

La práctica del recorrido como construcción de sentido y territorialidad en la vida urbana

The practice of the route as a construction of meaning and territoriality in urban life

Christian Omar Grimaldo Rodríguez
*Departamento de Psicología, Educación y
Salud, Instituto Tecnológico y de Estudios
Superiores de Occidente, Jalisco, México*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8761-693X>

DOI: <https://doi.org/10.24275/TTCY2366>

Fecha de recepción: 14 de abril de 2017
Fecha de aceptación: 23 de junio de 2017
Fecha de publicación: 12 de diciembre de 2017

Resumen

Se propone una discusión teórico-conceptual sobre la práctica de recorrer la ciudad como constructora de sentido y territorialidad en el espacio urbano; una práctica estética y política imbricada en la vida cotidiana de los sujetos urbanos. En un segundo momento se introduce una caracterización del sujeto transeúnte urbano a partir de algunas de las modalidades más comunes del transitar. En un tercer momento se presenta un abordaje de la territorialidad y el paisaje de la ciudad de Guadalajara, México, a partir de lo antes discutido, mediante un breve análisis de información obtenida desde una metodología enfocada al estudio de los recorridos urbanos.

Palabras clave: recorrido, territorialidad, tránsito, paisaje, metodología móvil, movilidad, antropología urbana.

Abstract

This document proposes a theoretical-conceptual discussion about the practice of roving the city as a constructor of meaning and territoriality in urban space; an aesthetic and political practice imbricated in the daily life of the urban subjects. In a second a characterization of the transient urban subject is introduced from some of the most common modes of transit. In a third moment, an approach of the territoriality and landscape of the city of Guadalajara, Mexico, is presented, starting from the above discussed, through a brief analysis of information obtained from a methodology focused on the study of urban routes.

Keywords: rove, territoriality, transit, landscape, mobile methodology, mobility, urban anthropology.

Fecha de recepción:
14 de abril de 2017.
Fecha de aceptación:
23 de junio de 2017.



Resumo

Se pretende una discusión teórico-conceitual sobre a práctica de recorrer a cidade como constructora de significado e territorialidade no espaço urbano; uma prática estética e política imbricada no cotidiano de assuntos urbanos. Em um segundo momento, uma caracterização do sujeito transitório urbano é introduzida a partir de algumas modalidades de percursos mais comuns. Em um terceiro momento, uma abordagem da territorialidade e da paisagem da cidade de Guadalajara, México, é apresentada, a partir do anteriormente discutido, através de uma breve análise das informações obtidas a partir de uma metodologia focada no estudo das rotas urbanas.

Palabras-clave: percurso, territorialidade, trânsito, paisagem, metodologia móvel, mobilidade, antropologia urbana.

Los espacios del estar son como las islas del inmenso océano formado por el espacio del andar.

Francesco Careri (2009). Walkscapes.

Cuando la puerta se cierra detrás de nosotros. Todo eso se esfuma. Esa especie de caparazón que nuestra alma ha excretado para guarecerse, para crear por sí misma una forma distinta de las otras, se rompe, y de todas esas arrugas y rugosidades queda sólo una ostra central de receptividad, un ojo inmenso.

Virginia Wolf (1927). Rondar las calles.

Una aventura Londinense.

A éste (caminante), que va a toda prisa, con cierta avidez en la mirada, lo absorben por completo sus pensamientos; está en su telar, tejiendo y tejiendo, a fin de resolver en palabras el paisaje.

Louis R. Stevenson (1876). Excursiones a pie.

