UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

Inseguridad y su percepción en el transporte público concesionado en Ciudad de México: modelo hombre-camión y modelo empresarial

TESIS

Que para obtener el título de

Licenciado en sociología

P R E S E N T A

José Eduardo Meza Sandoval

DIRECTOR(A) DE TESIS

Dra. Alejandra María Leal Martínez

Ciudad de México, 2025

Universidad Nacional Autónoma de México
UNAM
Biblioteca Central
Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Índice

Introducción
4

1. Hombre-camión
9

1.1 Sociogénesis del transporte público durante el siglo XX
10

1.2 El transporte público durante el siglo XX
12

1.3 Diagnóstico de la situación actual en el transporte público concesionado
32

1.4 Esquema hombre-camión
39

2. Modelo empresarial
45

2.1 Justificación jurídica e institucional
45

2.2 Modelo empresarial en operación
50

2.3 Opiniones respecto al modelo empresarial
52

2.4 Características del modelo empresarial.
54

2.5 Encuestas de percepción del usuario
59

3. Movilidad y motilidad
62

3.1 Movilidad
62

3.2 Motilidad
70

4. Habitabilidad del transporte público concesionado 78

4.1 Habitus
78

4.2 Cultura y capital cultural
83

4.3 Habitar
84

4.4 Domesticidad del espacio
90

4.5 Estrategias agenciales de seguridad
98

4.6 Ejemplos de estrategias agenciales de seguridad
104

5. Miedo, angustia, habla del crimen y cifras del crimen. 108

5.1 Miedo y angustia
108

5.2 Las cifras del crimen
110

5.3 El habla del crimen
116

5.4 Antropomorfización del miedo
120

5.5 Territorialización del miedo
123

Conclusión
125

Anexo
129

Referencias
137

Introducción

Para las autoridades de la Ciudad de México (antes Distrito Federal), el Transporte Público Concesionado (TPC) fue un asunto relegado. Diagnosticado como deficiente, inseguro y contaminante por la institución reguladora, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), y por diversas Organizaciones No Gubernamentales[1] (ONG's), en el año 2012 se comenzó a implementar un plan para regularizarlo y modernizarlo. Este consiste en transformar un sistema organizado en torno a las concesiones individuales, conocido como "hombre-camión", a un modelo conformado por empresas prestadoras de transporte.

El objetivo de esta investigación es indagar sobre la percepción de inseguridad de los usuarios del transporte público concesionado y cómo esta afecta, orienta y modifica sus prácticas cotidianas para salvaguardar las propias pertenencias, a la luz del cambio de esquema hombre-camión al modelo empresarial. Este cambio implicó la introducción de nuevos elementos en el TPC que, se pretendía, modificarían las dinámicas a bordo de los camiones. Entre dichos elementos se encuentran cámaras de seguridad, Global Position System (GPS), botones de pánico y la vinculación de dichas cámaras y la geolocalización de los vehículos con el G5. Se tiene la hipótesis de que la implementación de estos elementos no trajo consigo los cambios esperados.

La investigación se enfocó en cuatro objetivos o comparaciones que podrían dar luz sobre las prácticas de los usuarios a bordo del TPC antes y después de la implementación del modelo empresarial: a) Una comparación a **nivel de modelos**, es decir, una ruta y un corredor, pudiendo ser, o no, distintos recorridos a través de la ciudad. b) Una comparación **entre modelos tomando en cuenta un mismo recorrido**, para apreciar diferencias y similitudes en un corredor que hubiera dejado de ser una ruta. c) Una **comparación a nivel de datos**, donde se compara y contrasta la percepción de inseguridad de los usuarios, con datos oficiales acerca de la tasa de asaltos en camiones. d) Una comparación **entre las**

[1] En capítulos posteriores se nombrará a dichas organizaciones, su nombre y diagnóstico.

prácticas de defensa de bienes personales que son efectuadas por los usuarios en el modelo hombre-camión y las efectuadas (o no) en el modelo empresarial.

El trabajo se planteó en primera instancia como uno de índole etnográfica. Se planeaba acudir a campo para realizar observación participante, siguiendo a Rosana Guber, pues "[…] es el medio ideal para realizar descubrimientos, para examinar críticamente los conceptos teóricos y para anclarlos en realidades concretas, poniendo en comunicación distintas reflexividades" (Guber, 2001: 62). Asimismo, siguiendo a Geertz, se pretendía entablar conversación con los usuarios del TPC para acceder a su cultura y sus prácticas a bordo a través del lenguaje. Sin embargo, debido a las limitaciones a las que estuvo sujeto este trabajo de investigación a causa de la pandemia provocada por COVID-19, fue un trabajo etnográfico recortado, dentro de lo que las limitaciones de salubridad permitieron. Para lograr los cuatro objetivos, se entrevistó a 7 usuarios del TPC. Su elegibilidad no dependió de características sociodemográficas tajantes, sino más bien fue basada en los objetivos. Así, se entrevistó a personas que, como primer requisito, hubieran hecho, e hicieran, uso del TPC en sus dos variantes. A partir de ese requisito, algunos cumplían con usar cotidianamente un corredor que previamente hubiera sido ruta, y otros hacían uso de rutas y corredores en un mismo día. Esta elección aparentemente laxa, permitió encontrar perfiles variados, desde amas de casa, ex-estudiantes y estudiantes, en edades similares (de los 18 a los 27, solo existiendo una excepción que contaba con 39 años). Asimismo, estos perfiles variados contaban con un bagaje amplio respecto a experiencias de conocidos o amigos a bordo del TPC.

A continuación, se presenta una tabla con datos sociodemográficos básicos de los participantes:

Nancy Limón	23 años. Ayudante de docencia. Colonia Prado Coapa, Tlalpan. Licenciatura.
Michelle Balderas	23 años. Colaboradora en empresa de logística. Zapata Vela, Iztacalco. Licenciatura.
Fernanda Nieto	19 años. Estudiante de licenciatura. Granjas México, Iztacalco.
Daniel Torres	24 años. Estudiante y colaborador en sector público. 20 de noviembre, Iztacalco.
Claudia Sandoval	48 años. Intendencia. Ejército de Agua Prieta, Iztapalapa.
Anuar Reyes	26 años. Estudiante de Derecho. San Juan de Aragón, Gustavo A. Madero.
Andrea García.	25 años. Investigación. Lomas Estrella, Iztapalapa. Licenciatura.

Las entrevistas fueron realizadas cuando la segunda ola de contagios por covid-19 comenzaba a menguar, entre el 5 de mayo de 2022 y el 30 de mayo del mismo año. Estas entrevistas no buscaron un diagnóstico generalizado de la situación del transporte. Su intención y cometido fue indagar de manera profunda en la percepción de los usuarios. Además de las entrevistas, se llevó cabo trabajo etnográfico, en la medida de lo posible entre el 5 de octubre de 2020 y el 30 de noviembre del mismo año, mismo que fue plasmado en un escueto diario de campo. Este tenía como objetivo obtener información de primera mano de la manera en que se desarrollan las relaciones sociales a bordo del TPC, y consistió en abordar 2 ramales (uno sobre Zaragoza y otro sobre la Avenida Ermita Iztapalapa) y 2 corredores (sobre Churubusco, y sobre eje 2) para realizar observación participante. El investigador abordó microbuses en dichos trayectos, tomó lugar cuando se pudo, y cuando no, iba de pie, y observó la manera en que los usuarios interactuaban y reaccionaban ante los distintos estímulos que se les presentaban a bordo. Debe mencionarse también la experiencia previa del investigador, al ser usuario de toda su vida del TPC; dicha experiencia fue reflexionada bajo el marco teórico.

El origen de esta tesis se remonta a las experiencias de asaltos que ha sufrido el investigador. En una plática casual con otros usuarios del TPC, también sociólogos, el investigador cayó en cuenta de que existía cierta regularidad en las prácticas de los usuarios del TPC para mantener las seguridades física y patrimonial. Como si un director de orquesta guiara estos "trucos de supervivencia". El pensamiento remitió inmediatamente a un *habitus* generado y apropiado por los usuarios del TPC, además de reproducido por un mecanismo en ese momento sin nombre, pero que posteriormente se descubriría como *habla del miedo*.

Siendo el concepto de *habitus* el vértice de este trabajo de investigación, Pierre Bourdieu es un referente teórico obligatorio. Asimismo, algunos otros conceptos del mismo autor que son inseparables del de *habitus*, sustentan también el trabajo, tales como capitales y espacio social. De la mano, el concepto de habitar que presenta Angela Giglia es de suma importancia, ya que este abreva del trabajo de Bourdieu. Y no se puede hablar de una *habitación* de espacios, sino desde una cultura específica y situada, razonamiento que se retoma de Clifford Geertz. Una pieza fundamental de la cultura del TPC es el miedo porque pone en marcha las prácticas de los agentes que me interesaba conocer. Por ello, fue necesario descubrir el mecanismo que transmite esa cultura, y no es otro más que el habla del miedo, concepto retomado de Teresa Caldeira. Asimismo, la seguridad ontológica, de Anthony Giddens, apoyó para comprender el miedo y la inseguridad. Dichos conceptos son percibidos desde un cambio de paradigma en la forma de entender el desplazamiento de las personas, tomándolas como personas y no como meras cifras, que se desarrolla gracias a la llegada del concepto de movilidad (en conjunto con el de motilidad, que nos lleva de nueva cuenta a los capitales de Bourdieu).

No fue sencillo encontrar bibliografía exacta del tema. En primera instancia debe tenerse en cuenta que el cambio de esquema hombre-camión a modelo empresarial es relativamente reciente (aproximadamente 10 años). Pero lo más insólito se encontró en el tema relativo a la inseguridad, pues la bibliografía consistía mayormente en artículos periodísticos que tendían al amarillismo. De modo que se cree que esta investigación puede comenzar a

arrojar luz sobre las prácticas de los usuarios del TPC, un lugar donde muchas personas pasan gran parte de sus días. Asimismo, se pretende que sea un primer acercamiento a una evaluación de las medidas tomadas por las autoridades en cuanto a seguridad patrimonial de los usuarios del TPC refiere (nunca perdiendo de vista el enfoque etnográfico y no representativo estadísticamente del trabajo).

Este trabajo de investigación se encuentra dividido en 5 capítulos. En el primero, se presenta la historia de los microbuses, su desarrollo y desenvolvimiento con otros medios de transporte, así como los intentos de regularización por parte de las autoridades. Se recorre desde los primeros camiones, poco antes del estallido de la Revolución Mexicana, pasando por los tranvías, los taxis colectivos, el Pulpo Camionero y su relación corporativista con el Partido Revolucionario Institucional (PRI), creación y deceso de Ruta 100, hasta los últimos intentos por regularizar el TPC. El capítulo sientas las bases y la sociogénesis del TPC. Asimismo, ofrece una descripción basada en trabajo de campo de la manera en que actualmente opera el esquema hombre-camión.

El segundo capítulo está dedicado a las formas de implementación e innovaciones que trae consigo el modelo empresarial, así como también al desarrollo del mismo modelo y opiniones de actores con relevancia en el campo de la movilidad.

El tercer capítulo contiene un concepto fundamental en la epistemología que orienta la investigación: la movilidad. Entender el TPC desde la movilidad, y no como un mero medio de transporte, da pauta a comprenderlo como un espacio *habitable* para los usuarios. El capítulo incluye un concepto fundamental: la "motilidad", que se pretende incluir en los capitales bourdieuanos, para ayudar a entender de otra manera el objeto de estudio.

El cuarto capítulo presenta un concepto central: *habitus*. Derivado del entendimiento del habitus como guía abierta y creativa de los usuarios para desenvolverse en el TPC, se encuentra la habitabilidad del TPC, así como su domesticación, también presentadas en este capítulo.

Finalmente, el quinto capítulo contiene la presentación de datos estadísticos respecto a la inseguridad, cifras que ayudan a componer el concepto de "habla del miedo", importante en el mecanismo de difusión del miedo. A partir del tercer capítulo, se incluyen citas extraídas de las entrevistas, con el objetivo de dar sustento a lo expuesto.

1. Hombre-camión

Este capítulo se encuentra dividido en cuatro apartados. En el primero se presenta de manera breve la noción de *figuración.* de Norbert Elias, que funcionará como esquema para pensar de manera diacrónica al transporte público concesionado. En el segundo apartado se presenta el surgimiento de las primeras formas de transporte en Ciudad de México: es un recorrido histórico durante el siglo XX. El tercer apartado muestra el diagnóstico actual del TPC. En el último apartado se presentan las características que definen al esquema hombre-camión.

Se debe advertir que el rastreo de la información histórica no fue fácil. No todas las fuentes consultadas contienen la información *completa*. Esta situación puede deberse al poco registro histórico existente en general respecto al tema.

1.1 Sociogénesis del transporte público durante el siglo XX
Sociogénesis, una forma de pensar al TPC

El concepto de sociogénesis, empleado por Norbert Elias, resulta de gran utilidad para pensar al surgimiento y desarrollo del TPC, pues ayuda a pensar a los fenómenos sociales desde una perspectiva diacrónica. Lo anterior es: que se contemple la manera en que estos se han desarrollado, y no únicamente la forma en que se presentan actualmente. Se parte, entonces, de la idea de que la serie de características que configuran actualmente al transporte público concesionado tienen una explicación que es posible rastrear.

La categoría "sociogénesis" no puede encontrarse deslindada de la de "psicogénesis", relativa a los actores que se encuentran interactuando día a día a bordo de las combis, peseros y microbuses. Lo que da forma a la manera en que el TPC marcha actualmente es la figuración resultante de las interrelaciones entre usuarios, concesionarios y choferes, y autoridades. Existe una sociogénesis del transporte público, porque hay una psicogénesis de las conductas de los actores involucrados, y viceversa.

Lo comúnmente conocido como "estructura" en el ámbito de las ciencias sociales, nombrado por Norbert Elias como "figuración", es influenciado por la manera en que los actores individuales actúan, piensan y sienten; y viceversa: los individuos están influenciados por las figuraciones en que se encuentran inscritos. Estas figuraciones no son estáticas y su desarrollo o evolución no es lineal, puesto que tienen avances (no en sentido teleológico, sino más bien de diferenciación) y retrocesos (es decir, la vuelta a figuraciones anteriores, pero no por eso en un sentido decreciente o peyorativo) (Elias, 2009: 167).

Las prácticas llevadas a cabo por los actores no son fortuitas ni azarosas. La figuración que se presenta a los ojos de quienes pretenden aprehender el fenómeno del transporte público tiene un origen histórico, una explicación de la manera en que ha sido conformada.

> *Una figuración ha tenido que surgir de una figuración anterior determinada o incluso de una serie de figuraciones anteriores de un tipo determinado, sin afirmar por ello que estas figuraciones anteriores tuviesen necesariamente que transformarse en las posteriores*[1] (Elias, 2008, pp. 193).

El autor expone su idea con el apoyo de un modelo de cuatro letras, cada una representando una figuración: A, B, C, y D. B, como subsecuente de A, está configurada de determinada manera por el desarrollo y por las características que A posee. Sin embargo, B no fue la única posibilidad en el continuum de esta serie de letras. Podría decirse que fue arbitrario, hasta cierto punto. No hubo una *necesidad* de que B fuera subsecuente de A, pero lo es. He aquí la razón por la cual es importante conocer la manera en que A se configuró, qué características poseía, por qué su subsecuente fue B y no D, por ejemplo. Una serie de hechos rastreables son capaces de explicar por qué B ocupa el lugar en que se encuentra, cuando pudo haber sido de otra manera. Así, se tiene que

> Visto desde la anterior, la posterior es -en muchos, si no en todos los casos- solo una de las posibilidades de su transformación. Desde la posterior, la figuración anterior aparece habitualmente como una de las condiciones necesarias de su aparición. Tal vez sea de utilidad señalar que estas interrelaciones sociogenéticas entre una figuración anterior y otra posterior se expresan mejor si se evita utilizar en este contexto conceptos como «causa» y «efecto» (Elias, 2008:192).

Norbert Elias parte desde la afirmación de que estas figuraciones tienen una dirección determinada, rastreable hasta cierto punto de su historia (Elias, 2009: 46), gracias a las figuraciones previas de las que es producto. Con el concepto de figuración, Elias hace referencia a *la explicación, mas no causalidad, de que una figuración haya tenido su génesis de determinada manera y no de otra, en relación con las estructuras mentales de los individuos que conforman esa figuración por medio de sus interrelaciones*.

El concepto de "figuración" está orientado a romper con la dicotomía entre los términos "sociedad" e "individuo". Se refiere al "entramado de las acciones de un grupo interdependiente" (Elias, 2008: 155). Esto quiere decir que no se le otorga mayor peso ni a los individuos, pensados como si pudieran ser externos a "la sociedad", ni a "la sociedad", pensada generalmente como un ente superior a los individuos, supremo e inamovible que pudiera existir sin la acción de estos. "Lo que se caracteriza con dos conceptos distintos como «individuo» y «sociedad» no son, como el uso actual de estos conceptos a menudo

hace aparecer, dos objetos que existan separadamente, sino dos planos distintos, pero inseparables, del universo humano" (Elias, 2008: 153).

Las figuraciones son los individuos actuando, interrelacionándose continuamente, generando una especie de "estructura" que finalmente no les es ajena ni existe por sí sola. El uno influye fuertemente sobre el otro, en un proceso dialéctico constante.

Es de suma utilidad para la presente investigación, emplear esta manera de dirigir el pensamiento. En aras de identificar las figuraciones que dieron lugar a la manera en que se ha organizado y en la que hoy en día se organiza el transporte público concesionado, es necesario rastrear la historia de éste en Ciudad de México.

1.2 El transporte público durante el siglo XX

Tranvías y primeros camiones. Primera mitad del siglo XX

A principios del siglo XX, después de años sin conflictos bélicos en México, durante el Porfiriato, "la ciudad de México consolidó su papel de centro dinamizador de la economía y su influencia en la organización del territorio nacional" (Rodríguez, 1999: 14). La población en la capital del país comenzó a nutrirse por migrantes de otros estados de la República Mexicana. La migración incrementó aún más después del estallido del conflicto revolucionario, pues la gente de otros estados acudía a la ciudad para encontrar paz y mejores condiciones de vida. Los ferrocarriles que conectaban a la capital con los diversos estados de la República traían consigo no solo mercancías y militares, sino también nuevos residentes. (Rodríguez, 1999: 14).

Se puede hablar de una figuración determinada a inicios del siglo XX, misma que posteriormente dio paso a otra configuración -a saber, la Revolución Mexicana. En ésta, se asentaba ya la Ciudad de México como una entidad de suma importancia para el país, sobre todo en cuestiones económicas y de vivienda. La red de interrelaciones que los actores habían configurado, dio pie a la sociogénesis y desarrollo de determinados fenómenos que, inscritos en el continuum del tiempo, han llegado a ser como se les conoce actualmente; entre ellos, se encuentra la manera en que los transportes se configuraron y, con ello, también la forma en que los citadinos se trasladan actualmente.

La industrialización de Ciudad de México, la retirada de las clases altas a sitios como Tacuba y Tacubaya, la aglomeración de migrantes y clases bajas en el centro de la Ciudad y sus vecindades (Rodríguez, 1999: 14), fueron, entre otras, acciones que comenzaron a generar diferentes formas de habitar la metrópoli, re-configuradores de las relaciones sociales y, por tanto, del espacio en la Ciudad.

Las opciones de transporte en la creciente capital de México se limitaban primero a tranvías y, todavía, carruajes de tracción animal (Rodríguez, 1999: 13). Esta falta de variedad en el transporte podría ser prueba de que, a pesar de estarse configurando como centro económico, social y político, en Ciudad de México todavía no se presentaba una fuerte necesidad de medios de transporte. Fue en el año 1908 cuando aparecieron los primeros vehículos con motor de combustión interna. Sin embargo, éstos eran usados como transporte privado, y eran accesibles únicamente para la clase alta. La anterior podría ser una de las razones por las cuales esta clase tuvo la capacidad de alejarse del casco central de la ciudad, comenzando a generar una configuración distinta.

Los primeros modelos de "camiones" surgieron debido a las condiciones estructurales que reinaban en Ciudad de México durante las primeras décadas del siglo pasado. Autotransportes Eléctricos del DF, compañía de origen inglés, recibió la concesión para la construcción y operación de los tranvías eléctricos que movilizaban a los trabajadores y a las mercancías a diario. Esta compañía, además, contaba con el permiso para proveer alumbrado público y suministro eléctrico. Detentaba un monopolio, pues no había alguna otra compañía de tranvías (y en general, ninguna otra que ofreciera algún servicio de transporte) que compitiera con ésta, al menos en Ciudad de México.

Se puede especular que, al saberse con el monopolio, la empresa no se preocupaba en demasía por las condiciones de los trabajadores. Se propone el anterior planteamiento con base en el hecho de que los trabajadores tuvieron varios paros laborales en aras de conseguir mejores condiciones de trabajo. Esto dio pie a conflictos intersindicales de la empresa: de la CGT (Confederación General de Trabajadores, de corte más radical), con la

CROM (Confederación Regional Obrera Mexicana, que contaba con el apoyo de las autoridades locales y nacionales) (Davis, 1999: 88).

El ritmo de vida de los pasajeros y las mercancías tuvieron que encontrar otra forma de transporte. La solución fue colocar "sobre un chasis que disponía de motor de combustión interna, una plataforma de madera con bancas y en algunas ocasiones toldo" (Rodríguez, 1999: 18). Cuando la huelga por parte de los tranviarios dio tregua, el improvisado y burdo camión no desapareció. La introducción de este invento se debió al impulso de nuevas formas de transporte por parte del gobierno, que diezmaran la dependencia del servicio brindado por Autotransportes Eléctricos. Para este momento, se puede hablar de los primeros hombres-camión, propietarios de sus propios vehículos (Davis, 1999: 93). Posteriormente, este nuevo sindicato estaría entre las filas de la CROM que, para la fecha, ya contaba con personas de sus filas ocupando cargos fuertes en el gobierno de la Ciudad de México. Los subsidios a camioneros por parte de miembros de la CROM en el gobierno, y la preferencia de los habitantes de la Ciudad debido a la capacidad de llegar a lugares de la ciudad que los tranvías no podían, dieron un nuevo impulso para la consolidación de los camiones como medio predilecto de transporte en la Ciudad (Davis, 1999: 91).

Las autoridades, de manera indirecta, fomentaron el uso de éstos al facilitar la obtención de permisos para conducir y, para complementar, cursos para aprender a manejar. La figuración se encontraba en un proceso de cambio de mayor magnitud, en tanto quienes la conformaban se encontraban ya modificando las condiciones materiales de existencia. Este tipo de relación entre sindicatos y campo del poder (Gobierno de la Ciudad), marcarían la pauta para posteriores figuraciones.

Para hablar acerca de las relaciones entre el recién nacido gremio de "camioneros" y la autoridad, entiéndase el Partido Revolucionario Institucional[2], encargado del régimen político en el país después de las turbulencias oficialmente finalizadas en 1917, es preciso recurrir al concepto de "corporativismo". De la amplia literatura que existe respecto al

[2] Fundado oficialmente en 1929 con el nombre de Partido Nacional Revolucionario (PNR), cuyo nombre después se modificó a Partido de la Revolución Mexicana (PRM) para finalmente modificarse a Partido Revolucionario Institucional (PRI).

tema, se retoma la definición de Jorge Mario Audelo, quien afirma que "[…] su significado apela a sistemas de intermediación de intereses, a una forma de organizar las relaciones entre el Estado y la sociedad" (Audelo Cruz, 2005: 4). Para desambiguar y dar mayor precisión a la definición: un sector de la sociedad necesita algo, y las autoridades también, de modo que entran en cierto tipo de acuerdos (tácitos o no) para lograr cada uno sus propósitos.

Para el régimen era necesario contar con el apoyo de ciertos grupos, con el objetivo de "construir una base social de apoyo para mantener el poder" (Rodríguez, 1999: 20). El gobierno de Álvaro Obregón (1920-1924) dio un giro a la relación que existía con el naciente gremio de "camioneros", antes basada en la represión, ofreciéndoles a algunos puestos como concejales de los ayuntamientos y jefaturas de tránsito. Éste sería el inicio de una larga relación corporativista entre el régimen y el gremio de los camioneros. De este modo, este grupo comenzó a ganar poder político, y el PRI consiguió la base social de apoyo estable que estaba buscando.

Los tratos tácitos entre camioneros y gobierno no quedaron únicamente en la legitimización del régimen por parte de los primeros hacia el segundo, ni en el simple otorgamiento de puestos de gobierno a los camioneros. Estaban íntimamente relacionados, al grado de que, durante la revuelta de Adolfo de la Huerta (1923), los camioneros prestaron camiones para el transporte de las fuerzas de Obregón, llegando a perder la vida algunos choferes en la batalla de Ocotán (Perló, 1981: 23). La recompensa por estos servicios no faltó: el gobierno expidió para los camioneros subsidios a la gasolina y lubricantes.

Lo que en un primer momento comenzó como el "Centro Social de Choferes", a la postre se debilitaría para que una de sus organizaciones dependientes, "La Alianza de Camioneros de México", ganara el poder al interior del gremio; para 1926, se separaba del Centro Social de Choferes, pero permaneció como sindicato autónomo dentro de la CROM, manteniendo excelentes relaciones. Estos grupos defendían el monopolio para brindar el servicio de transporte, respaldados por el régimen.

“En 1928 se expidió el reglamento para las líneas de camiones en el Distrito Federal, en el cual se garantizó a La Alianza de Camioneros el monopolio del manejo del servicio de autobuses en la ciudad” (Rodríguez, 1999: 23). Lo que se estipulaba en este reglamento era el derecho del gobierno para premiar la lealtad del sector camionero, pero también para castigar: podía mantener las concesiones o retirarlas, a arbitrio de la relación que tuviera el chofer y/o el dueño del camión con el régimen. Éste es un hecho de peso para definir esta relación como corporativa. Es prueba, además, de que al régimen en aquellos días no le importaba tanto regular el transporte con el objetivo de ejercer su función, sino como medio para mantener bajo control, por medio de la (i)legalidad, a este grupo.

Algunas tomas de decisión en la administración de la ciudad tuvieron un impacto benéfico para el grupo camionero. Entre ellas, se cuenta la transformación de la ciudad y su modernización, que no se detuvo. Se demolieron edificios y se construyeron nuevos, se fomentó el desarrollo urbano, se invirtió en obras públicas, se alentó la inversión privada en la construcción de viviendas familiares, se instalaron líneas de ensamblaje de automóviles en el país, entre otras acciones. “Las distancias se ampliaron y se acuñó un modo de vida en el cual el transporte es parte cada vez más importante” (Rodríguez, 1999: 25). La modernización de la ciudad modificó las formas de habitarla, logrando un cambio en la cultura. En capítulos posteriores se detallará la riqueza de conceptos como “habitar” y “cultura”. Por el momento, baste decir que estos cambios en la estructura material de Ciudad de México son producto del cambio de dinámicas en las figuraciones; asimismo, son propiciadoras de otros cambios y adaptaciones en los *habitus* de los agentes.

Como resultado de las pugnas que el presidente Lázaro Cárdenas (1934-1940) mantenía con el capital extranjero, entre ellos quienes proporcionaban la generación de energía eléctrica y los tranvías eléctricos, éste no tuvo otra opción más que continuar con el tipo de relación que se había mantenido con la Alianza de Camioneros, misma que continuaría beneficiándolos: “aumentó los subsidios y le concedió a los permisionarios la libertad de organizar las rutas a su entera conveniencia” (Rodríguez, 1999: 26). Para estos años, los camioneros contaban con un considerable capital político y beneficios suntuosos en cuanto

a costos de operación en relación a las ganancias. Hechos como la expropiación del petróleo y el impulso de la industria automotriz, favorecían a la Alianza.

El acelerado crecimiento de Ciudad de México, tanto en términos poblacionales como industriales, también trajo consigo beneficios sobre este grupo. Es decir, la hegemonía de Ciudad de México, su importancia en tanto centro económico, trajo una concentración de inversión pública y privada, se amplió el mercado y se requirieron nuevos servicios. Durante la coyuntura de estos factores, mientras la ciudad se establecía como importante en relación al resto de la República, y al interior se gestaba una organización de centro-periferia en donde el traslado de los habitantes era de vital importancia, "la 'Alianza' de camioneros participaba estratégicamente con más del 70% de esos viajes" (Rodríguez, 1999: 29).

A medida que Ciudad de México se encontraba en crecimiento, y ahora con el apoyo del régimen, los camioneros continuaron ganando capital económico y social, moviéndose entre los círculos de la política. Algunos pasaron de ser camioneros, a ser empresarios o políticos improvisados. Fue a finales del sexenio de Ávila Camacho (1940-1946) cuando la relación gobierno-camioneros se estableció enteramente. Estos últimos ya bien consolidados debido a que eran indispensables para una ciudad en crecimiento. La manera en que se habían distribuido las zonas residenciales, las de recreación y las de trabajo, hacían indispensable el transporte y, se presume, dada la baja atención y organización del gobierno para brindar el servicio de transporte, los camioneros sabían su importancia para el desarrollo de la vida en la urbe.

Otra situación importante para el desarrollo del monopolio del transporte en la Ciudad de México, fue la nacionalización de los tranvías eléctricos en 1946. Este hecho se suscitó después de una nueva huelga por parte de los trabajadores, además de problemas de la empresa extranjera con el régimen, que se negaba a permitirle un aumento en costo de servicios. Desde antes de la nacionalización, los tranvías eléctricos no tenían modo alguno para competir contra la Alianza de Camioneros, ya que para 1940 los camioneros contaban con 2502 unidades brindando el servicio, mientras que los tranvías apenas contaban con

500 vagones. La nacionalización no fue ni de lejos un tope para la Alianza. El gobierno continuaba sin la capacidad de controlar la oferta de transporte público; además, la parte que sí podía controlar, carecía de importancia en competencia con la Alianza.

A pesar de que el régimen comenzó a tener mayor peso en la administración del transporte público, no era algo significativo. Una vez nacionalizada la empresa Autotransportes Eléctricos del DF, en 1955 empezaron circular los primeros trolebuses. Sin embargo, esta integración tampoco fue significativa ni menguó los ingresos de los camioneros, porque a la vez que entraban en circulación los trolebuses, salían los tranvías eléctricos, y la demanda por transporte público iba en aumento. El factor de la estabilidad económica, sumado a las políticas estatales que brindaban facilidades a la industria de ensamblaje automotriz, permitía que familias de ingresos medios y altos pudieran adquirir con mayor facilidad un automóvil propio.

Taxis colectivos: predecesores de los peseros, combis y microbuses. Segunda mitad del siglo XX

Sociogénesis y psicogénesis van cambiando de la mano en un movimiento dialéctico: las condiciones "estructurales" modifican el comportamiento, pensamiento y sentimientos de los actores, y estos a la vez, modifican la figuración por medio de las interrelaciones cotidianas. La figuración que se ha presentado hasta el momento, ha permitido el desarrollo de un monopolio del TPC en manos de la Alianza de Camioneros. Sin embargo, es a inicios de la década de los años cincuenta cuando apareció un nuevo grupo de actores que modificó la figuración. Éste es de suma importancia para el tema de investigación actual, pues su desarrollo lo hará evolucionar -no en un sentido teleológico- a lo que actualmente conocemos como combis y microbuses. Son los taxistas libres, quienes funcionaban con base en concesiones individuales.

Con el impulso a la industria automotriz y la asequibilidad de autos privados por parte de sectores medios de la población, el ofrecimiento del servicio de taxi libre en autos sedán se popularizó. Sin embargo, su uso no era demasiado frecuente. Solía ocuparse únicamente en situaciones especiales, debido a su elevado costo (Rodríguez, 1999: 38). No tardó en

aparecer el taxi colectivo, que reducía el costo de los viajes, y era otra opción de transporte, sobre todo en las rutas deficientes, es decir, en las zonas conurbadas de la Ciudad de México que, debido a la explosión demográfica e inmigración, estaban creciendo de manera acelerada y descontrolada.

Éste fue el inicio de los colectivos. La primera ruta operaba sobre la avenida Reforma, sin autorización. Barcelis reproduce la anécdota de un líder de cúpula, obtenida de un documento mimeográfico sin título, en donde se relata el "descubrimiento" de la manera de operar como transporte colectivo. En 1952, un líder de cúpula -quien todavía no era un líder- circulaba en su propio taxi cuando notó una "irregularidad" en uno de sus compañeros. No trabajaba del modo en que lo hacían los demás, sino que iba con la mano izquierda asomada por la ventanilla izquierda, y a poca velocidad. Intrigado y al notar la misma forma de operación al siguiente día, el líder de cúpula cuestionó al chofer del taxi qué estaba haciendo, a lo que éste respondió que él realizaba un recorrido partiendo de Revolución y pasando por Reforma y Juárez para llegar al Zócalo, y que durante el recorrido iba a invitando a abordar a las personas. El costo por el recorrido era de un peso, origen del nombre de "peseras" o "peseros" (Barcelis, 2003: 23).

Es alrededor del inicio de la década de los sesenta cuando comienzan a cobrar importancia otros servicios de transporte no gubernamentales, fuera del que brindaba la Alianza, como los taxis colectivos. Esto puede deberse a un proceso de renovación urbana paulatina en el centro de la ciudad alrededor de aquellos años. Si anteriormente los camiones de la Alianza estaban ganando el monopolio, con este proceso se volverían más necesarios que nunca. Aunque, por otro lado, la forma de operar de los colectivos podía hacer competencia a los camiones que, en "hora pico", circulaban a ritmo peatonal debido a su tamaño y por la infraestructura no adecuada de la ciudad (Barcelis, 2003: 24). Con el proceso de renovación urbana las clases medias y bajas comenzaron a emigrar hacia las delegaciones periféricas y en el centro se comenzaron a establecer zonas comerciales, que se expandieron hacia sitios como Reforma, Insurgentes Sur y Zona Rosa (Rodríguez, 1999: 36). Esta situación fue un fuerte impulso a la necesidad de medios de transporte.

El regente del Departamento del Distrito Federal Uruchurtu (1952-1966), apodado como el "Regente de Hierro" (Villasana y Gómez, 2017), combatió la naciente práctica de los colectivos mediante el encarcelamiento de los líderes. Sin embargo, esta situación solo logró que ellos, al saberse como actores relevantes en la figuración del transporte público, se organizaran y plantearan las bases del nuevo servicio y sus organizaciones, en aras de tener un medio para comunicarse con las autoridades. "Establecieron la primera organización de colectivos que tenía la misma estructura de una asociación de taxistas (presidente, secretario, tesorero)" (Barcelis, 2003: 24). Esta organización les hizo ir ganando reconocimiento frente al régimen, y el 14 de julio de 1967, con Francisco del Rosal como regente, fundaron una asociación de taxistas: "Unión de Choferes Taxistas de Transportación Colectiva A.C. Ruta Uno" (Barcelis, 2003: 24-25). Es importante recalcar que la caracterización como asociación civil fue propuesta por las autoridades que se encontraban en turno.

No debe pasar desapercibido el hecho de que se constituyeron como una sociedad civil, y no mercantil. La primera es un

> […] contrato privado entre dos o más personas, [para] empezar una actividad económica con la cual ganar dinero, pero sin realizar actos comerciales. Los socios están obligados a aportar recursos según lo convenido en el contrato. Las ganancias obtenidas se reparten entre los participantes de la sociedad civil. […]. Tiene carácter privado y estaría regulado por el código civil, con lo cual no hay una figura jurídica (Urbe Abogados, 2018).

Mientras que, por otra parte, la sociedad mercantil se compone de una personalidad jurídica que se crea para emprender acciones económicas con carácter lucrativo, "[…] ellos habrán de repartir por partes iguales las pérdidas y ganancias de la empresa" (Urbe Abogados, 2018). (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1928: 256-263).

La relevancia de hacer notar lo anterior radica en que, actualmente, las empresas que gestionan los corredores y los BRT[3] se encuentran caracterizados como sociedades anónimas de capital variable (SA de CV, por sus siglas) (Guerra, 2018). Este tipo de

[3] Por sus siglas en inglés, "Autobús rápido" (Bus Rapid Transit). Como ejemplo, en Ciudad de México se cuenta con el Metrobús.

sociedades sí son mercantiles, es decir, tienen fines de lucro. La diferencia substancial entre una forma de operación y entre otra, radica fundamentalmente en la horizontalidad de la forma de organizarse y en las intenciones para conformarse como tal. Trasladando este esquema de "horizontalidad" que conllevan las sociedades civiles al TPC: los choferes de las peseras, desde sus primeras apariciones y los que aun operan bajo el esquema hombre-camión, conservan las ganancias (sean o no los dueños de la concesión; en caso de que no, pasan una cuota al dueño).

Si en un primer momento los taxis colectivos se organizaron como una asociación civil, puede deberse a que no había una concentración de concesiones en apenas unas cuantas manos, como sí ocurre hoy en día. Cada concesionario se hacía cargo de sí mismo y de su camión, como sugiere el propio nombre de "hombre-camión". La conformación de una asociación civil sugerida por parte de las autoridades, quizá, no estaba pretendida con otro fin más que formalizar el servicio por parte de los taxis colectivos, regularlo de alguna manera. Con un líder que organice la asociación civil, es posible establecer reglas para la prestación del servicio a la comunidad, organizar el servicio de las rutas y ramales, así como decidir qué unidades trabajan qué días y por cuánto tiempo. Todo lo anterior, sin necesidad de ser una empresa.

Quizá en el momento de la creación sí se podía contemplar a la organización como una asociación civil, pues no tenía fines de lucro, sino más bien estaba orientada a brindar el servicio del transporte público. Se especula que los agentes que conformaban la asociación civil se encontraban en ella con el afán de organizarse como grupo para entablar diálogo con las autoridades, únicamente.

Es importante recalcar que una de las características de las asociaciones civiles es la ausencia de fines de lucro. Los nacientes peseros, no obstante, sí los tenían, pero de otro modo: las pérdidas y ganancias recaían sobre los concesionarios, y no sobre la organización. De modo que sí había lucro, pero de manera individual. Actualmente, Metrobús y corredores operan de manera distinta, como una empresa. El nombre de modelo empresarial no es gratuito: las asociaciones anónimas de capital variable que actualmente se

han conformado para brindar el servicio de transporte cuentan con inversionistas, en lugar de concesionarios que se encuentran "a la par"[4].

Sin embargo, no todos los taxis que operaban de manera colectiva quedaron adheridos a esta unión. Los que no, siguieron circulando en otras partes de la ciudad como "tolerados", es decir, como taxis "no oficiales", pero a los que se les permitía trabajar. Podría aventurarse, el motivo por el que los taxistas se encontraban organizados bajo una asociación civil era, como ya ha marcado Barcelis, la mejora de la comunicación de particulares para con el gobierno, así como su organización interna. La Unión de Choferes de Taxistas tenía como propósito mejorar la gestión de los colectivos, misma en la que las autoridades no habían puesto demasiado énfasis. La conformación de la asociación no tenía mayores efectos, pues cada concesionario seguía operando de manera individual.

En 1968, con ayuda del régimen y de la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), los taxistas conformaron la Coalición de Agrupaciones de Taxistas (CAT). Los colectivos recibieron órdenes de adherirse a la Coalición, pero fueron mal recibidos. Con el tiempo, 10 años después, la dirigencia de esta organización pasó a representar prácticamente solo a los colectivos, cuando el presidente de Ruta 1 se volvió presidente de la CAT también (Barcelis, 2003: 69). Es relevante mencionar que la CAT fue la primera organización cúpula de transportistas (Barcelis, 2003: 25). Se estaban sentando las bases de la posterior y más sólida organización. La instancia más "grande" es la organización cúpula, en la cual "reside el control general y el poder político sobre las diversas organizaciones autotransportistas, rutas y ramales" (Barcelis, 2003: 72). Es decir, en las organizaciones cúpula reside el diálogo directo con las autoridades. La formación de esta organización es la que les dio mayor legitimidad frente al régimen.

