernández, 2004, p. 17).

Respecto al surgimiento de la plaza, Fernández (2004, p.13) comenta que, para empezar, no es un lugar que se creó con la finalidad de habitarlo (como lo es el objetivo principal de una casa), sino que se crea para discutir lo público, por lo que la plaza le pertenece a la sociedad

civil; la segunda reflexión que el autor hace respecto a ella, es que en el período grecorromano hay una necesidad de separarse de la forma de vida del campo y, entonces dentro de ese espacio rural e infinito, se crea un espacio más pequeño que está para diferenciarse. Este nuevo espacio es abierto, con calidad civil y pertenece a lo humano.

La plaza pública está relacionada con la comunicación en público, y por lo mismo con la retórica y se originó en la antigua Grecia. Fernández (2004, pp. 8-9) menciona dos de sus funciones principales:

1. Para sostener el diálogo y el debate y,
2. para pensar

La funcionalidad de una plaza está comprendida desde diversas disciplinas, por supuesto que desde la Arquitectura hay mucho que decir respecto a ella: Espinosa (2013, p. 74) enumera algunas de sus cualidades: menciona que la plaza es un lugar que genera comunidad y humaniza a las personas por el contacto, además, él, concibe a la plaza como parte de una estructura viviente (la ciudad), por lo que afirma que es eterna y siempre se percibe de manera distinta. Y finalmente, los componentes y una función de la plaza que Espinosa considera, son:

1. La plaza se compone de tres elementos distintos: los grupos de edificios circundantes,<sup>23</sup> los pisos y la esfera imaginaria del cielo. Pero las decisiones más definitorias se dan en el piso y la traza de la plaza.

---

<sup>23</sup> La barrera que menciona Fernández (2004, p. 13) para hacer un espacio dentro de otro, y que es la negación del campo.

2. La función psicológica de las plazas es válida en el presente, pasado y futuro.  
(2013, p.74).

## **La calle**

Según Fernández (2004, p. 18) la Edad Media es el período en el que las calles se desarrollan, con el objetivo de caminar de la plaza pública (lo público) para llegar a la casa (lo privado), y es por ello que las clasifica como un espacio intermedio entre estos dos aspectos. Menciona que en esa época se desarrolla la forma más perfeccionada de la calle: la razón es que estaban diseñadas de acuerdo a las necesidades de las personas (necesidad de encontrarse y también, para que los enemigos de la ciudad se perdieran en ellas y no llegaran tan fácilmente al centro de la ciudad).

“Las calles son aquellos grandes observatorios del comportamiento humano” (Espinosa, 2013, p. 72), o como lo explican Corraliza, J. y Aragonés, J. a partir de la cita de R.E. Park de “La ciudad es un laboratorio”:

...las posibilidades que la ciudad ofrece para estudiar el comportamiento humano en todas sus dimensiones, así como reconocer en la evolución de la ciudad procesos históricos de los que la ciudad es síntoma y causa, al mismo tiempo. Prestar atención, pues, al análisis de los fenómenos ligados a la vida urbana es una manera específica de estudiar el comportamiento humano en su contexto, tal y como se ha venido reclamando unánimemente desde las líneas de la investigación psicológica más dispares en los últimos años (1993, p. 412).

Con esta idea del gran laboratorio y la gran posibilidad que ofrece la ciudad y sus calles, surge otra idea: el anonimato del que dotan las ciudades al recorrer sus calles, y es por ello que Fernández (2004, p. 2) menciona que cuando uno sale a la calle se convierte en un anónimo, pues se disuelve con los demás, entra en el ritmo de la calle y nadie sabe su identidad. Con esta idea se enfatiza que lo colectivo tiene gran peso en la vida urbana.

El espacio público es indisociable de la comunicación, este último aspecto como forma de socialización y como forma de re pensar algunas situaciones con la que los ciudadanos de una determinada comunidad no se encuentran de acuerdo, pues no se puede omitir que los movimientos sociales han emergido en este tipo de espacios, es decir, que éstos últimos son importantes para cambiar formas de pensar que ya no van de acuerdo con los ideales de un grupo. Las marchas toman las calles para que su movimiento se torne visible ante los ojos de los demás, que por lo común los miran desde oficinas, restaurantes, automóviles, casas e incluso desde la calle. Si la marcha tiene suerte, entonces crece en cantidad pero lo esperado sería que creciera en intensidad, y es que como lo menciona Espinosa (2013, p. 72): “La calle es la expresión tangible del espíritu de una nación o de su falta de espíritu”.

## **Lo público**

Como lo he señalado a través de mis referencias en esta tesis, hablar en público en la plaza pública era un acto de comunicación para sostener ideas y enriquecer el pensamiento. Lo público, en principio, significa que algo está expuesto para la comunidad y es de interés colectivo. Lo público es una cuestión simbólica también, ya que cuando algo es público no es

porque necesariamente tenga un señalamiento físico que lo reitere como tal, sino que a través de un acuerdo o imposición se estipula que algo tiene esa característica.

El origen de la palabra público está en la palabra latina *publicus* que según el Diccionario Etimológico de V. García de Diego significa “sabido por todos” (1954, p. 453); mientras que en el Diccionario Etimológico de P.F. Monlau menciona que es la contracción de *populicus*, de *populus*, pueblo (1943, p. 968). Esta palabra significa que algo pertenece a los ciudadanos de un lugar o bien, se refiere a un público espectador de algo. Su antónimo es la palabra privado del latín *privatus* que significa “particular” (García de Diego, 1954, p. 446) o lo secreto del latín *secretum* que significa “que se tiene oculto” (García de Diego, 1954, p. 495).

## Capítulo 4

### Movimiento de masas



[Fotografía de Víctor Roldán]. (Ciudad de México, 2015).

Cuando se quiere estudiar el momento en el que las personas pierden su individualidad, el investigador social tiene dos opciones: ir a los espejos de las masas,<sup>24</sup> como son los estadios, o ser parte de alguna marcha de protesta en la calles o en la plaza de la ciudad, es decir, ir a esos eventos que regularmente son calificados como *masivos*; o, la segunda opción que es, mirar con detenimiento la vida cotidiana, en especial, la que se desarrolla en el espacio público, pues las masas siempre están latentes y pueden surgir en el momento menos esperado.

### **Definición**

Y tal vez, en este momento quepa la siguiente duda: ¿No se supone que las masas son masivas? Y sería lógico suponerlo de esa forma porque en el imaginario colectivo, a través de los medios de comunicación y de la conversación cotidiana, la palabra *masa* está asociada a los aficionados de un equipo de fútbol o a las marchas de cualquier tipo, sin embargo, la esencia de la masa no radica en su masividad sino en su comunión.<sup>25</sup> La palabra *masa* en ese sentido, significa homogeneidad, fundición, inseparabilidad, pasta, plastilina, etc., es por esa razón que existen las masas de dos personas (enamoramiento) (Fernández, 2014, p. 152), y las masas de una persona (sentimientos) (Fernández, 2014, p. 159).

En este momento vale la pena mencionar la definición de masa:

---

<sup>24</sup> Fernández (2014) desarrolla la idea de que las masas no siempre están constituidas de personas sino que hay construcciones arquitectónicas que son símbolos de las masas como las plazas y los estadios.