Introducción

Este artículo se posiciona en la discusión sobre el estudio de la ciudad a partir del análisis de los recorridos que los sujetos urbanos practican sobre ella; se trata de una concepción de la práctica de transitar la ciudad como constructora de sentido y territorialidad en la vida urbana. Se parte de la idea de que existe una territorialidad subjetiva que se superpone a la definida por divisiones administrativas y topográficas, creada a partir de la práctica cotidiana de recorrer la ciudad.¹ La práctica de transitar por determinados puntos con fines específicos es distinguida aquí como recorridos, atendiendo a los

¹ Múltiples autores citados en este trabajo se refieren específicamente a la práctica de andar. En este caso, prefiero referirme al transitar porque comprende al traslado en distintas modalidades y vehículos. Desde el transitar con la imaginación, hasta el transitar en autobús. Las divergencias entre dichas modalidades serán abordadas en apartados posteriores.

tres componentes que reconoce Careri (2009:25): 1) acto de andar, 2) objeto arquitectónico y 3) relato del espacio atravesado (Gross, 2014).² Se trata en general de un proceso/objeto que permite descubrir, describir e intervenir el espacio urbano al mismo tiempo que expone al sujeto que transita a la percepción de otros.

El trabajo se divide en tres partes; en la primera se introduce un recorrido teórico-conceptual que recopila una serie de discusiones acerca del espacio nómada y el espacio sedentario, articulados del recorrido como práctica estética y política. En la segunda parte se introduce una caracterización del sujeto transeúnte a partir de la distinción de modalidades de transitar y sus respectivas implicaciones. En la tercera parte se muestra un abordaje de la territorialidad y el paisaje de la ciudad de Guadalajara a partir de una lógica móvil; con ellos se pretende mostrar cómo las personas crean territorios físicos y afectivos a partir de expresiones específicas y cotidianas de transitar la ciudad.

Transitar es parte inherente de la ciudad, toda vez que constituye la base de la interacción entre sus habitantes, al mismo tiempo que conecta las esferas de la vida privada y la vida pública. El espacio entre los distintos puntos que una persona habita en la ciudad, al ser recorrido, recrea a lo largo de los años una cartografía personal que se imbrica con una cartografía colectiva. La suma de estas cartografías es lo que reconocemos como vida urbana.

La ciudad es una construcción social constante en la que se imbrican componentes sociales, materiales y simbólicos. Estos tres componentes primordiales del espacio urbano se compenetrán debido al movimiento y configuran parte del orden social cotidiano. Las interacciones que se dan en el transi-

tar se caracterizan por formas que, si bien pueden ser previsible y normalizadas, tienen un alto grado de espontaneidad.

Tal como Francesco Careri (2009) reconoce en el primer epígrafe de este texto, el movimiento de las personas representa un océano de conductas, normas, afectos y representaciones que dan valor y sentido a los espacios que habitamos en la ciudad. El transitar implica un interjuego entre lo privado y lo público que da valor y sentido a nuestra vida como individuos colectivos. No es fortuito que Careri, al referirse a los espacios del estar lo haga en plural, a diferencia del espacio del andar, que en sí recae en lo individual.

Por vida urbana se comprende aquí la interrelación cotidiana entre actores individuales y colectivos por medio de la cual se transmiten, practican y subvierten una serie de normas y significados que mantienen el orden social de una ciudad. Para comprender mejor esta relación entre lo individual-colectivo y lo privado-público es necesario el reconocimiento de una serie de prácticas y componentes que afectan directa o indirectamente a los individuos y los vehículos que recorren cotidianamente las ciudades; ¿será que al salir de nuestros espacios de habitar, lo percibimos todo a través del ojo inmenso de lo colectivo, como plantea Wolf en el segundo epígrafe?, ¿o será que capturamos y entretajamos los elementos del paisaje con nuestra individualidad, a la manera en que describe Stevenson en el tercer epígrafe?

El recorrido a través del espacio nómada y el espacio sedentario

El andar es una condición que caracteriza al ser humano. La posición erguida es una distinción incluso evolutiva en nuestra especie que, en opinión de Careri, fue la primera intervención creadora del hombre sobre el paisaje natural que le rodeaba

² Frederic Gross diferencia al recorrido del paseo, sobre todo por considerar que el recorrido tiene fines prácticos, mientras que el paseo es enteramente lúdico. Esta diferencia no atañe a los objetivos de la discusión que aquí interesa.