A las situaciones anteriormente relatadas, corresponde el surgimiento de un círculo vicioso en la conformación y lógica de la Ciudad. Éste consistía en que el gobierno invertía en la

[4] Se pone entre comillas, debido a que no hay una paridad: unas cuantas personas ostentan muchas concesiones, de modo que no todos los asociados tienen el mismo peso en la organización de la asociación civil.

construcción de vialidades, lo que a su vez promovía la necesidad de nuevos vehículos -no estrictamente colectivos-, que a su vez requerían nuevas y mejores vialidades, y así sucesivamente. Esta situación, sumada a la relativa dependencia en que el régimen se encontraba con el grupo de camioneros, exigía una solución distinta: el Sistema de Transporte Colectivo, STC-Metro, inaugurado en 1969.

La creación del metro, por otra parte, benefició a los camioneros de la Alianza, porque la gente se concentraba en las terminales de los metros, ya para abordar el camión, ya para bajar del camión y abordar el metro. Sus rutas se vieron recortadas, de modo que redujeron el desgaste de las unidades, el uso de gasolina y, por ende, las ganancias mejoraron (Rodríguez, 1999: 41).

Cuando inició la construcción de la línea 2 del metro, en 1970, la ruta 1 de taxis colectivos tuvo prohibida la circulación a través de Calzada de Tlalpan. Los colectiveros[5] tuvieron que entrar en negociación con las autoridades, misma que concluyó con el permiso para que circularan con algunas derivaciones en distintos rumbos de la ciudad. Este hecho fue de suma importancia política para la consolidación del servicio colectivo. Además, este momento fue idóneo para que algunos dueños de carros particulares se sumaran al servicio de transporte público como "tolerados". Esta situación propició el surgimiento de nuevas organizaciones y de nuevos representantes, que comercializaban placas y permisos gracias a un amparo colectivo. Entre los nuevos transportistas -"tolerados"-, y los "oficiales" -quienes contaban con el respaldo del régimen- surgieron enfrentamientos. Algunos diputados vieron, justo como los gobernantes de las primeras décadas priístas, en los tolerados, a una importante base de apoyo social, de modo que los protegieron y en ocasiones les ayudaban a regularizarse (Barcelis, 2003: 27).

En 1971 el *boom* petrolero terminó con la crisis económica (Solís, 2018), y permitió una expansión sin precedentes de vehículos motorizados. También los camioneros se beneficiaron de la abundancia económica, pues permitió un incremento de las unidades

[5] Después de su conformación como asociación civil y su reconocimiento como gremio, quienes brindaban el servicio de taxis colectivos pueden ser referidos como "colectiveros".

destinadas al transporte público. De esta acelerada expansión y de su poderío político, de todos sus "tentáculos", nació el nombre de "pulpo camionero", con el que comúnmente se denominó a la Alianza de Camioneros.

La deuda de Ciudad de México era muy alta debido a la construcción del metro, lo que conllevó a que la construcción de más líneas se viera paralizada por algunos años. Sin embargo, la detención no fue solo producto del factor económico, sino que, además, debido al poder político que la Alianza de Camioneros detentaba, el gobierno de la ciudad se vio en la necesidad de negociar con ésta para mantener el funcionamiento del transporte citadino. Consultar a la Alianza y tener su aprobación era una parada obligada de las autoridades si deseaban que el transporte y, por tanto, la ciudad, siguiera funcionando de manera efectiva (Rodríguez, 1999: 43).

El poder político de la Alianza era tal, que su presidente -Rubén Figueroa Figueroa- fue designado, en 1975, candidato del PRI, y posteriormente fue electo gobernador del Estado de Guerrero. Además, el apoderado legal de la Alianza -Octavio Sentíes- fue nombrado regente del Distrito Federal, durante el sexenio de Luis Echeverría, de 1971 a 1976 (Rodríguez, 1999: 42-43). Este nombramiento no fue fortuito. Sentíes ganó esta distinción directamente de Echeverría quien, con la acción, apuntaba a conciliar la disputa entre él mismo como presidente, miembros importantes del PRI y de la CNOP, de la cual Sentíes era miembro también. No fue un nombramiento desinteresado.

Los permisionarios de la Alianza se encontraban en su pleno auge. Los subsidios hacia la gasolina y lubricantes, la revolución en materia de unidades con mayor capacidad —llevada a cabo con préstamos avalados por el gobierno y con los cuales incorporaron más de 3,000 nuevas unidades—, el estricto control ejercido por las organizaciones de choferes, aunado a su poderío político, hicieron posible el hecho de que "la Alianza atendía 42% de los 15 millones de viajes que por día se realizaban hacia 1976 en el Distrito Federal" (Rodríguez: 44). Por otra parte, para este mismo año existían ya 30 rutas de taxis colectivos que circulaban a través de la ciudad, aunque este servicio solo absorbía cerca del 3% de viajes

realizados a diario en la capital. Sin embargo, para 1979, esta cifra aumentó al 13% (Barcelis, 2003: 25).

Con la abundancia en la economía mexicana, propiciada por la situación mundial en el mercado de energéticos y sustentada en la profusión de petróleo, se pudo continuar con la construcción del metro. Desde la crisis y planeación de la campaña electoral de Hank González, la empresa ICA había ideado un plan para organizar el transporte en la ciudad, con el STC-Metro como fundamento y columna vertebral, en el cual se basaran corredores para el transporte colectivo. "Sus planteamientos básicos de establecer 'corredores urbanos' sustentados en el Metro, con rutas alimentadoras de autotransporte y trolebuses, permeó incluso la planeación urbana" (Rodríguez, 1999: 49). Esta forma de proceder tuvo su origen, y a la vez su impedimento, en la crisis por la que el país había estado atravesando. Una vez superada ésta, debido a las condiciones estructurales y de mercado, fue posible impulsar el proyecto. Carlos Hank González, ex gobernador del Estado de México y regente del Departamento de la Ciudad De México en el periodo de 1976 a 1982, fue un ferviente impulsor del plan presentado por la empresa.

"A pesar del mencionado impulso nacional a la planeación, en el Distrito Federal, la regulación del autotransporte urbano de pasajeros se encontraba a cargo de la Dirección General de Policía y Tránsito" (Rodríguez, 1999: 50), como desde hacía 50 años. La administración del transporte no estuvo desde sus primeras apariciones, ni lo estaba a finales de la década de los 60, en manos de un órgano especializado. Fue entre 1975 y 1976 que inicia operaciones la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR), antecedente de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI). COVITUR era "un órgano descentralizado encargado de la planeación, proyección y construcción de obras en esta materia" (Gobierno Federal). No obstante, la existencia de COVITUR y su papel no tuvo tanto peso en este intento de planear el transporte en la Ciudad como sí lo tuvo ICA.

Esta falta de alguna instancia gubernamental efectiva para regular y administrar el transporte se expresó en la creciente construcción de vialidades, sí, pero tuvo su contraparte en un impulso benéfico no deseado hacia la industria automotriz y el uso de autos

particulares, y no hacia el transporte público, como el Plan Rector, impulsado por Hank González proponía de manera contradictoria. “Este plan incluía la ampliación del metro y la construcción de un sistema de ejes viales” (Dolútskaya, 2018: 348). Nuevamente se presentaba el círculo vicioso de construir para saturar, y saturar para luego construir nuevamente. En el periodo comprendido entre 1975 y 1984, la COVITUR fue perdiendo funciones e importancia (Gobierno Federal).

Producto de esta falta de algún ente gubernamental que regulara el TPC en la ciudad, y debido a que el régimen de José López Portillo (1976-1982) intentó mantener distancia con la Alianza de Camioneros rechazando la ayuda ofrecida de publicidad “gratis”, y sumado a que los costos de mantenimiento para ciertos vehículos hacían que el negocio de transporte dejara de ser rentable, la Alianza tomó algunas medidas para asegurar su monopolio. Una de éstas fue el aumento no autorizado al pasaje. No era la primera vez que lo hacían, y era una manera de “medir” la respuesta del gobierno (Rodríguez, 1999: 52). La intransigencia e intolerancia de este último hacia las medidas tomadas se mantuvo firme. El problema tuvo tal magnitud que se debatió en la Cámara de Diputados.

Como resultado, se tuvo que “las resoluciones propositivas no rebasaron los límites del anteproyecto del ‘Plan Rector del Transporte’. Ampliar la capacidad del Metro para disminuir la participación de los camioneros en el transporte, reducir su importancia estratégica en la vida de la ciudad y fortalecer la posición del DDF [Departamento del Distrito Federal] frente a la Alianza fue la estrategia” (Rodríguez, 1999: 53). También se invirtió en Trolebuses. Estas medidas fueron precedente importante para que, posteriormente, se constituyera una empresa gubernamental de transporte colectivo, pública y descentralizada, conocida popularmente como “Ruta 100”.

El Pulpo Camionero, con todo su poder, representaba cierta amenaza para Carlos Hank González, quien impulsó que “el 25 de septiembre de 1981 el gobierno de la Ciudad de México revocara las concesiones a particulares para la prestación del servicio de transporte colectivo de pasajeros en autobús, constituyendo el organismo público descentralizado denominado Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 […]” (Rodríguez, 1999: 55).

Los autobuses con los que operaba el nuevo organismo fueron comprados de los ex permisionarios, aunque ni siquiera la mitad estaba en condiciones de prestar el servicio. El DDF pagó, no obstante, los camiones como si fueran nuevos a sus antiguos dueños, para evitar nuevas confrontaciones con el Pulpo Camionero. Los camiones fueron administrados por el Consejo de Incautación.

Debido a la insuficiencia de abasto en la recién creada empresa estatal para suplir el servicio que La Alianza había perdido permiso para brindar, los taxis colectivos cobraron mayor importancia. "Se fortalecieron los líderes, surgieron nuevas organizaciones, y el sector consolidó sus formas de presión, concertación, y negociación con la autoridad: plantones, paralización del servicio y la vialidad en zonas estratégicas" (Barcelis, 2003: 29). Y a pesar de que los conflictos entre tolerados y "regularizados" continuaban, paulatinamente se fueron cediendo recorridos a los primeros. La creación e insuficiencia del servicio brindado por Ruta 100 fue la coyuntura que permitió la consolidación total de los colectiveros. El líder de los taxistas, a la cabeza de la CAT, cuidó la relación con el DDF. "Cuidar" como eufemismo para decir que el corporativismo continuó reproduciéndose, pero ahora con los nuevos actores importantes en el TPC. Logró la autorización para cambiar los vehículos sedán por otros de mayor capacidad (por combis), para lo cual se otorgaron créditos muy flexibles. Asimismo, descubrió la ventaja de incluir el movimiento de los "tolerados". El servicio creció de manera desmedida, "se empezaron a aceptar todo tipo de vehículos, se multiplicaron rutas y ramales y se infló la demanda de placas (Barcelis, 2003: 29).

La Unión de Choferes Taxistas de Transportación Colectiva, A.C., Ruta 1; la Unión de Taxistas de Reforma y Ramales A.C., Ruta 2; y la Asociación de Taxistas Zócalo, La Villa, Gustavo A. Madero y Ramales A.C., ruta 18, fortalecieron su poderío: ocuparon ramales con una gran afluencia de pasajeros, pactándolo con las autoridades. Para esto fue necesario el aumento de permisionarios y, por tanto, de placas. "En este periodo, sobre todo en las rutas 'grandes' se va dejando atrás el modelo único de propietario chofer" (León, 2011: 162). Los líderes de cúpula, al tener relación directa con las autoridades, tuvieron y

aprovecharon la posibilidad de hacerse con varios juegos de placas. A pesar de que la ley impone un número límite para la posesión de concesiones, esto se vio solucionado con prestanombres. De este modo, los operadores de los "taxis colectivos" (ya no eran sedán, sino combis), se convirtieron en trabajadores para los poseedores de las concesiones (León, 2011: 165-166). Tomar en consideración este elemento es clave para dar explicación a la manera en que operó -y opera- el transporte público concesionado.

A lo largo de la gestión de Miguel de la Madrid (1982-1988), con Ramón Aguirre a cargo del DDF, el mismo régimen fue sentando las bases para debilitar la naciente ruta 100, que posteriormente caería en quiebra. Durante el mandato de Miguel de la Madrid, y como consecuencia de la crisis, el régimen consideró necesaria la estabilización económica del país y la descentralización urbano administrativa de Ciudad de México. Para conseguir este objetivo, se consideró necesario consolidar el Sistema Nacional de Planeación. La planeación, se argumentaba, debía ser "democrática", lo que fue un eufemismo para ocultar el sentido neoliberal de las políticas públicas que estaban por implementarse. Esto dejaba al régimen como un mero organizador, delegando parte de su control sobre la administración de la vida en el país. Esto privilegió nuevamente la actuación de prestadores privados de varios servicios, entre ellos los de transporte público (como los colectiveros), en detrimento de las empresas estatales, como el STC-Metro o la decadente Ruta-100.

Pero el régimen no delegó enteramente las responsabilidades de administración del transporte público al sector privado. La COVITUR trabajó en el Plan Maestro del Metro. Además, en tres programas gubernamentales se incluyeron medidas para atender este rubro: el Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y de la Región Centro, con fecha de 1983; el segundo fue el Programa de Ordenación Territorial de la Región Centro del País y la ZMCM, con fecha de 1985; y a nivel local, el Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del DF que, a causa de los sismos, se transformó en el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 1986-1988. El primero proponía lo que se había intentado con anterioridad: privilegiar el transporte colectivo sobre el privado, y modificar la manera en que se articulaba durante aquellas

épocas. El segundo de estos planes insistía en la necesidad de impulsar y adecuar el transporte colectivo (Barcelis, 2003: 31).

Es así como se logra por primera vez en los hechos una regulación del transporte público, aunque fuera de manera burda. Sin embargo, "es evidente que, a partir de 1982 el Estado declinó su participación como sector público en el transporte" (Barcelis, 2003: 32), dado que las empresas estatales para brindar este servicio absorbían, aproximadamente, apenas el 30% de los viajes en la capital del país, siendo equiparables, en su conjunto, con los taxis colectivos. Estos últimos experimentaron un crecimiento increíble en cuanto a número de unidades, al grado que el DDF puso manos a la obra para regularizar la situación de los taxis piratas, de los tolerados, y de las concesiones. Y aunque en 1985 llevó a cabo el intento, el DDF no pudo regularizar todas las placas a causa de las presiones políticas y del objetivo de crear fuentes de empleo.

> "Se intentó el reordenamiento de colectivos a través de 6 programas: Regularización de tolerados a través del otorgamiento de placas, cancelación de placas a los que no tenía regularizada la revista, combate a la piratería, retiro de empresas de transporte del centro histórico, placa permanente y sustitución de combis por microbuses" (Barcelis, 2003: 32).

Esto promovió, a su vez, la organización y diversificación de los diversos actores privados en torno al servicio de los taxis colectivos, el crecimiento del gremio y su importancia política en tanto —nuevamente— base social para intereses políticos (Barcelis, 2003: 32). Esta situación desembocó en el nacimiento de "nuevos tolerados". Los líderes y gestores conseguían amparos para los nuevos tolerados, aunque el gremio de colectiveros se oponía y presionaba a las autoridades para no permitir la invasión de su servicio. Finalmente, los actores involucrados (gubernamentales y establecidos del propio gremio de transportistas) notaron el negocio y la importancia política que significaba la incorporación de estos nuevos actores. Esta situación trajo consigo una nueva forma de operar.

La Dirección General de Autotransporte Urbano, en 1985, inició un programa piloto para la introducción de microbuses en la ruta 2. Estos fueron introducidos de manera heterogénea:

microbuses que no contaban con la misma capacidad para el pasaje, incómodos, sin medidas de seguridad (tanto de carácter mecánico como en lo referente a la seguridad de las pertenencias de los usuarios). Varios de estos microbuses fueron armados en talleres clandestinos (León, 2011: 166).

La controversia en los hechos políticos ocurrido durante la elección de 1988, inclinaron al régimen (era entonces Manuel Camacho Solís regente de la Ciudad de México) hacia la implementación de una nueva modalidad de metro en una zona estratégica para ganar el voto popular: la línea férrea, A. En 1989 fue creado el Consejo de Transporte del Área Metropolitana, con el afán de crear un Plan Rector de Transporte en coordinación con las autoridades del Estado de México y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El plan nunca fue concretado.

El Sindicato Independiente de Trabajadores de la Ruta 100 estalló en huelga simbólicamente el primero de mayo de 1989. Buscaban un aumento en el salario percibido. Después de tomar medidas, como brindar el servicio de transporte público implementando a soldados como conductores, e incluso con vehículos militares a modo de unidades, las autoridades decidieron negociar. La solución por parte de Camacho Solís fue terminar relaciones con el total de la plantilla y recontratarlos con otras condiciones (León, 2011: 167).

Durante la última regencia (1994-1997), la de Espinosa Villareal, continuaron los intentos por privilegiar al transporte colectivo por sobre el particular. No obstante, a pesar del Programa Integral de Transporte y Vialidad, en las acciones se privilegiaba a los segundos, mediante la construcción de más ejes viales, concesiones para la construcción de estacionamientos, pasos a desnivel, proyectos de nuevas avenidas, etc. En cuanto al transporte público, el gobierno retiró los, podrían llamarse ya de esta manera, “tradicionales” subsidios, y trató de compensar la acción mediante el incremento a la tarifa de transporte.

“En 1993, entre combis y microbuses, circulaban ya en la ciudad un total de 53,539 taxis colectivos” (León, 2011: 167). Al finalizar la administración en Ciudad de México de

Manuel Aguilera Gómez en 1994, "el modo de transporte público más usado en nuestra ciudad era […] el taxi colectivo, que cubría el 55.1% del total de tramos de viaje, mismos que se hacían en 26,784 unidades automotores, integradas en 109 rutas, y cerca de 1200 derroteros con 1982 bases; hasta noviembre de 1997 se habían otorgado 115 concesiones (Rodríguez, 1999: 70).

En 1994, con la revisión y modificación de la Ley Orgánica de la administración Pública del DF, se definen las secretarías que han de apoyar al ahora Jefe de Gobierno (antes regente) para cumplir su labor. De este modo, lo que era conocido como Secretaría General de Transportes, creada en 1984 para administrar las políticas públicas de transporte y vialidad, producto de la paulatina pérdida de funciones de SEVITUR, se transforma. En enero de 1995, la CGT se convirtió en Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI). La recién creada Secretaría englobaba la planeación y gestión de los diversos servicios de transporte público: STC-Metro, Ruta-100, STE.

La Ruta 100 desapareció oficialmente en agosto de 1995, "a través del particular expediente de la 'quiebra'. […] Sobresale la posterior licitación de las diversas concesiones que deja el 'hueco' de la desaparecida R-100. Privatización que llama la atención por sus limitados resultados" (Rodríguez, 1999: 69).

Fue en el año de 1995 también cuando varios hechos marcaron el rumbo que la figuración habría de seguir, con el completo establecimiento de los colectiveros como medio por antonomasia en el transporte público de Ciudad de México. "Se publica una nueva Ley de Transporte en el Distrito Federal que, sin embargo, no generó un impacto positivo para el reordenamiento del servicio público de transporte colectivo" (León 2011: 170). Al tiempo de la publicación de esta ley,

> la autoridad capitalina promueve un programa de revisión vehicular y para el reemplacamiento de las unidades de transporte colectivo. El propósito del programa era lograr que la totalidad de los concesionarios y operadores contaran con la documentación que legalmente se requiere para la prestación del servicio (título de concesión, licencia tarjetón vigente, póliza de seguro, tarjeta de circulación) […] (León, 2011: 170).

Sin embargo, relata León Salazar, durante este proceso, se “extraviaron” 3,000 juegos de placas, y varios concesionarios no llevaron a cabo el trámite exponiendo excusas financieras. Esta situación no fue una excepción. Todavía en 2004 continuaban operando microbuses y combis fuera de norma.

Se tiene entonces que, dos décadas antes de terminar el siglo, La Alianza de Camioneros había perdido todo su poder político y estaba fuera de la figuración del TPC en Ciudad de México. El servicio había sido “arrebatado” por el regente Carlos Hank Gonzáles, lo que a su vez permitió que el brindado por los taxis colectivos despuntara y se instaurara como modo de transporte con una hegemonía importante y, por tanto, configurando una red de interrelaciones distinta -al menos en parte, porque el corporativismo no se desinstaló como forma de relación autoridad-concesionaros, o al menos no del todo. El gobierno se encontraba en la figuración de manera más directa que lo que estuvo durante casi todo el siglo, pero solo de manera simbólica: fuera del STC-Metro, el transporte eléctrico y la moribunda ruta 100, no tenía demasiada injerencia en la organización del transporte público. Además, la agencia que detentaba, era más bien una situación simbólica, pues la regularización de los colectiveros salía de sus manos.

1.3 Diagnóstico de la situación actual en el transporte público concesionado Administración 2012-2018

A finales del siglo XX comienza a hablarse de movilidad[6]. El cambio de nombre de SETRAVI a Secretaría de Movilidad no es fortuito. La manera de en que se denomina el fenómeno tiene implicaciones importantes en el tratamiento que se da a las problemáticas que de éste surgen.

Hasta la primera mitad de la década de 2010, las políticas públicas de movilidad seguían privilegiando al transporte privado sobre el público —algunos ejemplos son la supervía poniente y la autopista urbana construidas durante el mandato de Marcelo Ebrard—. En una

[6] En capítulos posteriores, se revisará a detalle la movilidad.

encuesta realizada por El Poder del Consumidor en conjunto con Dinamia[7], en el Estado de México, con miras a descubrir problemas de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), se encontró que los camiones del servicio de transporte público concesionado "muestran una oferta de servicio mal planeada y mal jerarquizada; una distribución desigual de la cobertura de las rutas que obliga a los usuarios a múltiples cambios de vehículo, con impactos claros en tiempos de recorrido y costos" (El Poder del Consumidor, 2014). La situación, se puede afirmar, no había cambiado demasiado con respecto a las décadas previas. Los microbuses seguían sin estar totalmente presentes en la agenda de los órganos encargados de la, ahora ya denominada, movilidad en la ZMVM.

No obstante, la poca atención prestada al TPC, para la jefatura de gobierno en Ciudad de México comprendida entre 2012 y 2018, se tenía que

> La Zona Metropolitana del Valle de México es la tercera aglomeración urbana más grande del mundo y la más grande de México, con una población aproximada de 21 millones de habitantes. En ella se concentra el 17.9% de la población nacional y se genera aproximadamente el 22.4% del Producto Interno Bruto (PIB) del país. Su dimensión y dinamismo generan una demanda de desplazamientos extraordinaria con 21.92 millones de viajes metropolitanos diariamente (Programa Integral de Movilidad: 69).

A inicios de la administración de Miguel Ángel Mancera, se realizó un diagnóstico de la situación del transporte público en general. En términos del objeto de estudio de la presente tesis, se encontró que

> En cuanto a la operación y administración del servicio de transporte público colectivo concesionado, el cual representa el 56% del total de viajes diarios, no cuentan con herramientas tecnológicas y de comunicación que faciliten la unificación de los procesos de planeación, gestión de la operación y control de la prestación del servicio de transporte. Asimismo, aunque se cuenta con el diseño, no se ha concluido la implementación de un medio único de pago y un sistema de recaudación unificado, los cuales harían más eficiente el manejo financiero del sistema y facilitarían su uso. Es evidente que el transporte público colectivo concesionado presenta un balance negativo para todos los actores del sistema: personas usuarias, concesionarios de transporte y autoridades. El Gobierno de la Ciudad de

[7] "Empresa experta en investigación social estratégica, tanto el campo de investigación de mercado […]; como en el de la opinión pública (Dinamia, 2014).

> México conoce las demandas ciudadanas de mejorar la calidad en el servicio; por ello, la modernización del sector debe avanzar a una nueva etapa en la cual existan beneficios claros para todos los actores (Programa Integral de Movilidad 2013-2018: 75).

Desde antes de esa administración se tenía contemplada la regularización del transporte público concesionado, pero es durante ese sexenio que se comienza a dar un impulso importante a un programa que, además de integrar a las diversas formas de movilización en la gran urbe, se comprometiera con un nuevo modelo para operar, una nueva forma de organización del TPC que resolviera los problemas que se presentaban. Así, Miguel Ángel Mancera afirmó que "la transformación del servicio de transporte público buscará además nuevos modelos de negocio y concesión, a través de la conformación de empresas, vehículos y construcción de corredores como Metrobús" (SEMOVI, 2013).

Diversos actores, tanto gubernamentales como no gubernamentales, contemplaban ya la necesidad de una regularización del transporte público. En concordancia con los objetivos planteados por el entonces Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, Global Green Growth Insitute (GGGI)[12], afirmó que

> La necesidad de cambio se basa en las múltiples fallas del modelo actual, en el cual no existe control gubernamental sobre las ganancias; los operadores participan en competencia en calle ("guerra del centavo") con el fin de maximizar el número de pasajeros a bordo e incrementar las utilidades; no hay requisitos para la renovación de la flota, ni incentivos claros para promover la calidad y seguridad del servicio (Global Green Growth Institute, 2018: 1).

Podría decirse que los programas, planes y políticas públicas encaminadas hacia este objetivo comenzaron a ver la luz, de manera "seria" y más racionalizada, desde el año 2013, y su implementación continúa hoy en día. En apartados anteriores se ha mencionado que la organización estuvo dentro de los planes del gobierno de la ciudad a partir de la década de los 80, pero sin demasiado éxito. En 2001, durante el mandato de Andrés Manuel López Obrador, se inició también un programa para sustituir las unidades por nuevas de mayor capacidad y con tecnología limpia. Sin embargo, a pesar de que se puso en marcha, no alcanzó los objetivos planteados para la fecha indicada. El programa de concesión de corredores surgió en 2005 (GGGI, 2018: 49). Durante el régimen de Marcelo Ebrard,

también se pusieron en marcha medidas para contar con un servicio concesionado "que busca ser sustentable, masivo, no contaminante, y autofinanciable, denominado Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal" (León, 2011: 172).

La regularización de la que hablaba Miguel Ángel Mancera ya había comenzado a ver sus primeros intentos. Desde 2009 dio inicio la creación de las primeras empresas de corredores (nombre con el que se conoce al recorrido que realiza un camión en el modelo empresarial), siendo éstas COVILSA y Reforma Bicentenario. En el periodo comprendido entre 2010 y 2011 se otorgaron las dos primeras concesiones para el servicio de transporte. Los corredores fueron COPESA y COREVSA, mismos que siguen operando actualmente.

De acuerdo con WRI[8], para el año 2015, el proyecto de modernización del transporte público se encontraba dividido en dos generaciones: una primera realizada de 2009 a 2015, y otra de 2014 a 2015. Para la primera generación, se habían regularizado 1.93% del total de los ramales, equivalente a 10 corredores; para la segunda generación, se agregó un 1.12% adicional al primer porcentaje, equivalente a 3 ramales restantes. En total, para 2015, habían salido de circulación 2,336 vehículos; y habían entrado en circulación 1,074 autobuses nuevos (CTS Embarq México, y Gobierno de Ciudad de México, 2015: 8-9).

En mayo de 2016 se creó el Órgano Regulador del Transporte, encargado de la administración de los corredores.

En una encuesta realizada a 1400 usuarios del transporte público para conocer su percepción acerca del mismo, en 14 puntos críticos y de gran afluencia en la Zona Metropolitana del Valle de México —en Centros de Transferencia Modal (CETRAM)—, por El Poder del Consumidor destacaron los siguientes resultados: el 41% de los

[8] Previamente CTS Embarq México, es una "organización no gubernamental de alta capacidad técnica con alcance nacional, trabajando de la mano con líderes y tomadores de decisiones en sistemas integrados de transporte, seguridad vial, gestión de la demanda, innovación, planeación y políticas de desarrollo urbano, desarrollo orientado al transporte, espacio público, calidad del aire, cambio climático, eficiencia energética, gobernanza urbana y movilidad no motorizada, entre otros" (WRI).

encuestados empleaba más de dos horas de traslado al día; 44% pensó que el transporte público es caro —el 42% gastaba $200 o más semanalmente en cuanto refiere a movilidad —; 74% consideraba que la delincuencia en el transporte público había aumentado; 82% lo consideraba inseguro en cuanto a asaltos; y finalmente 66% había sido víctima de acoso sexual (El Poder del Consumidor, 2015). Además, predominaba la opinión de poca integración y choque con otras formas de movilidad de las empresas estatales (trolebús y tren ligero), sumando un poco más al caos y congestión vial. Finalmente, en los resultados de la encuesta, un 50% de los usuarios pensaba que los microbuses eran la peor forma de transporte, y a pesar de esto, era la opción en la cual se realizaban la mayoría de los viajes.

Las condiciones para la operación de un transporte público concesionado continuaban siendo nefastas en comparación con el uso de auto particular, pues todavía en 2015 "de los fondos de la inversión federal, se destinó 47% a creación y mantenimiento de infraestructura vial dirigida al uso del automóvil y solo el 6% a desarrollo de proyectos de transporte público" (El poder del Consumidor, 2017). Lo anterior demuestra que, a pesar de la planeación enunciada y de la puesta en marcha para transformar el modelo en que se maneja el TPC, en los hechos se siguió operando bajo el modelo de movilidad que primó en la Ciudad durante el siglo pasado.

Administración 2018-2024

Actualmente, el dinamismo en la vida cotidiana de la Ciudad de México no ha recaído. El proceso de construcción de la urbe continua en expansión constante. Es una entidad de suma importancia política y económica en el país. Tal es el ritmo de crecimiento, tanto de la Ciudad como de su entidad vecina, el Estado de México, que, dejando de lado la división política, en términos analíticos, se les considera como Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). En este contexto, el transporte público entre ambas entidades, y al interior de Ciudad de México, es un tema importante.

En los últimos años, la administración y regulación del TPC no ha mejorado en demasía si se le compara con el recorrido histórico que se ha presentado en la primera parte del capítulo. Pareciera no haber grandes avances en la tan deseada integración del TPC con

otras formas de transporte; la lenta transición de modelos anteriores a nuevos camiones no da mucha esperanza a la reducción de emisiones contaminantes, seguridad, eficacia y eficiencia en el transporte, a pesar de las medidas implementadas por SEMOVI.

Para 2018, la situación que se presentaba durante el siglo pasado acerca de la predominancia del TPC por sobre otros transportes públicos, con todo y los problemas que esto acarreaba, no se ha modificado demasiado. Los colectivos (microbuses o combis) siguen realizando la mayor parte de los viajes —comparados con empresas estatales—, con un porcentaje de 67.8% en Ciudad de México, alcanzando un 82.1% si se toman en cuenta también los viajes realizados en Estado de México. Otros medios de transporte colectivo como el Metro realizan apenas el 38.2% de los viajes si se consideran también los tramos realizados desde el Estado de México. Los demás medios, como taxi, Metrobús y Mexibús, Autobús Suburbano, mototaxi u otros, tienen porcentajes que rondan alrededor del 10% en la ZMVM (SEMOVI, 2019: 10).

Así, la actual administración de la Ciudad de México encontró un diagnóstico similar al de la gestión pasada, enunciando que:

> El transporte público operado por el gobierno de la Ciudad de México ofrece un servicio deficiente e insuficiente para la población, que afecta a la mayoría de las personas […]. El metro, tren ligero, trolebuses y el servicio de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), operados por el gobierno de la Ciudad de México, padecen de fallas que afectan al 29% de los viajes de la metrópolis, resultado de la poca inversión en mantenimiento e infraestructura en los últimos años (SEMOVI, 2019: 8).

Se puede afirmar entonces que, para el comienzo de la administración de Claudia Sheinbaum, las estrategias pensadas para el mejoramiento de la movilidad en general, y en específico para el transporte público concesionado, no han dado los resultados esperados. El proceso de transformación del esquema hombre-camión al modelo empresarial ha sido lento. De los 1200 ramales existentes, se han regularizado apenas 24.

Para 2018, el transporte público concesionado "traslada al 67% de pasajeros de la ciudad y el 82% de los de la metrópolis". Opera en su mayoría todavía sin planeación ni una regulación estricta, o una flota adecuada: "por el contrario: es insegura, contaminante, y ha superado por mucho su vida útil, todo lo cual se traduce en una baja calidad en el servicio" (SEMOVI, 2019: 9).

Asimismo, la SEMOVI afirma que, a pesar de que más de la mitad de los viajes sean llevados a cabo en TPC, estos se

> realizan en unidades pequeñas, altamente contaminantes, incómodas e inseguras, que en su gran mayoría ya superaron su vida útil. La inexistencia de mecanismos de control de la operación, sumada al esquema de negocio altamente atomizado del hombre-camión, en que las ganancias provienen exclusivamente del cobro de pasaje, producen competencia por la demanda y exceso de oferta en horas valle, lo que a su vez se traduce en altas ineficiencias operacionales, congestión y una conducción agresiva, que lleva a sus unidades a protagonizar un gran número de incidentes de tránsito (SEMOVI, 2019: 26).

Como puede observarse en estos breves apartados, durante la primera década del siglo XXI y lo que va de la segunda, el transporte público ha sufrido cambios, pero no siempre en la dirección de una *movilidad adecuada*[9]. A pesar de la creciente racionalización y organización en la administración del TPC, éste todavía no se acerca a lo propuesto por las autoridades y demás agentes interesados en la optimización del mismo. La predominancia de infraestructura para autos particulares, la no integración del transporte público en general, las fallas que presenta el esquema hombre-camión y su mecánica, la lentitud de la transformación al modelo empresarial, y la predominancia del TPC con respecto a otras formas de movilidad públicas, continúan siendo una problemática que se presenta como urgente resolver.

[9] En capítulos posteriores se definirá el concepto de *movilidad adecuada*.

1.4 Esquema hombre-camión

El "modelo hombre-camión" obtiene su nombre de la manera en que opera: "una concesión por persona" (Arellano, 2016). Es decir: las concesiones son individuales, y se pueden poseer hasta 5. Que el dueño de la concesión sea quien opere el vehículo concesionado o no, es otra historia, dado que, a lo largo de las décadas de su operación, las concesiones se han ido concentrado en unas cuantas manos.

A grandes rasgos, y antes de ahondar en el funcionamiento concreto del modelo, se pueden enumerar algunos de los problemas que se presentan: la falta de programación del servicio, que se traduce en un desfase de tiempos, de frecuencia y de paradas establecidas, es decir, en una competencia desleal por el pasaje; lo que a su vez genera o saturación o falta de unidades en determinadas vialidades y horarios; falta de capacitación de los choferes; infraestructura inadecuada para la ejecución del servicio; inseguridad; y sobreposición de rutas (Arellano, 2016).

Concesiones

En la Ley Orgánica de la Administración Pública del DF se encuentra la aprobación para que SETRAVI permita la prestación del servicio de transporte a particulares, bajo la figura jurídica denominada *concesión* (Barcelis, 2003: 37).

Esta libertad que pareciera ilimitada está dada por la poca regulación que se hizo desde el surgimiento del campo del TPC. Al ser "dueños" del permiso para circular, las prácticas que llevaban a cabo en la unidad no tuvieron, durante todo el tiempo de funcionamiento de dicho esquema, algún impedimento. En ningún reglamento de tránsito o de movilidad aparecen prohibiciones hacia las prácticas que se mencionarán en el siguiente apartado. *Pareciera* que contar con una concesión para brindar el servicio de TPC les otorgara un permiso ilimitado para administrarlo de la manera en que mejor les parezca pertinente, o en que mejor les permitan sus condiciones, tanto estructurales como su sistema de disposiciones -o *habitus*. Podría decirse que la existencia de las concesiones son un completo abandono del servicio, una delegación plena de cualquier responsabilidad por parte de los regímenes de Ciudad de México. Las concesiones son el permiso y legitimidad

que otorgaron las autoridades a los operarios del TPC. Pero lo anterior es solo apariencia: existe una constante lucha entre autoridades, concesionarios y choferes, para definir el modo en que opera el TPC.

Las concesiones son una figura jurídica incluida en la Ley de Transporte desde su primera versión; estaba referida únicamente al servicio que brindaba la Alianza de Camioneros. Con el tiempo, las concesiones se fueron extendiendo a taxis colectivos y taxis libres. Esta figura jurídica "es la misma con la cual la Ley de Transporte actual permite a la SETRAVI autorizar a un individuo o empresa prestar el servicio local de transporte público en los trayectos determinados en dicha autorización" (Barcelis, 2003: 42). Asimismo, la Ley de Movilidad del Distrito Federal establece que la concesión es un "acto administrativo por virtud del cual la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal" (Gobierno del Distrito Federal, 2014). La duración de la concesión tiene un tiempo máximo de 20 años, mismos que pueden ser extendidos mediante renovación por otros 20 años más; además, la concesión puede ser heredada, o transferida. Como se mencionó anteriormente, los organismos encargados de regular el transporte, la SETRAVI, actualmente SEMOVI, tienen la capacidad para retirar las concesiones en caso de falta por parte del concesionario, o en caso de que decida brindar el servicio por su cuenta o, tal como sucede con el modelo empresarial, conformar a las organizaciones cúpulas como empresas para otorgarles la concesión.

Características del esquema hombre-camión

La organización de las rutas, los horarios de trabajo, el estado de las unidades y, en general del TPC, dependió durante mucho tiempo de los mismos permisionarios. Incluso con la creación de COVITUR, la regulación era casi nula. Cuando ésta se convirtió en SETRAVI la regulación fue en ascenso, hasta la actualidad, en que el órgano regulador es SEMOVI. Sin embargo, de acuerdo con el diagnóstico que se ha brindado en apartado anteriores, la organización y regulación del modelo hombre-camión parece no ser suficiente.

Su funcionamiento está basado en que cada operador es, en una situación ideal, dueño de su propio tiempo. Es decir, él mismo decide cuánto tiempo trabaja: qué días, si durante la noche o durante el día. Estrictamente, no tiene un jefe directo, pero se encuentra subordinado a la manera en que se organice la ruta[10] y a los tiempos que los checadores emitan (Connolly, 2014: 25). Sin embargo, puede suceder también que él no sea el dueño de la concesión ni del camión, y se encuentre trabajando para alguien más. En este caso, la administración del tiempo depende de los acuerdos —en la mayoría de ocasiones, si no es que en todas, únicamente por medio de la palabra, es decir, sin un contrato (León, 2011: 166)— a que el operario llegue con el concesionario. El operador de la unidad no cuenta con un contrato formal, por tanto, tampoco tiene un sueldo fijo ni prestaciones de ley.

El chofer cobra en mano. Cuando el pasajero aborda la unidad, el trato con el conductor es directo. En ocasiones, esto da pie a la "alza provisional" de costos en el pasaje. El usuario que conozca su recorrido, sabe de manera aproximada la cantidad de kilómetros que recorre y la cantidad de dinero que debe pagar; sin embargo, hay ocasiones en que los choferes aumentan cincuenta centavos o un peso sin justificación. Se puede afirmar, entonces, que no hay una tarifa estandarizada, a pesar de las expedidas por la Secretaría de Movilidad. De lo recolectado durante su tiempo de trabajo, el chofer debe dar cierta cuota a los checadores, y una "cuenta" al dueño del camión (en caso de que el chofer no sea el concesionario). Fuera de estas comisiones, las ganancias obtenidas durante el tiempo de trabajo del operador le pertenecen.

Derivado de lo anterior, las ganancias están basadas en la competencia tanto entre operadores de la misma ruta como entre choferes de otros ramales que circulen por tramos de vialidad similares[11]. Un claro ejemplo de esto es la Calzada Ignacio Zaragoza, a lo largo de la cual circulan distintas rutas, a pesar de que tengan paraderos distintos. Las

---

[10] En un esquema piramidal incluido en el anexo, se explica de manera gráfica la organización que lleva el TPC. Por encima de todo, se encuentran la "organizaciones cúpulas", seguido por las rutas, los ramales y finalmente, la unidad mínima de conformación, es el derrotero.