<sup>25</sup> Fernández (2014) en esta idea menciona que la comunión es la comunicación que no necesita de lenguaje para existir.

Se llama masa a un conglomerado de gente que en un momento dado, por las razones que sean, los individuos pierden sus características particulares, se salen de sí, de sus cabales, quedan fuera de quicio y pierden su inteligencia, su razonamiento, su cultura, su educación, se desindividúan, y a cambio de eso, brota entre todos una entidad psíquica colectiva dominada más que nada por la afectividad y la emocionalidad que actúa por sí misma independientemente de los individuos ahí ausentes. (Fernández, 2014, p. 83).

De esta definición, se pueden desmenuzar varias ideas: “conglomerado de gente en un momento dado” significa, en primera instancia, que esas personas no únicamente van a estar reunidas en un espacio físico, sino que se van a fundir en una sola conciencia colectiva, la cual se denomina teóricamente: supraindividualidad. Ahora bien, no es necesario que una masa sea un conglomerado de gente, incluso una sola persona puede experimentar este fenómeno cuando es presa de un sentimiento con gran intensidad, ya que no se deja influenciar por la razón, al igual que sucede en el enamoramiento.

En la definición también se menciona que “los individuos se salen de sí, pierden su cultura e inteligencia”, esto no es algo ofensivo, y cabe mencionar que, la ausencia de inteligencia en la masa no es algo retrógrada, más bien se está argumentando que las masas no están pensando con una lógica racional, sino con una lógica afectiva que no es precisamente estúpida. En este punto lo que vale la pena es redefinir el significado de las masas y no pensarlas como innecesarias e incultas, sino como intensas y necesarias para repensar situaciones de la

vida cotidiana que afectan directamente a la sociedad y con ello poder hacer un cambio en el orden establecido.

Por último se menciona que “brota entre todos un entidad psíquica colectiva dominada más que nada por la afectividad y la emocionalidad que actúa por sí misma independientemente de los individuos ahí ausentes”. Es interesante lo de “individuos ahí ausentes”, porque ¿están o no están los individuos? Al parecer no, y es que cuando se es parte de una masa no existe lo individual por la sencilla razón de que eso no es real a la hora de la comunión, es decir, a la hora en que la masa surge, todos están hipnotizados y en lo que menos piensan es en las preocupaciones personales. Cuando brota la individualidad es porque la masa ya se va a extinguir. Se trata de realidades diferentes.

Con las reflexiones anteriores, la definición se puede resumir en la siguiente frase: “La masa es, pues, un pensamiento y sentimiento colectivo” (Fernández, 2014, p.93).

### **Características**

La masa es una entidad imponente, y se les asocia con el pánico colectivo, y ya se sabe que cuando existe el pánico colectivo puede suceder una tragedia. A las masas se les tiene miedo, ese miedo va en dos direcciones: te pueden aplastar o pueden aplastar ideas retrógradas que actualmente rigen el orden social. Con ellas no hay medias tintas.

Históricamente se les ha clasificado como salvajes y primitivas, esto porque se rigen con la lógica afectiva, y, dentro de la masa, la gente hace cosas estafalarias como gritar, brincar,

bailar, pasarse el alto todos en bola, o cualquier cosa que alguien solo no se atrevería a hacer tan fácil y menos cuando está expuesto a las miradas de una multitud, o al peligro. Las masas a pesar de ser asociadas con lo pasado, se generan por impulsos y los concretan en ese mismo momento en que se les ocurrió.

Las masas tienen que ver en todo con la psicología colectiva. En el presente trabajo he tratado de comprender que lo colectivo es un aspecto profundo (histórico) de la vida social que sale a flote en la vida cotidiana, y que pasa desapercibido a menos que se reflexione con detenimiento de dónde viene lo que se hace con tanta normalidad, por lo mismo, es válido cuestionarse por qué las masas son parte de lo cotidiano si una de sus cualidades es ser efímeras, porque lo son, se crean sin planearse y se disuelven abruptamente y, además, se puede tener la creencia de que no se ven con frecuencia. La respuesta está en la idea de que ellas se condensan el pensamiento de la sociedad o la historia en un momento y, como lo menciona Fernández: lo extenso se convierte en intenso (2014), y siempre están latentes y aun cuando no estén físicamente visibles, quedan huellas de ellas en las ideas o creencias que cambiaron en su momento.

### **Lo que con la masa viene**

**Ritmo:** Esta palabra nos remite al baile. Para bailar se necesita tener ritmo porque si no el baile carece de sentimiento. En el movimiento de masas pasa exactamente lo mismo: las personas que son parte de ella y que aceptan fundirse en una realidad alternativa, también aceptan moverse con un ritmo que es independiente de sus decisiones personales. Sus manos, sus pies, su cuerpo, su

boca y sus palabras tienen vida independiente y se sincronizan con el movimiento colectivo, por lo que al final se crea una atmósfera que dota de vida al movimiento.

La definición de ritmo adecuada para contextualizar a las masas, es la siguiente: “...es una condición ambiental que recorre y atraviesa a todos los que están presentes y los conecta y los reúne bajo una misma circunstancia...” (Fernández, 2014, p.91).

Es decir, Fernández (2014, p. 91-93) caracteriza el ritmo como sigue:

- Movimiento que abarca a toda la masa
- Danza multitudinaria y sincronizada
- Atmosférico
- Colectivo

**El lenguaje de la masa:** Cuando dos personas se encuentran a la mitad de un beso apasionado es complicado, por no decir imposible, que de repente alguien llegue y quiera abrirles tema de conversación. Tampoco los que se están besando están explicando con palabras a los demás qué es lo que están haciendo, porque ya se sabe. El beso no necesita explicación para serlo y tampoco interrupciones. Así mismo, el beso no es la expresión de un amor sino que es el amor mismo.

Un beso es una imagen, porque al verlo o vivirlo se inventa. Con la masa pasa lo mismo, ya que ella es su propia imagen y esa imagen es su pensamiento (Fernández, 2014, p. 109). También Fernández explica que las imágenes de una masa están hechas de sonidos, olores,

contactos, gustos y es, en realidad, por esta razón que sus componentes son irrepetibles, y, su lenguaje contundente.

Hay dos actitudes importantes de las masas:

- **No piden permiso:** las masas se pueden planear, hasta se les puede dar permiso de invadir alguna calle en particular, sin embargo, es probable que no surja una comunión que las cohesione de tal forma que lleguen al momento de la supraindividualidad, es decir, puede ser una multitud reunida en un espacio pero sin intensidad. Pero a veces la masa surge cuando nadie se la espera, es cuando se ha dado una comunión (que es el verdadero lenguaje de la masa) y ahí sí, jamás pide permiso para ser y durar lo que ella quiera.
- **No negocian:** una vez que la masa ha tomado fuerza, tanta que verdaderamente es invencible no hay oportunidad de tener un diálogo formal, sólo hasta que de entre toda la gente se logra desprender a unos cuantos como lo indica Fernández (2014, p. 102). En este punto es importante reflexionar cómo un sentimiento de unidad o comunión puede crear otro: el de ser invencible.