(2009:19). Además de ser un acto motriz, el andar “se convirtió en una acción simbólica que permitió que el hombre habitara el mundo [...] el recorrido se convirtió en la primera acción estética que penetró en los territorios del caos, construyendo un orden nuevo” (Careri, 2009:20). Basta con pensar en una serie de senderos que partieron tierras vírgenes estableciendo nociones de “aquí” y “allá” que después se asociarían con la posición de los astros y con fenómenos naturales dando origen a los diversos mitos fundacionales de las culturas que hoy conocemos.

La capacidad de recorrer y la forma de los recorridos adquieren así la cualidad de arquitectura del paisaje, social, simbólica y materialmente hablando. Esta capacidad se reconoce en contraposición con la práctica del habitar. Se trata de dos formas creativas del paisaje y la vida social que se contradicen y se complementan desde tiempos antiguos y que aún hoy se reconocen como condiciones elementales de la ciudad y las prácticas urbanas.

Careri se remonta al mito de Caín y Abel para describir cómo el nomadismo y el sedentarismo se imbrican en la construcción del espacio simbólico de las ciudades. Abel, dedicado al pastoreo representa el nomadismo por medio de una actividad móvil, que implica andar por los prados; pero que además no requiere de gran esfuerzo físico y que ofrece la posibilidad de contemplar e intervenir lugares que se van encontrando mediante la exploración de espacios desconocidos. Caín, por el contrario, representa el sedentarismo mediante la práctica de la agricultura, que implica estar en el campo, es el *Homo Faber* característico de la funcionalidad que se distingue del *Homo Ludens*.

La oposición originaria de estas condiciones representa, a su vez, dos formas de espacio. Por un lado, se encuentra el espacio nómada, que se caracteriza por ser etéreo, deshabitado, vacío y líquido, con condiciones de transmutación constante, mien-

tras que el espacio sedentario es denso, habitado, lleno y sólido; un espacio que ofrece relativas certezas y continuidades (Careri, 2009:38).

La ciudad posee las características de ambos espacios, alternadas en un tercero al que se puede reconocer como “espacio neutro”. Esta última manifestación sólo es posible a partir de la práctica del recorrido mental o motriz de las personas a través de los otros dos espacios. El espacio neutro, al que quizá sería mejor reconocer como espacio de la experiencia, es el espacio que sintetiza los valores y significados del nomadismo y el sedentarismo. Tal es el motivo por el cual la práctica de transitar posee un valor primordial en la construcción de la vida urbana.

Diversas fuentes han reconocido el contraste entre estas dos expresiones del espacio en que se desarrolla la vida social que nos es tan cotidiana. El epígrafe de Virginia Wolf que antecede este texto da cuenta de ello al identificar la transición generada al abandonar el lugar habitado, de manera que las cualidades sólidas que emplea en sus metáforas se desvanecen. Pero además de la referencia metafórica a ambas cualidades, en la cita de Wolf aparece un elemento más, el de lo colectivo.

La vida en el espacio neutro, posibilitada por el recorrido y su necesaria práctica del transitar, conlleva el encuentro con otros sujetos y sus distintas formas de concebir los espacios. Según la visión de Wolf, al abandonar el espacio habitado se abandona la visión individual y se sustituye por la de un “ojo inmenso” que representa la visión colectiva, con sus consecuentes normas, prejuicios y estereotipos; se trata, pues, de la introducción a la vida de lo público como forma de percibir el mundo.