[11] Conocida como "guerra del centavo". En ocasiones, sobre una misma vialidad se empalman varios ramales, que son el recorrido del punto A, al punto B, que realiza un operador.

consecuencias de esta competencia son variadas. Una de ellas son los desfases en el tiempo del recorrido: puede suceder que el mismo trayecto sea recorrido en una hora durante cierto momento de gran afluencia de pasajeros, y que posteriormente este mismo camino sea efectuado en hora y media debido a que el operador maneja lento con el propósito de que la gente se vaya acumulando en determinados puntos estratégicos. O, por otra parte, puede suceder lo contrario: que el mismo recorrido sea realizado en cuarenta minutos porque el chofer va compitiendo con otro para llegar primero a los puntos de gran afluencia de pasajeros (Connolly, 2014: 26). Otra consecuencia de la competencia es la realización de bases no autorizadas en puntos estratégicos del recorrido, lo que a su vez ocasiona congestionamiento vial y retrasos en los tiempos de llegada no solo de los pasajeros de la unidad, sino de otros vehículos también.

Derivado del hecho de que el chofer controla la velocidad del recorrido en relación al pasaje, también se puede enunciar que, generalmente suele ir lento si va vacío, y una vez que se llena, acelera a fondo. La lógica de la velocidad es dependiente de la cantidad de pasaje, para generar mayores ganancias. Sin embargo, esto puede tener consecuencias para los usuarios: ya sea llegar tarde al destino, o sufrir algún accidente que ponga en riesgo la integridad física debido a arrancones bruscos o a paradas abruptas, tanto a bordo de los microbuses como sobre la vialidad (Bolena, 2011).

Lo anterior conduce también al aspecto de las condiciones materiales del camión, que no siempre son las adecuadas para los usuarios. Asientos despegados, tubos y agarraderas frágiles, vidrios rotos, frenos que no funcionan adecuadamente, son solo algunos de los ejemplos que se pueden enunciar. A pesar de que SEMOVI realice verificaciones y operativos para garantizar la seguridad de los pasajeros en el sentido de las condiciones materiales, estos no siempre son los más seguros en ese aspecto. La causa de esto podría ser que tanto el chofer como el concesionario son los únicos responsables del mantenimiento de la unidad, no reciben ningún tipo de subsidio. Las ganancias generadas por el vehículo concesionado, son empleadas para dar el (poco) mantenimiento de las unidades.

El operador puede tomar rutas alternas a las habituales según su conveniencia. Esto sucede en el caso de que haya afectaciones viales y se desee evitar el congestionamiento (por ejemplo, durante manifestaciones o cuando las lluvias inundan y bloquean caminos, o cuando el microbús va a su plena capacidad y desea tomar atajos). Es decir, no hay un recorrido obligatorio, a pesar de que exista uno habitual conocido por los operarios y por los usuarios. No hay estaciones o paradas establecidas. La capacidad de decidir si hacer la parada o no a un usuario, está en la voluntad del chofer, teniendo en cuenta que, en ocasiones, por conseguir mayores ingresos, realizan paradas ilegales que podrían causar accidentes de tránsito, o afectar a los usuarios en el sentido de no tener un lugar fijo y seguro donde se sepa que se puede abordar (León, 2011: 168-169). En este punto, debe incluirse también el servicio "directo" o exprés que se ha implementado en algunos ramales, dependiendo de la hora. Éste consiste en que, a cambio de una tarifa más elevada, el camión se compromete, de manera tácita, a no realizar paradas a lo largo del recorrido, en aras de que los usuarios que han tomado este servicio lleguen en un tiempo menor que el del recorrido habitual. Sin embargo, este servicio también conlleva la problemática de generar que el conductor maneje de manera insegura para los usuarios, dado que suele tomar vías de alta velocidad. De igual modo, el camión que efectúa este servicio exprés no va en toda su capacidad, ya que parte de la base cuando apenas son ocupados los asientos a bordo, sin tomar en cuenta el espacio para posibles usuarios de pie, dejando de lado a otros usuarios que, a su vez, saturan el servicio normal, y generando mayor congestionamiento vial.

Otra característica que vale la pena mencionar es que el chofer puede personalizar el camión a su gusto. Es común observar que unidades que operan todavía bajo la lógica del hombre-camión tienen calcomanías pegadas en las ventanas, elementos religiosos colgados del tablero, como crucifijos y rosarios, figurillas de plástico -premios de productos como papas Sabritas o pan Bimbo- y hasta peluches. La limpieza del camión también depende de la voluntad del chofer, pues en ocasiones los "medios decorativos" terminan siendo latas de refresco vacías, vasos y platos de unicel, chamarras, cobijas, y hasta almohadas pertenecientes al chofer o a sus acompañantes. Aunado a esto, el operador puede

presentarse con el aspecto que prefiera. No hay una etiqueta a seguir. Finalmente, dentro de este apartado, el conductor tiene total agencia de su comportamiento y la manera en que se conduce para con los usuarios y otros choferes. Lo anterior en ocasiones se traduce como malos tratos y malos modales para quienes abordan el camión; y para otros operadores se ve reflejado en la manera de conducir e interpelar al otro: si existe algún conflicto, los "cerrones" y "arrancones" no faltan, además de groserías, gritos y hasta agresiones físicas aun con los usuarios a bordo de la unidad.

Bajo el esquema hombre-camión, los choferes tienen total libertad para ir acompañados de un "cacharpo", que es la persona que va gritando colgada de la puerta de ascenso la dirección del camión y la disponibilidad —o no— de lugares a bordo. Incluso hay ocasiones en que los acompañantes son la familia del chofer. De la mano de que no hay paradas especificadas y el chofer puede detenerse en cualquier momento, es posible que aborden a la unidad vendedores ambulantes o "taloneros". Los primeros, justo como en el metro, suben a la unidad y venden productos de variedad, desde dulces hasta artículos de oficina como plumas, plumones, o discos de música. Los segundos suelen abordar la unidad con la intención de solicitar un apoyo económico a los usuarios mediante diversas estrategias: ya sea a través de la conmoción de sus emociones argumentando ser migrantes que perdieron su dinero y necesitan llegar a Estados Unidos, que tienen un familiar enfermo en el hospital y no cuentan con los medios para pagar tal medicina; o por la vía de la intimidación, provocando miedo. Seguido de esto, la posibilidad de abordar en cualquier punto podría estar relacionado con el ascenso de asaltantes que despojen a los usuarios de sus pertenencias.

Finalmente, no existe ninguna medida de seguridad relacionada a las pertenencias de las personas. Al no estar regulados, pareciera que la seguridad sobre los bienes y pertenencias de los pasajeros recae sobre el mismo chofer y, en último término, sobre los propios usuarios. No hay una manera totalmente certera de identificar a los asaltantes, no hay modo de impedirles el abordaje, no hay mayor información acerca de los asaltos más que la brindada por los pasajeros en las ocasiones en que levantan la respectiva denuncia.

2. Modelo empresarial

Este capítulo tiene cuatro apartados. En el primero, se revisan los documentos que dan sustento jurídico e institucional a la implementación del modelo empresarial. El segundo expone datos generales del mismo modelo, así como opiniones respecto a éste de agentes importantes en el campo. En el siguiente apartado se presentan las características del modelo empresarial. El último apartado presenta encuestas de percepción respecto a este modelo.

2.1 Justificación jurídica e institucional

Este modelo se ha implementado anteriormente en otras grandes ciudades del mundo. Incluso en Ciudad de México, existe una especie de precedente con la implementación del Metrobús que, aunque no opera exactamente de la misma manera, tiene similitudes con el esquema de corredores. Con esta forma de organización se busca la profesionalización del servicio del TPC, recuperar el control sobre la regulación de los camiones, reducir las emisiones de agentes contaminantes, mejorar el servicio, evitar el congestionamiento vial y brindar seguridad a los usuarios, tanto en el sentido del estado material del camión como en el sentido de la percepción de inseguridad. Con la implementación del modelo empresarial se apunta, entonces, hacia

> El reordenamiento del servicio que permita superar el estado actual de explotación de servicio bajo el esquema hombre-camión, basado en concesiones individuales, adoptando alternativas jurídico administrativas de asociación de los prestadores del servicio, que permitan establecer más líneas de Metrobús y Corredores de Transporte Público como opciones de movilidad de mayor calidad (SETRAVI, 2013: 3).

El Programa de Transformación del Transporte Público, el Programa Integral para la regularización y mejoramiento del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal, y el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, ostentan la justificación y planificación del reordenamiento.

Programa de Transformación del Transporte Público

El 1 de julio del año 2013, el Gobierno de la Ciudad de México anunció su estrategia integral con la que planeaba mejorar y optimizar el transporte público concesionado. Se contemplaba la posibilidad de crear un Sistema Integrado de Transporte.

Los objetivos de dicha estrategia fueron: la reducción en tiempos de traslado para los usuarios, la modernización de las unidades por algunas menos contaminantes, y la capacitación y profesionalización de manera anual de 50 mil choferes que brindaban el servicio a la fecha (SEMOVI, 1 de julio de 2013[12]).

Además de estas acciones, también se planteó pasar la revista vehicular por la totalidad de las unidades, el fortalecimiento del ente regulador, y la mencionada operación a través de empresas. Lo que se pretendía con la propuesta del nuevo modelo era la modificación en las formas de concesión con que se operaba el TPC. (Secretaría de Movilidad, 1 de julio de 2013).

Prestar atención al transporte público concesionado y su regularización era de suma importancia pues, para esta fecha, cubría el 60% de la demanda total del transporte en la Ciudad (Secretaría de Movilidad, 1 de julio de 2013)

Programa Integral para la regularización y mejoramiento del transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal

En este programa, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 2 de agosto de 2013, se estipula que es el jefe de gobierno quien promueve esta acción, apoyado en la entonces Secretaría de Transportes y Vialidad, “con objeto de proporcionar un servicio de

[12] SETRAVI pasó a ser SEMOVI EN 2014. Sin embargo, en la referencia se coloca “SEMOVI” debido a que es el autor del boletín informativo que aparece en la página del mismo órgano de gobierno

calidad que satisfaga las necesidades de la ciudadanía, garantizando su prestación en las mejores condiciones de seguridad, comodidad e higiene" (Secretaría de Transportes y Vialidad, 2 de agosto de 2013).

Se hace evidente también en el documento

> Que la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, se encuentra facultada para realizar todas aquellas acciones tendientes a que los servicios de transporte de pasajeros, además de llevarse a cabo con eficiencia y eficacia, garanticen la seguridad de usuarios, peatones y los derechos de los permisionarios y concesionarios" (Secretaría de Transportes y Vialidad, 2 de agosto de 2013).

De acuerdo con este programa, los transportistas se comprometieron a colaborar con la transformación del modelo que operaba en ese entonces (y que en gran parte del transporte público concesionado sigue operando al día de hoy) en un plazo de cinco años. Este compromiso fue adquirido a través de la firma del "Acuerdo Social del Transporte Público", realizado el 3 de abril de 2013 en el Salón Independencia del Gobierno del Distrito Federal (Romero Sánchez, 04 de abril de 2013). Algunas de las obligaciones que adquirían los representantes de los concesionarios eran que "las unidades de transporte público deberán contar con las condiciones que garanticen la seguridad de los usuarios" (Secretaría de Movilidad, 03 de abril de 2013), la implementación de un sistema de ahorro desprendido del aumento en la tarifa para el financiamiento de la implementación del nuevo modelo (renovación de las unidades), contar con la documentación en regla, así como la adaptación al modelo empresarial, cuyas características específicas se detallarán en apartados posteriores. Además, se habló de sanciones, "que van desde la aplicación de multas y/o remisión de las unidades a los depósitos vehiculares, hasta la revocación de las concesiones" (Grupo Fórmula, 01 de abril de 2013).

Así, el gobierno del entonces Distrito Federal, se comprometía a "desarrollar las políticas puestas en marcha en apego al Programa de Transformación del Transporte Público Concesionado" (Secretaría de Transportes y Vialidad, 2 de agosto de 2013) en un plazo de 5 años, mismo que sería aplicado también para que los concesionarios amortizaran los gastos

de la renovación en los vehículos. Esto con el objetivo de no extender el tiempo de renovación y que el Programa pudiera llevarse a buen término de acuerdo con lo establecido. Al año 2020, no se han cumplido del todo los compromisos adquiridos.

Se hace también mención de que esta situación no debería afectar la prestación del servicio brindado por los transportistas. En caso de que la respuesta sobre la renovación de las concesiones fuera aprobatoria para los concesionarios, los choferes seguirían operando en la misma ruta hasta que, por medio de un estudio, se determinara qué pasaría con el otorgamiento de las nuevas concesiones. Esto con el objetivo de no incurrir en cuestiones que pudieran ser símiles a la anterior situación que estaba instaurada en el transporte público concesionado, en donde las concesiones otorgadas previamente se encontraban ya caducas, y en consecuencia de la no regulación, los microbuses donde se prestaba el servicio eran obsoletos debido al alargamiento más allá de su vida útil (Secretaría de Transportes y Vialidad, 2 de agosto de 2013).

Los objetivos de renovación de la flota vehicular deberían ser, además, especifica el documento, llevados a cabo de manera paulatina, por motivos de logística en la prestación de servicio, porque "pensar en un retiro inmediato de las unidades tendría un enorme impacto social por las afectaciones económicas que causaría en la movilidad de los habitantes de la Ciudad de México" (Secretaría de Transportes y Vialidad, 2 de agosto de 2013). Y porque el Gobierno de la Ciudad de México no contaba con los recursos necesarios para implementarlo de tajo.

Programa Integral de Movilidad 2013-2018

De acuerdo con el Programa Integral de movilidad 2013-2018, el gobierno de la entidad considera, como parte de la justificación para su implementación, que

> en un contexto global, donde las ciudades están compitiendo por atraer y retener el mejor capital humano y brindar mayor equidad en su desarrollo, estamos obligados a voltear hacia el mundo e incorporar las mejores prácticas internacionales para dar soluciones con impacto verdadero (Programa integral de movilidad 2013-2018: 61).

En el Programa Integral se contemplan varias acciones para promover esta meta. Entre ellas, resalta la reorganización y regularización del transporte público concesionado. Se planea cambiar el modelo en que éste funciona, en aras de tener un transporte limpio, eficiente, y que subsane todas las imperfecciones de la operación bajo el esquema hombre-camión.

En el Programa Integral de Movilidad 2013-2018 de la Ciudad de México, se proponen acciones para atender las problemáticas del transporte concesionado. Algunas de las medidas son: la integración del transporte público y la realización de estudios que permitan hacer un diagnóstico de las necesidades. Además de lo anterior, se menciona, en cuanto al TPC que, "paralelamente, se modernizará la infraestructura al reemplazar los microbuses por un nuevo modelo de servicio, ya que es el sistema mayormente utilizado y el cual requiere más atención para mejorar la calidad de los viajes" (Programa integral de movilidad 2013-2018: 75). Las autoridades eran plenamente conscientes de que era necesario modificar la manera en que operaba el transporte público concesionado dada su centralidad como medio de transporte en la Ciudad.

De este modo, se propone, entre otras metas, la siguiente respecto al TPC:

> Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio. Transformar el modelo de prestación del servicio de transporte público colectivo concesionado, estructurar empresas sostenibles, sustituir unidades obsoletas y brindar capacitación integral a los operadores, para contar con un servicio ordenado, profesionalizado, limpio y seguro (Programa integral de movilidad 2013-2018: 76).

Las acciones concretas eran las siguientes: a corto plazo (a partir del inicio de la gestión de 2013 hasta el año 2015) se planeaba realizar cada año la revista vehicular, para revisar las condiciones técnico-mecánicas de las unidades y garantizar así la seguridad de los usuarios, y poner énfasis en el marco normativo para regular las concesiones y la forma en que éstas permitían prestar el servicio tanto concesionarios como a los choferes.

Los objetivos a corto y mediano plazo son los siguientes: el diseño y ejecución del "Programa Especial para la Transformación del Transporte Público Colectivo

Concesionado", en donde estaría incluida la manera en que operaría el nuevo modelo; revisión y adecuamiento de los 1240 recorridos –ramales- que existían durante la gestión de Mancera; otorgar subsidios para que los transportistas cambiaran las unidades obsoletas (20,000) por nuevas, y chatarrizar las viejas[13]; la promoción de las empresas mediante la capacitación de los futuros empresarios (antes conocidos como concesionarios); así como la implementación de un programa de capacitación y certificación a los conductores de las unidades (Programa Integral de Movilidad 2013-2018: 105).

Uno de los puntos en que la Administración hizo mayor hincapié fue la renovación de las unidades con las cuales se brinda el servicio que, de acuerdo con el artículo 33 de la Ley de Vialidad del Distrito Federal, debían ser sustituidas cada 10 años; después de ese periodo, habrían excedido su tiempo de vida útil. Para el año 2013, poco más de la mitad se encontraba en la situación de haber excedido dicho tiempo para la prestación del servicio. Los transportistas se vieron obligados, bajo este esquema, a hacer una inversión de entre 2.5 y 2.8 millones de pesos para adquirir un autobús que fuera operable (El Poder del Consumidor, 2017). Sin embargo, la misma Administración sabía los problemas que la introducción de 20,000 nuevas unidades en compensación de las viejas acarrearía tanto a los usuarios del transporte público, como a los concesionarios, así como al gasto público. De modo que propuso que la renovación de las unidades se realizara de manera paulatina, en un lapso no mayor a 5 años, pues después de éste, las concesiones expirarían. El año en que este cambio estuvo concertado fue para 2019.

2.2 Modelo empresarial en operación

Al mes de octubre de 2019, los planes y las acciones contempladas para la regularización y organización del TPC continúan en marcha. En términos generales, los objetivos planteados por los diversos planes y programas han sido cumplidos, pero de manera parcial. Para 2018, existían 13 corredores de microbuses. En la actualidad existen 24 corredores operando bajo el modelo empresarial, de los 1240 ramales que se tiene contemplado transformar. La regularización ha sido lenta, pero continua.

[13] Al inicio de la administración de Claudia Sheinbaum, se acordó aumentar el bono otorgado a los concesionarios por cambiar sus unidades, de 100,000 a un rango de 300-400,000.

De acuerdo con Global Green Growth Institute,

> La creación de cada corredor ha consistido fundamentalmente en: i) crear una compañía que agrupe a los conductores antiguos de autobús; ii) sustituir la flota por autobuses modernos con mayor capacidad y tecnología Euro; iii) cambiar la remuneración de los conductores de autobús a un sueldo fijo, e iv) implementar un sistema de gestión de flota en algunos corredores. En el caso de las remuneraciones y disposiciones específicas, existen variaciones en los contratos de concesión (GGGI, 2018: 49).

El tipo de contrato bajo el que operan los choferes bajo el nuevo modelo es un contrato de "costo bruto". La remuneración que perciben por operar el servicio de transporte público concesionado depende de los kilómetros recorridos por el corredor, si bien es cierto que el sueldo puede depender, en algunos corredores, de la demanda que éste tenga. También, dependiendo de la empresa en que se encuentre integrado el corredor, pueden asignarse bonos a los choferes de las unidades con base en su desempeño. La duración del contrato de los operadores, en la generalidad, se encuentra pensada de acuerdo a la vida útil de las unidades, a saber: 10 años (GGGI, 2018: 51).

Existen también "deducciones" o sanciones para los operadores que incumplan con las reglas operativas del nuevo modelo. El operador recibe una notificación en la primera ocasión en que incurra en alguna de las acciones que ameritan una deducción; para la segunda vez, la deducción es aplicada a su salario. Las faltas que pueden causar deducciones del sueldo de los operadores son: tiempo insuficiente para abordaje o descenso de los pasajeros, estacionar autobuses en zonas no autorizadas, saltarse estaciones o paradas establecidas en los corredores, modificar la ruta sin autorización, permitir el descenso de pasajeros en zonas no autorizadas, retrasar la operación del servicio intencionalmente, abandonar el autobús sin justificación (GGGI, 2018: 53). Existen también sanciones orientadas al mal estado de las unidades: áreas sucias o en mal estado, hacer un uso distinto del destinado a las áreas, deficiencia de seguridad, acceso bloqueado por razones atribuibles al operador, y mantenimiento deficiente de las instalaciones eléctricas (GGGI, 2018: 54).

2.3 Opiniones respecto al modelo empresarial

Diversos agentes ubicados en el campo de los transportes en Ciudad de México, pero también contenidos en el subcampo del TPC, tanto de índole gubernamental como no gubernamental, entre ellos periodistas, organizaciones no gubernamentales (ONGs), empresarios del nuevo modelo de transporte, han expresado su opinión respecto a la reorganización. Cabe hacer notar que, siguiendo los postulados de Pierre Bourdieu (2005: 260), la toma de posición de cada uno se encuentra acorde con su posición objetiva dentro de su campo, además del campo que está absorbiendo su autonomía -a saber, el campo burocrático de la movilidad, SEMOVI. De modo que las opiniones expresadas por estos agentes no representan una mirada completa y compleja de la totalidad del campo, sino únicamente lo aprehensible desde su coordenada en el espacio social. Las opiniones expresadas no son neutras.

Bajo este nuevo esquema, afirmó Jesús Padilla Zenteno[14], Director General de Corredores Insurgentes, SA de CV, que la competencia por el pasaje había llegado a su término, ya que "lo que define el negocio es el número de pasajeros que van en el vehículo", y que, de la mano de una integración tarifaria, esta práctica no tendría mayor justificación pues el flujo de gente estaría equilibrado. Además, se pronunció a favor del modelo empresarial, porque no solamente se trata de renovar las unidades en las que se brinda el servicio, sino que lo importante es modificar el esquema en que funciona (Ortiz, 6 de febrero de 2019).

La Revista de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, cuyo presidente es también Jesús Padilla Zenteno, afirma que, en el modelo empresarial,

> Los factores para lograr una transición exitosa se centran en acciones de orden y regulación del servicio, las tecnologías existentes hoy en día permiten lograr esta transición, sistemas de ayuda a la operación permiten ordenar las salidas y llegadas de

[14] Previamente líder de cúpulas, actualmente Director general de la Confederación Patronal de la República Mexicana, y empresario, anteriormente concesionario, que controla el 52% del transporte público concesionado (recuperado de diario de campo de Sebastián Ramírez, 14 de mayo de 2019). De acuerdo con el Secretario de Movilidad, Andrés Lajous, fue un personaje de mucho peso durante administraciones pasadas al grado de incidir en políticas públicas de la SEMOVI (recuperado de Diario de campo de Diego, 2 de mayo de 2019).

> las unidades, así como regular de manera eficiente el servicio, el recaudo centralizado evita la competencia por el pasaje al no estar sujeto el ingreso al operador a la captura individual de los usuarios" (Staff AMTM: 22).

Asimismo, Global Green Growth Institute, dando por hecho una mejora en el sistema de transporte colectivo concesionado, aseguró que

> La mejora de la organización del sistema de transporte se ha logrado transformando los operadores hombre-camión en compañías de transporte; [y que] éstas se unen al sistema de autobús regulado a través de las concesiones que se basan en contratos brutos (GGGI, 2018: 47)

Asevera que las responsabilidades y riesgos se encuentran distribuidas de una mejor manera que durante la forma de operación anterior. Ahora, los compromisos relativos a la seguridad mecánica y logística de recorridos se encuentran en las manos del Gobierno de la Ciudad de México y no recae directamente sobre los choferes o concesionarios. Declara, además, que "el modelo de contrato estructuró el cumplimiento de las compañías de autobús estableciendo los indicadores de desempeño y las tareas específicas de monitoreo de la autoridad" (GGGI, 2018: 47).

Como se puede observar, algunos actores involucrados en la implementación del modelo empresarial se pronuncian a favor de las acciones tomadas. Prevén que la nueva forma de organización será suficiente para subsanar los rasgos negativos que se tenían con el modelo hombre-camión.

Por otra parte, algunas otras fuentes manifestaron que las firmas de los pactos y la promesa de Rufino H. León, entonces dirigente en SETRAVI, concernientes a que las mejoras en el transporte serían apreciables en apenas un mes, eran solo un acto protocolario y que los planes no proponían en realidad nada nuevo (Romero Sánchez, 04 de abril de 2013). En efecto, con los datos recolectados de documentos creados al inicio de la gestión de 2018 a 2024, se puede afirmar que, aunque ha habido avances, no fueron de la manera en que Rufino H. León, y otros agentes del campo, pronosticaban.

2.4 Características del modelo empresarial.

Este nuevo modelo propone una acción para cada una de las características enunciadas como negativas por diversos agentes en el campo del TPC.

En términos generales, la empresa Corredores Insurgentes[15], expone de manera global los cambios que se contemplan en esta nueva forma de operación. Entre ellos, se encuentra que

> Esta nueva forma de servicio introduce un diseño innovador de programación con apego al comportamiento de la demanda, asegurando a las personas mayor seguridad en sus traslados y disminución en los tiempos de recorrido" (Coordinación de Comunicación de CISA, 2019)

Menciona que con estas acciones será posible mejorar el tránsito vial y congestionamiento de las avenidas en donde se establece esta forma de servicio con base en el estudio de la demanda y su planeación. Otra de sus características es que las unidades que se introdujeron sustituirían a 658 autobuses que se encontraban en un estado deplorable y que utilizaban combustible diésel y gas natural, en aras de la conservación del medio ambiente. Además, "estas unidades fueron equipadas con alcancías para hacer un cobro exacto, así como cámaras de vigilancia, localización satelital y equipos de radiocomunicación para atender las contingencias oportunamente" (Coordinación de Comunicación de CISA, 2019). Finalmente, se menciona que los choferes fueron capacitados para la operación de las unidades y el trato cordial con los pasajeros, y que se encuentran constantemente bajo supervisión.

A continuación, se presentan de manera puntual los compromisos acordados en el convenio firmado por el Gobierno de la Ciudad de México con los transportistas; mismos que resumen en esencia las acciones específicas para la implementación del nuevo modelo. Asimismo, a la par, se hará una revisión en aras de comparar con el esquema del hombre camión, cuya forma de operación fue planteada previamente.

"1) Las unidades de transporte público deberán contar con las condiciones que garanticen la seguridad de los usuarios" (SEMOVI, 03 de abril de 2013). No se especifica si refieren a la

---

[15] Empresa mexicana creada en 2004, que brinda el servicio de BTR o Metrobús en Línea 1, conformada por concesionarios de la Ruta 2 y cuyo Director es Jesús Padilla, citado de Coordinación de Comunicación CISA, 2019),

seguridad en términos mecánico-técnicos, o en cuanto a seguridad pública (asaltos, taloneos). Sin embargo, aun si no se hace clara esta situación en el convenio, en diversos documentos citados se da cuenta de que el cambio al modelo empresarial contempla ambos ámbitos, y se han llevado a cabo acciones para resolver ambos problemas. Por un lado, se tiene intención de realizar la revista vehicular a la totalidad de las unidades. Además, constantemente SEMOVI se encuentra verificando las condiciones de las unidades. La revisión es exhaustiva, cumpliendo con uno de los apartados especificados en el acuerdo, en donde se anuncia que

> En términos de las facultades que tienen conferidas, la Setravi y el Instituto de Verificación Administrativa (Invea) del Distrito Federal, vigilarán el cumplimiento de este Convenio en el ámbito de sus atribuciones. Las multas establecidas por la Ley van desde 60 días de salario mínimo y en algunos casos hasta 500 días, así como remisión o revocación de concesiones (SEMOVI, 03 de abril de 2013).

Por otra parte, la Secretaría de Movilidad también ha enfocado esfuerzos tendientes a mejorar la seguridad de los usuarios relativa a sus pertenencias e integridad física. Hay dos aditamentos que resultan de suma importancia para la presente investigación. Son las cámaras de seguridad, y la instalación de dispositivos de posición satelital (GPS, por sus siglas en inglés: *Global Position System*) (Navarrete, 06 de agosto de 2019)[16]. Las cámaras se encuentran repartidas a lo largo de las unidades, y van acompañadas de una pantalla que, en estricta teoría, debería estar encendida todo el tiempo, así como las cámaras, y mostrando a los usuarios lo que éstas se encuentran grabando. Una de las cámaras apunta al pasillo central, otra está destinada a la subida del camión, otra a la bajada. La pantalla se encuentra colocada detrás del vidrio protector del conductor, a la vista de todos los usuarios. Los dispositivos GPS, por otra parte, comenzaron apenas a implementarse a mediados del año 2019. La finalidad de éstos es generar datos acerca de los recorridos que hace cada camión. Cuentan con rastreo en tiempo real. En conjunto, cámaras de seguridad y

[16] También se han implementado estos instrumentos en algunas unidades que operan todavía bajo el esquema hombre-camión. Algunas de estas unidades, llevan pegado un tabloide informativo sobre el funcionamiento de un "botón de pánico" (a pesar de contar con el anuncio, no se encuentra dicho botón) y cómo reportar robos a través de la aplicación de la Ciudad de México.

localizadores satelitales, se encuentran conectados al C5 para que, en caso de que —también es una nueva implementación— se active el botón de pánico (Navarrete, 06 de agosto de 2019), este órgano desconcentrado de la Ciudad de México tenga acceso directo a las imágenes y localización de la unidad y se puedan tomar medidas.

> 2) Implementar un sistema de ahorro con un porcentaje de 20 por ciento a la tarifa autorizada, a través de un fideicomiso o cualquier otro esquema de ahorro, con la finalidad de que éste sea parte de la capitalización para el financiamiento de la implantación del nuevo esquema de operación, a través de la conformación de empresas (SEMOVI, 03 de abril de 2013)

Con la implementación de la alcancía para el cobro, se establece también una tarifa fija y uniforme para todos los operadores. Es decir, ésta no depende ya en ninguna ocasión de los designios del chofer pues, tanto en experiencia de quien redacta esta investigación como de algunos conocidos y conocidas, se ha tenido oportunidad de comprobar en algunas ocasiones que la tarifa autorizada, basada en los kilómetros recorridos, no siempre es respetada. Los usuarios tienen conocimiento de que deberían pagar determinada cantidad para determinado recorrido, debido a que es su vía usual para llegar a sus destinos. Sin embargo, algunos operadores del esquema hombre-camión no respetan la tabla de kilometraje-precio, y cobran cincuenta centavos o un peso adicional a lo que está establecido. Con la implementación del cobro por medio de la alcancía, el chofer ya no sería el beneficiario si llevara a cabo esta práctica: no obtendría ninguna ganancia extra. La recaudación del dinero es, además, más fácil de esta manera, ya que "los ingresos se recolectan de las unidades y se depositan en el fideicomiso" (GGGI, 2018: 52).

"3) La documentación en regla, incluyendo póliza de seguro vigente que ampare tanto al usuario como a terceros que se vean afectados en caso de siniestros" (SEMOVI, 03 de abril de 2013). Este compromiso tiene sus bases en la "guerra del centavo" llevada a cabo entre los choferes bajo el esquema anterior. El propósito de SEMOVI es reducir la incidencia de accidentes viales y proteger a los usuarios ante cualquier imprevisto de este tipo.

"4) Presentar y aplicar un programa de operación a través de un esquema de paradas fijas obligatorias por ramal, por ruta y por derivación" (SEMOVI, 03 de abril de 2013). En lo

referente a la competencia entre los operadores por el pasaje, en las tácticas que éstos adoptaban, y en las consecuencias que acarreaban, la regularización trajo consigo dos acciones: el trabajo del operador bajo un contrato formal, y el establecimiento de paradas y un recorrido estandarizado para todos los autobuses dentro del mismo ramal. Así, los operadores ya no deberían tomar rutas alternas ni brindar un servicio exprés por un costo extra. Los recorridos a realizar, así como las "estaciones" para abordar o descender del vehículo, están explicitados incluso en una estampa al interior de la unidad, como sucede en Metro y Metrobús.

De este modo, los choferes que operan conforme el modelo empresarial ya no tienen la necesidad de pelear por el pasaje, porque las salidas de los autobuses están reguladas (la salida y llegada de los autobuses está subordinada a los estudios de factibilidad realizados por las mismas empresas). Esto se traduce en el hecho de que ya no hay sobreposición o congestionamiento de dos camiones que hagan exactamente el mismo recorrido. Con esto se apunta también a la eliminación de prácticas como reducir la velocidad para que la gente se acumule en determinados tramos del camino, o aumentarla abruptamente para ganar el pasaje a otros. Además, ya no es necesario hacer bases no autorizadas durante el recorrido, porque la distribución de los usuarios se encuentra asignada en las paradas autorizadas y fijas. Ya no es necesario, tampoco, realizar maniobras abruptas o descensos y ascensos ilegales, de manera que es menos probable que sucedan accidentes viales.

En cuanto a la operación por medio de contratos, el chofer y su familia cuentan ahora con seguridad social, así como las prestaciones de ley y un salario fijo, por lo que se refuerza la idea de que ya no es necesario pelear por el pasaje. En pocas palabras: la administración del tiempo ya no depende plenamente del operador, sino de la empresa para la cual se encuentra laborando.

5) Garantizar que las unidades no porten elementos prohibidos por la normatividad de la materia o que causen molestias a los usuarios, tales como: equipos de sonido o bocinas adicionales que generen ruido excesivo, vidrios polarizados, engomados que impidan la visibilidad, rines o escapes deportivos, modificaciones de la cromática autorizada, aditamentos luminosos diferentes a los de

fábrica, tanto en el interior como en el exterior de la unidad y el uso de celulares por parte de los conductores (SEMOVI, 03 de abril de 2013)

En cuanto al interior de las unidades, los choferes no pueden llevar música (ni siquiera a bajo volumen), así como tampoco es posible personalizar la unidad con ningún tipo de artefactos. Los operadores ahora deben, además, usar pantalón de vestir y camisa de color azul cielo o blanca, mostrarse "presentables" –de acuerdo a los estándares comunes para una empresa- para brindar el servicio. Aunado a lo anterior, la capacitación constante le exige otro modelo de comportamiento, en el que se relacionen lo mínimo posible con los usuarios, situación aún más sencilla con la implementación del cobro en alcancía. La interacción operador-usuario se ve reducida al mínimo. También es importante hacer notar que el uso del celular se encuentra prohibido durante la operación, dado que era recurrente en el esquema de funcionamiento del hombre-camión. Con esta regla también se apunta a la disminución de accidentes viales que pudieran ser causados por los operadores.

"6) Realizar la prestación del servicio sin acompañantes a fin de evitar distracciones que puedan provocar accidentes" (SEMOVI, 03 de abril de 2013). Este punto también es de suma importancia para la presente investigación ya que, como se propondrá posteriormente, los llamados "cacharpos", así como vendedores ambulantes y trovadores, con quienes los choferes solían tener trato constante en el modelo hombre-camión, suelen ser portadores de un estigma que los asocia con la inseguridad en tanto pertenencias e integridad física de los usuarios. Bajo el modelo empresarial, se presenta como imposible que los choferes lleven a bordo a cacharpos o familiares. Y, por consiguiente, también está prohibido el ascenso de vendedores ambulantes a las unidades, ni siquiera en las paradas establecidas.

"7) Vigilar que los operadores de las unidades cuenten con experiencia mínima de 5 años, a fin de que la edad mínima para los conductores de transporte colectivo sea de 23 años" (SEMOVI, 03 de abril de 2013). Era común que la edad no fuera un requisito para la operación de un camión bajo el esquema anterior. Los "cacharpos" eran, de hecho, "aprendices" de los choferes de microbuses. Esta es una medida para reforzar la eliminación de estos agentes, pues aún si pudiera ir a bordo de una unidad aprendiendo del

chofer “titular”, no podría ejercer al cumplir los 18 años de edad. Ser cacharpo se presenta, bajo las reglas impuestas por el modelo empresarial, como algo sin sentido.

“8) Coadyuvar en la aplicación de las sanciones correspondientes cuando las unidades se vean involucradas en accidentes graves o resulten personas lesionadas o fallecidas” (SEMOVI, 03 de abril de 2013). Una de las medidas de las que se tienen conocimiento para prevenir esta situación, son las deducciones por parte de las empresas, que anteriormente se han mencionado, aplicadas al sueldo a los operadores.

> 9) Establecer un Comité de Vigilancia al Transporte Público Concesionado, integrado por el Gobierno y los transportistas a efecto de dar seguimiento a los puntos anteriores y garantizar a los usuarios un servicio con mejores índices de calidad, comodidad y seguridad (SEMOVI, 03 de abril de 2013).

Las unidades que se encuentran trabajando bajo el modelo empresarial han sido recientemente adquiridas, de modo que cuentan con condiciones técnico-mecánicas óptimas. No obstante, SEMOVI continúa realizando la revista. Con la renovación de las unidades, entonces, se tiene además que se han implementado adiciones como “colgantes” que penden de los tubos para que las personas se sujeten y se ha institucionalizado el lugar reservado (para personas de la tercera edad, con niños en brazos y embarazadas) al asignarle un color amarillo. Sin embargo, respecto al citado Comité, no se ha tenido novedad alguna a la fecha.

Respecto al último compromiso, éste menciona que

> 10) Se establece en un acuerdo conjunto con el Gobierno de la ciudad que en caso de incumplimiento se harán acreedores a las sanciones consistentes en imposición de multas, remisión de las unidades a los depósitos vehiculares y revocación de concesiones en caso que así proceda.

2.5 Encuestas de percepción del usuario

CTS Embarq produjo, en conjunto con el Gobierno de la Ciudad de México, una presentación en donde se expone el Proyecto de Transformación del Transporte Público Concesionado (2015). En el documento se incluyen los resultados de las encuestas de percepción acerca del funcionamiento del modelo empresarial para los corredores que se

encontraban en funciones para aquel año entre otros datos, tales como: el diagnóstico actual (para esa fecha) del transporte en Ciudad de México, la propuesta del Sistema Integrado de Transporte como la solución para algunos problemas de movilidad, así como el diseño conceptual del modelo (que incluye el modelo de gestión, modelo de concesión, estándares de calidad del servicio, entre otros datos).

A continuación, se presentarán de manera somera los resultados de dichas encuestas. Se debe tener en cuenta que la información no es actual, sino que abarca únicamente desde el año 2009 hasta el 2015. De modo que no se encuentran todos los corredores que existen a la fecha (2020). En la sección del anexo pueden consultarse las gráficas (1 a 7) incluidas en el documento de CTS Embarq.

Estas encuestas son medidas con un parámetro sencillo de tres posibles respuestas: satisfecho, regular, e insatisfecho. Se pregunta a los usuarios acerca de 7 tópicos en 3 modalidades distintas de TPC: esquema hombre-camión, corredores G1 –creados de 2009 a 2012- y G2 -creados de 2014 a 2015-, y Metrobús o (BRT).

El primer tópico refiere a la comodidad en las unidades: limpieza e iluminación. La diferencia en la percepción de las personas es notoria a simple vista. Mientras que para el Metrobús y los corredores existe un porcentaje superior de satisfacción en cada uno respecto a este apartado, para los ramales apenas el 36% de los usuarios lo encuentra satisfactorio, el 34% regular, y un 30% se encuentra insatisfecho.

De suma importancia para la presente investigación es el segundo apartado, que mide el nivel de satisfacción en la percepción de los usuarios en cuanto atañe a la seguridad pública: robos, asaltos y agresiones en el camino y dentro del transporte público. Apenas el 10% de los usuarios de Metrobús se encuentra insatisfecho respecto a este tópico, 16% opina tener una percepción regular, y el 74% dice estar satisfecha. Aquí vale la pena dividir la percepción en los corredores implementados de 2009 a 2012 (G1), pues difiere de la percepción respecto a los creados entre 2014 y 2015 (G2). Mientras que en los G1 66% de los usuarios se encuentran satisfechos con la seguridad pública, en los G2 la percepción sube hasta 79%. 23% se encuentra en un estado regular de satisfacción en el mismo tópico

en los G1, contra apenas un 13% en los G2. Solo 12% está insatisfecho en este rubro en los G1, y un 8% en los G2. Ahora bien, para los ramales, el 40% de los usuarios manifiesta estar satisfecha respecto a este tópico; mientras tanto, más de la mitad no lo están, siendo repartidos con un 27% regular, y 33% insatisfechos.