**Territorio personal:** Si una persona decide mudarse a una megalópolis tiene que olvidarse de que existe tal cosa llamada territorio personal, porque al salir a la calle, las personas se funden en movimientos colectivos, la persona que va adelante del camino de otra apenas tiene un metro de distancia, y se tiene que acoplar al ritmo de la calle en la que esté caminado. Entre más cerca se

esté del centro de la ciudad se camina con más gente y es mejor seguir el ritmo, ya que si se quiere ir a contracorriente el recorrido se puede volver complicado.

**Líder:** Siguiendo a Fernández (2014, p. 99), el líder no es precisamente un individuo, es un punto de intensidad de la masa, el punto de mayor concentración. Cuando el líder es una persona es posible porque la masa se ve reflejada en esa persona, es decir, la masa es el líder. Esta idea resalta que las masas tienen conciencia colectiva y son auténticas, no son manipuladas por una ideología individual.

**Composición:** Los elementos que hacen posible la composición de la pasta de dientes no se pueden observar a simple vista, hay que remitirse al empaque para saber de qué está hecha. La masa es igual porque no es indivisible en sus partes. Una vez que ya aconteció es irrepetible, puede que se reúnan circunstancias similares en las que surgió y aun así no surgirá.

**Lógica onírica:** Según Fernández (2014, p. 110), en el sueño hay una lógica diferente a la de la vida real, sin embargo, las personas no dejan de sentir y de pensar cuando están dentro de él. Explica que esta lógica es válida al igual que la de la vigilia porque pertenece a la vida, por lo que las masas también tienen su lógica y es parecida a la de los sueños, pues dentro de ellos, se realizan cosas imposibles o que no son aceptadas socialmente. Y sin embargo, esta lógica es válida para quien la está sintiendo.

Fernández (2014, p. 111) clasifica la lógica onírica de las masas de la siguiente forma:

- **Atemporales:** se refiere a que el tiempo no se mide como en el reloj, más bien, se mide de acuerdo a los acontecimientos experimentados. Es por eso, que después de que pasan situaciones intensas emocionalmente es difícil explicarlas. Todo pasa tan rápido o tan lento que sólo es posible recordar sensaciones y explicar lo que ha sucedido con base en ellas, como una secuencia de emociones y no una cronología de eventos razonados.
- **Inespaciales:** al igual que el tiempo, el espacio es parte del pensamiento de la sociedad y aunque formalmente está hecho de materiales duros como la piedra, su significado depende de la relación afectiva que la sociedad que lo piensa y experimenta tiene con él. Es por esta razón que a los lugares se les empieza a calificar con adjetivos propios de alguien que tiene vida. El hecho de que las masas sean inespaciales no quiere decir en absoluto que los lugares no sean importantes cuando ellas surgen, quiere decir que no son impedimentos físicos para los actos que la masa quiera llevar a cabo.
- **Tienen caducidad:** lo efímero a veces es lo que vale la pena vivir. Las masas no duran para siempre, todo tiene su tiempo, el de ellas tal vez es menor, lo que no quiere decir que su intensidad sea poca, más bien les sobra. Las masas son el motor que dota de sentido a las sociedades porque son el punto de condensación de ideas y sentimientos que la sociedad va tejiendo a diario en la cotidianidad.

## La sobrevivencia de la masa

La masa se mantiene por la comunión creada, ese es su lenguaje, y es indecible con palabras. También es importante valorarla como un ser vivo, es decir, que busca la sobrevivencia a toda costa y mientras dura trata de crecer ya sea en cantidad pero, sobre todo, en intensidad.

Fernández (2014, p. 131) menciona que las masas para crecer utilizan los siguientes recursos:

- **Ser atractivas:** las masas también atraen con sus cantos, colores, atmósfera e ideología, y son muy atractivas, lo que puede hacer que las personas que en un principio no tenían pensado estar dentro de ellas, de un momento a otro decidan ser parte y fundirse en la conciencia colectiva.
- **Ser encantadoras:** se refiere a que una vez que la masa atrajo la atención, envuelve con su ritmo y cadencia, y hace que quien se una a ella se empiece a moverse de la misma manera.
- **Ser fascinantes:** lo que es indudable es que una masa verdadera no es aburrida, así que a cada instante, cuando alguien ya es parte de una queda fascinado por lo que acontece en ella y es cuando surge la supraindividualidad, y las consciencias individuales quedan de lado. Las masas fascinan porque es el momento en el que las personas comprenden lo que es ser parte de un pensamiento colectivo.

## **La masa se apaga**

Según Fernández (2014, p. 135) hay dos formas en las que una masa se extingue: por desvanecimiento o por institucionalización. El desvanecimiento es la forma romántica en la que una masa desaparece, esta forma se trata de que la masa, como un sueño, se dispersa hasta que despierta a la realidad, es decir, que una vez que la masa pierde su capacidad de hipnotizar e hipnotizarse, no queda algo tangible de ella; en los lugares que dejó a su paso sólo se respira una atmósfera de despedida sin resquicios de lo que sucedió en los momentos culminantes de su existencia. Esta forma hace referencia a la fugacidad (de permanencia en el tiempo y espacio) de algunos acontecimientos en la vida social. Y, la institucionalización es la segunda forma de extinción de la masa y se refiere a la permanencia de la masa en una extensión de lo que ella fue, es decir, las ideas puestas en orden y materializadas en planes, o bien en monumento o instituciones. La institucionalización es transformar la pasión, la intensidad en estructura material o simbólica.<sup>26</sup>

## **El tiempo en espiral**

Para finalizar la reflexión sobre el aspecto psíquico de las masas, Fernández (2014, p. 140) hace referencia a su temporalidad: ellas no surgen en el tiempo lineal, más bien son parte del tiempo en espiral, aquel que implica avanzar y pasar una y otra vez por los lugares que la sociedad ya conoce pero de forma distinta, de tal forma que con el paso del tiempo los re-conoce y es de esa repetición de donde surgen los afectos que finalmente se convierten en tradiciones, aunque estas

---

<sup>26</sup> El ejemplo de una estructura material es un monumento y el ejemplo de una estructura simbólica es la familia como institución social.

vayan cambiando; y es por este tiempo en espiral que se mantiene la memoria colectiva y el presente mismo.

## Capítulo 5

### Espacio, masas y movilidad urbana



[Fotografía de Víctor Roldán]. (Ciudad de México, 2016).

## **La importancia del espacio en lo urbano**

En el paisaje diario de la Ciudad de México el movimiento es de prisa, todos van a trabajar o a estudiar por la mañana y el transporte público está a reventar. Las calles empiezan a sonar con el ruido de los coches, los pasos de los peatones y los silbatos de los policías de tránsito, sin embargo, el espacio material que envuelve estas actividades tiene una importancia fundamental en la vida social porque, aunque las construcciones arquitectónicas son consideradas comúnmente como escenarios en los que transcurre la vida, son, sin embargo, la vida misma, pues están empapados de significados y de vivencias, por lo que no son estáticos, sino que ellos se mueven con la sociedad que los piensa, significa, destruye y construye una y otra vez.

## **Lugares en movimiento**

Los lugares se encuentran en constante movimiento. Esta es una idea absurda para el mundo de la física o la biología, pero para el mundo de la psicología colectiva es válida, porque, además del deterioro normal que un lugar puede sufrir por el paso del tiempo, los lugares se mueven y cambian cuando a alguien, al estar en uno o al recordarlo, le brotan nuevos sentimientos o ideas. Esto es posible porque el pensamiento social está impregnado en sus muros y, como un aroma que sutilmente se difumina en el ambiente, de ellos se desprenden los recuerdos de los pensamientos y sentimientos de sociedades que antes estuvieron ahí, el día anterior o hace siglos. Los lugares se mueven con la sociedad que los habita.