La división entre lo público y lo privado representa otro nivel en el eje de las coordenadas del espacio vivido. El espacio nómada-sedentario se imbrica con los valores de lo público-privado, de manera que en la práctica los primeros aparezcan

asociados a los segundos; pero el espacio neutro seguirá siendo el espacio creado por el recorrido. La práctica de transitar es la que nos permite trasponer los límites de lo privado a lo público. Se trata principalmente del punto en que lo individual cobra el valor de intersubjetivo, pues como anota Pedragosa:

Lo posición que yo ocupo con mi cuerpo excluye la posición de otro sujeto en el mismo lugar y, por lo tanto, surge la necesaria pluralidad de los puntos de vista y de las interpretaciones diferentes que tienen los otros sobre el mismo objeto. [...] Se trata de pasar de la descripción de mi experiencia vivida individual del espacio a la descripción de la experiencia del espacio intersubjetivo o público (Pedragosa, 2014:41).

El espacio público es el espacio en que se distinguen grupos en función de la percepción y la experiencia de los sitios habitados y las situaciones transitorias que suscitan los recorridos. Esto dota al paisaje con una importancia clave, puesto que aquello que está u ocurre en el espacio público adquiere el valor de realidad a través de la experiencia de los sujetos, quienes, a su vez, crean una identidad respecto a determinados grupos e instituciones. Como Arendt distinguió:

Para nosotros, el aparecer —algo que ven y oyen otros al igual que nosotros— constituye la realidad [...] La presencia de otros que ven lo que vemos y oyen lo que oímos nos asegura de la realidad del mundo y de nosotros mismos (Arendt, 1993, citado en Pedragosa, 2014:42).

En relación a este tema, Manuel Delgado (2007) critica la satanización que históricamente se ha creado respecto a todo el espacio que rodea la vida del hogar, un espacio exterior que se concibe como acechante del interior. La generalización de estas ideas incluso ha llevado a la creación de nuevas

formas arquitectónicas que cercan el hogar, privatizando, en la medida de lo posible, al espacio público, disposición que además busca prácticas que complementen un estilo de vida privado que evite la incertidumbre, la interacción con lo diverso y la ocurrencia de situaciones inesperadas.

Un ejemplo de lo anterior son los cotos privados analizados por Manuela Camus, quien incluso los asemeja a una suerte de “islas de modernidad” en las que se produce una alta homogeneidad interna, al tiempo que segregan física y perceptualmente a los sectores sociales más desfavorecidos. En tales islas se conjugan formas arquitectónicas, roles, normas y patrones de consumo similares que se adecuan a “estilos de vida dentro de un estándar de cotidianidad, servicios y consumo con guiones de comportamiento establecidos” (Camus, 2015:17-19). Una atmósfera donde sólo se encuentra “gente conocida”.

Espacio nómada	Espacio sedentario
Público	Privado
Transitar	Habitar
Afuera	Dentro
Público	Privado
Superficial	Profundo
Aparente	Esencial
Flujos	Fijos
Lúdico	Funcional
Vacio	Lleno
Antiestructura	Estructura
No-ciudad	Ciudad

Cuadro 1. Características de las polaridades del espacio. Fuente: Elaboración propia.

Delgado apologiza al espacio público al destacar el valor que “en esos contextos más bien informales, la seguridad que ampara ciertas relaciones humanas supuestamente más profundas se debilita y los códigos más sólidos pierden eficacia organizadora y descubren su vulnerabilidad o su reversibilidad” (Delgado, 2007:35). Se trata de un escenario donde existe la capacidad de subvertir el orden convencional a partir de encuentros-desencuentros entre actores que se rigen no por lo que son, sino por lo que aparentan ser.

Ese exterior, móvil e incierto es la no-ciudad, complemento de la ciudad estable y cristalizada que no representa un antagonismo, “sino un deshacerse perpetuo de lo ya hecho y un rehacerse incesante”; una ciudad “traspasada constantemente por seres —los transeúntes— que tratan de acomodarse como pueden a su ausencia de lugar” (Delgado, 2007:63). Y en ese intento de acomodarse crean un orden que se caracteriza porque no encaja dentro de estructuras, sino de oscilaciones. Si la ciudad amuralla, la no-ciudad atraviesa.