Las demás secciones de la encuesta corresponden a confiablidad/hora de llegada, buen trato del conductor, rapidez, atención al cliente, e imagen física-infraestructura. Los resultados desplegados en los dos primeros apartados –seguridad pública y limpieza- son bastante símiles a los demás: el modelo empresarial supera casi por el doble de percepción satisfactoria a los ramales; excepto en el apartado de rapidez que, si bien sigue sin ser equiparable a la buena percepción con que cuentan G1, G2 y Metrobús, al menos tiene un 50% de buena percepción.

Si bien es cierto que se desconoce la metodología que fue empleada para llevar a cabo esta encuesta, sirve como una primera aproximación para saber la percepción que tenían los usuarios de cada uno de los esquemas o modelos bajo los cuales se manejaba el TPC. La conclusión es rápida: los usuarios tienen mejor percepción del modelo empresarial, que del esquema hombre-camión.

3. Movilidad y motilidad

La sociedad se ha transformado desde el estudio y diagnóstico que dieron los clásicos de la sociología, hasta nuestros días. Han surgido cambios y con ellos, modificaciones se han desarrollado en la sociedad. Gran parte de estos cambios se deben a la reflexividad institucional de la modernidad (Giddens, 1996: 34). Ésta puede entenderse como la manera en que los agentes se apropian de conocimientos que les ayudan a orientarse en la vida. Esto se encuentra relacionado con lo que Giddens denominó dualidad de la estructura (Giddens, 1995: 61), en donde los descubrimientos producidos por sistemas expertos tienen un impacto en el conocimiento de los legos, provocando una modificación de sus rutinas en la vida cotidiana y, por tanto, en las instituciones (Giddens, 2001: 109). Prueba de lo anterior es el concepto de movilidad.

3.1 Movilidad

Se parte de dos afirmaciones en este apartado: 1) movilidad y transporte no son sinónimos; 2) en la bibliografía revisada para esta sección, no se ha encontrado demasiado énfasis en lo concerniente a la seguridad de los usuarios y sus bienes como parte de la movilidad.

Del estudio del transporte al de la movilidad

El concepto de movilidad se ha modificado a lo largo de la historia humana. Pero en el sentido en que se entiende en los círculos académicos, y posteriormente extendido hacia cuestiones de gobernanza, tiene un significado distinto al coloquial. Su uso de acuerdo con los intereses que atañen a esta investigación, comenzó a popularizarse aproximadamente a finales de la década de los años noventa. Las publicaciones de autores como John Urry,

Vicent Kauffman, Ralph Gakenheimer, entre otros, dio un giro al concepto de "movilidad" (Connolly, 2014: 3).

En México, el concepto comenzó a tomar fuerza por medio de instituciones de gobierno que giraban (y giran) en torno a éste. La palabra se institucionalizó como concepto gracias al renombramiento de la Secretaría de Transporte y Vialidad, denominada así hasta 2014, que pasó a ser la Secretaría de Movilidad. Asimismo, contribuyeron tanto la organización de foros internacionales que giraban en torno a este tópico, la creación de planes de gobierno y comisiones para su impulso (Connolly, 2014: 3), así como acciones tomadas por ONG (tales como WRI, antes CTS Embarq México[17], y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, (ITDP[18] por sus siglas en inglés).

La movilidad, antes de este giro en el paradigma, era entendida como una simple relación entre el incremento de la velocidad, el alcance y el despacho (o número de pasajeros que podían viajar a bordo de un transporte) (Delaplace, 2013: 20). Se puede afirmar que se equiparaba al concepto de "transporte". El cambio en el entendimiento del concepto lo posiciona, en su lugar, como una nueva forma de análisis, un elemento de carácter más complejo que podría ser ocupado en ciencias sociales como cualquier otro concepto, tal como "estructura", por ejemplo, o en lugar suyo incluso (Urry, 2007: 44). Es una nueva forma de enfocar la mirada, una epistemología distinta.

> En vez de la preocupación sociológica centrada en estructuras sociales, Urry y otros argumentan que hay que poner en primer plano el movimiento y los flujos, como fenómenos organizadores de la vida social. […] se entiende la movilidad como una característica, una condición y una exigencia de las sociedades contemporáneas (Brand, 2009: 18)

---

[17] Consolidada como "una organización no gubernamental de alta técnica con alcance nacional, trabajando de la mano con líderes y tomadores de decisiones en sistemas integrados de transporte, seguridad vial, gestión de la demanda, innovación […] gobernanza urbana, y movilidad no motorizada entre otros". El primer proyecto que promovieron en México fue el Metrobús.

[18] Que es un "Organismo internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global" (ITDP México, 2022).

Definiendo la movilidad

Como primer acercamiento, puede entenderse "la movilidad urbana como un *performance* en el territorio, y al transporte como el medio o vector que realiza el desplazamiento" (Gutiérrez, 2012: 65). El énfasis recae sobre la *acción* ubicada en un territorio. Las acciones de los agentes se llevan a cabo en un espacio, tanto físico como social. El transporte es apenas un medio en la movilidad, una parte integrante, pero no la totalidad.

Puede afirmarse que la movilidad es aquello que se obtiene del estudio en conjunto y equiparación de los espacios físico y social[41]. La movilidad remite, entonces, a un análisis amplio de las redes de relaciones en que se mueven los agentes, las posiciones objetivas que éstos ocupan (en un sentido bourdieuano), las disposiciones y marcos de interpretación desde los cuales se relacionan entre sí y con el espacio físico.

Gutiérrez propone un estudio de la movilidad enfocado sobre las prácticas sociales. En sus palabras, si se pone el foco sobre éstas,

> se apunta a recoger una visión subjetiva del desplazamiento, pero no individual. *Si bien su estudio hace foco en lo particular y lo diverso a través de la investigación empírica, puede dar como resultado explicaciones generalizables que trasciendan la mera descripción de situaciones específicas*[19]. El estudio de las prácticas sociales, pues, permite construir un cuerpo de evidencia teórica (Gutiérrez, 2012: 65).

A pesar de que el foco se ponga sobre las prácticas de los agentes, y siguiendo la línea de autores como Pierre Bourdieu y Anthony Giddens, éstas no se encuentran desvinculadas de las grandes estructuras, sino que dependen de ellas y a la vez las conforman. Las situaciones específicas por las que atraviesan los usuarios a bordo de las unidades del TPC tienen una conexión directa con las estructuras en que se encuentran inscritos los agentes: el habitus determinado que, por ejemplo, impulsa la práctica de portar un celular de repuesto en caso de asalto, es producto de un campo en donde eso ayuda a los agentes a desenvolverse. El habitus, entendido de acuerdo con Bourdieu como "sistema de

[19] Las cursivas no son del original.

disposiciones inconscientes producido por la interiorización de estructuras objetivas" (Bourdieu, 2002a: 118), es una parte fundamental de la movilidad.

La movilidad, además de referirse a elementos estructurales físicos, como avenidas o transportes[42], refiere también a prácticas y acciones guiadas por disposiciones de los agentes en el presente; aunado a lo anterior, también toma en cuenta las potencialidades de estos factores. En este sentido, la movilidad tiene otra característica en común con el *habitus*: no son una receta de cocina inamovibles, pueden modificarse, y están constantemente revisando el conocimiento actual a fin de poder anticiparse a situaciones potenciales.

> Tanto Lévy (2001) como Kaufmann (2002) y Orfeuil coinciden en expandir el alcance de la movilidad, yendo de lo material […] hacia el ámbito de lo potencial y de lo subjetivo. […] Convergen en abordar tres dimensiones 'virtuales' de la movilidad: la movilidad como posibilidad, como competencia y como capital (Gutiérrez, 2012: 65-66)

La movilidad como posibilidad, en la que otros autores parecen poner el foco exclusivamente, refiere a la existencia de medios de transporte y accesibilidad a éstos, que se encuentra a disposición de los agentes en determinadas zonas, y que en consecuencia permite –o no- acceder a ciertos servicios y posibilidades –como educación, salud, recreación, etc. La segunda dimensión, la competencia, actúa como puente entre la posibilidad de la movilidad, y la realización de ésta de manera efectiva o no. Finalmente, la tercera dimensión se instala en la capacidad del agente para desplegar su red de relaciones a su favor para hacer uso de determinadas estrategias a su disposición (Gutiérrez, 2012: 66). Ésta última se encuentra muy de la mano con la segunda, que se centra en la realización efectiva de la capacidad de transportarse, y sobre todo de qué manera. De acuerdo a Gutiérrez, *la unidad de análisis, es entonces la práctica del desplazamiento, y no tanto el desplazamiento en sí.*

Así, como una definición más puntual de movilidad, Gutiérrez señala que

> la movilidad es una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana (Gutiérrez, 2012: 68).

Movilidad implica posibilidad –o imposibilidad- de desplazamiento. Es una capacidad que se encuentra en potencia. Es una práctica social como muchas otras: aprendida, por medio de experiencias ajenas y/o propias, que pone en marcha la reproducción de ciertas estructuras e instituciones, que parte de condiciones inadvertidas y que pone en marcha otras tantas (Giddens, 1995: 307), y que es recursiva –la importancia de este elemento radica en que brinda a los agentes seguridad ontológica para la actuación- (Giddens, 1995: 305). La movilidad se encuentra orientada a concretar actividades cotidianas, que a su vez llevan cierto grado de entendimiento por parte de los agentes que las realizan (*ibid*., 1995: 307). Entran en juego también factores estructurales que ya se hallan impuestos como escenario para la actuación de los agentes, colocados previamente por generaciones anteriores, orientando y limitando hasta cierto punto las acciones presentes. Pero también incluye la capacidad de agencia de las personas que poseen determinados habitus que ponen en juego la creatividad para desenvolverse de manera más, o menos, efectiva de acuerdo al campo en que se encuentran.

Para la presente investigación, se concuerda en gran medida con la definición de Gutiérrez. Sin embargo, es necesario marcar cierta divergencia con ella. La autora menciona que

> Considerar la satisfacción de las necesidades o deseos que motivan el desplazamiento territorial de las personas con la intención de "humanizar" la mirada sobre la movilidad y el transporte, y luego estudiarla como si tal satisfacción se resolviese con la llegada a los lugares donde se localizan las actividades o servicios es un contrasentido. Vacía de sentido, el sentido de hacer foco en el sujeto y sus necesidades o deseos (Gutiérrez, 2012: 72).

Gutiérrez apunta a prestar atención a los móviles de los agentes para implementar cierta movilidad. Por una parte, se concuerda en que, si no se tomaran en cuenta los móviles de los agentes, no habría diferencia con el enfoque cuantitativo, que pone la atención solo en el transporte (y que se ve materializado en las encuestas de origen-destino). Éstas

"deshumanizan" a los agentes sobre los que son aplicadas, y los convierten en meras cifras que no permiten acceder a otro tipo de datos que pueden y deben enriquecer el análisis de la movilidad. *No tomar en cuenta los móviles de los agentes sería volver al paradigma del estudio únicamente del transporte y quitar la riqueza que aporta el de movilidad.*

Sin embargo, en la presente investigación y solo con fines analíticos, se hará uso de cierta licencia respecto a lo anterior. Se propone que la *illusio*[20] de los diversos campos estudiados en la presente investigación, que se encuentran en homología entre sí, está regida por la siguiente frase: *hay que llegar*. Se entiende a la *illusio* como *sentido del juego*. Esta *illusio* entra en conflicto con lo propuesto por Gutiérrez quien afirma que sería volver al paradigma previo a la movilidad, reduciendo a las personas a una mera cifra: el usuario llegó a su destino, o no, punto. Cabe recalcar que únicamente es empleada en esta investigación con fines metodológicos para lograr conformar campos que a su vez contribuyan a aprehender de una manera uniforme al objeto de estudio.

"La movilidad se refiere tanto al acto de desplazarse de un lugar a otro usando algún modo de transporte, como al significado social y cultural del movimiento" (Dávila, 2009: 9). Es decir, el concepto como es usado entre la población lego, no es excluyente con el que se da en círculos académicos y cuestiones de gobierno. Al contrario, el uso lego se encuentra adscrito al concepto empleado por los sistemas expertos (Giddens, 1994: 37)[44].

> La preocupación de los académicos con la movilidad obedece al reconocimiento de que el acto de trasladarse significa mucho más que solo vencer la distancia entre un lugar a otro en el menor tiempo y costo posible. Los nuevos significados van desde la elevación de la movilidad a 'un nuevo paradigma en las ciencias sociales' (Shelly y Urry 2006) hasta el análisis pormenorizado de lo que hace la gente mientras viaja, pasando por una amplia gama de consideraciones de cómo el modo de trasladarse afecta las relaciones de poder, la diferenciación social, la identidad de las personas y, en general, todas las relaciones sociales,

---

[20] La *illusio* es la creencia de que vale la pena estar dentro del campo y luchar. Este sentido de creer que algo vale pena para luchar por ello, fundamentado en la seguridad ontológica, se entiende como "[…] el *fundamento de la creencia* [que] reside en la *illusio*, en la adhesión al juego como tal, en la aceptación del presupuesto fundamental de que, literario o científico, vale la pena jugar al juego, tomarlo en serio" (Bourdieu, 1995: 483). Con el simple hecho de jugar, los agentes están dando por sentado que lo que se encuentra en juego al interior de determinado campo es algo que tiene valor. Se adhieren a esta creencia y es lo que da sentido a sus acciones, lo que los moviliza).

> incluyendo el impacto del automóvil en la vida urbana. En resumen, la movilidad es una dimensión que estructura la vida social (Kaufmann, Bergamn y Joye, 2004, 754). (Connolly, 2014: 4).

Con la nueva forma de entender la movilidad, se le caracteriza como generadora y modificadora de formas de vida, íntimamente relacionada con la cultura y sus formas (García Jerez, 2016:17). "La movilidad constituye un fenómeno de tipo cultural, pues va más allá de los aspectos cuantificables y medibles con números para observar una gran variedad de prácticas relacionadas con ella en todo el mundo" (Delaplace, 2013: 23). En Ciudad de México la vida social y la cultura no es la misma que era hace un siglo, cuando comenzaron a circular los primeros camiones. Así como ha cambiado la vida social, las pautas que conforman la movilidad han cambiado también.

Importancia de la movilidad como paradigma

El concepto de movilidad abre otras posibilidades en tanto nuevo paradigma y forma distinta de epistemología de lo que estaba instituido. "La movilidad, además de constituir un fenómeno de naturaleza social, sirve para conocer y analizar las relaciones que en ella se presentan" (Delaplace, 2013: 22). Formas distintas de abordar las situaciones y problemas sociales, traen consigo miradas diferentes para investigarlos, entenderlos y proponer soluciones. La apertura en el concepto de movilidad permitió "incluir tanto a las personas que viajan como a los que no viajan y las profundas implicaciones del modo como viajamos para la construcción social de nuestra realidad" (Connolly, 2014: 4). El cambio en el paradigma y en la manera en que nombramos los fenómenos, tiene implicaciones que permiten abordar desde otra perspectiva las situaciones y, por ende, tomar acciones distintas.

No está de más mencionar que esta forma distinta de abordar la necesidad de desplazamiento y sus consecuencias culturales –e impacto en distintos ámbitos de la vida- tuvo repercusiones en las políticas públicas -tanto en la Ciudad de México como en distintas ciudades del mundo.

> Por parte de los gobiernos e instituciones internacionales, la preocupación con la movilidad, además de responder en parte a las innovaciones académicas, refleja una preocupación creciente con la elevada contribución del transporte motorizado a las emisiones atmosféricas y otros impactos ambientales negativos. Con ello, se introduce la idea de que es conveniente procurar la movilidad de la población sin empeorar estos impactos, favoreciendo el uso del transporte público, la bicicleta y los traslados a pie. De ahí la generación del discurso de la movilidad sostenible en las agendas políticas. Estas nuevas agendas van de la mano con la reivindicación de la movilidad como derecho humano (Connolly, 2014: 4)

Puede entenderse entonces que "el concepto de movilidad se dirige más hacia las lógicas y las prácticas del actor: cómo un actor construye su relación con el espacio, y menos en las oportunidades objetivas con el territorio en sí (Flamm y Kauffman: 2006: 169)" (Brand, 2009: 18). La movilidad, si bien sí está interesada en las condiciones objetivas de producción de las acciones, pone el foco sobre las acciones de los agentes. "Las condiciones sociales de cada persona impactan de manera directa en la generación de diversas pautas de movilidad; desde sus características individuales como el sexo, la edad o la condición física, hasta su pertenencia a un colectivo social y la estructura familiar y económica" (Delaplace, 2013: 22). En términos de Bourdieu, el concepto de movilidad como se emplea actualmente se enfoca sobre todo en la "mano de cartas" que poseen los agentes, y la manera en que las emplean para mantenerse al interior del *juego*, o bien para modificar las reglas que están instituidas en éste y que, por el simple hecho de pertenecer a él, los agentes conocen de manera implícita. A su vez, esta capacidad de agencia al interior del campo, les ha brindado determinados habitus para moverse en éste. Las condiciones "individuales" -por mucho que lo sean, siguen siendo sociales-, posicionan al agente en un punto definido del espacio social y del campo, generando una cultura específica, una forma de desarrollarse, pero a la vez modificándola con las acciones.

> En general, más movilidad implica más oportunidades, al tiempo que presupone la disponibilidad de recursos económicos, físicos, y cognitivos necesarios para aprovecharlas. Pero la movilidad, antes que un lujo, se ha convertido en una necesidad generalizada y una carga pesada (Bauman, 2000). Estar en movimiento, real y virtual, estar conectado permanentemente se ha vuelto una condición exigente y estresante de la vida contemporánea. […] El aumento en la movilidad no homogeneiza las sociedades sino que las estratifica y

polariza: libera algunos individuos para actuar a distancia y deshacerse de cualquier apego territorial, mientras aprisiona a otros en una localidad determinada" (Brend, 2009: 19).

La movilidad es una habilitación, y a la vez una necesidad. Se propone tomarla como un campo necesario para el desempeño de otros campos, por lo cual, nunca será un campo autónomo, siempre estará en interrelación con otros. En una urbe como Ciudad de México, la movilidad se ha posicionado como un campo del cual dependen varios otros. La movilidad se ha vuelto, en verdad, una necesidad para estar al ritmo del mundo que los mismos humanos han construido. Movilidad y estructuras sociales funcionan, más que en una relación dialéctica, en un círculo vicioso: mayor y más diversa movilidad conllevan a un ritmo más dinámico de la vida humana, a la vez que este incremento guía a los agentes a buscar mayor movilidad, y así sucesivamente. Quizá la situación acontecida en Ciudad de México durante el régimen de Hank González, sirva de ejemplo: construir más vialidades (un aumento cuantitativito), conllevó a la modificación de una movilidad –ya no solo a la modificación del transporte-, es decir, a un cambio cualitativo, que posteriormente encaminaría al nuevo aumento cuantitativo, y así sucesivamente.

3.2 Motilidad
Movilidad adecuada

Con el cambio en el entendimiento del concepto "movilidad", ha habido modificaciones e innovaciones que se han gestado en el campo del TPC (y en general, de todos los transportes) alrededor del mundo. Sin embargo, estos no aseguran a todos los usuarios una "movilidad adecuada". No todos los agentes tienen acceso a cierto tipo de movilidad caracterizada de acuerdo al discurso oficial del Gobierno de Ciudad de México. Ésa es la razón por la cual se propone el concepto de "movilidad adecuada" para la presente investigación.

El cambio de paradigma en el concepto de movilidad marcó ciertas pautas ideales para la movilidad, que le conferían el carácter de derecho humano. Sin embargo, la movilidad como se vive realmente en la Ciudad de México no se acopla completamente a esa idealización. Con *movilidad adecuada* se hace referencia a la *movilidad propuesta por*

agentes del campo de la movilidad, caracterizada como derecho humano y efectivamente operativa.

Vale decir que este discurso de derechos humanos caracteriza a la movilidad de la siguiente manera:

> el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas según un plan de desplazamiento urbano e interurbano y con base en medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales (de género, edad y discapacidad) y ambientales, a precio razonable adecuado a sus ingresos (Carta Mundial por el derecho a la ciudad, citada en Secretaría Ejecutiva del Mecanismo de Seguimiento y Evaluación del Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México, 2016: 277)

Nutriendo esta idea, en el artículo 18 de la Constitución de la Ciudad de México[21] se asignan determinadas características al derecho a la movilidad. Ésta debe darse en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad (Suárez, 2017). No puede asegurarse, sin embargo, que todos los sectores de la sociedad en la gran urbe de México cuenten con las características indicadas. El campo de la movilidad, en íntima interrelación con el del transporte, en Ciudad de México, ha dificultado que el derecho a la movilidad esté ajustado a las exigencias expuestas en documentos como la Carta Mundial por el derecho a la ciudad o la Constitución de la Ciudad de México. La movilidad desigual y el acceso no homogeneizado a los transportes, supone la existencia de luchas en ambos campos, tanto en el del transporte, como en el de la movilidad. Se debe recordar que las luchas son el motor de los campos.

De este modo, "[…] se da la paradoja de que a pesar de la híper-movilidad en el funcionamiento de las sociedades contemporáneas […], las estructuras sociales permanecen relativamente estables. Incluso, la diferenciación social se ha agudizado" (Brend, 2009: 20).

---

[21] El 29 de enero de 2016, se declaran reformadas y derogadas algunas disposiciones de la constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, por lo que en adelante, lo que antes era el Distrito Federal, pasa a conformarse como Ciudad de México, la entidad federativa 32 de México. En consecuencia, se hace necesaria una constitución que rija la vida de sus habitantes) (Constitución política de la Ciudad de México).

Es decir: la movilidad fragmenta y pone trabas, más que unir y homogeneizar. Algunos sectores tienen capacidades y potenciales muy amplios en cuanto se trata de la posibilidad de trasladarse, mientras otros parecen quedarse "encadenados" en determinados lugares. El acceso desigual a los medios de transporte (ya sea por motivos económicos, de acceso, se género, de inseguridad, etc.) marca un tipo de movilidad que difiere de la *adecuada*. Lo anterior condena a cierta "fijeza" a algunos grupos, y puede llegar a verse reflejada en el espacio social o, al menos, podría representar un impedimento para tener trayectorias ascendentes en éste de manera igual a agentes con mayores oportunidades. Se debe recordar que el concepto de movilidad incluye también el "no-desplazamiento".

Capital de movilidad

El término "motilidad" refiere a:

> la potencialidad de entidades (por ejemplo, bienes, información o personas) de ser móviles en el espacio social y geográfico, o la manera en que dichas entidades acceden y se apropian de la capacidad de movilidad socio-espacial de acuerdo con sus propias circunstancias[48] (Kaufmann et al., 2004: 750)

Seccionando la definición: los autores hablan de la capacidad de ser móvil, sin implicar algún medio de transporte específico (debe señalarse que, con la resignificación de la movilidad, se incluye ahora también a los peatones). La definición se enfoca a una potencialidad de desplazamiento, de ser móvil, de no quedarse encadenado en un lugar. Refiere a la forma en que los agentes, información o bienes, acceden y se apropian de la capacidad de movilidad socio-espacial de acuerdo a sus propias circunstancias. Podría explicarse a la motilidad, como muchos autores lo hacen –entre ellos quienes proponen el término-, como un capital más, de acuerdo con la teoría bourdieuana.

Puede pensarse a la movilidad como parte de la "estructura", o del momento objetivo en la construcción de un campo bourdieuano. La movilidad puede entenderse como una red de relaciones configurada por las posiciones objetivas de los agentes, que puede llegar a materializarse –pero que no siempre lo hace- en formas físicas[49]. Es decir, la movilidad está caracterizada por ser aquello "exterior" e "independiente" al agente, pensándolo

relacionalmente, es decir, en una relación dialéctica en donde la motilidad afecta a la movilidad, y viceversa, y no en un sentido durkheimiano. De este modo, se puede pensar a la motilidad como una especie de capital más: puede ser heredado, es poseído por algunos agentes, define campos y posiciones al interior de éstos, puede ser usado como "arma", es un bien escaso, y puede ser el capital investido con mayor capital simbólico al interior de un campo y, por tanto, ser el motivo de lucha al interior de éste.

En otras palabras, en la interpretación de García Jerez, puede entenderse a la motilidad como la "capacidad de un actor de moverse social y espacialmente. […]. Cómo un individuo o grupo hace suyo el campo de las posibilidades de movimiento y las utilizan" *(ibid.,* 2016: 18). Esta definición pone énfasis en la manera en que un agente –grupo o individuo- "juega" sus cartas para moverse, tanto literal en el espacio físico, como en el espacio social.

García Jerez entiende a la motilidad como "el grado de movilidad no solo real sino también potencial de los individuos, grupos u otras entidades y cómo ésta es transformada en desplazamientos a partir de su apropiación" *(ibid.,* 2016: 17). El concepto "motilidad" puede abarcar tanto desplazamientos en el espacio social, como en el espacio geográfico. Las posiciones al interior de un campo pueden coincidir con la ubicación de agentes u objetos en el espacio físico. La motilidad aparece como un potencial, como la capacidad para cambiar de ubicación y de hacer uso de determinados elementos al interior del campo de la movilidad en beneficio propio –siempre teniendo en cuenta que lo señalado como "beneficio" para ciertos agentes está en íntima relación con la *illusio* del campo y con la estructura y volumen de capitales que se poseen. Se puede afirmar, entonces, que la motilidad es capaz de orientar e, incluso, determinar disposiciones de los agentes.

El concepto de motilidad es de gran ayuda para pensar la inseguridad a bordo del TPC. La (in)seguridad a bordo del TPC es uno de los factores que tienen gran impacto en los agentes a la hora de ejercer su motilidad. De este modo, un agente que se sienta inseguro en el TPC (ya sea en cuestiones mecánicas del vehículo, integridad física, cuidado de pertenencias personales, por cuestiones de acoso), ve como una opción poco viable el uso de TPC: por

consiguiente, su movilidad se ve limitada y debe encontrar otras formas de ejercerla, de acuerdo a su motilidad. Lo anterior es: debe hacer uso de otros capitales que complementen su movilidad: un mayor ingreso económico, le permitiría comprar un auto o hacer uso de taxis libres o de aplicación; una red de relaciones amplia, le permitiría acceder a viajar con amigos o conocidos a destinos comunes en transporte privado; etc.

La (in)seguridad es apenas un elemento a tener en cuenta para ejercer determinada movilidad. La (in)seguridad, la manera en que se le aprehende y se le afronta, componen y orientan disposiciones en los agentes, formando parte de la motilidad de los agentes y, a su vez, de sus habitus.

***Las* movilidades**

En la bibliografía revisada, se suele hablar de *una* movilidad. Se ha hecho hincapié, en párrafos anteriores, en ocupar el término de "movilidad adecuada", es decir, definida desde la óptica de los derechos humanos, la que funciona como orientación para las actividades de gestión gubernamental. En el discurso oficial de los gobiernos se habla solo de *una* movilidad, lo que podría oscurecer el panorama para pensar que existen distintos tipos de movilidad que no se apeguen a este tipo ideal[22] propuesto por instituciones (tanto de derechos humanos como gubernamentales).

La propuesta es la siguiente: no existe *una* sola movilidad (la *adecuada*), sino varias. De entrada se puede caracterizar a la movilidad que posibilita un desplazamiento, y a la movilidad que, o no lo permite por las condiciones objetivas, o no lo permite por las condiciones objetivas subjetivadas –es decir, aprehendidas por los agentes y vueltas habitus.

---

[22] "Un "tipo ideal" ("Idealtypus", en alemán) es una construcción mental (o "Gedankenbild") que tiene "el carácter de una *utopía* en sí, que es obtenida a partir de la exageración *mental* de determinados elementos de la realidad".[3] Tal construcción no debe implicar una contradicción lógica, pero "no corresponde al mundo real". Podemos interpretar esto diciendo que un tipo ideal es un concepto o representación mental (situado en la mente del historiador, del sociólogo o del teórico económico) cuya descripción describe un estado de hechos lógicamente posible, pero que es difícil encontrar en el mundo real" (Donato, 2006).

Tanto empírica como teóricamente puede demostrarse que la movilidad que es caracterizada con base en los derechos humanos no es accesible para todas y todos. De manera empírica, basta con abordar el TPC para comprobar que éste no opera en las mejores condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. Abundan artículos periodísticos y académicos en donde se demuestra que estos atributos ideales no se encuentran disponibles en la vida cotidiana de todos los agentes.

La motilidad puede adquirir diversas formas, al igual que otros tipos de capitales, tomando como base el concepto de movilidad adecuada, y las características que se le atribuyen con base en la movilidad como derecho humano. Esto es: se posee mayor o menor capacidad de moverse social y/o espacialmente; mayor o menor posibilidad de apropiarse del campo de posibilidades de desplazamiento; *se puede hacer mayor uso de una certeza de seguridad a bordo del transporte (ya sea público concesionado bajo el esquema hombre-camión o bajo el modelo empresarial, público estatal como el metro, privado, o a pie)*. Asimismo, contar con mayor accesibilidad al movimiento, ya sea ésta determinada por condiciones materiales objetivas (disponibilidad de transporte, de caminos en buen estado, de precios accesibles, rampas para discapacitados, etc.) o por condiciones subjetivas (información para llegar a un destino, sensación de inseguridad, limitaciones físicas, etc.), aumenta también la motilidad, o capital de movilidad. Poseer mayores medios, tanto materiales como sociales, en los rubros de comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y ahora seguridad biológica (se puede pensar en la pandemia por COVID-19), aumentan la motilidad de los diversos agentes al interior del campo de la movilidad.

Por supuesto, en el campo de la movilidad, los agentes mejor posicionados serán los que posean mayor motilidad. Esta apropiación desigual de la motilidad determinará, en conjunto con las demás especies de capital, distintas posiciones en distintos campos y, por tanto, distintos habitus y prácticas orientadas por éste.

¿Es necesario el concepto de motilidad?

García Jerez afirma que "La movilidad socioespacial es constitutiva de un capital" (García Jerez, 2016:23). Puede interpretarse que, entre otras características, este capital cuenta

como la moneda de cambio dentro de un campo específico. *El concepto de motilidad como capital, entonces, "estaría definido no tanto por los componentes de acceso, competencias y apropiación, sino por los vínculos sociales que el individuo o grupo establece y que facilitarían la propia práctica de la movilidad" (García Jerez, 2016: 23).* Este autor apunta de manera más directa a la subsunción de la motilidad al capital social. Al contrario de lo que afirma el autor, para la presente investigación *se propone sí definir a este capital por sus componentes de acceso, competencias y apropiación, como se ha hecho anteriormente con base en las características del derecho a la movilidad, o lo que aquí se denomina como "movilidad adecuada"*[54]. No se logra encontrar una justificación lo suficientemente acertada de parte de García Jerez para afirmar que la motilidad puede ser resumida, o reducida, al capital social. No es estrictamente necesario que un agente posea vínculos sociales para facilitar la práctica de la movilidad, aunque puede suceder. Es posible ejercer una movilidad aun sin tener una red duradera de relaciones, de lazos permanentes y útiles, manera en que Bourdieu define al capital social[23].

Se puede afirmar que todos los campos sociales se encuentran atravesados, de algún modo u otro, por el campo de la movilidad. En un mundo globalizado, *la motilidad se ha constituido como una capacidad fundamental para desarrollar otras especies de capitales*.

Movilidad y motilidad

Las diferencias entre este "motilidad" y "movilidad" se hallan en que el primero contempla tanto a *las dimensiones "objetivas" como a las "subjetivas" de manera más concreta, en un intento de plantear a los agentes no como entidades flotando a la deriva, sino ubicados en un contexto estructural socio-espacial que no depende plenamente de ellos, y la manera en que estos ejercen su agencia para realizarse con las estructuras disponibles. No es tanto*

---

[23] Conjunto de los recursos actuales o potenciales que están ligados a la posesión de una red duradera de relaciones más o menos institucionalizadas de interconocimiento y de inter-reconocimiento; o, en otros términos, a la pertenencia a un grupo, como conjunto de agentes que no solo están dotados de propiedades comunes, (susceptibles de ser percibidas por el observador, por los otros o por ellos mismos) sino que también están unidos por lazos permanentes y útiles[55] (Bourdieu, 1980: 2-3).

que el concepto de "movilidad" no permita entender ambas dimensiones –objetiva y subjetiva-, pero, desde la perspectiva de esta investigación, parecería que los agentes tienen un papel fundamental en la conformación de las movilidades ya que, si no se les tiene en cuenta, no se estaría hablando de movilidades, sino simplemente de transportes. Es necesario recalcar el énfasis sobre la cultura y los habitus.

El potencial heurístico de "motilidad" radica en que no es estática: no se queda en la elaboración de una lista de los transportes que determinado agente tiene disponibles, ni en sus características de logística (distancia, costo), sino que incorpora la agencia de los agentes, valga la redundancia. Pensar a la motilidad como otra especie de capital fundamental permite otorgar movilidad al capital de movilidad: pone en juego las competencias, destrezas y conocimientos de los agentes, mismos que dependen de otros capitales, pero que no bastan para abarcar lo que el concepto de motilidad sí logra. De este modo, se presenta una interiorización de las condiciones objetivas y se procesa a través del marco interpretativo de los agentes para producir acción, apropiación, con base en las aspiraciones, valores, motivos y planes que detentan los agentes.

4. Habitabilidad del transporte público concesionado

4.1 Habitus

El volumen y composición del capital global de los agentes, determina su habitus. La definición por antonomasia de habitus, es que éste es "lo social hecho cuerpo" (Bourdieu, 2005: 188). Aunque previamente se ha hecho uso del concepto de habitus, en este capítulo se desarrollará a detalle.

> La realidad social existe, por decirlo así, dos veces: en las cosas y en las mentes, en los campos y en los habitus, fuera y dentro de los agentes. Y cuando el habitus encuentra un mundo social del cual es producto, se siente como "pez en el agua": no advierte el peso del agua y da el mundo alrededor de sí por sentado (Bourdieu, 2005: 188)

El habitus no es algo externo a los agentes, sino la internalización de los campos; asimismo, el campo es una exteriorización de lo social en los individuos.

> A cada clase de posición corresponde una clase de *habitus* (o de *aficiones*) producido por los condicionamientos sociales asociados a la condición correspondiente y, a través de estos *habitus* y de sus capacidades generativas, un conjunto sistemático de bienes y de propiedades, unidos entre sí por una afinidad de estilo. (Bourdieu, 1997: 19)

Los condicionamientos sociales son los que producen al habitus. Bourdieu refiere a condicionamientos, no determinaciones. Las condiciones sociales de las que parte determinado habitus no son decisivas ni tajantes. Cada posición en el campo cuenta con un habitus. De modo que los agentes que se encuentran posicionados de manera cercana en el campo, cuentan con esta afinidad de "estilo". El propio hecho de hacer uso del TPC habla ya de cierta afinidad (quizá, sobre todo, económica) y limitaciones que el campo ha impuesto sobre la movilidad de los agentes. Los usuarios siguen haciendo uso del TPC por necesidad, porque no cuentan con otros medios para poner en marcha una movilidad adecuada, tal como comenta Daniel, estudiante de matemáticas en la UNAM, con 24 años a la fecha de la entrevista: "[…] es el único transporte o lo que me queda más fácil, tanto en tiempo, como en dinero".

Lo crucial en el habitus es que permite al agente fabricar y ser creativo. Si afuera del agente existe una estructura social, al interior existe una estructura que no es más que la misma, pero "filtrada" de cierto modo –no todas las posiciones en el campo filtran los mismos elementos. Esta estructura es un

> sistema de disposiciones adquiridas por medio del aprendizaje implícito o explícito que funciona como un sistema de esquemas generadores, genera estrategias que pueden estar objetivamente conformes con los intereses objetivos de sus autores sin haber sido concebidas expresamente con este fin (Bourdieu, 2002a: 125).

Las etiquetas que tipifican a situaciones, lugares o agentes como posibles peligros, están dadas por cierto habitus en los agentes. Por ejemplo, Claudia, entrevistada de 48 años a la fecha de la entrevista, empleada doméstica, señala que ubica a posibles asaltantes debido a "[…] la forma de vestir y porque traen la pistola en la cintura". Para desenvolverse de manera efectiva y eficaz al interior de determinado campo y así resolver las situaciones que se presentan (como asaltos, por ejemplo) los jugadores emplean estrategias.

> Las estrategias de un 'jugador' y todo aquello que define su 'juego' se da como función no solo del volumen y estructura de su capital *en el momento considerado* y las posibilidades de juego […] que le garanticen, sino también de la *evolución en el tiempo* del volumen y la estructura de dicho capital, esto es, de su trayectoria social y de las disposiciones (habitus) constituidas en la relación prolongada con una determinada distribución de las posibilidades objetivas (Bourdieu, 2005: 153).

Los habitus son producto de los campos en que se desenvuelven y de la creatividad de los agentes puesta en juego ya sea con interés de adaptarse a éste, o subvertirlo. Siempre que el habitus esté "entrenado" para percibir ciertas cosas, una vez que se presente un elemento que haga saltar a este "entrenamiento", saltará. Es el caso de la inseguridad. Las personas dan por hecho determinadas regularidades a bordo y al interior del TPC: lo tienen domesticado, deben esperarlo, abordarlo, viajar en él ya sea de pie o sentados, y bajar en cuanto lleguen al destino. El proceso les resulta muy natural. No obstante, durante el trayecto también existen ciertas constantes que les resultan naturales porque han domesticado el espacio y las situaciones que puedan presentarse en éste: un bebé llorando, una pelea del chofer con otro, un "frenón" *inesperado* –que ya es esperado, de modo que

las personas se aferran fuerte a los tubos para no salir lastimados-, etc. Nancy, de 24 años a la fecha de la entrevista y ayudante de docencia en la UNAM, comenta que "[…] también en el transporte a veces no intento no dormirme [sic.], porque no sé qué vaya a pasar", teniendo la certeza de que es muy probable que su viaje pueda enfrentar contingencias.

Entre estas situaciones, se encuentra la inseguridad. Ésta está ligada en la mayoría de las ocasiones a determinados agentes o lugares. Las condiciones objetivas están puestas: primero las materiales, que orillan a los agentes a hacer uso de TPC, y la probabilidad de que el camión sea abordado por alguna de las personas en quienes se ha colgado el estigma de posible delincuente. Pareciera que esta posibilidad siempre abierta es factor de ansiedad en los usuarios. Como expresa Daniel, refiriéndose al esquema hombre-camión,"[…] cualquiera se puede subir, o sea, literal, la puerta la tienen abierta, las dos puertas, algunas veces, pues sí te quita confianza esas situaciones"; en contraposición, el control de las puertas en el modelo empresarial tiene cierto efecto tranquilizador en Fernanda: "[…] tienen más control de las puertas, por ejemplo, que no se pueden subir en cualquier esquina o en cualquier lugar las personas, eso me agrada que tenga como el chofer el control". También Nancy encuentra cierta exposición y factor de peligro en el control de las puertas, pero lo hace de acuerdo a probabilidades: "[…] Siento que la desventaja es que sube mucha gente, sube de más. Entonces, hay como mayor posibilidad de tener opciones, probabilidades de que una de esas personas sea asaltante, que tenga otro tipo de intención".

La internalización de esta probabilidad, y de no tener la certeza de que sea o no un agente con la intención de despojar a los usuarios de sus pertenencias, hace saltar al habitus y desarrollar acciones protectoras. Es, como menciona Bourdieu, una especie de "lectura del futuro": el conocimiento de las regularidades por medio de la domesticación de diversos espacios se hace presente y detona prácticas anticipadas.

> Debido a que la práctica es producto de un habitus que es él mismo producto de la encarnación de las regularidades y tendencias inmanentes del mundo, contiene dentro de sí una anticipación de estas tendencias y regularidades, es decir, una referencia noética al futuro inscripta en la inmediatez del presente (Bourdieu, 2005: 202).