El espacio físico es en esencia social y es un refugio, pues envuelve y da sentido a las actividades que la gente realiza diariamente, desde las más sencillas como caminar, hasta las más

complejas como amar. Cuando el espacio es ideal, de acuerdo a las características de sus habitantes, entonces es valorado y tiene mayores posibilidades de que se mantenga o construya uno mejor. La novedad de un espacio así radica en que, además de que es acorde con el estilo de vida de sus habitantes, fortalece su identidad y promueve el buen trato y la creatividad, ésta última con el fin de conservarlo, mejorarlo o cambiarlo; cualquiera de las alternativas siempre es válida.

### **Apuntes del espacio vial en la CDMX**

A partir del supuesto de la psicología colectiva de que las ciudades son formas desde las que se puede estudiar el pensamiento social (Fernández, 2004, 2006), reconozco la idea de que son formas de pensar, y al recorrerlas y vivirlas es deseable ser empáticos con ellas para comprender lo que sucede alrededor de uno mismo como parte de la vida urbana. En el caso particular de la CDMX, ésta ha tenido un desarrollo urbano a pasos agigantados, lo que deviene en demoliciones arbitrarias de construcciones con el fin de sustituirlas por plazas comerciales, vías rápidas, estacionamientos públicos, etc., estas situaciones merman la calidad de vida de los vecinos, la movilidad urbana de usuarios que no se transportan en automóvil y es un duro golpe para la memoria colectiva de la Ciudad.

### **Calidad y funcionalidad social de algunos artefactos viales en la CDMX**

**Banquetas:** todas las calles deberían tener a sus lados un espacio destinado para el libre tránsito de los peatones; estos espacios se diferencian del resto de la calle porque están a un nivel más alto: las banquetas. En ellas los peatones tienen derecho a transitar libremente con el mínimo

riesgo vial, sin embargo, en las banquetas de la CDMX, se encuentran comúnmente elementos que denotan su descuido como baches, basura –sobre todo en los lugares que no son zonas turísticas o residenciales—, autos mal estacionados, rampas mal construidas, especialmente para hechas autos y un largo etcétera, incluso, en algunas calles las banquetas son inexistentes.

Las banquetas deberían ser aliadas de los peatones, ese tendría que ser su papel principal en la vida urbana, porque son espacios en los que desarrolla la vida social pública, importante para el desarrollo de una sociedad libre que tenga lugares para transitar, dialogar y reunirse para actividades recreativas, sin embargo, a veces resultan contrarias a este fin. Ellas comúnmente carecen de iluminación, pavimento, espacio y, en lugar de ello, contienen charcos, basura y más posibilidades de sufrir un asalto, lo que deviene en un perjuicio para quienes las transitan, sobre todo, en la noche.

Es importante tener claro que las banquetas significan un espacio de resistencia del peatón, aún con los obstáculos que cohabitan en ellas y su nulo mantenimiento, ante una ciudad que prioriza la movilidad en vehículos motorizados, por lo que es importante mantenerlas en buen estado si se quiere avanzar hacia un modelo de movilidad sustentable en el que los peatones tengan la posibilidad de caminar seguros y con menor contaminación ambiental, pues de lo contrario se estaría fomentando un modelo de cultural vial que discursivamente señala que el caminar como forma de movilidad no merece inversión alguna.

**Pasos de cebra:** son sendas en las que los peatones y ciclistas pueden cruzar una calle o avenida, éstas están dibujadas con gruesas líneas verticales de pintura blanca. En la mayoría de las calles

estos señalamientos, a nivel de suelo, no se logran ver con claridad, de algunos sólo quedan resquicios y en un gran número de calles son inexistentes. Estas líneas son invadidas a diario por conductores de vehículos motorizados que tienen ventaja física sobre peatones y ciclistas.

Este elemento vial tiene únicamente una connotación simbólica de cuidado a los peatones y ciclistas, ya que no cuenta con volumen o algún método de contención físico que realmente los proteja, así que, al caminar sobre una de ellas, el miedo de ser lastimado está latente, incluso los peatones y ciclistas esperan unos segundos antes de cruzar para verificar que los vehículos motorizados queden en alto total, porque aunque el semáforo les marque alto total, no es garantía de que se vayan a detener. Esta situación significa que, desafortunadamente, la movilidad urbana no obedece a la jerarquía establecida en la LMDF, sino que gira en torno a lo que hagan o dejen de hacer los conductores de un vehículo motorizado.

**Semáforos:** son los señalamientos viales más populares, pues son artefactos fundamentales en la coordinación del flujo vehicular y peatonal. Utilizan luz eléctrica para iluminar uno de los tres colores que contienen; se encuentran en vías primarias, aquellas en las que el flujo vehicular es mayor.

Los semáforos no se respetan al pie de la letra porque no satisfacen las necesidades de movilidad urbana de las personas, ya que destinan mayor tiempo de espera a los peatones que a los vehículos motorizados. Por ejemplo, cuando en una avenida los autos tienen el alto en el semáforo, muchos de ellos dan vuelta continua a la derecha, aunque esta no esté permitida en el nuevo reglamento de tránsito, lo que ocasiona que los peatones y ciclistas que deseen cruzar la

calle no cuenten con la seguridad vial suficiente y requieran estar el doble de alertas. En repetidas ocasiones las personas cruzan la calle en el momento en que los coches aún se visualizan lejos, independientemente de la regla que impongan los semáforos.

**Puentes (anti-)peatonales:** algunos ciudadanos, sobre todo, aquellos que pertenecen a asociaciones civiles dirigidas a promover los derechos de los peatones, o ciudadanos que están informados sobre lo que implica una movilidad urbana equitativa y algunos investigadores del ámbito académico, han denominado extraoficialmente a los puentes peatonales como “puentes anti-peatonales” ya que, de acuerdo con investigaciones formales (Guerra-Solalinde e Híjar citados en Hidalgo, E., Campuzano, J, Rodríguez, J., Chias, L., Reséndiz, H., Sánchez, H., Baranda, B., Franco, C., Híjar, M., 2010, pp. 503, 509) y experiencias generalizadas, para los peatones y ciclistas implica un esfuerzo mayor e innecesario, el hecho de utilizar un puente peatonal para cruzar la calle, en lugar de cruzar a nivel de suelo.

Para utilizar un puente peatonal hay que invertir tiempo y esfuerzo porque los escalones – que en varios puentes se encuentran en mal estado— son de difícil acceso para los peatones con movilidad limitada. Además, los puentes están fuertemente asociados con asaltos y violencia en general, por lo que estos más que agilizar la movilidad de los peatones, agilizan la movilidad de los vehículos motorizados. Por lo que las nuevas propuestas ciudadanas están dirigidas a erradicar los puentes peatonales y, en su lugar, promover planes de construcción de cruces a nivel de calle, con la finalidad de cambiar el paradigma, de que los peatones son un estorbo para el flujo vehicular y, en lugar de ello, replantear otra forma de cultura vial en la que no se excluya al peatón del espacio vial y se respeten los derechos que le corresponden.