La discusión anterior introduce directamente al tema de la composición del territorio y los elementos que lo componen. En palabras de Giménez (2004:315): “Territorio es todo aquel espacio apropiado por un grupo social para asegurar su reproducción y la satisfacción de sus necesidades vitales, que pueden ser materiales o simbólicas”. En continuidad con la lógica del recorrido como acto que interviene y conjuga las cualidades de lo estático y lo móvil, el territorio se definirá en función de los recorridos que los sujetos ejerzan sobre el espacio urbano. Esto en línea con lo afirmado por Baudrillard: “El territorio ya no precede al mapa, ni lo sobrevive. De ahora en adelante es el mapa el que precede al territorio” (1987, citado en Soja, 2008:455).

Dado que el recorrido implica el encuentro y la percepción de objetos, sujetos y narrativas de un territorio en constante cambio y disputa, el concepto de paisaje también es de vital relevancia. Se trata de una construcción sociocultural del territorio y sus componentes, creada a partir de la vivencia y la representación. El paisaje “es algo que se construye a partir de las experiencias sensoriales, orientadas a recoger ciertas cualidades particulares seleccionadas en función del contexto cultural del observador” (Cauquelin, 1995, citado en Hiernaux, 2006:248). El paisaje requiere de legitimación porque no pre-existe a la percepción y experiencia de los diversos sujetos que lo transitan.

Un elemento que no se debe perder de vista es que el paisaje obra como metonimia del territorio (Giménez, 2004:319). En el paisaje se encuentra una síntesis de la ciudad por medio de la cual los sujetos que la transitan toman una parte por el todo. De manera que, a través de la lectura del paisaje y la representación de la ciudad que se sintetiza a través de los recorridos de sus transeúntes, se podrán apreciar rasgos socioculturales y recurrencias que permitan identificar la manera en que lo individual-colectivo y lo público-privado convergen en ciertas formas de orden.

Daniel Hiernaux (2006) identifica la existencia de dos tipos de paisajes que corresponden con el sedentarismo y el nomadismo. Los primeros son los paisajes tradicionales, adaptados a la larga duración, caracterizados por elementos fijos, naturales o de carácter histórico con los que se puede interactuar en términos convencionales; un ejemplo sería una catedral. Los segundos son los paisajes fugaces, creados a partir de elementos en movimiento, artificiales y con los cuales se dificulta la interacción, dada la lógica de velocidad y funcionalidad que persiguen; un ejemplo sería un repartidor de pizzas. Ambos paisajes se encuentran reunidos en un paisaje híbrido del que formamos parte en la vida cotidiana y que debe ser el objeto de estudio de aquellos interesados en la comprensión de la experiencia urbana. En palabras del mismo autor:

[El] Paisaje híbrido [está] formado por dos temporalidades y dos apegos al espacio: por una parte, quienes viven o recorren el espacio con cierto sentido del lugar, tanto habitantes como transeúntes ocasionales. Para ellos, el paisaje es ante todo un entorno de vida, un espacio vivido, donde las temporalidades —larga duración y tiempo efímero— siguen los flujos rutinarios o innovadores de la cotidianidad. Estas personas asumen cierta movilidad, pero como necesidad funcional o a veces como motivación lúdica en la construcción de

la vida cotidiana (ir de compras o pasear al perro, por ejemplo [...]) El paisaje es tradición (larga duración del espacio construido y de la naturaleza) articulada con lo efímero de lo cotidiano (Hiernaux, 2006:254).

Una estrategia para el abordaje de este tipo de paisajes es la cartografía subjetiva de la ciudad creada por los propios sujetos que la transitan y que planean o adaptan sus recorridos a las experiencias y necesidades que les son particulares. Estas cartografías son algo cotidiano en la mente de los sujetos transeúntes, quienes se orientan partir de mapas mentales configurados a partir de un conjunto de puntos (lugares especiales), líneas (recorridos) y superficies (territorios homogéneos) (Careri, 2009:44).