> El habitus contribuye a constituir el campo como un mundo significativo, dotado de sentido y valor, donde vale la pena invertir la propia energía. Se siguen de ello dos cosas. Primero, que la relación de conocimiento depende de la relación de condicionamiento que la precede y modela las estructuras del habitus […] (Bourdieu, 2005: 188).

El "hay que llegar" se encuentra contenido en el habitus tanto de los usuarios como de los choferes, líderes de ruta y las autoridades –es decir, la *illusio* como interés común de todos los agentes. Es el habitus lo que permite que los usuarios pongan su energía en intentar, primero, llegar a sus lugares de destino, y segundo, llegar con todas sus pertenencias y de manera íntegra. Es el habitus lo que permite a los agentes asignarle cierto valor a la acción de llegar a su destino. Quizá pareciera un poco obvio en un primer vistazo: aquello de conservar todos los efectos personales. Pero, si se hurga un poco a través de preguntas, puede que se ponga en peligro la seguridad ontológica, es decir, todas las certezas de las que el agente se vale para actuar en los distintos campos. ¿Por qué vale la pena conservar cosas personales? ¿Por qué hay que desgastarse en salir de casa y exponerse a la posibilidad de ser asaltado? ¿Por qué tomar un microbús al que hay que pagarle para que quepa la posibilidad de no llegar al destino de la manera en que se desea?

El habitus ayuda a dar por sentado que todas las preguntas realizadas –y más- tienen una respuesta lo suficientemente significativa como para que los agentes queden satisfechos con la respuesta y actúen en la vida cotidiana. Así, incluido entre otro montón de razones que el habitus da por sentado, parece necesario llegar con todas las pertenencias al lugar de destino; el habitus, al estar condicionado previamente por la posibilidad de asaltos al interior del TPC, y, al partir desde el esquema de percepción que indica que es *necesario* llegar con todas las pertenencias al lugar de destino, salta en cuanto se presenta la situación de un posible asalto. El habitus está preparado para este tipo de eventualidades.

La necesidad de llegar a determinado lugar es histórica. Los orígenes del campo del TPC se remontan a la necesidad de los agentes de llegar a sus destinos. La explosión demográfica que sufrió Ciudad de México durante los albores de su formación como metrópoli, marca el nacimiento del campo del TPC. En este sentido, podría aventurarse que la pauta se encuentra marcada por las investigaciones de Norbert Elias, entre otros, donde se propone

que el cambio de un tipo de sociedad a otro conlleva a modificaciones en la forma en que se organiza la sociedad. Es decir, la especialización en la división social del trabajo, provoca que los lugares de trabajo se encuentren separados del lugar donde se vive. La ciudad tiene una lógica específica marcada por las condiciones materiales de existencia.

Los capitales pueden entenderse como cartas de las que un jugador se vale para jugar y tomar ventaja respecto a sus rivales. El autor menciona que existen diversos tipos de capitales, pero que éstos pueden reducirse fundamentalmente a cuatro. "Esos poderes sociales fundamentales son […] el capital económico bajo sus diferentes formas, y el capital cultural, y también el capital simbólico, forma que revisten las diferentes especies de capital cuando son percibidas y reconocidas como legítimas" (Bourdieu, 2000: 131). Las "cartas" que posee un jugador no son capitales sino en tanto tienen la legitimidad de ser aceptados como tales dentro de un campo. Y son poseedores de valor en tanto el campo determina lo que es importante y lo que no.

El capital global es la cantidad y estructura de capital neta que un agente posee, independientemente de los campos en que se encuentre ubicado. Bourdieu explica que

> Podemos representarnos a los jugadores como si cada uno de ellos tuviera una pila de fichas de colores y cada color respondiese a una especie dada de capital, de manera tal que su *fuerza relativa en el juego*, su posición en el espacio de juego como así también los movimientos que haga, más o menos arriesgados o cautos, subversivos o conservadores, dependerán tanto del número total de fichas como de la composición de las pilas de fichas que conserve, esto es, del volumen y estructura de su capital (Bourdieu, 2005: 152).

El término "capital" refiere a cosas que se valoran y que pueden ser usadas a favor del agente para moverse a través de los distintos campos sociales: el dinero, representación fidedigna del capital económico en sus distintas formas: físico (billetes, monedas), electrónico (bitcoins), o dinero en cuentas bancarias. En cuanto al capital cultural, entendido como las prácticas y conocimientos capitalizables en determinado campo (credenciales escolares, títulos de licenciatura o posgrados, conocimientos legítimos en relación al campo, etc.). El capital social es la capacidad de movilizar en provecho propio redes de relaciones más o menos extensas, por ejemplo: cartas de recomendación para

empleados, el amigo en uno de los campos burocráticos que puede ayudar a hacer menos engorroso un trámite, etc. Finalmente, el capital simbólico suele investir a los demás tipos para consignarles valor y legitimidad como bienes capitalizables, y refiere a la creencia en la legitimidad de la persona que detenta este capital: se puede manifestar en forma de respeto, afecto, admiración, etc. (Bourdieu, 2005: 179).

4.2 Cultura y capital cultural

Clifford Geertz define a la cultura como tramas de significación que los humanos mismos han tejido. Propone que hombres y mujeres son animales que se encuentran insertos en éstas (Geertz, 2003: 20). Los fenómenos culturales son simbólicos, tienen sentido y significado de acuerdo al sistema social en que se encuentran insertos, y la forma por excelencia para aprehenderlos se halla en el lenguaje.

> De las diversas unidades de interacción que se pueden presentar, es la relación entre el individuo y el sistema social una de las más importantes. Desde ésta última, el individuo se nutre de los sistemas de significados culturales que son los que expresan, simbolizan, ordenan y controlan las orientaciones humanas por medio de significados, así como de significaciones específicas de símbolos en contextos concretos (Geertz, 1994, citado en Niño, 2002: 197).

Las tramas de significados se encuentran ubicadas en un tiempo y un espacio, dependen de su contexto. Geertz propone que hay determinada interacción de los individuos con el sistema social; sin embargo, no toma en cuenta que éstos no acceden a la cultura de una manera uniforme. En la cultura se encuentran los significados que permiten a los agentes actuar dentro de un campo específico, pero el acceso a estos elementos es desigual y marca distinciones.

Giglia afirma que

> Si no se toma en cuenta que los sujetos entrevistados son actores de un juego social que dominan mediante el *habitus*, pero por el cual son al mismo tiempo dominados, no se puede entender cabalmente el sentido de los testimonios recogidos con las entrevistas (Giglia, 2012: 72).

Las palabras que puedan expresar los agentes a los que se entrevistó para el desarrollo de la investigación, están mediadas y son producto del campo en el cual se ha desarrollado un

habitus específico. Su comportamiento, su manera de expresar sus experiencias, sus movimientos, no son elementos aislados: surgieron de las condiciones estructurales y, a la vez, sus habitus conformaron y conforman a éstas. Las entrevistas realizadas no dan tanto testimonio de su "interioridad", en tanto "agentes aislados", sino que más bien es prueba de las situaciones y relaciones que los han conformado en adhesión al *juego*.

Vale hacer una distinción antes de continuar: la cultura refiere a tramas de significado; el capital cultural por su parte, refiere a la apropiación que los agentes tienen de la cultura en general. El capital cultural depende de la forma en que contenga *añadido* capital simbólico. Es relativo; vale decir, se define en relación a una "cultura legítima"; "las diferencias de capital cultural marcan las diferencias entre las clases" (Bourdieu, 1998: 66).

4.3 Habitar

Pensar al habitar en cuanto a cultura, refiere a una manera general de cómo los humanos en determinado territorio y tiempo interpretan los lugares y los conforman como espacios. Esta interpretación depende de los sistemas de disposiciones y apreciaciones valorativas que poseen los agentes, orientada en gran medida por sus habitus –en todas sus dimensiones: cognitiva, corporal, apreciativa, histórica.

Como primera aproximación al término "habitar", se tiene que "cada vez que experimentamos esta consciencia de sabernos ubicados, estamos habitando" (Giglia, 2012: 5), y la noción de ubicación refiere a "nuestra presencia consciente en cierto lugar" (Giglia, 2012: 5). Con el hecho de ser conscientes en dónde se ubican, los humanos se encuentran habitando cierto lugar y, siguiendo a Giddens, conformando un espacio, en tanto hay relación de cierto agente con ciertas estructuras sociales interiorizadas (Giddens, 1994: 29-30). Los humanos socializados, atravesados por la cultura, se encuentran conscientes de su posición en el mundo *de cierta manera específica*. Giglia entiende, entonces, "al habitar como sinónimo de relación con el mundo" (Giglia, 1994: 9).

Es de suma importancia entender desde este momento que

> La relación con el espacio a nuestro alrededor, es un proceso continuo de interpretación, modificación, simbolización del entorno que nos rodea, con lo cual lo humanizamos, transformándolo en un lugar moldeado por la intervención de la cultura (Giglia, 2012: 9).

El espacio público, incluido el transporte público, puede ser habitado. No es necesario sentirse *amparado* para habitar un lugar, como otros autores afirman. Se puede habitar el transporte público mediante una cultura, aun sintiéndose desamparado a causa de posibles eventualidades y contingencias. El desamparo podría venir de la sapiencia de "no propiedad" por parte de los agentes del lugar en que se está: el transporte público no es propiedad privada, por lo que no podría haber sentimiento de amparo. Sin embargo, no es que haya una completa "no-propiedad" respecto del transporte público: hay cierto grado de apropiación de los lugares. Al poner en marcha la motilidad para acceder a cierto tipo de movilidad, se está habitando el TPC.

> Aun en condiciones extremas, en las cuales no existe ninguna seguridad en cuanto a la protección del espacio exterior e incluso cuando se vive en la calle, los seres humanos suelen apropiarse y simbolizar cierta porción de su entorno creando un pequeño ámbito doméstico, como ha sido demostrado por los trabajos sobre las personas sin techo (Giglia, 2012: 10).

Así, después de discutir con otros autores (Heidegger, De Martino y Radkoswki) acerca del habitar, la autora llega a una proposición que conjunta y permite poner el énfasis sobre lo que ella considera es un concepto operativo, mismo al que esta investigación toma como útil y como base:

> El habitar es un conjunto de prácticas y representaciones que permiten al sujeto colocarse dentro de un orden espacio-temporal, al mismo tiempo reconociéndolo y estableciéndolo. Se trata de reconocer un orden, situarse adentro de él, y establecer un orden propio. Es el proceso mediante el cual el sujeto se sitúa en el centro de unas coordenadas espacio-temporales, mediante su percepción y su relación con el entorno que lo rodea. […]. Habitar alude por lo tanto a las actividades propiamente humanas (prácticas y representaciones) que hacen posible la presencia —más o menos estable, efímera, o móvil— de un sujeto en un determinado lugar y de allí su relación con otros sujetos. […] El habitar transforma el *no lugar* en un *lugar*, es decir, en un espacio provisto de usos y significados colectivos y de memorias compartidas (Giglia, 2012: 13).

La definición de habitar que provee la autora tiene *énfasis en la construcción y acción de los agentes*. Giglia concede la capacidad de agencia, una manera de *construir el espacio*. Este es un elemento importante en el desarrollo de esta tesis, porque se entrelaza con la movilidad y la noción de habitus en tanto capacidad creativa y no simplemente pasiva. Una de estas estrategias, empleada por Claudia, es que a partir de su primer asalto en microbuses, ella afirma que "empecé a guardar mis cosas y traigo nada más a la mano un billete de veinte y así es lo que yo les doy, trato de darles para que así no se pongan agresivos conmigo". Un evento tan significativo a nivel ontológico, modifica los habitus de los agentes y los orilla a ser creativos para salvaguardarse a ellos mismos y sus pertenencias.

El habitar presenta similitud con la noción de habitus: no solamente son representaciones, sino prácticas, es la capacidad de actuar por medio de estas representaciones. Éstas habilitan al agente para colocarse dentro de un orden espacio-temporal. Por ejemplo, Daniel, comenta sentirse más seguro en horarios con mucha gente: "La única forma en que podría sentirme seguro es cuando hay mucha gente, que son como lapsos de la mañana u hora pico, en salidas de trabajo, cuando mucha gente va, sé que es incómodo y que a veces preferimos ir sentados, pero yo diría que en esos momentos es cuando hay menos chance de que te asalten, ni siquiera se pueden subir, ni siquiera se pueden mover". Su habitus lo ubica en un ámbito de seguridad personal en cuanto a asaltos si está rodeado de personas, aunque eso signifique sacrificar su comodidad. También Fernanda, suele estar alerta, bien ubicada, habitando el TPC, porque "estoy como muy al pendiente siempre, si alguien se ve sospechoso, así, pues para estar como al pendiente y cualquier cosa bajarme rápido". Habitar es tener activo cierto "sexto sentido", por llamarlo de alguna manera (se sabe que es el habitus).

Se parte de la idea de que *existe determinado orden, de que las magnitudes espacio-temporales no se le presentan al agente como algo fuera de lugar o ininteligible, sino que están dentro de los límites de su capacidad de clasificarlos e identificarlos*. Los agentes no actúan ni se desarrollan en el vacío, sino que *están ubicados tanto geográfica, como*

temporalmente. Esto implica que los agentes tienen la noción de lo que es el ahora y el aquí. La manera en que distingue lo que es, de lo que no es, tiene su punto de partida en los propios agentes, en su consciencia del lugar.

Por tanto, "El habitar consiste también en entender o reconocer el orden de cierto espacio y en actuar de manera coherente con este orden" (Giglia, 2012: 15). Esta frase tiene de fondo el concepto de habitus: saber las *reglas* de determinado lugar y sus regularidades, y cómo desenvolverse en éste. Es decir, los agentes tienen la capacidad de saber ubicarse en el espacio, lo saben "leer" gracias a las disposiciones de que sus habitus los proveen. La noción de ser y estar, por tanto, no es tan ligera como pareciera, sino que ya involucra la interpretación que los agentes hacen de los lugares. Ser, en el sentido que se le da desde la cultura, equivale a algo más que estar existiendo; no se puede pensar el *ser* de los agentes despegado de su capacidad para interpretar y habitar el lugar, y convertirlo en espacio.

El hecho de no estar amparado no hace a los agentes dejar de habitar los lugares. *Los agentes habitan en tanto son. Es esta la razón por la que los usuarios del transporte público concesionado han desarrollado "**técnicas**" para sobrevivir y proteger sus pertenencias de las posibles contingencias que puedan surgir*. El ser desde esta acepción conlleva a una actividad creadora y creativa, justo como Bourdieu caracteriza al habitus -es decir, como una "creatividad gobernada por reglas" (Bourdieu, 1992: 109, en Giménez, 2005).

Habitar incluye la acción de establecer un orden propio dentro del orden establecido, hallarse y saber desenvolverse. Por otra parte, existe la *estancia* en un espacio sin necesariamente habitarlo: cuando no hay posibilidad de entender la dinámica del lugar en que los humanos se encuentran. Cuando esto sucede, los humanos "[…] nos sentimos *fuera de lugar*, es decir, experimentamos una situación de incongruencia con respecto al espacio en cual estamos (pero sin habitarlo)" (Giglia, 2012: 15). En términos de habitus, esto es conocido como *histéresis*. Un agente cuyo habitus está en histéresis, puede encontrarse también *fuera de lugar* en un espacio físico; vale decir, sin saber cómo actuar. Tanto en el trabajo de campo, como durante las entrevistas realizadas, no se encontró en ningún agente

dicha histéresis, al contrario, *todos parecían tener una increíble domesticación de los espacios que habitaban*.

Si bien durante las entrevistas no se encontró dicha histéresis, en el trabajo de campo se pudo presenciar una escena poco habitual. Se abordó el ramal que parte del CETRAM ubicado frente a la estación del metro Boulevard Puerto Aéreo, y que tiene su derrotero en la Avenida Ermita Iztapalapa esquina con Zacatepec. Dicho ramal atraviesa toda la avenida Zaragoza y da vuelta en avenida Guelatao, frente a la Facultad de Estudios Superiores Zaragoza. Sucedió el día 15 de enero de 2020, aproximadamente a las 15 horas con treinta minutos, algunos metros antes de llegar a esta vuelta para cambiar de Zaragoza a Guelatao. Un sujeto pidió permiso al chofer para abordar la unidad, quien accedió. Seguido de esto, el "talonero" subió pegando con algo metálico en los pasamanos, provocando fuertes ruidos y rompiendo la atmósfera conocida de "tranquilidad" (ruido de cláxones, la música del chofer, pláticas de usuarios) que imperaba hasta ese momento: se rompió lo conocido, el "orden" auditivo que imperaba, el lugar dejó de ser habitado en estricto sentido por los usuarios, porque irrumpió en él un elemento "desconocido". La seguridad ontológica de los usuarios parpadeó; sin embargo, son suposiciones realizadas a partir de observación participante, pues no se llevó a cabo una aprehensión completa[24] de sus reacciones y disposiciones frente a este hecho. Sin embargo, se pudo ver la reacción de los usuarios. A esa hora es poco común que el microbús vaya a su plena capacidad, y esa ocasión no fue la excepción. A lo sumo, la mitad de los asientos iban ocupados. Delante del investigador se encontraban una señora mayor acompañada de, se cree, su hija embarazada, de aproximadamente 30 años. Cada uno de los usuarios sacó un poco de dinero de su billetera o monedero a medida que el "talonero" que acababa de abordar la unidad pasaba por cada asiento. Desde que subió y empezó a pegar en los tubos, éste alzó la voz y pronunció un discurso intimidante revestido de palabras afables. Un discurso en doble sentido. Palabras más, palabras menos, expresó que: "él prefería subirse a las unidades y pedir el favor de la gente con una moneda, que el hecho de andar robando a las personas sus pertenencias,

[24] Es decir, no se realizó una entrevista.

porque eso resultaba muy fácil. Incluso portar un arma y atacar a alguien. Sabía qué era lo que significaba tener familia y lo que ésta sufriría si se enterara que a él le pasó algo. Por eso ahora, amablemente, se acercaba a cada uno de los lugares para pedir la cooperación *voluntaria*". No hubo alguien que se opusiera, o alguien que intentara poner en marcha alguna *estrategia agencial de seguridad*: la seguridad ontológica de los usuarios estaba desgarrada, pero no destruida, pues alguna parte en ellos aún mantenía el sentido de seguir viviendo. Si no hubiera ésta mínima seguridad en los agentes, la parálisis habría sido completa, al grado de no temer por la vida o paralizarse totalmente. Cuando el "talonero" hubo pasado con cada uno de los usuarios por "su" cuota de dinero, "a gusto" o "conveniencia" de los usuarios, éste descendió del vehículo dando las gracias. El ambiente quedó en silencio. Los usuarios no sabían o no podían reaccionar de alguna manera, la certidumbre de la incertidumbre había sido confirmada: habían sufrido un asalto sin violencia (física).

La angustia por ser consciente de la posibilidad de ser asaltados, por el simple hecho de abordar un microbús, se había convertido en temor. Sentimiento asociado a un perfil de agentes, a cierto lugar. Si antes había cierto *saber* de inseguridad, ahora se había confirmado e incorporado a la domesticación de los usuarios. Se infiere lo anterior con base en las palabras que la mujer embarazada, en un acceso de llanto, profería de manera entrecortada. Ella intentaba expresar que estaba preocupada por la seguridad de su futuro hijo o hija, qué tal si le hubiera pasado algo a ella, qué tal si la hubieran lastimado. A ella no le importaba haberle dado un poco de dinero al talonero, pero se encontraba espantada porque pensó que pasaría algo malo. Desde la manera en que abordó el talonero, hasta su voz, su manera de caminar, de hablar, y las palabras que les dedicó a los usuarios le parecían peligrosos a la joven. Entre la señora que, se cree, era su madre y otra usuaria sentada en un asiento cercano, trataban de calmarla y darle sosiego.

Podría decirse que no es posible habitar el transporte público concesionado debido a que no siempre se aborda el mismo microbús, ni las mismas personas lo hacen a la misma hora. Tampoco los choferes son los mismos, y un sinfín de variaciones entre viaje y viaje. En este

sentido, el habitus se desempeña como creatividad gobernada por reglas, en tanto es posible usar conocimientos y experiencias previas de otros viajes que permitan habitar y prever, encontrar cierta familiaridad, dentro de lo "desconocido" que representa cada nuevo viaje. Los humanos siempre encuentran la forma, en mayor o menor medida, de habitar, por medio de la domesticación, los espacios que frecuentan.

4.4 Domesticidad del espacio

A pesar de que Ángela Giglia agrega "socio-espacial" como apellido al concepto de habitus, para la presente investigación esto no representa mayor cambio con lo que Bourdieu denomina como habitus. El habitus socio-espacial está contenido en el habitus; el apellido es una forma de resaltar la especificidad de ciertas disposiciones que ponen en marcha acciones relacionadas con el espacio.

Domesticidad del espacio

Aunque parezca que no –sobre todo en el esquema hombre-camión-, existe cierto orden en el TPC.

Giglia entiende por *domesticidad del espacio* lo siguiente:

> Los gestos mediante los cuales nos hacemos presentes en el espacio, con los cuales lo ordenamos, constituyen un conjunto de prácticas no reflexivas, más bien mecánicas o semiautomáticas, que propongo definir como *habitus* socio-espacial, entendiendo este concepto, según la definición de Bourdieu, es decir, como 'saber con el cuerpo' o saber incorporado, que se hace presente en las prácticas pero que no es explícito (Giglia, 2012: 16).

El concepto de habitus socio-espacial pone el énfasis en la forma en que el espacio es aprehendido por los agentes, y en cómo esta disposición *performa* gestos y movimientos corporales. Los agentes llevan a cabo una apropiación de los espacios, entendiendo ésta como la sapiencia de las *reglas* y regularidades, en aras de *saber* cómo comportarse. Los humanos habitan y ordenan el espacio, pero también éste ordena a los agentes, en una relación dialéctica. Esto tiene correlación con lo que afirma Bourdieu de que son los campos los que definen qué habitus es útil –en tanto funciona y no se encuentra en histéresis- para determinado espacio. Así, "el conjunto de prácticas repetitivas y

automáticas con las cuales habitamos el espacio configura una dimensión de la experiencia que podemos denominar como de *construcción y reproducción de la domesticidad*" (Giglia, 2012: 16). Estos gestos y movimientos corporales forman parte de lo que se denominará *estrategias agenciales de seguridad*, en las que posteriormente se profundizará.

Ángela Giglia afirma que "la relación reiterada con cierto espacio lo transforma en algo familiar, utilizable, provisto de sentido, en una palabra domesticado" (Giglia, 2012: 16). De acuerdo al material encontrado en entrevistas y campos, se puede afirmar que los usuarios del TPC tienen domesticado a este medio de transporte. El hecho de que el TPC no sea un lugar fijo, o constantemente cambien las personas que se encuentran habitándolo, no es sinónimo de que no hay cierto grado de domesticación. Esta afirmación se hace con base en la reiteración de acciones por parte de los agentes, así como la sapiencia de que las cosas son de cierto modo, y deben comportarse de cierta manera, para encajar en dicho espacio. Claudia ha domesticado camiones, y microbuses (tanto del modelo empresarial como hombre-camión). Ella comenta: "No, ahí nunca me ha tocado que se suban a asaltar, en los morados no, en el camión nunca, solamente en los peseros, en los micros. Por eso *procuro* tomar, esperar el camión que se tarda muchísimo, pero prefiero mejor el camión". Aunque no sean lugares fijos, se ha familiarizado tanto con sus medios de transporte que ya tiene la certeza de que uno tardará mucho tiempo en pasar, pero en ese, con base en su experiencia de nunca haber sido asaltada, se siente más segura que en los microbuses, donde sí ha sufrido percances.

Sin embargo, hay una ambivalencia en este sentido respecto al espectro de la seguridad pública. A pesar de que los agentes que emplean el TPC –sea bajo el esquema del hombre-camión, sea el modelo empresarial- tengan domesticado este espacio no siempre resulta de esta manera "ideal". De acuerdo con lo expuesto en el apartado de "los datos del crimen"[25], y con base en datos provistos por el INEGI, una tercera parte de la población fue víctima de delitos contra el patrimonio en 2018. Los usuarios del TPC se sienten inseguros a bordo de éste. Suponiendo que la tendencia de los datos del INEGI se mantiene, los usuarios del TPC

[25] Se encuentra en el último capítulo.

pueden tener un tercio de probabilidad de sufrir dichos delitos, hecho que no pasa desapercibido por ellos. Por medio de los datos del crimen, del habla del crimen, y de sus habitus socio-espaciales, y teniendo en cuenta que Bourdieu afirma que el habitus puede *predecir* con base en regularidades lo que sucederá, los agentes casi pueden tener la certeza de que serán asaltados en algún momento de sus rutinas de desplazamiento. Por lo tanto, tienen *incorporado* –no es una palabra gratuita: llevan esta idea en el cuerpo y actúan en consecuencia- como parte de la motilidad, la *certeza* de que serán asaltados. Es decir, en tanto el transporte público es habitado y, por tanto, conocido en sus regularidades, se sabe que la inseguridad es parte de éstas. Cabe señalar que su conocimiento, con base en los datos provistos por INEGI y el Secretariado Ejecutivo, es bastante congruente con la realidad.

Emmanuel, la pareja de Andrea, investigadora en el sector privado y con 25 años a la fecha de la entrevista (su novio arquitecto con 27 años a la misma fecha), tenía muy presente esta certeza en su cotidianeidad, y por ello optó por modificar su movilidad.

> **Entrevistador:** ¿Conoces algunas medidas que implementen familiares o amigos?
>
> **Andrea:** Pues, la verdad es que nunca he platicado sobre eso. Por ejemplo, a Emmanuel sí lo han asaltado muchísimas veces. Y su medida es que ya no se sube a esos camiones. Ese vato así tenga que dar tres vueltas, tomar taxi y dar dos vueltas en el Metro, lo prefiere mil veces a utilizar un camioncito, él sí no se sube para nada a los camiones.
>
> **Entrevistador:** Ha tenidos sus experiencias traumáticas.
>
> **Andrea:** Sí, porque él vive sobre Eje 3 y hubo en tiempo en que trabajaba en Pantitlán. Entonces, siempre se aventaba como todo ese tramo de Pantitlán – Eje 3 y lo asaltaban casi diario. Entonces, desde entonces, o sea, desde que pudo ya no usar transporte o usar otro tipo de medios, ya no se sube.

Esta cita es demasiado esclarecedora en varios aspectos. 1) A pesar de que comenta nunca haberlo platicado abiertamente, Andrea en seguida apunta la situación de su pareja. Esto habla de que, aun sin darse cuenta, las personas son parte del habla del miedo. 2) "Desde

que pudo ya no usar transporte" es una expresión que contiene al agente siendo consciente, en cierta medida, de que las condiciones estructurales pesan sobre la movilidad, y 3) en este sentido, se ven obligados a buscar opciones. El habitus actúa como domesticador de espacios, y a la vez para proponer alternativas creativas a los posibles problemas que ya se conocen. Emmanuel posee, gracias a su capital global, mayores posibilidades de adquirir una motocicleta y no abordar de nuevo un microbús. Otros agentes con menor capital económico, deben optar por otras estrategias.

El planteamiento central de esta tesis radica en que los agentes, con base en esa certeza, efectúan prácticas para domesticar el TPC.

> Los miedos que experimenta la sociedad contemporánea [...] configuran su propio programa de acción: a cada miedo (a ciertos espacios, ciertos actores, ciertas visiones y representaciones del mundo) corresponden determinadas respuestas. En el plano de lo sociocultural, estas respuestas pueden encontrarse en lo que he llamado *manuales de supervivencia urbana*, códigos no escritos que prescriben y proscriben las prácticas en la ciudad […] (Reguillo, 2008: 71).

En este punto cabe plantear varias preguntas:

1) Estas acciones en verdad ¿les ayudan a domesticar el transporte público? Sí, hasta cierto punto, así es. Daniel vivió el cambio de hombre-camión a modelo empresarial en la avenida frente a su casa. Cuando se le cuestionó si con este cambio sigue empleando sus *estrategias agenciales de seguridad*, él respondió que "Sí, las sigo llevando a cabo, porque al final uno no sabe, o sea, uno no sabe si te van a asaltar o no. Si acaso, yo ya me siento un poco más libre y más cómodo utilizando audífonos en el transporte con los camiones morados, algo que no hacía en los verdes, lo único digo, OK, ya puedo escucharlos, pero todo lo demás sí digo, eso sí lo sigo implementando, guardar dinero, separarlo, todo eso. Todavía lo uso". A pesar de que el modelo empresarial le brinda un mayor grado de seguridad, necesita sentir que el espacio está domesticado. Una de las funciones de las *estrategias agenciales de seguridad* es volver doméstico, *seguro*, el espacio. El hecho de que Daniel no haya abandonado sus estrategias, y tomando como base que aún con el cambio no tiene una

seguridad plena en el TPC, indica que las estrategias le están ayudando a domesticar, en cierta medida, el *nuevo* espacio.

2) La certeza de que serán asaltados *es* ya una domesticación del espacio. El habla del crimen ayuda, en este sentido, a generar cierta certeza entre los agentes, que a su vez provoca más desazón, y orienta nuevas acciones para domesticar el espacio. Pero, ¿vale intentar domesticar lo que ya está domesticado? Todo parece indicar que sí; la *illusio* del campo se ha definido como "hay que llegar", pues durante las entrevistas, cuando se les preguntó acerca de por qué continuaban usando el transporte público, llegar a sus diversos destinos no se cuestionaba en lo absoluto.

Responde Daniel: "Es el único transporte o lo que me queda más fácil, tanto en tiempo como en dinero"; Andrea dice que el camión que aborda es "el único que va para allá [hacia su destino]". Anuar, quien a la fecha de la entrevista tenía 26 años, estudió la licenciatura en geografía y en esa fecha estudiaba derecho, responde que continúa usando tanto microbuses como camiones del modelo empresarial por "facilidad y economía". Fernanda, estudiante de ciencias de la comunicación quien a la fecha de la entrevista contaba con 19 años, por su parte, ve beneficioso el uso de su corredor porque resuelve deficiencias de movilidad integrada: "[…] A veces no hay como rutas con otros medios de transporte. Y me queda más fácil caminar a Churubusco y tomar esos camiones". Michelle opina que los sigue utilizando "por facilidad" y porque "lo que más se conecta justo hacia el sur son los microbuses". Finalmente, Nancy usa los microbuses porque "era como la otra alternativa cuando ya se me hacía tarde y no había lugar en la combi", así como moverse "con mayor facilidad para llegar directo, porque hay un camión directo de esos que me llevaba a la casa mi abuela".

En conclusión, con todos los testimonios, se puede aseverar que los usuarios ven en los microbuses accesibilidad y un precio económico justo. Si "vale la pena" o no, depende plenamente de los usuarios del TPC. Con las respuestas brindadas, se sigue que, efectivamente, vale la pena llegar a sus destinos, sean los que sean. Perder la *illusio* del "hay que llegar" significaría renunciar a actividades cotidianas a las que, por lo enunciado,

no se puede o no se quiere renunciar. El campo de la movilidad es solo un medio, un campo por el que se transita, tanto literal como metafóricamente. El fin mismo no se encuentra en el campo, sino en poner en contacto a diversos campos.

Teniendo en cuenta la implementación del instrumental que está destinado a cambiar la movilidad a bordo del TPC en el modelo empresarial (el sistema de posicionamiento global (GPS), los botones de pánico, y las videocámaras conectadas al C5), cabe preguntarse: ¿estos elementos minimizan el sentimiento de inseguridad en los usuarios? Se encontró en las entrevistas que representan cierta seguridad, pero para nada es significativa. Andrea opina, por ejemplo, respecto a la instalación de cámaras: "entiendo como la idea de lo que debería de causar en mi cabeza, pero en realidad yo no siento que haga la diferencia, o sea, yo sé de casos en los que por más que haya habido cámaras en la esquina, dentro del camión y demás no han servido de nada. Entonces, en general, no afecta en mi cabeza". El caso de Andrea es particular. Cuenta que uno de sus primos estuvo desaparecido durante 2 meses hace un año. "Y neta, o sea, si no sabes la hora y el lugar y todo, así exactamente, el C5 no te ayuda pa' ni verga [sic]. Entonces, es como de qué te sirve tener tantas cámaras, de qué te sirve tener tantas referencias, si ellos es como de puedes revisar cinco cámaras, pon tú en rangos de tres minutos cada una y si no encuentras nada, no es nuestro pedo […], porque en unas horas ya borramos todo". Este sentimiento de desconfianza ante los instrumentos de seguridad contribuye a la certidumbre de la incertidumbre en Andrea, le ayuda a dar por sentado la inseguridad y la nula capacidad de respuesta por parte de los organismos correspondientes.

Anuar responde, tajantemente, que no, la instalación de estos dispositivos no causa en él ningún efecto. Michelle, por su parte, dice que la situación supone "pues eso ya tantita seguridad también", y describe que en algún momento de su vida, ella solía ir a FES Zaragoza (vive en la colonia Zapata Vela, en Iztacalco). La invadía el miedo cuando el microbús hacía un recorrido diferente al establecido. Menciona, respecto a lo anterior, que "pues sí te vienen a la mente un montón de locuras, y ya saber que aunque sea los monitorean por GPS y así, ya da un poquito más de tranquilidad […]". Cuando se le

preguntó a Daniel qué si esto le provocaba algún sentimiento, y cuál era, respondió que "creo que sería tranquilidad", pero deja cierta duda abierta, condiciona el funcionamiento eficaz de los dispositivos para causar seguridad en los usuarios: "si sirven y si los aplican, es un medio efectivo para poder localizar cualquier tipo de delincuencia que suceda en los camiones a diferencia de los otros donde no había cámaras".

En ninguna de las entrevistas apareció como un factor decisivo en el sentimiento de seguridad la implementación de dispositivos de seguridad. Si bien es cierto que en algunos usuarios inspiraba un poco más de seguridad, esos elementos no fueron suficiente para que los usuarios se sintieran en plenitud. En cuanto a las entrevistas realizadas, ningún usuario parece lograr una movilidad adecuada. El miedo no viene exactamente del transporte, sino de un sentimiento más general y poco ubicado, que genera ansiedad en los usuarios. Lo anterior, aunado a la poca eficacia de las instancias pertinentes para resolver asuntos como asaltos, no contribuye al sentimiento de seguridad.

Tanto el esquema hombre-camión, como el modelo empresarial, contienen ciertas regularidades que lo diferencian del otro, aun dentro de los elementos variables en cada unidad de transporte. Por eso es posible agruparlos a uno en un esquema y a otro en un modelo. Esta distinción no se lleva solo a nivel académico, sino que el habitus, en el día a día, ayuda a catalogar y ordenar espacios desconocidos, con base en experiencias previas. De esto se sigue la siguiente hipótesis: con la implementación de los elementos de seguridad pública incorporados al modelo empresarial, en tanto *nuevos*, hay una modificación en el *habitus de la inseguridad* que los agentes poseen y les ayuda a desempeñarse en el nuevo modelo.

La hipótesis anterior es falsa, como demuestran las entrevistas realizadas. **Las personas no han modificado de manera significativa sus habitus**, pues no encuentran una seguridad plena en los sistemas de seguridad implementados. Esto puede entenderse debido a que el habitus no es solamente un paquete de conocimientos que los agentes han registrado de manera pasiva, sin virtualidad de modificación en el futuro; tampoco es totalmente maleable a gusto del agente. El proceso de inmersión en la sociedad por el cual atraviesan

los agentes a lo largo de su vida, pero sobre todo durante sus primeros años, explica Bourdieu

> […] tiene una irreversibilidad relativa: todos los estímulos externos y experiencias condicionantes son percibidos en cada momento a través de categorías ya construidas por experiencias previas. De ello se sigue una inevitable prioridad de las experiencias originarias y una clausura relativa del sistema de disposiciones que constituye el habitus (Bourdieu, 2005: 196).

A todos los entrevistados y entrevistadas, se les cuestionó sobre la percepción de seguridad a bordo de ambos modelos. Respecto al hombre-camión, Fernanda dijo sentirse casi nada segura, calificando su sentimiento con un 1, mientras el modelo empresarial le producía un 5 en una escala del 1 al 10: "[…] creo que porque justo las cámaras, o sea, tienen más control de las puertas, por ejemplo que no se pueden subir en cualquier esquina o en cualquier lugar las personas, eso me agrada, que tenga el chofer como el control". Daniel, por su parte, responde dubitativo que "creo que seguridad", cuando se le cuestiona si la implementación de estas tecnologías le produce algún sentimiento. Cuando se le preguntó a Claudia si se sentía más segura en alguno de los dos esquemas de operación del TPC, ella dijo que "no, yo digo que es igual, porque pueden pasar cosas en los dos tipos", y para reafirmar, se le cuestionó si no creía que haya habido un cambio significativo, a lo que respondió con un sencillo "no".

Nancy menciona un elemento que se ve en pequeñas porciones en los discursos de los demás entrevistados. Ella coloca al espacio y su percepción como un elemento importante al momento de percibir seguridad o inseguridad. "Siento el mismo nivel de seguridad sea verde o sea morado en el mismo camión. Yo creo que de seguridad, pues no, yo creo que me quedo en un 3 de seguridad, sentía esa seguridad como sigo teniéndola en el morado. O sea, me siento más segura tomando una combi, porque hay como más límite de espacio […]".

Se percibió indecisión en la voz de las personas cuando se les cuestionaba la percepción de seguridad que les producía el modelo empresarial. Incluso en la transcripción literal de sus palabras, puede leerse cierta duda. Ninguno expresó un sentimiento total de seguridad, ni

cuando se les recordaban los nuevos elementos de seguridad, como la cámara, el botón de pánico, o la aplicación para celular de Ciudad de México.

Se puede hablar de dos órdenes de regularidades en el TPC: el instituido a nivel creencia, y el instituido a nivel estructural. Los habitus se encuentran orientados al desarrollo de estrategias, a las tomas de posición en relación a la posición y tomas de posición de otros agentes, en aras de posicionarse mejor en el campo –no en un sentido teleológico, sino orientado por la *illusio* específica de cada campo. ¿Qué es aquella lucha que pone en marcha el motor del campo de la movilidad, el del transporte público, y el de SEMOVI? Se ha mencionado: la idea de "hay que llegar". Para ser más preciso, se propone que esta *illusio* en el subcampo de la movilidad concesionada, sea complementada: "hay que llegar seguro, cómodo y a tiempo". Interesa enfocarse en la primera característica. De modo que por lo que se lucha en este campo es, en sí, la movilidad "adecuada". Ya se ha dado a conocer: la regularidad en el subcampo de movilidad concesionada es no sentirse seguro.

4.5 Estrategias agenciales de seguridad

> El fatalismo en contextos específicos de riesgo se corresponde con dos clases de actitudes que he dado en llamar 'aceptación pragmática' o 'pesimismo cínico'. La primera es una actitud de enfrenamiento generalizado –tomando cada día tal y como viene-, mientras que la segunda rechaza todo tipo de angustia a través de la indiferencia con respecto al mundo (Giddens, 1996: 63).

Se propone nombrar como "estrategias agenciales de seguridad" a las acciones implementadas por los usuarios del TPC que se han mencionado someramente párrafos atrás y que forman parte de los habitus de los agentes –como el celular de repuesto, etc. Tal concepto se encuentra dentro de lo que Giddens denomina 'aceptación pragmática' en contextos de riesgo. Las *estrategias agenciales de seguridad* conforman parte del habitus en un intento de defensa, en lugar de como una estrategia de lucha al interior del campo de la movilidad. El habitus que poseen los agentes funciona como estrategia para salvaguardar las pertenencias. Aunque también puede caracterizarse como un habitus pasivo, en tanto esta acción no tiene repercusiones mayores a nivel estructural para cambiar la lucha por la movilidad en sí. Es decir, son habitus personales que tienden a reproducir la condición de la

indeterminación, instituyen el sentimiento de inseguridad en lugar de modificar las reglas del campo. Son meras respuestas y adaptaciones a las condiciones estructurales, una especie de resistencia.