## **Masas en el espacio vial**

El movimiento más común en una ciudad tan grande como la CDMX tiene la cualidad de ser masivo, y las personas, al caminar por las calles o viajar en transporte público, como el Metro, se adaptan a él, por imposición al principio y por fluidez al final del día. El ánimo social permea en el espacio urbano y los movimientos de las personas se sincronizan en las calles. Conforme pasan las horas tal movimiento adquiere una cadencia que se establece y entonces ésta es la guía de los pasos, gestos y actitudes de las personas en el transcurrir del día.

## **Atmósfera**

Pero, ¿qué tiene que ver la psicología de masas con la movilidad urbana? Bueno, para empezar la movilidad urbana la entiendo como un fenómeno masivo en el que millones de personas salen de sus domicilios para llegar a diferentes puntos de la CDMX, por lo que también hay millones de caminos que se cruzan a diario, que corren en paralelo, se atraviesan, van en sentido contrario, lado a lado, se alcanzan, rebasan o quedan atrás. Lo común entre estos caminos es que están trazados sobre un lugar familiar para todos, y en el que se ha marcado como huella en el pavimento el pensamiento de la sociedad como una atmósfera colectiva, este espacio es la Ciudad.

Esta atmósfera es lo que va colándose entre los movimientos de la vida social urbana, por ejemplo, las prisas, los descuidos de los señalamientos de tránsito, la contaminación auditiva y ambiental y la habilidad de las personas para salir bien librados día con día del caos citadino, tales como esquivarse los unos a los otros, o caminar juntos con mucha perspicacia. Las personas

adquieren un ritmo del que les resulta difícil o imposible desprenderse porque éste es imperceptible, algo inconsciente y depende, principalmente, de dos cosas: el tiempo y el espacio, que como lo señala Fernández (1994) son los marcos de la memoria. Por ejemplo, el ritmo del tiempo se puede sentir en los días de la semana, algunos días se consideran ideales para actividades específicas; también cada día tiene diferentes ritmos dependiendo de la hora en la que se encuentre, es por ello que en la mañana de entre semana el ritmo es acelerado y las personas también. El espacio también guía las actividades, actitudes e incluso palabras de la sociedad, y es así que no se habla de la misma manera en la calle que en la casa.

Aunque una atmósfera social no es tangible, influye fuertemente en la forma como una sociedad empieza a construir su vida cotidiana, con todo y lo que ello implica, formas de ser y estar en el mundo con sus respectivos sentimientos y pensamientos. Y cabe la pregunta ¿de dónde surge esta atmósfera?... Tiene varios puntos de nacimiento o influencias, como son, el tiempo, clima, lugar, actitud de las personas, actividades a realizar, música, ideas, sentimientos, temperatura, sensaciones, movimientos, palabras, ritmos, formas, significados, sentidos, armonías, emociones, memorias, olvidos, y un largo etcétera. La atmósfera surge de la totalidad de la sociedad y sus formas de ser y estar en el mundo, con sus respectivos sentimientos y pensamientos.

La atmósfera, entonces, es un ambiente en el que se incluye todo aquello perceptible con los sentidos en conjunto, no separados. En el caso de los espacios públicos la colectividad es quien percibe; en el caso de la calle se podría hablar de masa para referirse a lo colectivo. En la calle hay aglomeraciones de personas que sincronizan sus pasos, y forman este ente receptor del

ritmo colectivo que, finalmente, mantiene los humores a lo largo del día. Por ejemplo, el ritmo de la CDMX es estresante y esto influye en la forma de vivir y, por consecuencia, en la cultura: la costumbre de estar expuesto al ruido, a todas horas, y a otros problemas ambientales, como el aire y el diseño deficiente de la Ciudad, en materia vial, crea una atmósfera de composición pesada, tan pesada que se parece a la capa de smog que cubre al Valle de México.

## **Ritmo**

Cuando alguien es verdaderamente parte de un lugar es porque tiene empatía por los gestos que ahí se encuentran, una persona que disfruta y ama a la ciudad es porque se siente parte de la atmósfera, que se respira por todas partes, es como si los latidos de su corazón se sincronizaran con los sonidos de la calle, el clima, los colores, los olores y el sentimiento urbano en general, por lo que entra en su ritmo. Es decir, mirar los rostros de las personas, tener empatía por la forma en la que visten, hablan o caminan, es saberse acompañado, es apreciar la belleza de lo que es un sentimiento colectivo. La Ciudad está construida sobre sentimientos y pensamientos de una sociedad, así que, irónicamente lo material se encuentra de pie gracias a algo que está hecho de historia y de significado, y que existe a pesar de los terremotos.

Cuando alguien que ha construido cierta empatía, o mucha empatía, por la Ciudad, y va caminando por sus calles, se puede percatar de que hay un ritmo marcado porque está latente en cada paso una sensación de pertenencia al lugar, de identificación con las construcciones arquitectónicas, así como con las actitudes de los demás, y se genera en su andar una musicalidad: es el ritmo de la música de la Ciudad. El espacio es esencial para marcar el ritmo de la sociedad, y uno de los espacios que más influyen en la colectividad es el que está presente al

momento de transportarse de un lugar a otro. Su importancia radica en que en estos lugares coinciden personas que en lo particular no tienen nada que ver pero que, por un instante, se encuentran en la misma circunstancia, en un mismo ritmo.

### **Seguir (omitir) las reglas viales**

Algunas de las reglas viales en la CDMX resultan absurdas, no porque intrínsecamente sean de esa forma en los reglamentos, sino porque no se adecúan a las necesidades de tiempo de las personas, sobre todo de peatones y ciclistas, ni al espacio ni ritmo de la Ciudad. Es complicado mantener una sociedad que se apegue a una legislación que es utópica en contraste con la realidad física y social a la que se enfrenta en el día a día. Por ejemplo, e independientemente del vehículo en el que las personas se transporten, creo que hay ciudadanos que tiene la convicción de apegarse a los reglamentos con el fin de mantener un orden social adecuado para todos, sin embargo, en un sinnúmero de ocasiones hay fallas estructurales que no lo permiten, y es difícil que el ritmo urbano tome una musicalidad amigable.

### **Fallas en el sistema**

Algunas de las fallas estructurales que afectan la movilidad urbana y que creo son importantes de señalar son las siguientes:

## **Comercio ambulante**

Hoy en día gran parte de la población en México trabaja en el comercio informal, esto implica que los lugares más comunes en los que se puede observar este tipo de comercio son las banquetas de calles y avenidas. Independientemente de los beneficios o perjuicios económicos que se puedan mencionar sobre el comercio informal, es importante mencionar el deterioro de la movilidad urbana, sobre todo, de los peatones porque los puestos ambulantes reducen el considerablemente el espacio para transitar cómodamente. Esta situación es generalizada en toda la CDMX y se ha normalizado, lo que impacta directamente a un sector de la población que es mayoría y a su calidad de vida en la urbe, por la obstrucción de espacios, lo que dificulte seguir ciertos señalamientos viales como pasos peatonales y banquetas. Sin embargo, se entiende que la problemática del comercio informal es compleja y que también que es benéfica en algunos casos, por ejemplo, como los tianguis que promueven prácticas de comercio locales.