En el tercer apartado de este trabajo se presenta una aproximación a las representaciones del paisaje que algunos transeúntes tienen respecto a la ciudad a partir de sus recorridos y sus experiencias individuales. Pero antes es necesaria una breve discusión acerca de algunas modalidades del transitar en la ciudad que permitan caracterizar al individuo que atraviesa sus espacios.

Caracterización del transeúnte: las modalidades del transitar

Los autores que problematizan el tema del movimiento suelen referirse a la práctica de andar como la más transgresora y creadora del espacio urbano. Ello, sobre todo, se debe a la gran tradición intelectual y estética que una serie de pensadores ha construido alrededor de la práctica de andar por las ciudades. Un primer grupo de estos intelectuales puede ser ubicado en Inglaterra, con personajes como Thomas de Quincey, Louis R. Stevenson,

Charles Dickens, Virginia Wolf y Edgar Alan Poe.³ Este grupo se distingue por concebir a la ciudad como un espacio extenso, oscuro, complejo y laberíntico. Una suerte de acertijo o rompecabezas que sólo podría responderse o armarse por medio del andar errático (Coverley, 2006:17). En buena medida se trató de un movimiento estético literario, como atestiguan los nombres antes mencionados.

Un segundo grupo de personajes influyentes se ubicó en Francia, con autores que se encontraban agrupados en movimientos artísticos como el dada, el surrealista y el situacionista. Entre ellos Guy Debord, quien acuñó el concepto de psicogeografía para referirse a "el estudio de los efectos específicos del entorno geográfico, conscientemente organizado o no, en las emociones y conductas de los individuos" (Coverley, 2006:10).

El caso de Guy Debord y los situacionistas es clave en la construcción de una tipología del andar como práctica estético-política y el abordaje metodológico de la ciudad. Debord tenía amplio interés en construir una metodología que comprendiera las expresiones subjetivas de la ciudad, con el fin de subvertir los efectos de las transformaciones modernas sobre la morfología y las prácticas urbanas. Una de sus principales preguntas era acerca de cómo la ciudad podía ser separada en zonas que correspondían a las respuestas emocionales que sus entornos evocaban (Coverley, 2006:89).

People are quite aware that some neighbourhoods are sad and others pleasant. But they generally simply assume that elegant streets cause a feeling of satisfaction and that poor streets are depressing, and let it go at that. In fact, the variety of possible combinations of ambian-

³ Este, a pesar de ser de origen estadounidense, es considerado dentro de la tradición inglesa, porque aquellas narraciones más influyentes, en cuanto al acto de andar, están ambientadas en escenarios de ciudades europeas. Su texto paradigmático respecto al transitar y la representación de la ciudad moderna es *El hombre de la multitud*.

ces, analogous to the blending of pure chemicals in an infinite number of mixtures, gibes rise to feelings as differentiated and complex as any other for of spectacle can evoke (Debord, 1981, citado en Coverley, 2006:90).

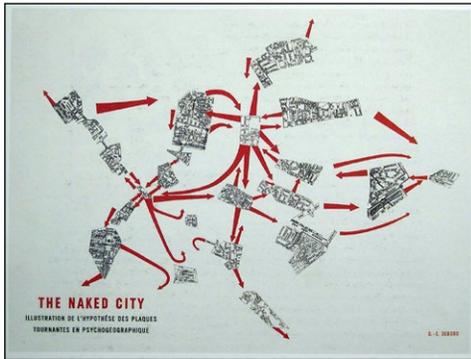


Imagen 1. Guy Debord (1957). *The naked city*.

Fuente: Facultad de Arquitectura. Uruguay: Universidad de la República, <http://www.fadu.edu.uy/investigacion/>

Como da cuenta la cita anterior, Debord consideró que las personas son conscientes de que las distintas zonas de la ciudad poseen características afectivas; pero tal reconocimiento se limitaba a los elementos más superficiales, sobre todo aquellos de orden material y diferenciados a partir de las características de clase. Para Debord, la complejidad de las características afectivas que pueden identificarse en el espacio urbano es tal, que incluso podía ser asociada a aquella de los compuestos químicos. En ese sentido, las emociones que puede generar la ciudad son tan diferenciadas y complejas como las que puede evocar cualquier otro espectáculo.