Los usuarios del TPC están apelando a una *domesticación de la indomesticación*: "Es muy común también que los usuarios elaboren ciertas tácticas de uso que sirven justamente para lidiar con las reglas que están inscritas en un tipo de espacio y que no es posible cambiar" (Giglia, 2012: 18). Es decir, establecer como orden el desorden. Hacer institucional que no hay forma en sus manos de cambiar las condiciones de inseguridad. Sin embargo, afirmar esto no equivale a la falta de lucha, puesto que la hay. Existe resistencia. La lucha desempeñada en torno a la inseguridad no sería en contra de SEMOVI (aunque por una parte sí, en tanto hay una pérdida de legitimidad hacia los campos burocráticos -de la seguridad pública y de la movilidad-, como bien ha sido demostrado por la ENVIPE), sino, por una parte, contra los choferes que "permiten" el ascenso de personas portadoras del estigma de la inseguridad a la unidad –como vendedores ambulantes o taloneros-, contra la red de relaciones en que se encuentran insertos –todos los agentes luchan por conseguir más motilidad, más opciones y formas que les permitan sentirse seguros y tener una "movilidad adecuada", valiéndose de sus otros capitales fundamentales-, y contra los mismos agentes disruptores de la seguridad[26] (tanto pública como ontológica).

Su posición como dominados en el campo de la movilidad ha llevado a los usuarios del TPC a desarrollar un habitus específico que incluye entre sus disposiciones a las *estrategias agenciales de seguridad*. "El habitus nos habla de cómo nos relacionamos con el orden espacial, contribuyendo a su reproducción, o introduciendo en él sutiles modificaciones, pequeñas 'astucias' elaboradas desde una posición de debilidad con respecto al orden general […]" (Giglia, 2012: 18). Este habitus específico del TPC ha contribuido a la reproducción del sentido de inseguridad, en tanto implementa "pequeñas salidas" a este tópico, sin resolver el problema de fondo.

[26] En los últimos meses, se han viralizado videos en donde se lincha o se enfrenta directamente a asaltantes a bordo de combis en la ZMVM.

Ejemplos de esta domesticación de la inseguridad hay por montones, obtenidos gracias a las entrevistas y visitas a campo. Uno de ellos es el "movimiento reflejo" en cuanto aborda uno de los agentes que portan el estigma de la inseguridad (vendedores de dulces, trovadores). Al abordar estos agentes, algunos usuarios del transporte adoptan posturas defensivas, tales como abrazar la mochila que llevan, asegurarse de que tienen el celular en la bolsa del pantalón, o incluso esconder "de manera discreta" los artículos de valor. Estos actos reflejo se pudieron comprobar en múltiples ocasiones durante las visitas a campo. Alzar el rostro atento para ver quién abordó la unidad parecía un acto ritual cada que el chofer se detenía para dejar subir a una persona. En especial, el acto reflejo era más evidente cuando los usuarios llevaban la vista puesta en sus celulares, solo para alzarla y comprobar que era una persona con aspecto *normal*, y seguir en lo suyo. No obstante, también existía la posibilidad contraria: hubo ocasiones en que la persona portaba el estigma del "peligro": ropa sucia, desgastada, acento *de barrio* (es decir, marcando las "s" demasiado, casi pronunciado como "ch", usando argot del barrio), moreno, con una bolsa de dulces y con movimientos corporales pesados, como imponiéndose.

En este segundo caso, las personas, por lo general, tenían dos formas de afrontar el riesgo, dependiendo de su género. Las mujeres se minimizaban. Esta actitud puede tener su origen en la intención de pasar desapercibida. Andrea lo describe de la siguiente manera: "aplico la de *modo planta*, yo creo firmemente que si no te mueves, no te ven, o no sé, entonces pues no sé, nunca ha pasado nada después de eso, entonces, trato de eso, ser lo menos visible posible, ajá". Michelle comenta algo parecido: "pero en los verdes no, en los verdes me voy ahí [no se refiere a un lugar en específico, sino simplemente "ahí", habitando el lugar] o leyendo o haciéndome mensa, así nada más viendo todo porque sí me da cosita sacar algo", como su celular para ir leyendo, como hacía en ocasiones previas a su asalto. Fernanda también comenta que "trato de pasar lo más desapercibida posible, como que no hago nada, solo me quedo esperando a bajarme y trato de no sentarme con personas, como hombres, por lo del tema del acoso". En lo general, existe cierta tendencia en el género femenino a adoptar esta estrategia. En las entrevistas, ningún hombre mencionó llevar a cabo esta

acción o algo parecido, y en el trabajo de campo, se notó que, en su lugar, los hombres adoptaban una postura sí estática, pero firme, como intentando poner una barrera.

A pesar de que ninguna de las preguntas del instrumento giraba en torno a la violencia de género y acosos, esta categoría salió a relucir. No es de extrañar que la seguridad ontológica del género femenino tambalee por doble partida: tanto en el caso de cuidar las pertenencias, como en el caso de cuidar el propio cuerpo. Cuando se cuestionó a Fernanda sobre si había tenido asaltos a bordo de microbuses, ella contestó que "pues nada más como de acoso, pero no, asaltos así, no, solo acosos". Llama la atención la manera en que se normaliza este tipo de violencia, con las palabras "nada más". Daniel convive a diario con primas, ha escuchado el conocimiento que sus madres les transmiten: "si te vas a regresar, ve si otro compañero se regresa contigo, nunca vayas sola, no uses hasta ropa que pueda llamar la atención". El testimonio de Nancy indica que sus estrategias agenciales de seguridad están encaminadas a protegerse de lo que sea: un asalto, o acoso.

> el mismo cuerpo también lo vas acomodando, o sea, como que los codos tenerlos hacia afuera, como pegados, los brazos pegados hacia ti y que el codo quede hacia atrás, como para intentar mantener una distancia con el que está atrás o el que está pasando, o sea, como uno, porque a mí no me gusta tanto que la gente esté tan pegadita de uno y también por lo mismo, que me ha pasado como que se te empiezan a arrimar mucho, entonces, ya con el codo como con eso tienes como más facilidad, si, no sé, te tocan, algo así, tienes como más rapidez de darle un codazo y también marcar como tu distancia, o sea, posiblemente estorba, pero yo me siento como más segura de prefiero que me estén como empujando el codo si van entrando varios, pues a pasar una incomodidad de que se me estén arrimando.

Existen maneras específicas en que cada uno de los géneros intenta domesticar el TPC, pero también comparten algunas otras. Puede que estas prácticas no sean, en los hechos, demasiado eficaces en caso de un supuesto asalto; sin embargo, por muy poco útiles que puedan resultar para salvaguardar las pertenencias o incluso a la persona misma, sirven como forma de afirmación en el TPC por parte de los agentes, para no tener la sensación de "estar fuera de lugar".

La formación de este habitus específico, se propone, es producto de la inmersión en determinado campo, por lo que aparece como natural a los agentes que se valen de él para actuar en la cotidianeidad (Bourdieu, 2005: 196). Si se deseara poner el énfasis en el origen de su adquisición, se debe apuntar que es producto de la socialización primaria (Berger y Luckmann, 2003: 162-172). Los usuarios aprenden a moverse en el TPC y aprenden sus regularidades desde edades muy tempranas. El conocimiento tiene una fuente principal: los tutores. Michelle recuerda que "mi mamá siempre me decía, te vas a subir a un camión o al Metro o donde sea, nunca puedes traer la mochila atrás y nunca traer como el teléfono en la mano ni nada, porque te lo arrebatan, mucho menos como en las bolsas de atrás del pantalón ni nada, eso jamás lo hago". Daniel comenta que adquirió estas disposiciones "por instrucción, desde que estaba chiquito, o sea, antes de incluso ir a la escuela, por lo que te decía, o sea, cuando empecé a utilizar los transportes, era de no te lleves esto, divide tu dinero, no te lleves cosas muy valiosas, y aunado a esto, pues historias, historias de mis familias cuando los asaltaban, de qué les quitaban, de cómo se los quitaban, y de amigos también, de amigos que incluso en la vocacional había una historia que me acuerdo muy exacto de una amiga que tomaba el camión que yo siempre tomaba, o sea, para ir a la escuela. Y un día llegó y me dijo: es que me asaltaron. Y yo me quedé así de cómo te asaltaron en ese camión, o sea, era un camión nuevo". Con "nuevo camión", Daniel se está refiriendo al TPC que opera bajo el modelo empresarial.

Por otro lado, la modificación de estas pautas legadas por los tutores se ven reforzadas en su mayoría por el habla del miedo (que posteriormente se expondrá) y por la experiencia propia. En un primer momento, Fernanda da por sentado que siempre ha implementado sus estrategias agenciales de seguridad, pero después recuerda la gran pauta que cambió su percepción: "Pues fíjate que desde que tengo memoria, no es como que haya pasado algo, o sea, sí pasó algo, una llamada de extorsión a mi familia, yo tenía como cinco años […]. De ahí crecí mucho como en ese aspecto de la delincuencia y así, entonces, cualquier cosa, como que estoy un poco paniqueada, entonces, de que tengo memoria y me subo a algún transporte público, sí me guardo así o de plano no me llevo el celular, me llevo dinero exacto y así".

Andrea asegura que comenzó a implementar sus estrategias agenciales de seguridad "por esa anécdota que ya te conté, que me asaltaron y neta me pusieron una pistola en la cabeza". Anuar dice que "comencé a separar mi dinero a partir del primer asalto en el 2010, y pues recortar mis recorridos a partir del 2014", es decir, en su segundo asalto. Con recortar sus recorridos se refiere a tomar vías alternas para llegar lo más pronto a su casa, aunque tenga que sacrificar comodidad. Claudia, "desde el segundo asalto que nos hicieron empecé a guardar mis cosas, mi celular y mi dinero". Algo similar ocurre con Nancy, que afirma que "fue después de que me dijeron que así le robaron el celular a una de mis amigas", incluso menciona una medida que está relacionada con la movilidad, pero que trasciende a otros ámbitos de su vida: afirma haber dejado de comprar celulares de gama media o alta, por temor a que se los quiten en el transporte.

Las condiciones objetivas de existencia son determinantes en cuanto a la conformación de un habitus. Esto puede dar cuenta de una inseguridad histórica a bordo del transporte público: las condiciones en que operan actualmente los microbuses no son nuevas, y los agentes las han interiorizado desde su socialización primaria[27]. El hecho de residir en una ciudad cosmopolita y de semejante tamaño como es Ciudad de México, orilla a los agentes a desarrollar este habitus específico desde muy temprana edad.

La manera en que el esquema hombre-camión funcionó durante años, no solo fue producto de las acciones de los conductores, sino además de los usuarios y las autoridades. Sin embargo, debe decirse que quizá los agentes que tienen mayor peso en la manera en que *realmente* se habita el transporte público, son los usuarios, por medio de sus estrategias adaptativas. Es importante tener en cuenta que "la domesticidad de un lugar no está garantizada, al contrario, es una condición relativamente precaria que necesita cuidados permanentes" (Giglia, 2012: 30). Los agentes no orientan sus acciones en aras de mantener el orden del TPC, sino que *se dejan llevar* por sus habitus. Sin embargo, no son ellos quienes imponen las condiciones totalmente. En la jerarquía de imposición de regularidades

[27] Esto podría explicar la decisión metodológica del INEGI en que contempla a usuarios a partir de los 6 años para realizar encuestas como la ENVIPE

a bordo del TPC, se pone en primer lugar a SEMOVI, como el agente institucional dominante por excelencia. No obstante, ser el dominante no garantiza, como en los demás campos que se tenga el control sobre todo al interior del campo. Porque a pesar de que existen las leyes –en un sentido jurídico- por las cuales SEMOVI puede ejercer cierta presión sobre los líderes de cúpula -en caso de que se hable del esquema hombre-camión-, son estos quienes tienen una influencia más directa sobre los choferes y su forma de actuar –pueden imponer castigos no tipificados por un manual o código oficial, pero sí institucionalizados en la práctica. Y finalmente, en la escala de dominantes, se encuentran los choferes que, aunque están hasta abajo, son quienes tienen las acciones más directas sobre la manera en que los usuarios viajan. Las normas que "imponga" el chofer, son las que tienen un efecto más sólido sobre la acción de los usuarios. Son los usuarios quienes, en su resistencia contra todas las normas que los dominantes tratan de imponer, ponen en juego la creatividad de sus habitus para adaptarse de la mejor manera a las condiciones objetivas, sobre las cuales los dominantes han tenido mayor peso de definición. No se debe perder la idea de que, aunque las *estrategias de seguridad agenciales* sean meras resistencias, éstas también tienen cierto peso sobre la manera en que las relaciones objetivas en general se desenvuelven.

4.6 Ejemplos de estrategias agenciales de seguridad

Fernanda dice que

> "en general, cuando paso o debo pasar o debo ir como a zonas peligrosas, en realidad como que no los uso y busco otra alternativa como Uber o así, pero si tengo que pasar, más bien, cada vez que me subo más a uno el celular no lo saco, lo meto debajo de mi pierna, si es que llevo dinero, así, también lo guardo como en mis mangas y trato de pasar lo más desapercibida posible. […] Y pues ya, estoy como muy al pendiente, si alguien se ve sospechoso, así, pues para estar como al pendiente y cualquier cosa bajarme rápido".

Cabe apuntar que Fernanda una vez evitó de esta manera un asalto. Iba con amigos y en cuanto abordaron personas que a ella le parecieron sospechosos, le dijo a sus

acompañantes. Ellos hicieron caso omiso, ella descendió del microbús, y posteriormente ellos le contaron que en efecto, fueron asaltados. También dice que "hemos aplicado la de los zapatos, que te metes el dinero en los zapatos, hemos aplicado pues de plano no llevar celulares". Y finalmente afirma que tiene "varios conocidos que tienen un celular de repuesto o una cartera igual de repuesto o tienen un billete suelto, para si les llegan a asaltar, ya dan 50, 100 pesos y ya no se llevan todo su dinero".

Anuar dice que "generalmente, si llego a traer más dinero del habitual, procuro separarlo entre varios bolsillos, o no sé, los zapatos, por si llegase a pasar algo, pues no se me vaya todo el dinero y solo sea una parte. Igualmente, si puedo ahorrarme un pequeño tramo del transporte, pues sí lo hago". También comparte que sus abuelos "procuran traer alguna bolsa del mandado, bolsa del mercado cuando necesitan llevar alguna situación especial para distraer, si llevan algún reloj o algo, pues es menos probable que les quiten la bolsa del mandado".

Claudia, por su parte, comparte la práctica de llevar cambio o moneditas para tener listo cierto "tributo". "[…] Traigo nada más un billete de a veinte o monedas, y así es lo que les doy, trato de darles para que así no se pongan agresivos conmigo […]". Además, ella afirma que "Guardo mi celular y no lo saco para nada. Y mi dinero pues sí también me lo guardo porque es mi dinero del día". Aportar dinero de manera voluntaria a quienes venden dulces, parece una opción viable para Daniel, quien dice que "[…] O te venden que un dulcesito, pero como a diez pesos, entonces, son esas cositas que uno dice, no, pues, mejor le doy dinero". Incluso, sin traer tributo, los usuarios entrevistados aplican separar el dinero en varias bolsas, para no llevar todo lo disponible o en la cartera, o en una sola bolsa. Michelle dice que "siempre cargo normalmente con dos lugares donde guardo dinero, mi cartera donde están las cosas importantes y un monederito de tela, que ahí sí traigo dinero y moneditas y billetitos pero poquito. Y ya, pensando que si en algún momento me asaltan, dar mi monedero y si me quitan el celular, pues ya ni modo, pero por las tarjetas y la cartera así, por lo menos esas que se salven". En cuanto al celular, dice que "algo que sí hago

mucho es que a veces el celular lo guardo entre yo y mi pantalón, no en bolsa, ahí, y ya con la blusa me tapo y que no se vea de ninguna manera".

Andrea afirma que "nunca cargo dinero, trato de no cargar dinero más que así lo justo para mi pasaje. Mi teléfono nunca lo saco […] tampoco escucho música, no nada, ni siquiera los audífonos los utilizo, o sea no, ni me duermo". "Siempre trato de tener mochilas de esas de tirantes, entonces lo que hago es esto, haz de cuenta, pongo la mochila aquí y meto mis manos entre esto y siempre voy así, siempre, siempre, siempre. O sea, agarro mi mochila de aquí y me la cuelgo".

Relacionado con lo anterior, se encontró que la mayoría de los entrevistados afirmaron aferrarse a sus pertenencias cuando las llevan en mochilas. Una práctica quizá sin sentido, si se ve desde la óptica de que eso no detendría a un posible asaltante armado. Daniel dice que para "[…] Proteger mi mochila, como de justo agarrarla, cuando voy, siempre la llevo enfrente de mí. […] O la tengo bien agarrada incluso cuando hay pocas personas, siempre a veces [sic] checo que los cierres estén justo cerca de mí para checar que nadie la abra o algo así".

Daniel comparte sus demás estrategias agenciales de seguridad, como "Llevar el cambio exacto, y si tengo que llevar más dinero, lo divido, lo divido en las bolsas del pantalón. […] Evito que sea vea un bulto en la bolsa, para que no digan 'éste trae un teléfono, éste trae algo ahí'. […] También intento no cargar con cosas muy costosas. […] Y también evito a veces si traigo alguna cadena o pulsera quitármela, antes de subir, para que no me la vayan a quitar". "Si es muy posible, no pases por zonas peligrosas a horas muy tardes, evítalas."

En última instancia, para salvaguardar la seguridad ontológica, lo último que queda en los agentes es ofrecer sus pertenencias como tributo. Como le han dicho a Daniel que aplique, si sus estrategias agenciales de seguridad no funcionaran es "todos me lo han dicho, que se lleven todo lo que tenga, que lo importante que es tu vida, que no se la lleven, entonces da lo que quieras".

De todas las estrategias agenciales compartidas, se puede encontrar una cosa en común: la movilidad es un campo que atraviesa la vida de las personas, desde el hecho de decidir qué mochila comprar para poder aferrarse bien a ella, hasta el hecho de quitarse objetos de valor o no comprar un celular de gama superior. Si bien las estrategias de seguridad agencial son utilizadas a bordo del TPC, también se encuentran en el día a día de las personas, en situaciones que podrían ser muy comunes o habituales, pero que se encuentran marcadas por la previsión, esa "predicción" del futuro que lleva a cabo el habitus, para mantener seguros a los agentes.

5. Miedo, angustia, habla del crimen y cifras del crimen.

5.1 Miedo y angustia

Es importante diferenciar el miedo o temor, de la angustia:

> La angustia ha de ser entendida en relación al sistema completo de seguridad que desarrolla el individuo, más que como fenómeno situacionalmente específico conectado a riesgos o peligros particulares. […] Debe ser distinguida del temor. Este es una respuesta a la amenaza específica y, por tanto, tiene un objeto definido. La angustia, en contraste con el miedo, 'desatiende al objeto' (Giddens, 1996: 52).

Oviedo propone una distinción similar:

> […] Miedos y angustias, que hemos acotado recurriendo a Delumeau (2002: 10), quien señala que: 'el miedo tiene un objeto preciso, al cual [el sujeto] se puede enfrentar porque está bien identificado. La angustia, al contrario, es una espera dolorosa frente a un peligro aún más temible que no se 'identifica' claramente. Es un sentimiento global de inseguridad (Oviedo, et. Al. 2008: 115).

Para los usuarios del TPC el miedo y la angustia son elementos inseparables en sus prácticas de desplazamiento: ambos forman parte de su movilidad. Daniel, como ejemplo de angustia, afirma que cuando se hace uso del TPC, "vas alerta de quién se sube, cómo se luce [sic], si nada más se sube uno, de si justo se sube uno adelante y uno atrás". En general, los 7 entrevistados respondieron de manera afirmativa cuando se les preguntó si se consideraban susceptibles de sufrir algún percance a bordo del TPC, afirmando que este sentimiento provenía de "no saber quién se iba a subir al camión". Es cuanto menos interesante la manera en que funcionan el miedo y la angustia a bordo del TPC: por un lado, se vive con la angustia constante de estar expuesto a "algo" a bordo; por el otro, los usuarios tienen bien ubicados los elementos (ya sean lugares o personas) que les producen miedo.

El miedo es un sentimiento que posee un referente, algo o alguien que es detonador de riesgo hacia la seguridad ontológica. Reguillo define al miedo como "efectos de perturbación angustiosa" (Reguillo, 2008: 70). El miedo se experimenta socialmente, es socialmente construido –en tanto organización social de la angustia y en tanto los agentes lo experimentan de acuerdo a su posición en los campos-, y culturalmente compartido –

porque guía a los agentes en sus acciones. El miedo está atravesado por el habitus. El miedo es enormemente expresivo, el miedo es contagioso, el miedo es aprendido, el miedo puede disminuir con el hábito (Niño, 2002: 194). Las expresiones del miedo no son fortuitas, son parte de un sistema de disposiciones que los agentes han aprendido. El miedo es social, en tanto las formas de expresar el sentimiento biológico son a través de ademanes, palabras y otras *hexis* corporales estandarizadas.

Partiendo de los testimonios de entrevistados y de notas periodísticas, se ha encontrado que el miedo colectivo puede llegar a conformarse en una angustia generalizada. Delumeau sostiene que "[…] miedos que se repiten pueden provocar crisis de angustia" (2002: 10). Puede que esta situación haya sucedido con base en experiencias inmediatas o mediatas. El autor afirma que "[…] así como el temor, reacción fundamentalmente sana de alerta pero susceptible a múltiples derivas, la angustia es ambivalente. Es vértigo de la nada y esperanza de plenitud" (Delumeau, 2002: 10). Esta ambivalencia es fundamental en la acción de los agentes: les otorga la seguridad ontológica necesaria para continuar desarrollando sus actividades con cierto temor "sano" por la vida, pero a la vez los mantiene alerta ante posibles eventualidades. La "nada" nombrada por Delumeau se encuentra en el sentimiento de des-habitación de los agentes en el espacio y tiempo en que se encuentran, en el desconocimiento de cierto orden.

Es importante recalcar que *inseguridad y percepción de inseguridad no son lo mismo*. La primera tiene su base en perjuicios reales que pudieran sufrir los usuarios del TPC. Por otra parte, la percepción de inseguridad es un sentimiento, una disposición a aprehender la realidad objetiva de determinada manera.

Con lo anterior definido, se expone que

> Toda disminución en el nivel de violencia va acompañada de una sensibilidad más grande frente a la violencia, y luego de un incremento del sentimiento de inseguridad. Por eso, interpretar la ola del sentimiento de inseguridad en términos de crecimiento de violencia objetiva, no es solamente ilusorio, sino mitificador (Delumeau, citando a Claude Chesnais, 2002: 21).

Es por ello que para la presente investigación se ha puesto poco énfasis en los datos objetivos del crimen, en los "datos duros". El enfoque se encuentra sobre la percepción de inseguridad. Un análisis completo de los datos acerca de la incidencia delictiva en el TPC no diría tanto como la percepción de inseguridad de los usuarios. En otras palabras: no importaría que gracias a las medidas implementadas por la Secretaría de Movilidad hubiera pocos o nulos asaltos a bordo de las unidades, si los usuarios siguieran teniendo una alta percepción de inseguridad.

5.2 Las cifras del crimen

A pesar de que las cifras del crimen pueden funcionar para dar una idea general respecto a la seguridad pública, no contienen la riqueza que los agentes detentan en sus acervos de conocimiento. Lo anterior debido a que instituciones de las que es posible proveerse de datos acerca de asaltos a del TPC contemplan datos diferenciados entre sí, por una parte; por otra, no desagregan a mayor nivel la información. Además, se debe contemplar la cifra negra[28]. En suma, la percepción de los usuarios resulta de mayor importancia en cuanto a esta tesis refiere.

Como la se dijo antes, los datos "duros" no son centrales para la presente investigación. Sin embargo, se proporcionan para tener un punto de comparación con lo expuesto en los testimonios de los entrevistados. Estos datos son apenas una forma de aproximarse a la inseguridad. A pesar de que no son precisamente los necesarios para dar un diagnóstico certero de la situación que viven los usuarios, si dan una idea general acerca de la situación estructural de victimización que afecta a los habitantes de la Ciudad de México.

Se debe advertir también que no ha sido posible conocer el dato que representaba mayor valor para la investigación, dado que no existe tal desagregación en las bases de datos consultadas. Ese dato tan importante constituía la base para hacer una comparación entre la tasa de victimización de los usuarios del TPC del modelo empresarial y los del TPC que funciona y funcionaba bajo el esquema del hombre-camión. Sin duda habría sido de suma

[28] Es decir, asaltos o ataques que no son denunciados y, por tanto, no se tiene registro oficial de ellos.

utilidad el saber cuántos asaltos se registraron a bordo de cada uno de los modelos. Dicha tarea, sin embargo, se presenta un tanto utópica, ya no solo por el hecho de no encontrar datos desagregados, sino además por la existencia de la cifra negra.

En términos generales, en los datos a los que se tuvo acceso, la ZMVM aparece como una de las áreas más inseguras del país. Ciudad de México se encuentra en segundo lugar con mayor número de presuntos delitos registrados. Esta afirmación es hecha con base en un mapa elaborado por el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, en donde se marcan la incidencia delictiva registrada[29] de enero de 2019 a diciembre del mismo año (20 de enero de 2020)[30]. Debe mencionarse que esta cifra refiere al total de tipificaciones de delitos que emplean las instituciones de justicia. Por lo tanto, en el mapa no están representados únicamente delitos patrimoniales –que son el interés de esta investigación. Sin embargo, se considera un buen punto de partida para dar un panorama general acerca de la inseguridad pública en la capital del país.

La cifra de incidencia sobre la que interesa poner el foco para la presente investigación es Ciudad de México. Ésta cuenta con un total de 242,850 presuntos delitos –en general- registrados a lo largo del año 2019. Con la intención de poner la cifra en contexto: el estado con mayor registro de presuntos delitos es Estado de México, con un total de 337,906; en contraposición, el que menos registros tiene es Tlaxcala, con 4,411. Estas cifras no pueden ser empleadas para sacar conclusiones definitivas, puesto que es necesario tener en consideración otras variables y datos para poder dar un veredicto no tendencioso acerca del panorama de delitos e inseguridad, como, por ejemplo, el tamaño territorial de los mismos, la concentración de habitantes por kilómetro cuadrado, y las coyunturas sociales que atraviesa cada entidad.

---

[29] "La incidencia delictiva se refiere a la presunta ocurrencia de delitos registrados en averiguaciones previas iniciadas o carpetas de investigación, reportadas por las Procuradurías de Justicia y Fiscalías Generales de las entidades federativas en el caso del fuero común y por la Procuraduría General de la República en el fuero federal" (Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública: 20 de febrero de 2020).

[30] Consultar mapa 1 en anexo.

La Fiscalía General de la República (2019), por medio de sus datos abiertos, reporta una incidencia delictiva durante el 2018 en Ciudad de México, de 4,363 delitos patrimoniales. Los datos para el mismo rubro, pero para el año 2019 en esta entidad, reportan que hubo un total de 884 delitos contra el patrimonio[31] (Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública: 20 de febrero de 2020b). Cabe hacer dos aclaraciones respecto a estos datos. La primera es que la disparidad entre ambas cifras es inmensa. A pesar de que las cifras corresponden, una a 2018 y otra a 2019, resulta inverosímil un decrecimiento en la incidencia de delitos patrimoniales. Quizá esta disparidad de resultados pues deberse a un cambio en la metodología para tipificar las denuncias –y las consecuentes carpetas de investigación abiertas- como "delito contra el patrimonio". La segunda observación es que, aunque ilustrativas, estas citas no brindan datos específicos del tópico aquí tratado, a saber: la inseguridad a bordo del TPC.

Se cuenta también con los datos abiertos que proporciona el Gobierno de la Ciudad de México. En los hallazgos principales, se reporta que "15 delitos muestran una reducción en el número de carpetas de investigación en enero de 2020 respecto a enero de 2019" (Gobierno de la Ciudad de México, 2020), entre los cuales se incluye el robo a pasajero a bordo de microbús, que registra un decrecimiento del 28.7%, es decir, de 143 a 102 carpetas abiertas de investigación. Sin embargo, a pesar de que este dato se acerca más al tópico de esta tesis, presenta un problema: no distingue entre robos a bordo de modelo empresarial y hombre-camión. Es importante remarcar que estos datos refieren a las carpetas de investigación abiertas con base en denuncias realizadas por los usuarios, lo que no esclarece la duda de si son todos los robos que se perpetraron efectivamente. Estos datos no toman en cuenta la cifra negra. No obstante, resulta interesante que haya acontecido dicha reducción en los robos reportados. Dejará la duda incontestable, quizá, de si se debe al aumento de una tendencia a no denunciar, o a la disminución efectiva de delitos contra el

[31] Los delitos que se tipifican de esta manera son: robo, abuso de confianza, fraude, extorsión, fraude familiar, despojo de cosas inmuebles o de aguas, daño en propiedad ajena (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1931: 104-115).

patrimonio a bordo de microbuses (y de si el cambio al modelo empresarial tuvo que ver efectivamente con este decrecimiento).

Otro dato que brinda el Gobierno de la Ciudad de México, esta vez a través del "Reporte Mensual sobre incidencia delictiva: abril 2019" (Gobierno de la Ciudad de México, 2019), es que, durante esta fecha, los robos a pasajeros a bordo de microbús también experimentaron una disminución significativa, pero esta vez con respecto a datos de diciembre de 2018. Se desconoce las razones por las cuales el Gobierno de la Ciudad de México decidió tomar este mes como referencia, o por qué el último reporte mensual que se encuentra disponible en la plataforma es de abril de 2019.

Para ayudar a complementar los datos que permitan dar un diagnóstico aproximado de la inseguridad en Ciudad de México, se tiene a la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Seguridad Pública (ENVIPE) 2019. Se debe hacer la acotación, antes de continuar, que la ENVIPE se encuentra orientada a proporcionar datos acerca de delitos de fuero común, es decir, delitos que se encuentran tipificados en tanto afectan individualmente a las personas, y son perseguidos al interior de las entidades en que son cometidos[32]. En ella se presenta la tasa de robo o asalto en calle o transporte público, con la siguiente cifra: en 2018 hubo 31,045 delitos tipificados de esta manera, por cada 100,000 habitantes (INEGI, 2019b: 10). Es una cifra alarmante: una tercera parte de la población en Ciudad de México fue asaltada o sufrió robo en la calle o en el transporte público durante el 2018. Puede pensarse, desde el paradigma de la movilidad, que ser transeúnte por la calle también es una forma de poner en marcha la motilidad. Esto limita la movilidad de las personas. La inseguridad pareciera inherente a las distintas formas de movilidad.

Los datos con que cuenta la ENVIPE 2019 son de 2018. La cifra anteriormente expuesta casi se duplicó con respecto al año 2012, en que la tasa de robo o asalto en la calle o transporte público era de 17,763 por cada 100,000 habitantes. La ENVIPE también permite

[32] En contraposición, se encuentran los delitos del fuero federal, entre ellos se puede encontrar traición a la patria, terrorismo, conspiración, rebelión, genocidios, etc. (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1931)

inferir que la razón por la cual los datos abiertos de la Fiscalía General de la República son tan inferiores a los reportados por el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, es la cifra negra. Los datos de INEGI reportan que apenas el 9.1% de los delitos fueron denunciados, "de los cuales el Ministerio Público inició Averiguación Previa o Carpeta de Investigación en 65.5% de los casos" (INEGI, 2019b: 17). Es decir: aun denunciando, hay demasiados presuntos robos que no son investigados y, por tanto, no son tomados en cuenta para los datos abiertos del Secretariado Ejecutivo. Las razones que brindan las personas para no denunciar, y que destacan entre las demás, son: representa una pérdida de tiempo (el 35.2%), y desconfianza en la autoridad (19.6%) (INEGI, 2019b: 20).

Los anteriores podrían parecer datos periféricos, pero se propone que dichos motivos para no denunciar también son parte de lo que es entendido como movilidad. ¿Para qué denunciar, si es una pérdida de tiempo, o si las autoridades no harán nada? Michelle lo expresó de la siguiente manera en una ocasión en que la asaltaron a bordo de una combi (no microbús[…]fui primero al MP de Coyoacán. Me dijeron: no, aquí no es, porque justo aquí es la no sé qué, tienes que ir al otro. Me fui otra vez al de Coyoacán, perdí todo ese día, ese día no fui a la universidad, el viernes, porque anduve ahí en los MP. […] Obviamente no pasó nada.".

El elemento más importante al que se ha orientado el desarrollo de la presente tesis, es la percepción de inseguridad. Así pues, en cuanto a la percepción de inseguridad pública se tiene que "en la Ciudad de México, 79.9% de la población de 18 años y más considera la inseguridad como el problema más importante que aqueja hoy en día su entidad federativa, seguido de la falta de castigo a delincuentes con 37.6%" (INEGI, 2019b: 22). Es decir, poco más de cuatro quintas partes de la muestra representativa consideran a la delincuencia como el peor problema que afecta a sus entidades federativas (en este caso, alcaldías). No existe una sensación de seguridad en general. La percepción de inseguridad de los agentes –sin importar los datos que se tienen registrados acerca de los delitos efectivamente acontecidos.

De acuerdo con la ENVIPE, el transporte público aparece "en la Ciudad de México, [como] el espacio donde la población de 18 años y más se sintió *más insegura*, con 91.5% […]

(INEGI, 2019: 24)[33]. Parece importante hacer notar la comparación a nivel nacional, en donde esta percepción baja hasta 71.5% (INEGI, 2019: 24), lo cual es un dato significativo. Lo anterior indica, además de una fuerte sensación de inseguridad a bordo del TPC en Ciudad de México, un problema específico y situado, que el resto del país no comparte en la misma medida.

De acuerdo con datos obtenidos en la última Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) -que cuenta con estadísticas de octubre a diciembre del 2019[34], más del 50% de la población encuestada de 18 años o más de todas las delegaciones, a excepción de Cuajimalpa, se sienten inseguros en su ciudad. En Iztapalapa, Tláhuac y Xochimilco, se registró mayor sentimiento de inseguridad entre la muestra seleccionada[35]

Respecto al sentimiento de inseguridad registrado en el transporte público, Cuajimalpa destaca nuevamente por ser la demarcación en donde menos usuarios reportan sentirse inseguros, con un 68.7% de respuestas afirmativas. Es importante hacer notar que si bien es nuevamente la entidad con menor número de personas que tienen percepción de inseguridad, se registra una subida drástica, del 22%, con respecto a la sensación de inseguridad en su ciudad –en general. Lo anterior quiere decir que, al menos en Cuajimalpa, las personas se sienten más seguras en su alcaldía que a bordo del transporte público. La alcaldía que reporta mayor sentimiento de inseguridad a bordo del transporte público nuevamente es Iztapalapa, con el 91.0%, seguida de Gustavo A. Madero y Tláhuac[36] (INEGI, 2020b: 12).

Los datos proporcionados por la ENSU y la ENVIPE hallan confirmación entre ellos. De estos se puede llegar a una conclusión fundamental: la percepción de inseguridad es muy alta en la Ciudad de México. No hay duda de que la gente no se siente segura en el espacio

---

[33] Tabla 1 en anexo.

[34] Realizada por el INEGI de manera trimestral enfocada a captar "la percepción de la población sobre la seguridad pública en su ciudad" (INEGI, 2020: 9)

[35] Consultar mapa 2.

[36] Consultar mapa 3 en anexo.

público, pero en especial, esta sensación es más intensa a bordo del transporte público. Si bien las encuestas no proporcionan datos específicos acerca de con base en qué medios de transporte público la gente encuestada afirma sentirse insegura, se puede mantener la conclusión anteriormente enunciada. Los agentes se sienten inseguros, porque efectivamente la cifra de delitos es elevada.

5.3 El habla del crimen

El "habla del crimen" es un concepto que se ha retomado de Teresa Caldeira. Da cuenta de la manera en que los usuarios del TPC adquieren el conocimiento necesario para generar *estrategias agenciales de seguridad*. La autora define al habla del crimen de la siguiente manera:

> las narrativas cotidianas, comentarios, conversaciones e incluso bromas y chistes que tienen al crimen como tema, se contraponen al miedo y a la experiencia de ser una víctima y, al mismo tiempo, hacen proliferar el miedo. El habla del crimen promueve una reorganización simbólica de un universo que fue perturbado tanto por el incremento del crimen como por una serie de procesos que vienen afectando profundamente a la sociedad […] (Caldeira, 2007: 33).

El habla del crimen otorga cierta guía a los agentes volver habitable el mundo. Es una forma de organización social de la angustia y del miedo. En tanto reorganización simbólica, el habla del crimen promueve también una reorganización de la acción, una actualización de los habitus. Prueba de ello son las estrategias agenciales de seguridad.

Las ideas que circulan en la sociedad por medio del habla del crimen y que se encuentran disponibles también a partir de sistemas expertos[72] tienen efectos sobre los agentes, en la manera en que estos ordenan la vida cotidiana y se orientan. Los agentes toman ciertas precauciones, *estrategias agenciales de seguridad*, que les permiten lidiar con las condiciones objetivas de existencia (Niño, 2002: 208). Si bien cierto miedo es saludable en los agentes, esta situación no quita que el miedo represente una perturbación en su cotidianeidad. Daniel comenta que perdió cierto sentimiento de seguridad a bordo del modelo empresarial cuando iba en la vocacional:

> […] me cuerdo muy exacto de una amiga que tomaba el camión que yo siempre tomaba, o sea, para ir a la escuela. Y un día llegó y me dijo: es que me asaltaron. Y yo me quedé así de cómo te asaltaron en ese camión, o sea, era un camión nuevo [perteneciente al modelo empresarial].

El miedo se puede aprehender a distintos niveles: como una respuesta fisiológica, y como el constructo social que canaliza a ésta. Este último nivel puede ser transmitido por medio del lenguaje, en tanto conocimiento y cultura. La cultura es la que organiza la manera en que se interpreta qué se considera una fuente de riesgo, y la manera en que se aprehende y se procesa en los agentes. Como toda manifestación cultural, se encuentra contextualizado en un tiempo y un espacio. El miedo y la sensación de inseguridad, por tanto, son sociales. No se teme de la misma manera, ni con la misma intensidad, a las mismas cosas, lugares o situaciones en un punto geográfico que en otro.

> En cualquier parte del mundo una persona puede sentir miedo o vergüenza, pero lo que lo hace manifiesto varía en cada contexto social, y por esta razón, es importante conocer a qué o a quién se le tiene miedo, o con qué situaciones se relaciona el miedo, a partir de sucesos y experiencias mediatas o inmediatas (Niño, 2002: 192).

El conocimiento permite la pretensión de ordenar el mundo. La cultura, en tanto contiene conocimiento y en tanto transmitida por medio del lenguaje, permite, en primera instancia, nominar la realidad, aprehenderla de cierta manera, y en segunda, actuar en consecuencia.

El habla del crimen es una manera de conformar una "epidemiología de la inseguridad" (Reguillo, 2008: 66)., tal como Reguillo la denomina; es decir: identificar cierto problema, diagnosticarlo, y en consecuencia buscar "remedios" para éste. Las comillas no son gratuitas, le sirve como arma para ganar capital simbólico o económico a ciertos actores. La manera en que se habla del crimen, del miedo, de la angustia, sirven para construir la realidad en torno a estos tópicos de cierta forma, que podría ser benéfica para algunos agentes (aseguradoras, vendedores de medios de transporte para ejercer movilidades "más seguras", e, incluso, por el campo burocrático de la Secretaría de Movilidad, en tanto reductora del riesgo y proveedora de "resultados").

Caldeira afirma que el habla del crimen es contagiosa (Caldeira, 2007: 23).Con los entrevistados que mejor se puede observar esta cualidad, es con Daniel y Nancy. El primero, por vivir con una "familia muégano", como popularmente se conocen; es decir, por convivir en un mismo espacio con miembros de su familia no nuclear. Cuenta:

> Me acuerdo de historias de mis primas, igual, repito, una que venía de la escuela y se subieron a vender cosas de artes plásticas. Pues ya, que se bajaron, bueno, antes de que se bajaran, obviamente sí los amedrentaron y ya les quitaron sus cosas, porque no les compraron nada.