## **Acoso sexual callejero**

Otro de los impedimentos para transitar libremente es el acoso sexual en las calles, el cual es ejercido frecuentemente en contra de las mujeres, por lo que la movilidad de ellas no es la misma que la de los hombres, ya que suelen estar propensas a muestras de violencia como silbidos, susurros de palabras obscenas, miradas lascivas, tocamientos, entre otras situaciones de mayor gravedad. Esta situación de acoso también se ha normalizado en la CDMX, incluso, hay aprobación de estas prácticas por parte de algunos sectores de la población, sin embargo, el experimentar ese tipo de acoso callejero no debería estar aprobado socialmente, porque limita su movilidad urbana por el temor de ser agredidas y juzgadas.

## **Espacio reducido para peatones**

La injusticia social también permea en el espacio vial, en el que la mayoría de las calles tienen un espacio mayor destinado a los medios de transporte motorizados. Una razón lógica para construir de esa forma las calles es porque los vehículos motorizados son de mayor volumen que los ciclistas o peatones, y cada año el parque vehicular aumenta en volumen. Esta es la lógica que rige el crecimiento urbano, lo que denota una sobre valoración cultural de la tecnología vehicular que mejora la velocidad, el espacio y el lujo de los vehículos motorizados, pero que perjudica a la actividad de caminar como forma de movilidad en la ciudad, el medio ambiente y la tranquilidad social.

El relegar a los peatones a los espacios mínimos de la Ciudad refleja un abuso de poder y mantenimiento de jerarquías negativas para la CDMX. Los beneficiados son en todo quienes tienen el poder adquisitivo de tener un automóvil por necesidad o por ideología, lo que los ubica en la cúspide de la jerarquía sobre personas que, por carencia de recursos económicos o por ideología, no utilizan un automóvil particular como medio de transporte principal. La apariencia legal de esta situación es que teóricamente en la jerarquía vial los peatones son primero, cuestión que no se cumple frecuentemente.

## **Corrupción**

Esta situación está directamente ligada con la jerarquía de movilidad, pues, aunque la autoridad competente en materia de vialidad llegue a sancionar a quien se encuentre infringiendo la Ley, el infractor tiene la posibilidad de pagar ilegalmente al oficial de tránsito para que no se le

amoneste conforme a las reglas. Pero esta primera corrupción es la punta del iceberg que hay sobre la CDMX, en la que se construyen enormes vías o edificios sin los permisos necesarios y sin la debida planeación, lo cual deviene en un mal uso de suelo.

### **Privatización del espacio**

La privatización del espacio tiene que ver con apropiarse de un espacio que naturalmente es público, es decir, es una acción ilegal ejercida por particulares con sus propios medios. Lo curioso de la privatización del espacio es que no se necesitan construir y colocar grandes artefactos para apropiarse del lugar, basta con algunas cubetas y palos, e incluso con pintas para hacerle saber a los demás que ese lugar no debe ser “invadido”. Este tipo de artimañas se utilizan en las colonias para apartar lugares de estacionamiento o simplemente para evitar que alguien ajeno a ellos se estacione, incluso, las personas llegan a estacionar su auto sobre la banqueta abarcando el total de ella. Hay niveles de privatización del espacio, desde los vecinales, pasando por casos de mayor gravedad, en los que la banqueta se utiliza para poner las mesas de un restaurante o cafetería, *valet parking* e incluso salida y entrada de estacionamientos de plazas comerciales, sin embargo, estos ejemplos son pequeños a lado de las grandes construcciones, como edificios con diferentes fines de empresas privadas o instituciones gubernamentales abusivas que no tienen el mínimo interés por cuidar la Ciudad.

### **Acostumbrarse a...**

...No tener un espacio digno por el cual caminar es perder la batalla de un espacio que le pertenece a la sociedad.

La costumbre, en su forma negativa, significa que se deja de percibir el encanto de las cosas pues se reacciona de forma automática a algo, como si se estuviera somnoliento. Este tipo de costumbre opaca la capacidad de considerar mejores posibilidades para una situación determinada y mantiene el camino sobre la misma línea, aunque no sea la mejor opción. Por ejemplo, el hecho de creer que los peatones tienen la obligación de utilizar los puentes peatonales, aunque éstos estén en pésimas condiciones es no promover una jerarquía justa, porque se estigmatiza a los usuarios más vulnerables.

### **Desesperanza y vulnerabilidad**

Cuando la Ciudad está construida de una forma poco amable con la mayoría de su población, se siente una desesperanza cuando se camina, ya que se respira una atmósfera de vulnerabilidad, que es una condición social que se adquiere por la violencia ejercida sobre un grupo que no cuenta con los suficientes recursos para defenderse o alcanzar un objetivo en particular. Por lo tanto, ser vulnerable no quiere decir que se es débil, o sí, pero no en esencia ni por decisión propia, sino porque no se tienen opciones para ejercer ciertos derechos. En el caso de la movilidad urbana lo abusivo es toda la infraestructura y las reglas para favorecer a los vehículos motorizados. Lo realmente grave de esto es que al no tener equidad de oportunidades para transitar por la ciudad, todos los usuarios son vulnerables independientemente del vehículo en el que se transporten porque lo verdaderamente peligroso es mantener el pensamiento de que la mayoría de las personas estorban y no merecen un transporte digno y eficiente.

## Cultura vial

El concepto de *cultura vial*, al igual que el concepto de *cultura*, se puede definir desde diversas perspectivas académicas. La que a continuación mencionaré la consideré por dos razones: la primera es porque considera el aspecto afectivo, y la segunda es porque habla de “manera” como sinónimo de “forma” (lo que va de acuerdo al aspecto estético de la teoría *psicocolectiva*), y finalmente, se refiere al espacio vial como un espacio de la vida cotidiana, así que, la definición es la siguiente: Cultura vial “Es la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en, desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento”. (Camacho, 2009).

Así mismo, Camacho (2009), menciona tres puntos sobre la cultura vial, para justificar la idea de que ninguna sociedad carece de ésta. El primero se refiere a que hay diversas formas de experimentar (vivir) el espacio vial, de acuerdo a la sociedad o comunidad a la que se pertenezca<sup>27</sup>; el segundo se refiere a que la cultura vial es la manera en que las personas crean relaciones sociales en la vialidad; y el tercer punto hace referencia a que no es correcto clasificar la cultura vial como “buena” o “mala”, sino comprender que todas las comunidades o sociedades tienen una forma particular de moverse<sup>28</sup>. Finalmente, Camacho (2009) menciona que la cultura vial es susceptible de moldearse, valiéndose de mejorar la circulación y el territorio para disfrutar moverse de un lugar a otro y, también, evitar accidentes de tránsito.

---

<sup>27</sup> Esta idea sigue la línea de la psicología colectiva, ya que Fernández menciona que: ...“hay distintas formas del espacio según sean las culturas.” (2007, p.42), ya que las construyen de acuerdo a su manera de pensar en un momento dado.

<sup>28</sup> Considero que tal vez no son buenas o malas, pero sí con mayor o menor calidad de vida para los ciudadanos de una comunidad.

## Reflexión Final

### Nuestra cultura vial



[Fotografía de Víctor Roldán]. (Ciudad de México, 2016).

## **Lo colectivo y lo institucional**

La cultura vial en la Ciudad de México es aquella que tiene dos vertientes: la institucional y la colectiva. La primera tiene que ver con los reglamentos, leyes y discursos institucionales en materia vial, los cuales dictan cuales deben de ser los derechos y obligaciones de los usuarios en el espacio vial, y la segunda vertiente es aquella que tiene que ver con lo que la gente vive en el día a día, es decir, cómo se experimenta la ciudad, la cual no es una maqueta en la que las leyes o reglamentos funcionan con exactitud, sino que es un ente vivo, que no siempre se puede controlar por medio de reglas, y menos si ellas no obedecen a la forma en la que los ciudadanos transitan la ciudad.

## **Una jerarquía vial incumplida**

Si los reglamentos y leyes que regulan el desplazamiento en el espacio público no son adecuados a la estructura física de la ciudad, es difícil que generen la cultura vial que profesan, es por ello que la cultura vial no siempre nace de los reglamentos, y, en ocasiones, orilla a las personas a crear ciertas formas de comportamiento que no están apegadas a las reglas establecidas, por ejemplo, los peatones no hacen uso de la banqueta porque las banquetas son inseguras en diversos aspectos como, por ejemplo, la poca iluminación o los baches que se encuentran en ellas, incluso, en algunas calles ni siquiera es suficiente el espacio o es nulo para la cantidad de peatones. El automóvil sigue siendo un símbolo de poder en la CDMX, y mucho del comportamiento en las vialidades gira en torno al desplazamiento de vehículos motorizados, y es por ello que los peatones aunque tengan el siga peatonal, lo piensan dos veces antes de cruzar una calle, independientemente de los semáforos.

Es importante resaltar que las personas a diario se esfuerzan por movilizarse en el espacio y el transporte público, varias veces, en condiciones inadecuadas, sin ninguna forma de protestar en el momento, sólo con la opción de sortear las condiciones adversas que se presenten, sin embargo, se tiene la creencia de que las personas no saben respetar señalamientos, cuando, por ejemplo, en la CDMX tenemos muy pocas calles que son peatonales, y las que lo son están llenas de gente, lo que demuestra que son necesarias, urgentes y fundamentales para la vida diaria, porque considero que la sociedad merece olvidarse de cuidarse de los riesgos viales, el ruido, la mala calidad del transporte y tener la posibilidad de desplazarse con seguridad.

La CDMX tiene una necesidad urgente de mejorar en el tema de movilidad urbana, en especial en fomentar las formas de desplazamiento que no generan emisiones contaminantes, porque esas formas, son las más utilizadas por la mayoría de la población; todo ello con el fin de que la jerarquía de movilidad que se estipula en la LMDF 2014 no se sume a la interminable lista de leyes y reglamentos que en teoría deberían llevarse a cabo de principio a fin, pero que en la práctica simplemente no son la guía de las formas de comportamiento de la sociedad. Esto se puede lograr, por supuesto, con recursos económicos e infraestructura, pero antes se debe repensar la forma de entender lo qué es la cultura vial en esta ciudad. Y creo que para empezar a pensar en ella es necesario entender el movimiento de las personas cuando es masivo y lo que implica ello y las consecuencias que tiene, así como resaltar la importancia que tienen los espacios públicos en la vida cotidiana, y a raíz de esta comprensión replantear la pregunta: ¿cómo se puede humanizar el espacio urbano? con el fin de que las respuestas se encaminen a la planeación de una ciudad sea para las personas que la viven de forma colectiva, de acuerdo a su cultura.

## **Una movilidad en masa**

No es sencillo estar en un espacio reducido con muchas personas, porque las condiciones empiezan a parecer inadecuadas para todos, pero como en cualquier aspecto social, se tiene que comprender que la gente no es el problema, sólo es un síntoma de una movilidad urbana que no siempre es adecuada, por lo que se tiene que re valorar a las personas cuando se mueven en masa y en algunas ocasiones adoptan características de las mismas, como lo es una lógica irracional que no va de acuerdo a las reglas establecidas previamente, con el fin de no adjudicarles significados negativos, de desprecio o de odio, porque finalmente son actitudes que dicen algo sobre la vida en sociedad, en este caso, sobre el espacio público que parece inadecuado en muchos aspectos.

## **Espacio necesario**

La calle no es estática, sino que se mueve a cada latido de quien la siente. Desde la psicología colectiva se concibe como el pensamiento de la sociedad, es decir, que los lugares dicen mucho sobre los sentimientos y estilo de vida de sus habitantes. Espinosa menciona que “si algún día los hombres urbanos quisieran optar por una ciudad más dignificada, la calle sería lo primero en la lista por reivindicar” y que “dediquemos algo de nuestro ingenio a hacer más agradable la vida del peatón anónimo” (2013, p.72). Porque la anonimidad les corresponde a todos, nadie es protagonista de la vida colectiva más que la misma sociedad.

Entonces, el espacio urbano se puede humanizar si, para renovarlo o conservarlo, se le concibe desde una perspectiva culta, es decir, con una mirada que comprenda lo esencial que

resulta la relación entre pensamiento social y espacio en la significación de la realidad social en la Ciudad, ya que en suma, el espacio vivido sea material y/o simbólico es la cultura y eso significa que son los pensamientos y sentimientos de la colectividad los que están en juego. En el caso de la Ciudad de México, que es un gran espacio que alberga a diario movimientos de masas, es pertinente diseñar soluciones de movilidad de acuerdo a características y formas de vivir en colectivo, sobre todo, incidir en aquellos lugares en los que las masas se movilizan comúnmente, como lo es el transporte público y las calles. Además de comprender que las masas son fenómenos comunes en las ciudades, ya que ellas surgen y se desvanecen día con día.

### **La movilidad urbana como forma de ser**

Actualmente, el espacio público en la Ciudad de México está siendo violentado en muchos aspectos, y es una violencia naturalizada, en la que se coartan espacios públicos, se contamina el aire con partículas tóxicas para la salud de las personas y no se protege cotidianamente a los usuarios que se trasladan a pie o en bicicleta, y sin embargo, recorrerla en estos medios de transporte es una oportunidad única e irrepetible de descubrir a través de la significación de sus lugares y de las personas gente que el ser ciudadano no es sólo un estilo de vida, es más bien una forma de ser en el mundo, de comprenderse a uno mismo y a los demás a través de las calles y los rostros, porque en ellos se encuentran los propios sentimientos y pensamientos creados colectivamente al paso del tiempo.

## Referencias

Baeza Martínez, A. (2015). *Propuestas metodológicas para el análisis de la accidentalidad ocasionada por el transporte público de pasajeros en el Distrito Federal*. (Tesis de maestría). Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.

Bautista López, A. (2005). *La calle como espacio comunicativo: un análisis psicosocial*. (Tesis de maestría). Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.