Nancy es la mayor de dos hermanas, cuya madre, desde muy pequeñas, les inculcó precauciones extremas al momento de viajar solas. Además de contagiosa, Caldeira afirma que el habla del crimen es fragmentada, repetitiva (Caldeira, 2007: 23). Si, por un lado, mantiene alerta a los agentes lo suficiente como para que no se paralicen, por el otro, quizá sea la fragmentación la que resulte perjudicial. Sin la información completa y puesta en contexto, los agentes interpretan desde su posición en el campo, y adquieren los conocimientos que les resultan más útiles para el desempeño de sus actividades cotidianas. Daniel cuenta la siguiente anécdota:

> Me acuerdo de una historia, donde no sé si una de mis tías o mi mamá, o sea, como que se subieron, estaban vendiendo, no compraron, o sea mi familiar sí compró, y a los que no compraron sí les quitaron dinero, a fuerzas, y a los que compraron ya los dejaron en paz.

En este testimonio es evidente la falta de claridad. La anécdota despersonaliza y fragmenta la historia, pero el mensaje que adquirió Daniel, sin importar si fue a su madre o a su tía, o si de verdad ocurrieron así los hechos, es "ten miedo de los vendedores, y cómprales".

En la actualidad, en que la información viaja de manera no controlada y sin discriminación, los agentes se ven impelidos a decidir por sí mismos qué es lo que pueden ocupar como orientación en la vida cotidiana y qué es lo que no. Ahí es donde radica el factor nocivo del habla del crimen: reproduce ciertas formas de dominación a través de la fragmentación, que solo sirve para reproducir estereotipos simplistas. Es fragmentada, además, porque ni

siquiera las instituciones que deberían manejar datos concretos, poseen datos unificados que sirvan para calcular riesgos de manera efectiva.

Bauman afirma que el lenguaje cuenta con la peculiaridad de ser ambivalente. Entre más control se desee tener sobre ciertos fenómenos, dominarlos por medio del lenguaje, más escapan de las manos de los agentes. Este autor no es el único que toma tal posición. Delumeau afirma que "Es del interés de todos el contener ese sentimiento de inseguridad en los límites tolerables. Sin embargo, y como reflexión final de carácter antropológico, el miedo no desaparecerá de la condición humana" (Delumeau, 2002: 21). Michelle no salió demasiado durante la cuarentena cuando comenzó la pandemia por COVID-19, pero cuenta que

> […] como casi toda mi familia vive en esa colonia [Zapata Vela], muchos usan esos [microbuses bajo el esquema hombre-camión], sobre todo los de Tezontle, porque llegamos en Metro Iztacalco y ahí tomamos (inaudible). Pero sí, o sea, tiro por viaje y con estos micros siempre o sí los asaltan bien o los que se suben a pedirte que les des. Y últimamente he sabido, últimamente no he usado casi nada de transporte público, pero sí me han dicho que específicamente estos sí han estado bien violentos […].

A pesar de que la familia de Michelle comenta la inseguridad a bordo del TPC en la zona donde habitan para situar el peligro, en ella crece el sentimiento de inseguridad.

No parece casualidad que tanto Reguillo como Caldeira comparen esta forma de organización social de la angustia con una enfermedad. Esta forma de denominar al habla del crimen tiene su utilidad y su papel en la manera en que los agentes habitan los distintos espacios urbanos, pero en específico el TPC. Esta "enfermedad" cumple dos funciones: por un lado, contagia a las personas, les da consciencia de vulnerabilidad y debilita al *cocoon* protector; por otro, advierte a los agentes acerca de los riesgos que se corren al realizar ciertas actividades (trasladarse a bordo de algunos transportes).

El habla del crimen, como portadora del miedo, es capaz de tener efectos en la movilidad de las personas -también en otros ámbitos. "El habla y el miedo organizan las estrategias cotidianas de protección y reacción que dificultan los movimientos de las personas y

restringen su universo de interacciones […]" (Do Rio, 2007: 33-34). Se propone que las *estrategias agenciales de seguridad* no solo organizan las acciones al interior del transporte público concesionado, sino también al exterior de éste: cualquier acción que se tome en aras de mantener la seguridad ontológica propia, la integridad física y las pertenencias, puede ser considerada como una *estrategia de seguridad agencial*.

El habla del crimen contribuye a la manutención de cierto orden cuando el *cocoon* ha sido vulnerado en una situación peligrosa de asalto. Cuando se le preguntó a Andrea sobre sus estrategias agenciales de seguridad, respondió que no suele sacar el celular a bordo del TPC, derivado de "[…] esa anécdota que ya te conté, que me asaltaron y neta me pusieron una pistola en la cabeza".

> Un crimen violento crea un desorden en la experiencia vivida y provoca una desestructuración del mundo, una ruptura. La vida no fluye del mismo modo que antes. […] Generalmente, la experiencia de un crimen violento está seguida de […] acciones que refuerzan el sentimiento de pérdida y restricción así como la sensación de una existencia caótica en un lugar peligroso. […] (Do Rio, 2007: 42).

5.4 Antropomorfización del miedo

El miedo se suele impregnar sobre ciertos agentes. Se les caracteriza como detonadores de la inseguridad y portadores del desorden. Como si su sola presencia desestabilizara el orden (Reguillo, 2008: 66).

En esta categoría se encuentran los vendedores ambulantes y los "taloneros". El abordaje de estos agentes se ha vuelto parte del orden que impera al interior de los microbuses. No es una novedad que algunas personas se suban al TPC bajo el esquema hombre-camión a vender golosinas, bebidas, helados, CD's, libros de autoayuda o revistas con pasatiempos, o plumas y plumones. Los "taloneros" son menos comunes, pero también son agentes cuya presencia es esperada. Estos personajes abordan la unidad con permiso del chofer y suelen desarrollar un discurso con doble sentido, que convenza a los usuarios para ceder alguna parte de su dinero o pertenencias al taloneador, ya sea agresivo (por medio de frases como "vengo saliendo del reclusorio y...") o que apele a la compasión ("tengo un hijo en el hospital y necesito comprar medicamentos", "soy migrante de tal país y me quedé sin

medios para continuar mi viaje hacia la frontera", etc.). Pero también se puede encasillar como detonadores de las alarmas a los usuarios que puedan compartir características con los "asaltantes tradicionales", que portan cierta vestimenta, formas de caminar y de hablar que los usuarios han asociado a algo "fuera de la norma".

La inseguridad está institucionalizada a bordo del TPC. El miedo es común cuando un vendedor ambulante, talonero o una persona "sospechosa", aborda el microbús. De este modo, se tiene que

> […] 'cada susto crea sus miedos' o sea que, mientras las reales acciones dañinas aumentan en proporción aritmética, los estímulos que las representan y anticipan aumentan en proporción geométrica, provocando la denominada reacción de alarma, también denominada 'eco' o 'sombra' del verdadero miedo. Se crea así una especie de círculo vicioso que 'nutre nuestro gigante', haciéndole tomar inusitadas proporciones (Niño, 2002: 202).

El habitus se encarga de convertir los pequeños hitos en pautas que representan un marco de interpretación para desarrollar el miedo; ya sea un cuerpo, un territorio o un tiempo definidos, todo en aras de ordenar el mundo, proveer sentido y estar listo ante otra posible perturbación. Por ejemplo, los entrevistados aseguran que en general se sienten más seguros cuando hay muchas personas a bordo del TPC, o a determinada hora o en ciertas zonas. Nancy, hablando del TPC modelo empresarial, dice que

> la ventaja es de que son grandes y puedes ir cómodo cuando no hay tanta gente, puedes ir ahí cómodamente. Sin embargo, siento que la desventaja que es que sube mucha gente, sube de más. Entonces, hay como mayor posibilidad de tener opciones, probabilidades de que una de esas personas sea asaltante, o que tenga otro tipo de intención.

Por otro lado, una pauta en la vida de Anuar, fue a raíz de un asalto:

> Me acuerdo que en el 2014, el incidente que tuve, iba a la papelería y pues por irme directo a la papelería me seguí del camino que suelo habitualmente. Y pues si me hubiese bajado en donde generalmente me bajaba, no me hubieran asaltado. Entonces, a raíz de eso, si me puedo evitar una parte del transporte, del recorrido, pues prefiero hacerlo.

La forma en que se procesa el miedo depende de cada uno de los agentes. Si éste se encuentra inmerso en un ambiente donde es bombardeado constantemente por el habla del crimen, es probable que el miedo pueda perder su proporción y devenga en angustia, que se convierta en algo paralizante. "No siempre el miedo paraliza o induce al autoencierro; hay miedos que permiten adaptación, reorganizar prácticas espaciales, redefinir las interacciones y acciones en los distintos ámbitos y escalas" (Oviedo, 2008: 115). Dicha adaptación depende de la "firmeza" con que el *cocoon*[37] de los agentes ha sido formado y, en consecuencia, de la manera en que se ha configurado su habitus.

El habitus, gracias al habla del crimen y los datos del crimen, así como experiencias propias, categoriza a los agentes que abordan el TPC. Así como existen lugares, horas y condiciones que brindan seguridad a los usuarios, también hay agentes o lugares que portan un estigma de inseguridad. Estas características son producidas por los agentes –no de manera intencional ni racional- en aras de asegurar una "movilidad adecuada" (segura, sobre todo). Se propone denominar a éstos como *agentes del miedo*, entiéndase: vendedores ambulantes, taloneros, en ocasiones los "cacharpos", o "personas sospechosas". Fernanda describe a estas personas de la siguiente manera: "que están viendo nada más a las personas que traen celular, o están como, no sé, viendo raro a otras personas, como sus cómplices, sabes, o así, sí me ha tocado ver". Los usuarios *saben* cuando algo sale de lo domesticado.

Estar alerta a bordo del TPC bajo el esquema hombre-camión en caso de un posible asalto se ha incorporado como disposición en los agentes. Nancy responde, cuando se le pregunta a por qué no suele sacar el teléfono a bordo del TPC:

> Siento como que tengo que estar, una, porque siento que estar pendiente, o sea, como que estar activa, o sea, como que al pendiente de lo que pasa alrededor para evitar como algo extraño que suceda, o sea, esta parte de si necesito como que inmediatamente correr, intentar correr, no, bajarme de ahí, no sé cómo.

---

[37] "La confianza básica es un mecanismo de protección en relación a los riesgos y peligros en los marcos circundantes de acción y reacción. Es el principal soporte emocional de un caparazón defensivo o "cocoon" protector, que todos los individuos normales llevan consigo como el medio con el que son capaces de afrontar los quehaceres de la vida cotidiana" (Giddens, 1996: 48).

En cuanto refiere al modelo empresarial, el hecho de ser asaltado parece no haberse institucionalizado del todo, dada su relativa "novedad"; a pesar de que también hay cierto sentimiento de inseguridad. Por ejemplo, Fernanda dice sentirse un poco más segura a bordo del modelo empresarial, pero solo la mitad, calificando su sentimiento con un 5 de 10, ya que, respecto a la inseguridad, afirma "yo sé que existe, pero me siento un poco más segura en ellos [en el modelo empresarial]".

La ruptura y quebrantamiento de los agentes, viene en el momento en que su disposición ante la inseguridad se ve confirmada en el modelo empresarial o en que escuchan que a bordo de dicho modelo siguen sucediendo asaltos.

5.5 Territorialización del miedo

Niño propone que "La ciudad se construye a partir de una sumatoria de territorios, como espacios vividos, percibidos, sentidos, valorados e imaginados de formas diferentes por los sujetos que la habitan" (Niño, 2002: 196). Desde Bourdieu, solo se debe apuntar que estas representaciones no solo "suman", sino que además restan: no todos los agentes tienen el mismo "valor" cuando de representaciones se trata.

Los entrevistados confirmaron, a nivel no explícito, contar con ciertas representaciones de distintas zonas de la ciudad. Daniel expresa que "[…] pues se siente el riesgo, porque no son zonas que tengan buena fama". Es interesante su declaración, porque afirma *sentir* el riesgo, más que contar con información estadística que confirme la probabilidad de correr riesgo en ciertos lugares. Los entrevistados en general muestran cierta inclinación por buscar alternativas cuando se trata de atravesar zonas cuya representación les significa peligro. Anuar y Fernanda, por ejemplo, suelen usar aplicaciones de taxi para transportarse a lugares que consideran peligrosos. Los entrevistados coincidieron en que una de sus técnicas básicas para adentrarse en estas zonas, es llevar la menor cantidad de bienes personales posibles; en ocasiones, es imposible evitar las zonas peligrosas, como Claudia, que debe usar un microbús en el que la han asaltado en dos ocasiones, de regreso del trabajo.

“El lenguaje se esmera en mantener el orden y negar la arbitrariedad inesperada y la contingencia” (Bauman, 1996: 74). El habla del crimen funciona de manera ambivalente. Por una parte, ayuda a los usuarios del TPC a identificar puntos rojos en el mapa, a identificar prácticas, medios de transporte, lugares, y también a otros agentes, como potenciales riesgos. Sin embargo, la tipificación no es precisa ni certera del todo. Se han domesticado los lugares y agentes inseguros, pero solo hasta cierto punto. Tipificar como inseguro cierto sendero, ramal, derrotero o trayecto de un ramal, no otorga una seguridad infalible. Puede afirmarse que “a la percepción de una inseguridad ubicua y a la vez desterritorializada, se responde con los esfuerzos por ‘emplazarla’, por confinarla a unos márgenes aprehensibles” (Reguillo, 2008, 65).

La espacialización de la inseguridad en el TPC puede interpretarse como un recurso desesperado por parte de los agentes para reducir al mínimo la incertidumbre que los embarga al momento de ejercer su movilidad.

Conclusión

Como producto del desarrollo del TPC en Ciudad de México, y de su deficiente administración por parte de las autoridades correspondientes a lo largo del siglo pasado, se propuso el cambio en la forma de brindar el servicio a principios del presente siglo, del modelo hombre camión al modelo empresarial. Sin embargo, no fue hasta acabada la primera década que se tomaron cartas en el asunto de manera más seria. Aun con todos los planes implementados y todas las metas que se han impuesto, no se ha podido alcanzar el estado de movilidad que las mismas autoridades propusieron como resultado de dichos planes.

No se puede afirmar que el hecho de no haber alcanzado al cien por ciento las metas propuestas por la SEMOVI tenga una repercusión directa en la aceptación o revocación de la tesis que se propuso al iniciar esta investigación. Dicha tesis es, a saber: la implementación de los elementos de seguridad colocados en el TPC operante bajo el modelo empresarial (GPS, cámaras de seguridad, aplicación móvil, vinculación con el C5) no trajeron consigo los cambios esperados en la percepción de inseguridad de los usuarios.

La percepción de inseguridad a bordo del TPC no parece haber tenido un cambio de importancia con la implementación del modelo empresarial. Dicha afirmación se hace con base en el trabajo de campo y las entrevistas realizadas para lograr los objetivos propuestos en la introducción de esta tesis, que eran cuatro. Y a los que a continuación se dará seguimiento. En cuanto a inseguridad, a nivel de modelo, no se logra apreciar un cambio relevante en la percepción de los usuarios. Si bien es cierto que el modelo empresarial trae entre sus cambios algunas situaciones que brindan mayor seguridad ontológica, ésta sigue siendo limitada. A diferencia del esquema hombre-camión, los autobuses del modelo empresarial presentan mayor espacio, que, aprehendido por los habitus de los agentes, brinda mayor sensación de seguridad. Asimismo, el hecho de que el recorrido o la ruta tenga paradas establecidas, también da un pequeño alivio a los usuarios, porque se reduce en cierta medida la ansiedad que genera la certidumbre de la incertidumbre, el posible abordaje de un asaltante o talonero. Sin embargo, los entrevistados se mostraron casi

indiferentes ante los nuevos elementos de seguridad como las videocámaras, los botones de pánico, o los GPS. Este sentimiento puede deberse a una poca o nula confianza en el sistema judicial de México. Andrea, por ejemplo, reportó haber tenido un caso concreto en que las cámaras no sirvieron de nada para dar con su primo perdido.

Con respecto al segundo objetivo, las personas que previamente utilizaban microbuses del esquema hombre-camión y que a la fecha de la entrevista habían pasado al esquema empresarial, tales como Andrea, Nancy, Daniel o Michelle, no expresaban sentir un cambio radical. Andrea o Nancy, por ejemplo, basan sus decisiones de movilidad en la prisa que llevan, más que en el sentimiento de seguridad que podría, o no, brindarles hacer sus recorridos a bordo del modelo empresarial. Está claro que la seguridad no tiene un peso demasiado paralizante al momento de ejercer la motilidad: al final de cuentas, los usuarios *deben* llegar a sus destinos.

Como resultado del tercer objetivo, se tiene que, aunque los datos recabados en el apartado de "las cifras del miedo" no son los más actuales, sí proporcionan información de al menos 6 años en los que ha operado el modelo empresarial. Estos datos arrojaron que tampoco en las cifras de asaltos o encuestas a gran escala, la gente nota una diferencia radical en cuanto a seguridad refiere. El modelo empresarial no ha traído consigo un cambio radical. La percepción de inseguridad está reflejada tanto en las cifras provistas por instituciones como el INEGI, como en las respuestas más profundas que brindaron los entrevistados para esta tesis.

Finalmente, la comparación más relevante para esta investigación se encuentra en el cambio, o no, en las prácticas llevadas a cabo por los usuarios a bordo del TPC en ambos modelos. Durante el trabajo de campo a bordo de los microbuses operados bajo el modelo empresarial, se pudieron ver reflejadas las respuestas de los entrevistados. Si bien es cierto que no se puede afirmar que existe un ambiente de relajación total, también es cierto que las personas parecen viajar bajo menos ansiedad o incertidumbre en dicho modelo, que si se compara con el esquema hombre-camión. La comparación es clara: el abordaje constante de personas caracterizadas como agentes del miedo, causa tensión visible en los usuarios,

que se ve reflejada en sus actos y formas de reaccionar. Lo anterior en cuanto a lo visible durante el trabajo de campo. Por otra parte, todos los entrevistados afirmaron no haber modificado ninguna de sus prácticas agenciales de seguridad, *por si acaso.* Sin embargo, esto podría deberse a más bien una situación de inseguridad generalizada, y no tanto a una sensación de inseguridad específicamente a bordo del modelo empresarial, como también podrían sugerir los datos del miedo.

Se podría pensar que los elementos de seguridad implementados en el modelo empresarial no fueron una solución al tema de la inseguridad, sino simplemente una forma de subsanar por el momento ese problema. Y aun así, queda mucho campo abierto, pues la modernización del esquema hombre-camión al modelo empresarial no lleva siquiera la mitad del proceso.

De este modo, otra conclusión de la tesis es que la movilidad en Ciudad de México aun no es adecuada. Tomando como partida el tópico de esta investigación, la inseguridad, se puede afirmar que no existe una *movilidad adecuada*, con base en el discurso oficial de las autoridades. Lo anterior sin tener en cuenta que, durante el proceso de entrevistas, se logró obtener información que revela que tampoco en otros tópicos, como la accesibilidad, o el tiempo de traslado, entre otros, la movilidad en Ciudad de México no es la más adecuada para todos.

La movilidad limitada que detentan los habitantes en la Ciudad se ve reflejada en su capital de movilidad (motilidad) y éste, a su vez, en su capital global. Es decir: la movilidad no adecuada que viven los habitantes de Ciudad de México tiene repercusiones en sus vidas cotidianas, en cosa tan simples y comunes como no comprar celulares caros, o elegir bien la mochila que se usará para la vida diaria. De forma más directa, se aprecia en las estrategias agenciales de seguridad que implementan los usuarios antes de abordar el TPC, y que se ven nutridas por el habla del miedo, y a su vez nutren este imaginario en un círculo interminable.

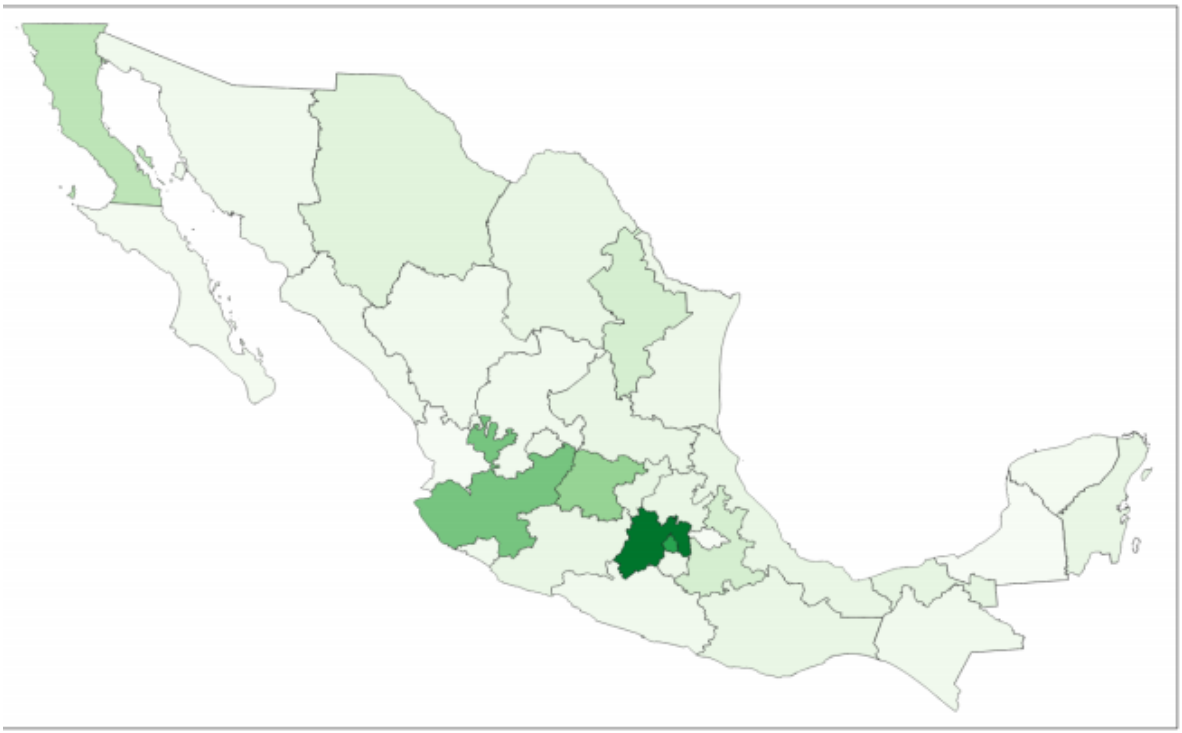
En la presente investigación, se puso el foco en la inseguridad, pero algunas de las preguntas que pudieran ser respondidas, y por las que podría continuar esta investigación,

corresponden a cada uno de los demás adjetivos que describen a una movilidad adecuada. La apertura que provee el paradigma de movilidad es enorme, y la casi nula bibliografía respecto al tema, al menos que se aborde la Ciudad de México en su conjunto, es evidente.

Anexo

Mapa 1. Presuntos delitos registrado en el periodo enero-diciembre de 2019

Presuntos delitos registrados en el periodo enero - diciembre 2019: 2,015,641



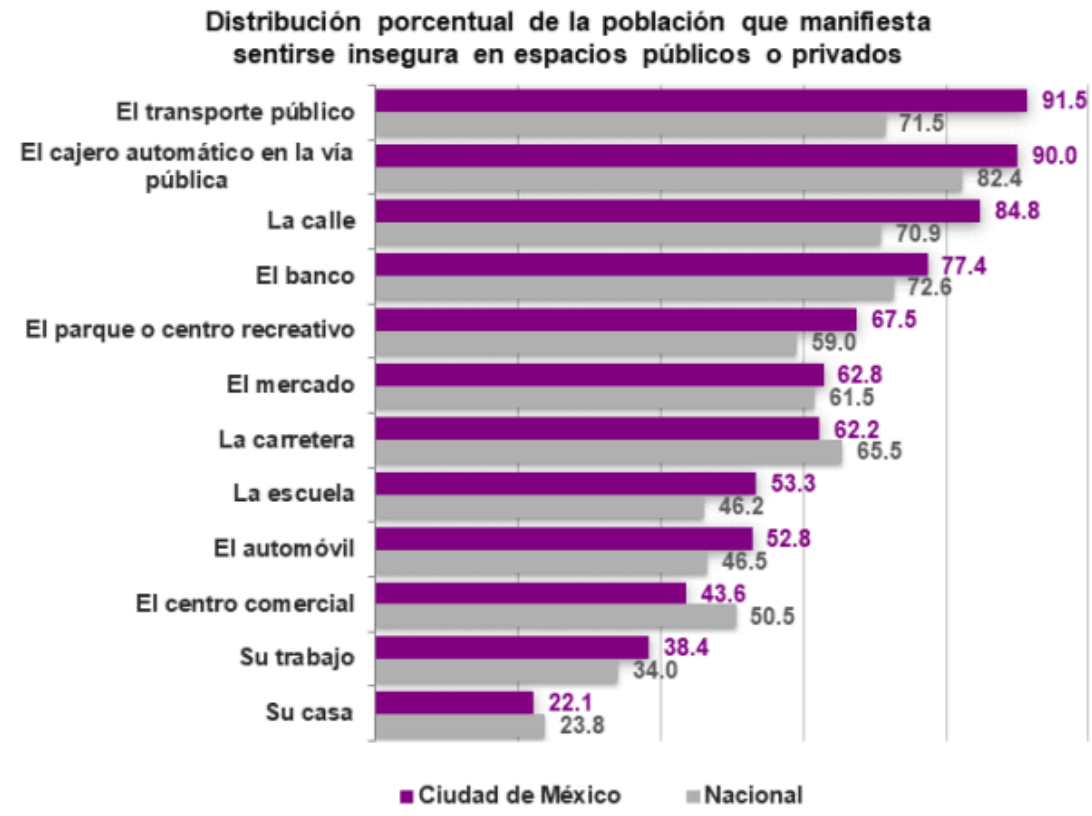
2,312 — 337,906

Entidad federativa	Incidencia
Aguascalientes	38,429
Baja California	104,011
Baja California Sur	22,644
Campeche	2,312
Coahuila	52,936
Colima	26,535
Chiapas	23,294
Chihuahua	71,836
Ciudad de México	242,850
Durango	30,338
Guanajuato	137,658
Guerrero	27,346
Hidalgo	49,750
Jalisco	156,653
México	337,906
Michoacán	45,377

Entidad federativa	Incidencia
Morelos	43,191
Nayarit	4,642
Nuevo León	75,871
Oaxaca	45,009
Puebla	76,557
Querétaro	60,514
Quintana Roo	45,896
San Luis Potosí	52,288
Sinaloa	23,443
Sonora	23,438
Tabasco	56,561
Tamaulipas	42,413
Tlaxcala	4,411
Veracruz	51,170
Yucatán	16,419
Zacatecas	23,943

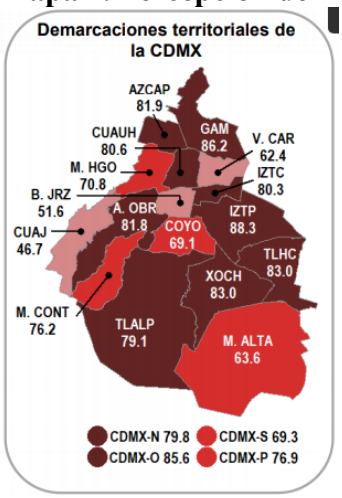
Fuente: Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Tabla 1. Percepción sobre la seguridad pública en lugares específicos



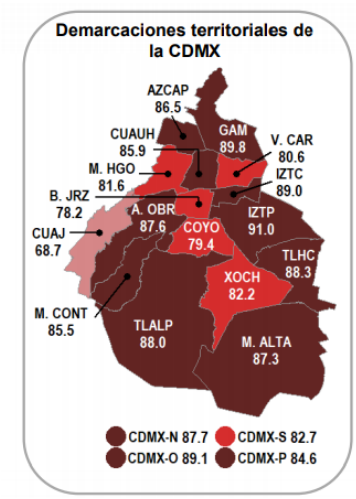
Fuente: ENVIPE, INEGI.

Mapa 2. Percepción de inseguridad en su ciudad [y en su alcaldía]



Fuente: ENSU, INEGI.

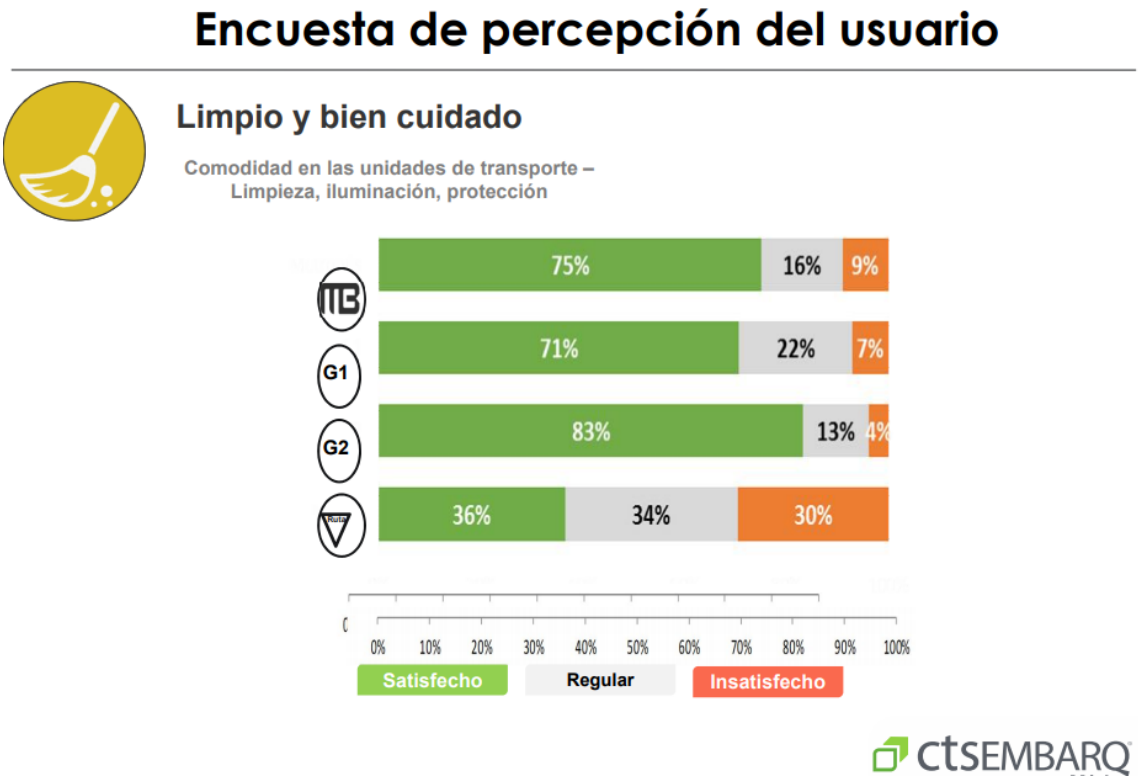
Mapa 3. Percepción de inseguridad- transporte público.



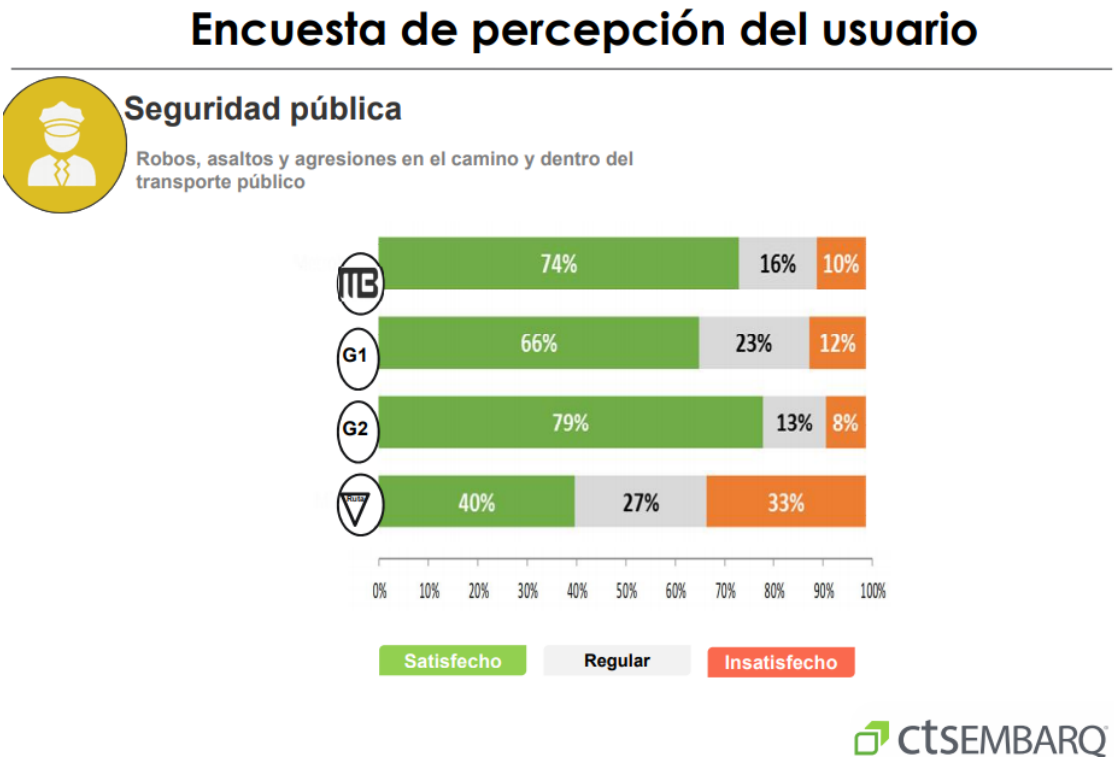
Fuente: ENSU, INEGI.

ANEXO

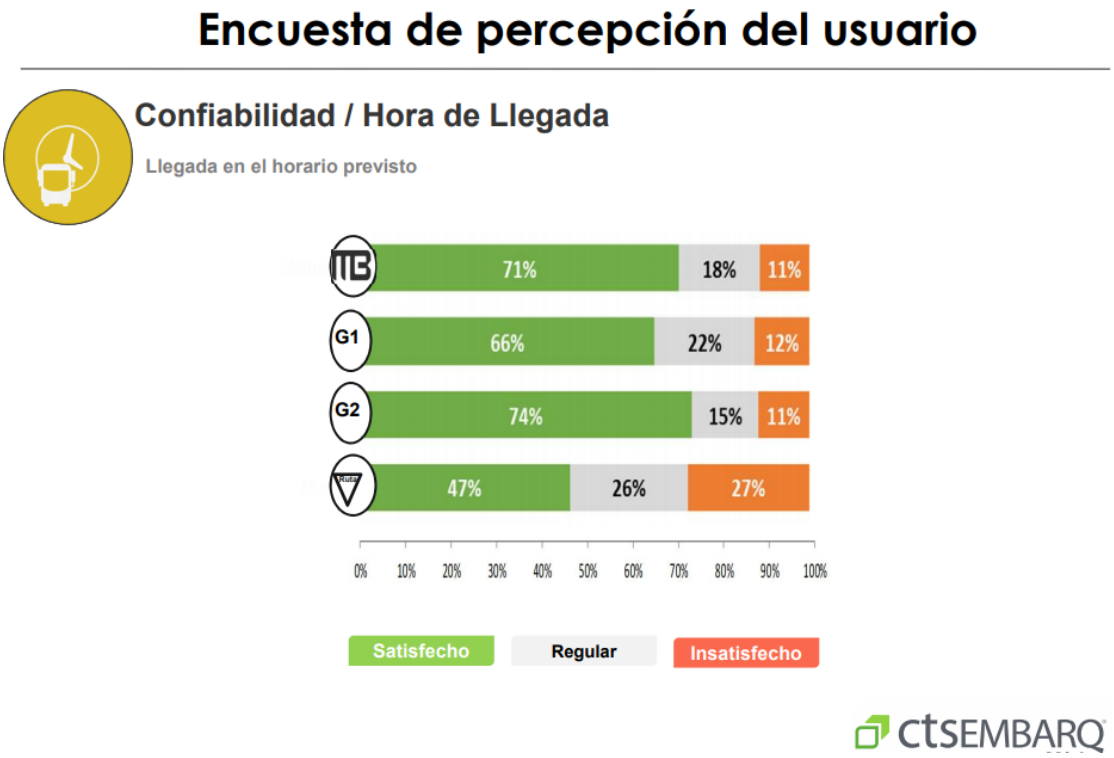
Esquema 1. Organización del transporte público concesionado. Elaboración propia con datos de Barcelis, 2003.



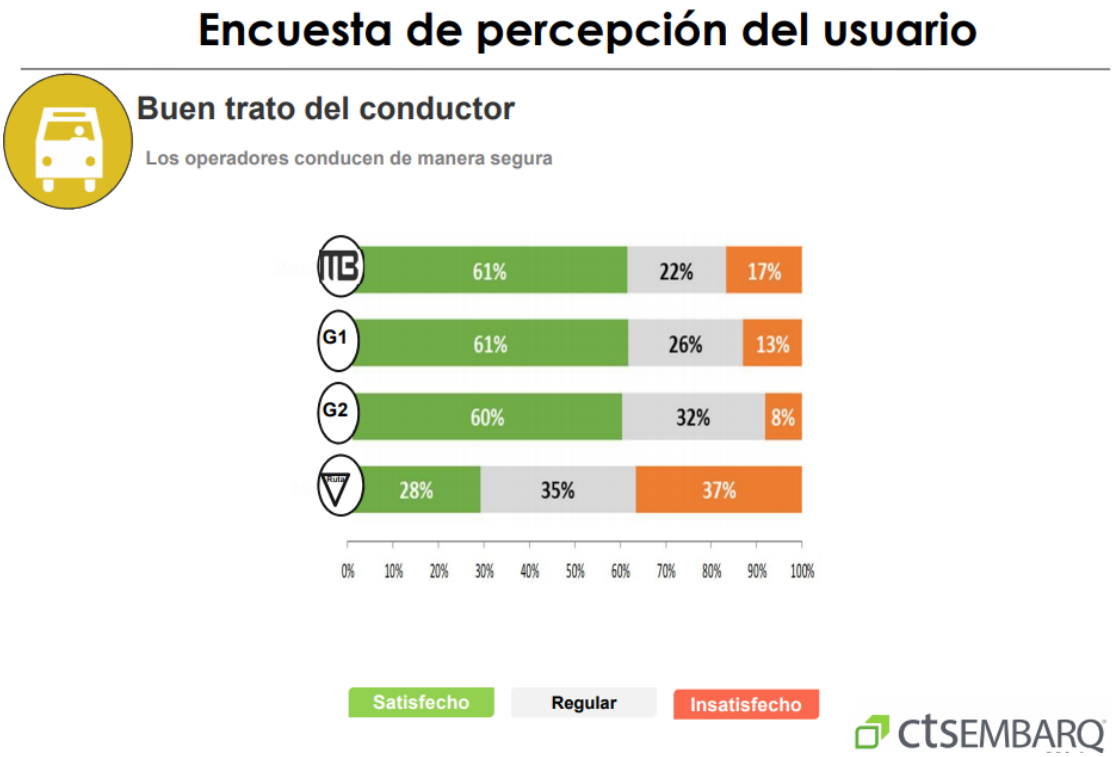
Gráfica 1. Encuesta de percepción del usuario de los transportes públicos concesionados respecto la limpieza y cuidado de las unidades. Fuente: CTS Embarq.