Camacho Cabrera, G. (2009). *Qué es cultura vial*. Recuperado de <http://culturavial.net/que-es-cultura-vial/>

Cartográfica. (24 de marzo de 2014). Metro del DF, un mundo de gente. *El Universal*. Recuperado de <http://archivo.eluniversal.com.mx/periodismo-datos/2014/-articulos-85477html-85477.html>

Comisión Ambiental Metropolitana. (2002). *Programa para mejorar la calidad del aire ZMVM 2002-2010*. Recuperado de <http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/proaire2002-2010/#p=11>

Comisión Nacional de Derechos Humanos del Distrito Federal (2013). . Recuperado de <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>

Corraliza, J., Aragonés, J. (1993). La psicología social y el hecho urbano. *Psicothema*, 5(5) 411-426. Recuperado de <http://www.psicothema.com/pdf/1151.pdf>

Dangond, C., Jolly, J., Monteoliva, A., & Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel Político*, 16(2), 485-514. Recuperado de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0122-44092011000200007&lng=en&tlng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-44092011000200007&lng=en&tlng=es)

Espinosa, E. (2013). *Distancias caminables: redescubriendo al peatón en el diseño urbano*. México: Trillas.

Fernández Christlieb, F. (1990). *El automóvil y los espacios de la Ciudad de México*. (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.

Fernández Christlieb, P. (1994). *La psicología colectiva un fin de siglo más tarde*. Barcelona: Anthropos.

Fernández Christlieb, P. (2003). El espacio como entidad psíquica. *Entornos*, 1 (12), pp.1-9.

Fernández Christlieb, P. (2004). *El espíritu de la calle. Psicología política de la cultura cotidiana*. Barcelona: Anthropos.

Fernández Christlieb, P. (2006). *El concepto de psicología colectiva*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Fernández Christlieb, P. (2007). Aprioris para una psicología de la cultura. En Arciga Bernal, S. (Coord.), *Psicología de las transformaciones culturales* (pp. 33-62). México: Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa.

Fernández Christlieb, P. (2014). El sueño de las multitudes. En Delouvéé, S., Fernández Christlieb, P., Navalles Gómez, J. (Eds.), *La Bestia Social* (pp. 75-164). México: Universidad Autónoma Metropolitana/ Tirant Humanidades.

Ferrocarriles Suburbanos. (2017). *Suburbano. La vía rápida al bienestar*. Recuperado de [http://www.fsuburbanos.com/pdf/la\\_empresa/presentacion\\_suburbano.pdf](http://www.fsuburbanos.com/pdf/la_empresa/presentacion_suburbano.pdf)

García de Diego, V. (1954). *Diccionario etimológico español e hispánico*. Madrid: Editorial S.A.E.T.A.

Gobierno de la Ciudad de México. (2014). *Ley de Movilidad del Distrito Federal*. Recuperado de <http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY%20DE%20MOVILIDAD.pdf>

Gobierno de la Ciudad de México. (2015). *Reglamento de Tránsito del Distrito Federal 2015*. Recuperado de [http://www.ssp.df.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo\\_reglamento\\_transito.pdf](http://www.ssp.df.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo_reglamento_transito.pdf)

Gobierno de la Ciudad de México. (2016). *Programa para contingencias ambientales atmosféricas en el Distrito Federal*. Recuperado de <http://www.aire.df.gob.mx/descargas/ultima-hora/calidad-aire/pcaa/aviso-pcca.pdf>

Gobierno de la Ciudad de México. (2017). *ECOBICI*. Recuperado de <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/>

Gobierno de la Ciudad de México. (2017). *Metrobús*. Recuperado de <http://www.metrobus.cdmx.gob.mx/>

Gobierno de la Ciudad de México. (2017). *Servicios de Transportes Eléctricos*. Recuperado de <http://www.ste.cdmx.gob.mx/>

Gobierno de la Ciudad de México. (2017). *Red de Transporte de Pasajeros*. Recuperado de <http://www.rtp.gob.mx/boletin/M1.pdf>

Gutiérrez, A. (2012) ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 61-74. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255011>

Herce Vallejo, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Reverté.

Herraiz, F., Chamarro, A., Villamarín, F. (2011). Predictores Psicosociales de Delitos contra la Seguridad Vial: Un Estudio con Internos de un Centro Penitenciario. *Clínica y Salud*, 22(2), 87-100. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=180621194001>

Hidalgo, E., Campuzano, J., Rodríguez, J., Chias, L., Reséndiz, H., Sánchez, H., Baranda, B., Franco, C., Híjar, M. (2010). Motivo de uso y no uso de puentes peatonales en la Ciudad de México: la perspectiva de los peatones. *Salud Pública de México*, 52(6), 502-510. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10618968004>

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. (2014). *Conteo ciclista 2013*. Recuperado de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/conteo-ciclista-2013-1.pdf>

Instituto Nacional de Geografía e Informática (2010). Estadísticas de Población, hogares y vivienda. Datos del Distrito Federal. Recuperado de <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/sisept/Default.aspx?t=mdemo148&s=est&c=29192>

Instituto Nacional de Geografía e Informática (2010). Estadísticas de Población, hogares y vivienda. Datos de la Zona Metropolitana del Valle de México. Recuperado de <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/temas/default.aspx?s=est&c=17484>

Jiménez Lara, A. (1996). *La capacitación como apoyo en la seguridad vial en el autotransporte*. (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.

Liceaga Escobedo, E. (2014). *Tránsito y seguridad vial: hacia una descripción conductual de los problemas que enfrenta el automovilista al conducir*. (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.

Liga Peatonal. (2014). *Carta mexicana de los derechos del peatón*. Recuperado de <http://ligapeatonal.org/carta-mexicana-de-los-derechos-del-peaton/>

Lois García, D., López Sáenz, M. (2012). *Análisis de la conducta de movilidad urbana*. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/281463248\\_Analisis\\_de\\_la\\_conducta\\_de\\_movilidad\\_urbana](https://www.researchgate.net/publication/281463248_Analisis_de_la_conducta_de_movilidad_urbana)

Monlau, P. (1943). *Diccionario etimológico de la lengua castellana*. Buenos Aires: Joaquín Gil.

Ortiz Luna, A. (2017). *Uso del automóvil y movilidad urbana. Política pública y fomento a la motorización en la Ciudad de México*. (Tesis de maestría). Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.

Secretaría de Salud. (2013). *Tercer informe sobre la situación de la seguridad vial*. Recuperado de [http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/3erInforme\\_Ver\\_ImpresionWeb.pdf](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/3erInforme_Ver_ImpresionWeb.pdf)

SEMOVI. (2017). *Historia del Transporte en la Ciudad de México*. Recuperado de [http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/cinco\\_siglos\\_de\\_transporte\\_en\\_la\\_ciudad\\_de\\_mexico\\_.html](http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico_.html)

Suárez Lastra, M., Delgado Campos, G. (2015). *Entre mi casa y mi destino. Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte 2014*. Recuperado de <http://www.losmexicanos.unam.mx/movilidadytransporte/index.html>

Vargas Garza, N. (1992). *Las reacciones emocionales que provoca el tráfico de vehículos en conductores y peatones en diferentes zonas urbanas*. (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.

Unikel, L., Ruíz, C., Garza, G. (1976). *El desarrollo urbano de México: diagnóstico e implicaciones futuras*. México: El Colegio de México.

Ureste, M. (5 de enero de 2016). En estas 4 delegaciones ocurre la mitad de los atropellamientos fatales del D.F. *Animal Político*. Recuperado de <http://www.animalpolitico.com/2016/01/en-estas-4-delegaciones-ocurre-la-mitad-de-los-atropellamientos-fatales-del-df/>