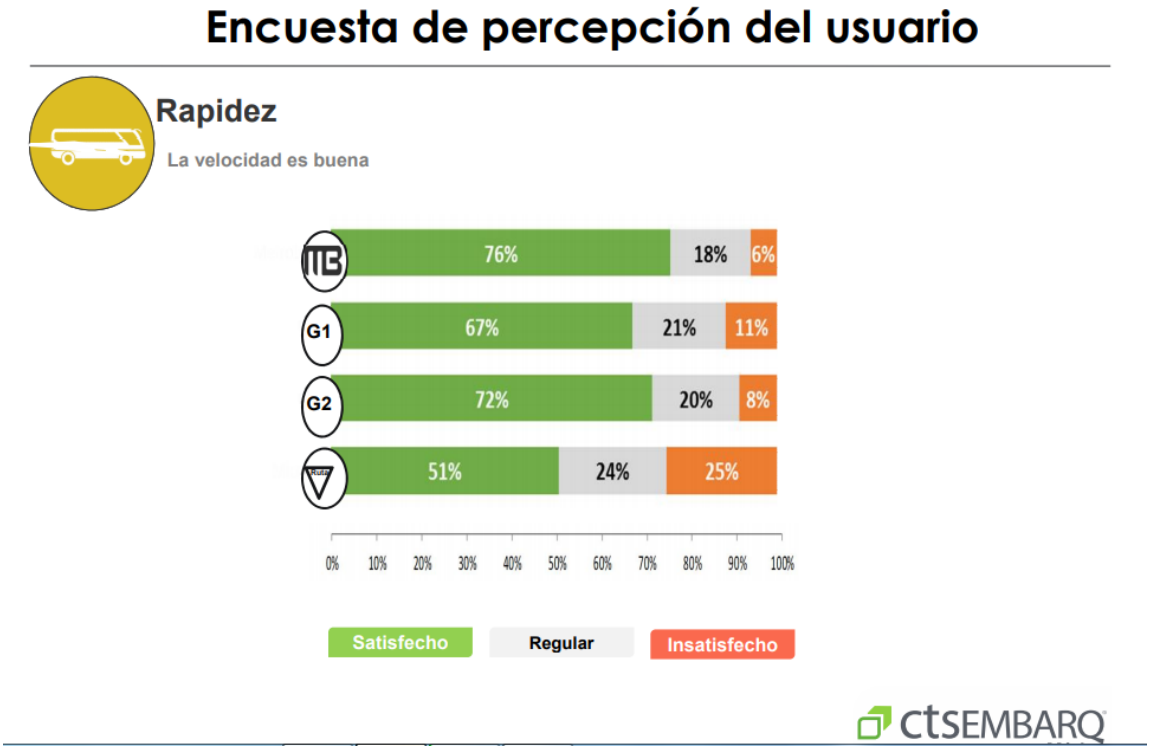
Gráfica 2. Encuesta de percepción del usuario de los transportes públicos concesionados respecto a la seguridad pública. Fuente: CTS Embarq.



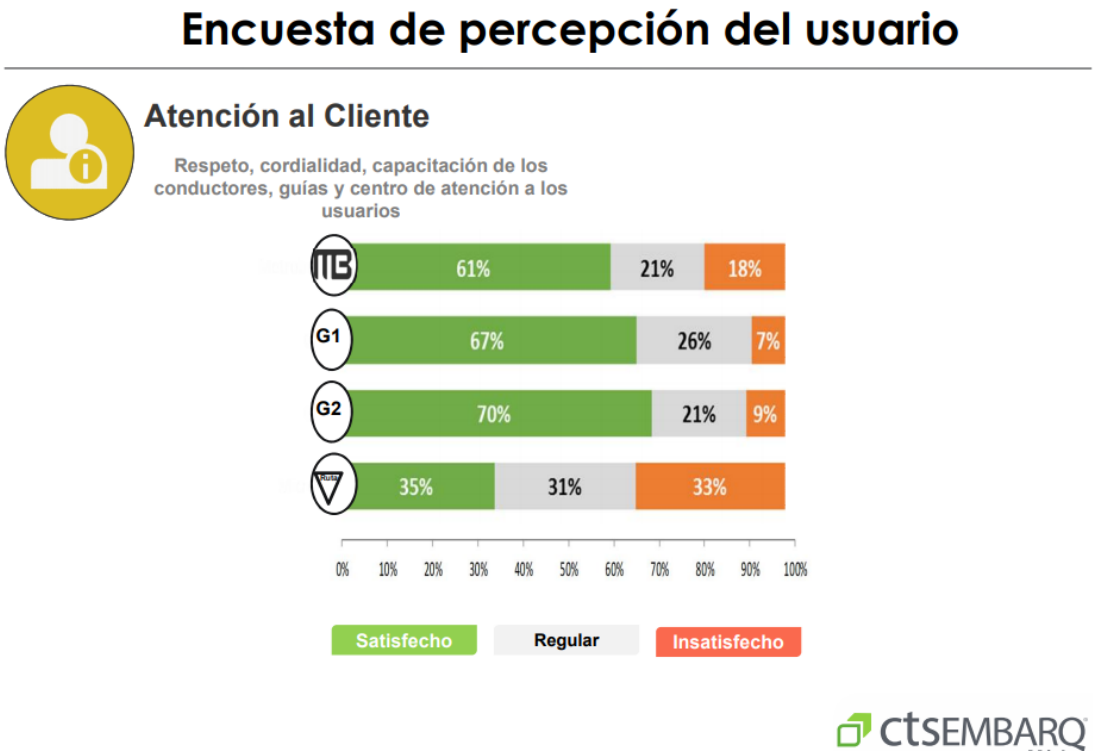
Gráfica 3. Encuesta de percepción del usuario de los transportes públicos concesionados respecto a la confiabilidad u hora de llegada. Fuente: CTS Embarq.



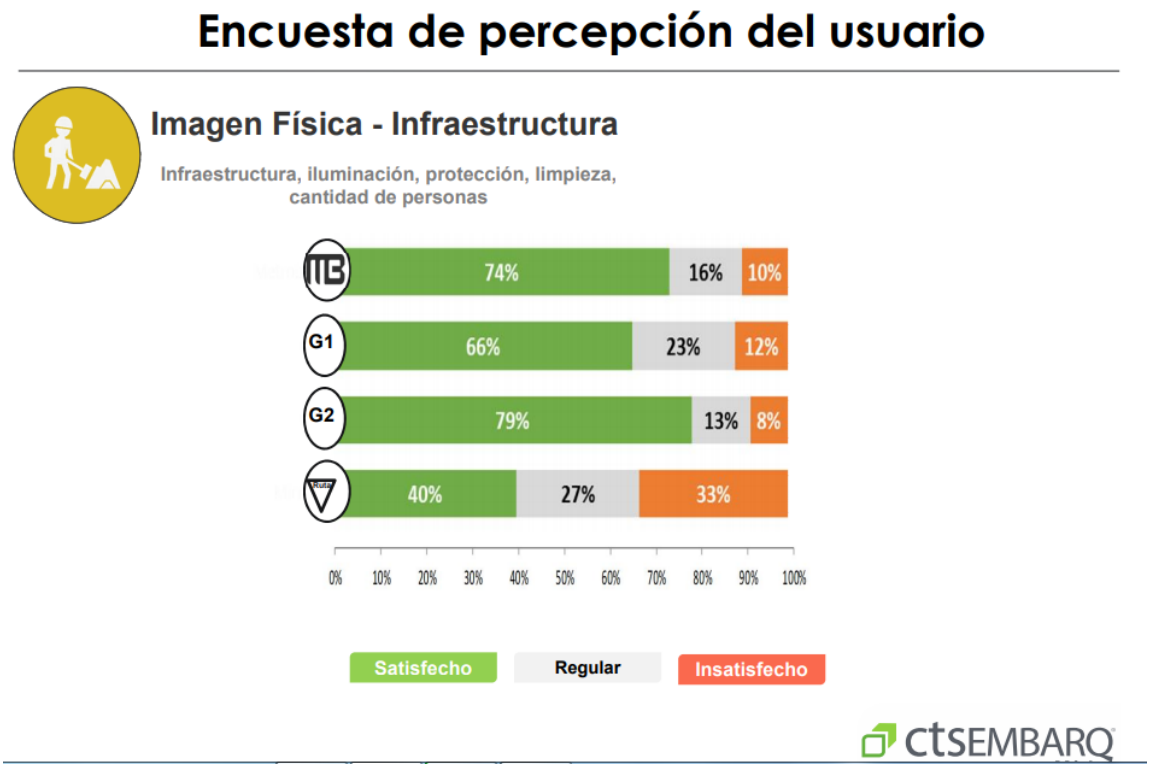
Gráfica 4. Encuesta de percepción del usuario de los transportes públicos concesionados respecto al buen trato del conductor. Fuente: CTS Embarq.



Gráfica 5. Encuesta de percepción del usuario de los transportes públicos concesionados respecto a la rapidez. Fuente: CTS Embarq.



Gráfica 6. Encuesta de percepción del usuario de los transportes públicos concesionados respecto a la atención al cliente. Fuente: CTS Embarq.



Gráfica 7. Encuesta de percepción del usuario de los transportes públicos concesionados respecto a la imagen física o infraestructura. Fuente: CTS Embarq.

Referencias

1. *90 años del PRI en 90 años de historia*, Expansión. Viernes 4 de marzo de 2016. Consultado el 27 de enero de 2022. Disponible en https://expansion.mx/economia/2016/03/03/87-datos-del-pri-en-87-anos-de-historia

2. Arellano García, César (miércoles 5 de octubre de 2016). *Eliminar el modelo* hombre-camión *del transporte público, proponen*. La Jornada, pp. 34.

3. Audelo Cruz, Jorge Mario (2005). *Sobre el concepto de corporativismo: una revisión en el contexto político mexicano actual* en López Olvera, Miguel Alejandro; Cienfuegos Salgado, David, "Estudios en homenaje a don Jorge Fernández Ruiz. Derecho Constitucional y política". Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas. Consultado el 1 de octubre de 2019. Disponible en https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/4/1627/5.pdf

4. Barañano Cid, Margarita (1 de julio de 2016). *El paradigma de las movilidades: contribuciones y limitaciones*, en Margarita Barañano Cid (responsable). Sesión de comunicaciones orales franja 4: teorizar las transformaciones sociales contemporáneas: globalización, objetos-mundo, movilidades. Simposio presentado en el XII Congreso Español de Sociología. Consultado el 15 de febrero de 2020. Guión disponible en https://www.fes-sociologia.com/files/congress/12/papers/4355.pdf

5. Barcelis Roldán, Sandra Luz (2003). *Organizaciones de colectivos y políticas para el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el DF 1988-2000* (tesis de maestría). Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, Ciudad de México.

6. Bauman, Zygmunt (1996). *Modernidad y ambivalencia* en "Las consecuencias perversas de la modernidad", Beriain, Josetxo (comp.). Barcelona: Anthropos. Pp. 73-119.

7. Beltrame, Florencia (2013). *La conformación de la inseguridad como cuestión social y las nuevas estrategias de control del delito en Argentina*. Sociológica, México, pp. 189-208. Recuperado el 6 de agosto de 2019. Disponible en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-01732013000300006&lng=es&tlng=es

8. Berger, P. L., & Luckmann, T. (2003). *La construcción social de la realidad.* Buenos Aires: Amorrortu Editores.

9. Bolena Meléndezz, Anna (01 de diciembre de 2011). *Hombre-camión*. Excélsior. Consultado el 16 de octubre de 2019. Disponible en https://www.excelsior.com.mx/opinion/2011/12/01/anna-bolena-melendez/790003

10. Bourdieu, P. 1980. *Le capital social. Notes provisoires* en "Actes de la Recherche en Sciences Sociales", 31, pp. 2-3. Consultado el 18 de febrero de

2020. Disponible en https://www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_1980_num_31_1_2069
11. Bourdieu, Pierre (1995). *Las reglas del arte. Génesis y estructura del campo literario*. Editorial Anagrama: Barcelona.
12. Bourdieu, Pierre (1997). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Editorial Anagrama: Barcelona.
13. Bourdieu, Pierre (1998). *La distinción. Criterio y bases sociales del gusto*. Grupo Santillana Ediciones: Madrid.
14. Bourdieu, Pierre (1999). *Efectos del lugar*, en "La miseria del mundo", Madrid: Akal. Pp. 119-124.
15. Bourdieu, Pierre (2000). *Cosas dichas*. Gedisa Editorial: Barcelona. Segunda reimpresión.
16. Bourdieu, Pierre (2002). *El oficio del sociólogo. Presupuestos epistemológicos*. Siglo Veintiuno Editores: Argentina.
17. Bourdieu, Pierre (2002a). *Campo de poder, campo intelectual. Itinerario de un concepto*. Montressor.
18. Bourdieu, Pierre y Waqcuant, Loic (2005). *Una invitación a la sociología reflexiva.* Siglo XXI Editores: Argentina.
19. Bourdieu, Pierre (2008). *El sentido práctico*. Siglo XXI: Madrid.
20. Brand, Peter (2009). *El significado social de la movilidad*. En Dávila, J. (2009). "Movilidad urbana y pobreza. Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia". Universidad Nacional de Colombia.
21. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (1928). *Código Civil Federal*. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. Última Reforma Publicada en el Diario Oficial de la Federación 03-06-2019. Consultado el 13 de febrero de 2020. Disponible en http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/2_030619.pdf
22. Carmona Rojas, Madisson Yojan (2016). *Una lectura del transporte público concesionado en Ciudad de México desde la visión del orden urbano*. Revista Sociedad y Economía, número 31. Cali, Colombia: Universidad del Valle. pp. 71-94. Consultado el 3 de agosto de 2019. Disponible en http://www.redalyc.org/pdf/996/99647007004.pdf
23. Delaplace, Domitille (director) (2013). *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito* Federal. Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal y Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos. Distrito Federal.
24. Connolly, Priscila (30 y 31 de enero de 2014). *¿Qué se gobierna en materia de transporte y en movilidad? El caso de la Ciudad de México.* Departamento de Sociología, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco. Ponencia presentada en el seminario: "What is governed? Comparing Paris and Mexico governance. Conflict solving, governance failures and public policies ". El Colegio de México.

25. Coordinación de Comunicación (2019). *Nuevas empresas mejorarán el servicio de Transporte Público en la CDMX*. Corredor Insurgentes SA de CV (CISA). Consultado el 26 de octubre de 2019. Disponible en http://www.ci-sa.com.mx/nuevas-empresas-mejoraran-el-servicio-de-transporte-publico-en-la-cdmx/
26. Corcuff, Philippe (1998). *Las nuevas sociologías. Construcciones de la realidad social*. Alianza Editorial: Madrid.
27. Constitución política de la Ciudad de México. Consultado el 22 de febrero de 2022. Disponibl en https://infocdmx.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf
28. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (1931). *Libro Segundo. Título vigésimo segundo. Delitos en contra de las personas en su patrimonio,* en "Código Penal Federal". Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Pp. 104-115.
29. CTS Embarq México, y Gobierno de Ciudad de México (2015). *Proyecto de Transformación del Transporte Público Concesionado. Diseño Conceptual*. Consultado el 10 de febrero de 2020. Disponible en https://theicct.org/sites/default/files/PresentacionSEDEMASITP_CTS%20EMBARQ.pdf
30. Dávila, J. (2009). *Movilidad urbana y pobreza. Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia*. Universidad Nacional de Colombia.
31. Delumeau, Jean et al., (2002). *Miedo de ayer y de hoy*, en El miedo. Reflexiones sobre sus dimensiones sociales y culturales. Corporación Región, Medellín. Pp. 9-24.
32. Delumeau, Jean et. Al., (2002b). *"Seguridad": historia de una palabra y de un concepto"* en El miedo. Reflexiones sobre sus dimensiones sociales y culturales. Corporación Región, Medellín. Pp. 71-84.
33. Donato, Xavier de (2006). El carácter de los tipos ideales weberianos y su relación con las ciencias naturales. Diánoia vol.52 no.59 Ciudad de México nov. 2007. Consultado el 15 de mayo de 2022. Disponible en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-24502007000200007#:~:text=Seg%C3%BAn%20Weber%2C%20un%20%22tipo%20ideal,determinados%20elementos%20de%20la%20realidad%22.
34. Dolútskaya, Sofya (2018). *Las obras viales en el Distrito Federal (1976-2012). Los efectos de la democratización sobre el modo de gobernanza*. En Le Gales, Patrick y Vicente Ugalde (editores). El Colegio de México: Ciudad de México. Pp. 339-370.
35. Do Rio Caldeira, Teresa Pires (2007). *Ciudad de muros*. Gedisa Editorial: Barcelona.
36. Duhau, Emilio, y Ángela Giglia (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México, DF.: UAM Azcapotzaclo, Siglo XXI Editores.
37. Durkheim, Émile (2001). *Las reglas del método sociológico. Fondo de Cultura* Económica: México. Segunda reimpresión.

38. Elias, Norbert (1994). *Teoría del símbolo. Un ensayo de antrología cultural*. Ediciones Península: Barcelona.
39. Elias, Norbert (2008). *Sociología fundamental*. Gedisa Editorial: Barcelona.
40. Elias, Norbert (2009). *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*. Fondo de Cultura Económica: México.
41. El Poder del Consumidor (25 de noviembre de 2014). *Es hora de conformar un plan integral de movilidad y transporte público en el Valle de México*. El Poder del Consumidor. Consultado el 17 de octubre de 2019. Disponible en https://elpoderdelconsumidor.org/2014/11/es-hora-de-conformar-un-plan-integral-de-movilidad-y-transporte-publico-en-el-valle-de-mexico/
42. El Poder del Consumidor (10 de junio de 2015). *Reprobado en materia de seguridad el transporte público de la Ciudad de México*. El poder del Consumidor. Consultado el 17 de octubre de 2019. Disponible en https://elpoderdelconsumidor.org/2015/06/reprobado-en-materia-de-seguridad-el-transporte-publico-de-la-ciudad-de-mexico/
43. El Poder del Consumidor (4 de octubre de 2016). *Urge acelerar la conformación empresarial en el transporte público convencional en las principales zonas metropolitanas del país*. El Poder del Consumidor. Consultado el 17 de octubre de 2019. Disponible en https://elpoderdelconsumidor.org/2016/10/urge-acelerar-la-conformacion-empresarial-en-el-transporte-publico-convencional-en-las-principales-zonas-metropolitanas-del-pais/
44. El Poder del Consumidor (14 de diciembre de 2017). *Inicia corredor Izazaga-Tlalpan con fallas que demeritan la renovación del servicio del transporte público en la Ciudad de México*. El poder del Consumidor. Consultado el 21 de octubre de 2019. Disponible en https://elpoderdelconsumidor.org/2017/12/inicia-corredor-izazaga-tlalpan-fallas-demeritan-la-renovacion-del-servicio-transporte-publico-la-ciudad-mexico/
45. El Sol de México (martes 3 de septiembre de 2019). *Las 16 rutas de transporte más peligrosas de la CDMX*. El Sol de México. Consultado el 30 de octubre de 2019. Disponible en https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/las-16-rutas-de-transporte-mas-peligrosas-de-la-cdmx-4128195.html
46. Fernández Novelo (coord.) (2018). *Reporte anual sobre delitos de alto impacto en la CDMX (2018)*. Observatorio Nacional Ciudadano. Consultado el 26 de febrero. Disponible en https://onc.org.mx/uploads/reporte-anual-2018f-.pdf
47. Gakenheimer, Ralph (1998). *Los problemas de movilidad en el mundo en desarrollo*. EURE, Santiago. V.24, n.72, Santiago set. Consultado el 28 de julio de 2019. Disponible en https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007200002
48. García, Ana Karen (2019, 03 de septiembre). *9 datos sobre el transporte público concesionado en la CDMX*. El Economista. Consultado el 28 de

septiembre de 2019. Disponible en https://www.eleconomista.com.mx/politica/9-datos-sobre-el-transporte-publico-concesionado-en-la-CDMX--20190903-0070.html

49. García Jerez, Francisco Adolfo (2016). *La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante*. Universidad del Valle de Cali. Consultado el 15 de febrero de 2020. Disponible en http://www.scielo.org.co/pdf/soec/n31/n31a02.pdf

50. García, Ana Karen (2019, 03 de septiembre). *9 datos sobre el transporte público concesionado en la CDMX*. El Economista. Consultado el 28 de septiembre de 2019. Disponible en https://www.eleconomista.com.mx/politica/9-datos-sobre-el-transporte-publico-concesionado-en-la-CDMX--20190903-0070.html

51. Geertz, Clifford (2003). *La interpretación de las culturas*. Editorial Gedisa: Barcelona. Duodécima reimpresión.

52. Giddens, Anthony (1994). *Consecuencias de la modernidad*. Alianza Universidad: Madrid. Primera reimpresión.

53. Giddens, Anthony (1995). *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Amorrortu Editores: Buenos Aires.

54. Giddens, Anthony (1996). *Modernidad y autoidentidad* en "Las consecuencias perversas de la modernidad", Beriain, Josetxo (comp.). Barcelona: Anthropos. Pp. 31-71.

55. Giddens, Anthony (2000). *Un mundo desbocado. Los efectos de la globalización en nuestras vidas*. Grupo Santillana de ediciones: Madrid.

56. Giddens, Anthony (2001). *Vivir en una sociedad postradicional*, en "Modernización Reflexiva. Política, tradición y estética en el orden social moderno". Madrid: Alianza.

57. Giglia, Ángela (2006). Ponencia: *Los servicios a la persona en la ciudad de México: entre tradición, metropolización y globalización*. Congreso de la asociación Mexicana de Estudios del Trabajo, 17-19 de mayo. Departamento de Antropología, UAM-Iztapalapa. Consultado el 5 de agosto de 2019. Disponible en http://www2.izt.uam.mx/amet/vcongreso/webamet/indicedemesa/ponencias/Mesa%2011/Gigliam14.pdf

58. Giglia, Ángela, (2012). *El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación*. Barcelona: UAM-Iztapalapa, Anthropos.

59. Global Green Growth Institute. *About GGGI*. Consultado el 11 de febrero de 2011. Disponible en https://gggi.org/about/

60. Global Green Growth Institute (2018). *Análisis comparativo de Modelos de Concesión del Transporte Público*. Consultado el 10 de febrero de 2020. Disponible en https://gggi.org/site/assets/uploads/2019/04/Reporte-concesiones-TP-Espa%C3%B1ol.pdf

61. -Gobierno del distrito Federal (14 de julio de 2014). *Ley de movilidad del Distrito Federal*. Ley publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Consultada el 16 de octubre de 2019. Disponible en http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2018/LEY_MOVILIDAD_DISTRITO_FEDERAL_02_04_2018.pdf

62. Gobierno de la Ciudad de México (2018). *Rutas y corredores del transporte público concesionado*. Ciudad de México. Consultado el 29 de octubre de 2019. Disponible en https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/rutas-y-corredores-del-transporte-publico-concesionado/custom/

63. Gobierno de la Ciudad de México (2020). *Resumen de tendencia de la denuncia colectiva*. Consultada el 26 de febrero de 2020. Disponible en https://datosseguridad.cdmx.gob.mx/tablero/diario/resumen_ejecutivo

64. Gobierno de la Ciudad de México (2020b). *Reporte mensual sobre incidencia delictiva: abril 2019.* Consultado el 26 de febrero de 2020. Disponible en https://www.adip.cdmx.gob.mx/storage/app/media/2019-05-15-presentacion-reporte-abril-2.pdf

65. Gobierno del distrito Federal (14 de julio de 2014). *Ley de movilidad del Distrito Federal*. Ley publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal. Consultada el 16 de octubre de 2019. Disponible en http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2018/LEY_MOVILIDAD_DISTRITO_FEDERAL_02_04_2018.pdf

66. Gobierno Federal. *Acerca de SEMOVI. Antecedentes*. Secretaría de Movilidad. Consultado el 14 de octubre de 2019. Disponible en http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/antecedentes.html

67. Goffman, Erving. (1997). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Amorrortu: Buenos Aires.

68. Guber, Rosana (2001). Capítulo 3. La observación participante, en *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Grupo Editorial Norma.

69. Guerra, Vanessa (21 de diciembre de 2018). *¿Qué significa SA de CV?* EasyLex. Consultado el 22 de febrero de 2020. Disponible en https://easylex.com/que-significa-sa-de-cv/

70. Gutiérrez, Andrea (2012). *¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las deifniciones básicas del campo del transporte*. Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 21, núm, 2, julio-diciembre, 2012, pp. 61-74. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia.

71. Grupo Fórmula, (01 de abril de 2013). *Firmarán en DF el 'Acuerdo Social del Transporte Público*. Grupo Fórmula. Consultado el 10 de febrero de 2020. Dipponible en https://www.radioformula.com.mx/noticias/20130401/firmaran-en-df-el-acuerdo-social-del-transporte-publico/

72. Hamui-Sutton, Alicia y Varela-Ruiz, Margarita (2013). *La técnica de grupos focales*. Investigación en Educación Médica.

73. Hernández, Eduardo (07 de agosto de 2019). *Gobierno de la CDMX invertirá 313 mdp en GPS para transporte público*. El Gráfico. Consultado el 28 de agosto de 2019. Disponible en https://www.elgrafico.mx/al-dia/gobierno-de-la-cdmx-invertira-313-mdp-en-gps-para-transporte-publico

74. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017*. INEGI. Consultada el 21 de febrero de 2020. Disponible en https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/

75. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017b). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017. Presentación de resultados*. INEGI. Consultada el 21 de febrero de 2020. Disponible en https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

76. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2018). *Encuesta Nacional de Victimización y percepción sobre seguridad pública 2018*. INEGI. Consultada el 7 de agosto de 2019. Disponible en https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2018/

77. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2019). *Encuesta Nacional de Victimización y percepción sobre seguridad pública 2019*. INEGI. Consultada el 20 de febrero de 2019. Disponible en https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2019/

78. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2019b). *Encuesta Nacional de Victimización y percepción sobre seguridad pública 2019. Principales resultados. Ciudad de* México. INEGI. Consultada el 20 de febrero de 2019. Disponible en c

79. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020). *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana.* INEGI. Consultada el 21 de febrero de 2020. Disponible en https://www.inegi.org.mx/programas/ensu/

80. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020b). *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana. Principales resultados*. INEGI. Consultada el 21 de febrero de 2020. Disponible en https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2019_diciembre_presentacion_ejecutiva.pdf

81. ITDP México, *¿Quiénes somos?* ITDP Staff. Consultado el 17 de febrero de 2022. Disponible en https://mexico.itdp.org/quienes-somos/.

82. Jensen, Ole B. (2009). *Flows of meaning, cultures of movements – Urban mobility as meaningful everyday life practice*. Mobilities, v.4, n.1, pp. 139-158, march. Consultado el 28 de julio de 2019. Disponible en http://mobilistiek.nl/assets/mobilities-2009-Jensen.pdf

83. Kaufman, V., Bergman, M. y Joye, D. (2004). *Motility: mobility as capital*. International Journal of urban and regional research. Vol. 28. No. 4: 745-756. Consultado el 17 de febrero de 2020. Disponible en http://www.urbanlab.org/HomegrownReader/KaufmannBergmanJoye-MobilityasCapital.pdf

84. Kessler, Gabriel (2009). *El sentimiento de inseguridad. Sociología del temor al delito*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores. Consultado el 7 de agosto de 2019. Disponible en http://www.redalyc.org/pdf/1809/180917058012.pdf

85. Kessler, Gabriel (2010). *Delito, sentimiento de inseguridad y políticas públicas*. Sexta Jornadas de sociología de la UNLP. Universidad Nacional de la Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, La Plata. Consultado el 28 de julio de 2019. Disponible en https://www.aacademica.org/000-027/802.pdf
86. León Salazar, Carlos (2011). *El problema de la identidad y la acción colectiva en los microbuseros*, en De la Garza Toledo, Enrique (coordinador), "Trabajo no clásico, organización y acción colectiva. Tomo I". Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, Plaza y Valdés Editores: Madrid.
87. Lindon, A. (2008). *Violencia/miedo, espcialidades y ciudad*. Casa del tiempo, 4, pp. 8-14. Consultado el 28 de julio de 2019. Disponible en http://www.difusioncultural.uam.mx/casadeltiempo/04_iv_feb_2008/casa_del_tiempo_eIV_num04_08_14.pdf
88. Luna Soto, E. (2018). *Inseguridad en el transporte público*. Seguridad en América. Lunes 26 de marzo. Consultado el 28 de julio de 2019. Disponible en https://www.seguridadenamerica.com.mx/noticias/articulos/15111/inseguridad-en-el-transporte-pUblico
89. Navarrete, Shelma (06 de agosto 2019). *La CDMX inicia la vigilancia de rutas de transporte público con cámaras y GPS*. Expansión Política. Consultado el 27 de octubre de 2019. Disponible en https://politica.expansion.mx/cdmx/2019/08/06/la-cdmx-inicia-la-vigilancia-de-rutas-de-transporte-publico-con-camaras-y-gps
90. Niño Murcia, Soledad et. Al., (2002). *"Eco del miedo Santafé de Bogotá e imaginarios de sus ciudadanos"* en El miedo. Reflexiones sobre sus dimensiones sociales y culturales. Corporación Región, Medellín. Pp. 71-84.
91. Mathivet, Charlotte, (2009). *El derecho a la ciudad: claves para entender propuesta de crear "otra ciudad posible"*. Diálogos, propuestas, historias, para una ciudadanía mundial. Consultado el 12 de mayo de 2019. Disponible en http://base.d-p-h.info/es/fiches/dph/fiche-dph-8034.html
92. Observatorio Nacional Ciudadano. *¿Quiénes somos?* Observatorio Nacional Ciudadano. Consultado el 26 de febrero de 2020. Disponible en https://onc.org.mx/quienes_somos
93. Olayo, Ricardo. *Fin a la ex R-100 y su sindicato, herencia de Espinosa*. La jornada. Consultado el 13 de octubre de 2019. Disponible en https://www.jornada.com.mx/2000/02/01/cap4.html
94. ONU, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) (2014). *Más de la mitad de la población vive en áreas urbanas y seguirá creciendo*. Naciones Unidas. Nuevas York. Recuperado el 12 de mayo de 2019. Disponible en https://www.un.org/es/development/desa/news/population/world-urbanization-prospects-2014.html
95. Ortiz, Tania (6 de febrero de 2019). *Cambiar el modelo de negocio para mejorar el transporte público en la Ciudad de México: Padilla Zenteno*. EdoMex al día. Consultado el 26 de octubre de 2019. Disponible

en https://www.edomexaldia.com.mx/2019/02/cambiar-el-modelo-de-negocio-para-mejorar-el-transporte-publico-en-la-ciudad-de-mexico-padilla-zenteno/
96. Oviedo, Enrique, Alfredo, Rodríguez y Rodríguez, Paula (mayo de 2008). *Cohesión social: miedos y políticas de ciudad* en URVIO, Revista Latinoamericana de Seguridad Ciudada. No. 4. Flacso: Ecuador.
97. Pereyra, L. P., Gutiérrez, A., y Nerome, M. M. (2018). *La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones.* Territorios (39), 71-95. Disponible en http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6310
98. Perló, Manuel (1981). *Estado, vivienda y estructura urbana en el cardenismo*. Cuadernos de investigación social, número 3, México, ISS-UNAM.
99. Procuraduría General de la República (última actualización abril de 2019). *Incidencia delictiva por delegación*. Consultado el 20 de febrero de 2020. Disponible en https://datos.gob.mx/busca/dataset/incidencia-delictiva-pgr/resource/2ec78162-637e-42fd-afc3-b3178ee97401
100. Programa integral de movilidad 2013-2018. Gaceta Oficial del Distrito Federal No. 1965 bis, México. 15 de octubre de 2014. Consultado el 22 de octubre de 2019. Disponible en http://cgservicios.df.gob.mx/sicdf/formatos/Gaceta_1965Bis_15_10_2014.pdf
101. Ramírez, Magda (2019). *Radiografía del robo violento en el transporte público (parte I)*. Revista Nexos digital. Recuperado el 12 de mayo de 2019. Disponible en https://seguridad.nexos.com.mx/?p=1308
102. Reguillo, Rosana (2008). *Sociabilidad, inseguridad y miedos. Una trilogía para pensar la ciudad contemporánea*. Alteridades, vol. 18, núm. 36, julio-diciembre. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, México. Pp. 63-74.
103. Rivera, Ricardo (14 de octubre de 2019). *Conoce las rutas de transporte público más peligrosas de la CDMX*. UnoTV. Consultado el 30 de octubre de 2019. Disponible en https://www.unotv.com/noticias/portal/investigaciones-especiales/detalle/conoce-las-rutas-de-transporte-pblico-ms-peligrosas-de-la-cdmx-409356/
104. Rodríguez López, Jesús; Navarro Benítez, Bernardo (1999). *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Comité Editorial del Gobierno del Distrito Federal.
105. Romero Sánchez, Gabriela y Gómez Flores, Laura (04 de abril de 2013). *En un mes, las mejoras del transporte: Setravi*. La Jornada. Recuperado el 10 de febrero de 2013. Disponible en https://www.jornada.com.mx/2013/04/04/capital/036n1cap
106. Rosete Gil, Esthefani Celeste (2018). *Percepción espacial de la inseguridad desde la perspectiva de los visitantes y residentes en la Ciudad de México / Tesis que para obtener el título de licenciado en Geografía presenta Esthefani Celeste Rosete Gil, asesora Ilia Alvarado Sizzo*. Universidad Nacional Autónoma de

México. Consultado el 28 de julio de 2019. Disponible en http://132.248.9.195/ptd2018/marzo/0771778/Index.html
107.Schütz, Alfred y Murice Natanson (comp) (1995). *El problema de la realidad social*, Amorrortu, Buenos Aires, pp. 35-70 y 198-238.
108.Schütz, Alfred y Thomas Luckmann (2009). *Las estructuras del mundo de la vida*. Amorrortu: Buenos Aires.
109.Secretaría Ejecutiva del Mecanismo de Seguimiento y Evaluación del Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México (2016). *Actualización del diagnóstico y programa de derechos humanos de la Ciudad de México 2016-2021.* Secretaría ejecutiva. Ciudad de México. Consultado el 17 de febrero de 2020. Disponible en https://pdh.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/11Movilidad.pdf
110.Secretaría de Movilidad (03 de abril de 2013). *Firman GDF y concesionarios del transporte público convenio para optimizar la prestación del servicio a usuarios*. Gobierno de la Ciudad de México. Recuperado el 10 de febrero de 2020. Disponible en http://www.comunicacion.cdmx.gob.mx/noticias/nota/firman-gdf-y-concesionarios-del-transporte-publico-convenio-para-optimizar-la-prestacion-del-servicio-a-usuarios-boletin
111.Secretaría de Movilidad (01 de julio de 2013). *Presenta Mancera Programa de Transformación del Transporte Público*. Gobierno de la Ciudad de México. Recuperado el 26 de octubre de 2019. Disponible en http://www.comunicacion.cdmx.gob.mx/noticias/nota/presenta-mancera-programa-de-transformacion-del-transporte-publico-boletin
112.Secretaría de Movilidad (2019). *Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019. Una ciudad, un sistema.* Gobierno de la Ciudad de México. Consultado el 16 de octubre de 2019. Disponible en https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf
113.Secretaría de Movilidad (03 de junio de 2019). *Presenta Gobierno de la Ciudad de México el Plan de Reducción de emisiones del sector de movilidad*. Gobierno de la Ciudad de México. Recuperado el 24 de octubre de 2019. Disponible en https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presenta-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-el-plan-de-reduccion-de-emisiones-del-sector-movilidad
114.Secretaría de Transportes y Vialidad (2 de agosto de 2013). *Programa integral para la regularización y mejoramiento del servicio de transporte público colectivo de pasajeros, en el Distrito Federal*. Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal. Consultado el 24 de octubre de 2019. Disponible en http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/5040.pdf
115.Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (20 de enero de 2020). *Mapas de incidencia delictiva fecha de actualización: 20 de enero de 2020*. Consultado el 20 de febrero de 2020. Disponible en https://drive.google.com/file/d/19uI8kkmTGkR-IXZw-6DMuJr1PLmlCCRX/view

116.Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (20 de febrero de 2020). *Incidencia delictiva*. Consultado el 20 de febrero de 2020. Disponible en https://www.gob.mx/sesnsp/acciones-y-programas/incidencia-delictiva-87005?idiom=es

117.Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (20 de febrero de 2020b). *Víctimas de delitos del fuero común 2019*. Consultado el 20 de febrero de 2020. Disponible en https://drive.google.com/file/d/1h_q0ZrRYr_JrNmxF8SoZjmVNSCUI3FZf/view

118.Sozzo, Máximo (2000). *Seguridad urbana y tácticas de prevención del delito.* Cuadernos de Jurisprudencia y Doctrina Penal Ad-Hoc, BsAs, N. 10. Consultado el 7 de agosto de 2019. Disponible en http://www.drjulioaparicio.com.ar/descargas/Sozzo_Seguridad_urbana_y_tacticas.pdf

119.Sheinbaum Pardo, Claudia (septiembre de 2019). *Primer informe de gobierno. Diciembre de 2018-septiembre de 2019*. Gobierno de la Ciudad de México. Consultado el 29 de octubre de 2019. Disponible en https://primerinforme.cdmx.gob.mx/documentos/primer_informe.pdf

120.Simmel, Georg. (1986). *Las grandes ciudades y la vida del espíritu*. En Cuadernos Políticos, número 45, enero-marzo. México, D.F.: Editorial Era. Pp. 5-10.

121.Simmel, Georg (2005). *Las metrópolis y la vida mental*. Bifurcaciones, n. 4, pp. 1-10.

122.Solís, Arturo (18 de marzo de 2018). *Ascenso y descenso de la industria petrolera de México*. Forbes. Consultado el 06 de noviembre de 2019. Disponible en https://www.forbes.com.mx/ascenso-y-descenso-de-la-industria-petrolera-de-mexico/

123.Staff AMTM (2017). *Ciudad incluyente desde la perspectiva de la movilidad* en Revista Transporte & Movilidad, número 13, pp. 26.

124.Suárez, Gerardo (11 de enero de 2017. *Aprueban derecho a la movilidad en la constitución*. El Universal. Consultado el 17 de febrero de 2020. Disponible en https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/01/11/aprueban-derecho-la-movilidad-en-la-constitucion

125.Thompson, John (1998). *El concepto de cultura*, en "Ideología y cultura moderna". Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, México.

126.Urbe Abogados (2018). *Diferencia entre la sociedad civil y mercantil*. Urbe. Servicios Jurídicos y Legales. Consultado el 13 de febrero de 2020. Disponible en https://www.urbeabogados.com/noticias/diferencia-sociedad-civil-y-mercantil

127.Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

128.Varela, Cecilia (2005). *¿Qué significa estar seguro? De delitos, miedos e inseguridades entre los adultos mayores*. Cuadernos de Antropología Social, N. 22, pp. 153-171. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Consultado del 7 de agosto de 2019. Disponible en http://www.redalyc.org/pdf/1809/180913913009.pdf
129.Villasana, Carlos y Gómez, Ruth (24 de mayo de 2017). *El regente de hierro que modernizó al Distrito Federal*. El Universal. Consultado el 11 de noviembre de 2019. Disponible en https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/2017/05/24/el-regente-de?amp=
130.Weber, Max (1982). Ensayos sobre metodología sociológica. Buenos Aires: Amorrortu Editores. Consultado el 18 de febrero de 2020. Disponible en https://epistemologiaufro.files.wordpress.com/2009/09/weber.pdf
131.Weber, Max (2002). *Economía y sociedad. Esbozo de una sociología comprensiva*. Fondo de Cultura Económica: Madrid. Segunda reimpresión en FCE-España.
132.Wirth, Louis (2005). *El urbanismo como modo de vida*. Bifurcaciones, n.2, pp. 1-15.
133.WRI México, Acerca de nostros. WRI Mèxico. Consultado el 17 de febrero de 2022. Disponible en https://wrimexico.org/about/our-history
134.WRI México. *Misión, objetivos y valores*. WRI México. Consultado el 12 de febrero de 2020. Disponible en https://wrimexico.org/about/mission