No se puede obviar el hecho de que ambos grupos influyentes en el estudio del movimiento desde el arte, el londinense y el francés, transitaban por ciudades que hoy podemos reconocer como prototipos de la ciudad moderna. En el caso de Londres principalmente a partir de los cambios introducidos por la Revolución Industrial, mientras que en el

caso de Francia se pueden reconocer las modificaciones radicales de su morfología llevadas a cabo por Haussman en aras del control de la población y la introducción de una lógica que facilitara el movimiento de vehículos y multitudes sin obstáculos.

En la imagen anterior aparece la representación psicogeográfica de la ciudad de París, creada a partir de los afectos y sensaciones motivados por los recorridos a la deriva del situacionista Guy Debord. En ella se muestra el espacio creador que existe entre las regiones afectivas representadas a manera de islas en un espacio en blanco con posibilidades infinitas para ser recorrido. La libertad en el andar permite crear y recrear la ciudad según la experiencia de los trayectos.⁴

Es importante reconocer el valor prototípico de estas ciudades a la vista de la definición popularizada de modernidad asociada a la idea de europeización que muchas ciudades de otras latitudes del mundo adoptan, aún en la actualidad. Pero, sobre todo, es de destacar que los intelectuales antes mencionados extendieron sus reflexiones en torno a la práctica de andar por la ciudad como una forma de oposición estética y política a tales valores y modificaciones de la vida y morfología urbana.

Andar a pie entonces implicaba para varios de estos autores una oposición a la mecanización del transitar. Andar implica moverse a una velocidad que en un modelo de ciudad funcional resulta improductivo, en contraposición al traslado en vehículos jalados por bestias y posteriormente automotores, que trasladan a

⁴ Hasta aquí, la deriva ha sido comentada como una expresión artística e intelectual transgresora, propia del Movimiento Internacional Situacionista. Más adelante, la deriva aparecerá en su expresión metodológica, es decir, como una apropiación de los recorridos azarosos para el estudio y comprensión de las dinámicas urbanas desde la mirada de las ciencias sociales. Ambos casos pueden parecer novedosos por su originalidad, pero debe mencionarse que son un tema bastante estudiado. Por la extensión y naturaleza de este trabajo, ninguna de las expresiones será abordada de manera exhaustiva. El lector puede consultar las obras referenciadas para profundizar.

las personas en calidad de consumidores de un espacio que adquiere las características de otros productos.

En la actualidad, en un contexto donde estos procesos han avanzado a niveles insospechados, se vuelve plausible considerar la posibilidad de pensar en las formas de transgresión que surgen al transitar en modalidades distintas o complementarias al andar. No se trata de asimilar las ventajas y desventajas de una u otra forma de trasladarse, sino de encontrar en ellas una serie de elementos que las hagan comunes bajo la categoría del tránsito que aquí importa.

Al final, la identificación de convergencias entre modalidades de transitar lleva a la posibilidad de nombrar e identificar, bajo ciertas particularidades, al actor clave: el sujeto que se transita. Como reconoce Fernández Christlieb (2014:9) "los vehículos importan porque sus movimientos que se entrecruzan y entretrejen son los que constituyen la consistencia de las ciudades, que libera y oprime a los denominados ciudadanos o, para el caso, peatones".

Un elemento clave en la discusión de todo esto es el hecho de que quienes transitamos por la ciudad somos sujetos que asimilan o transgreden fronteras físicas o simbólicas, alterando o perpetuando su morfología. El mantenimiento o la transformación de tales fronteras se hace evidente en el paisaje y en la creación de regiones a partir de afectos: alegría, tristeza, deseo, desprecio, amor, odio, miedo, seguridad, vergüenza y orgullo, entre otros.

Las regiones creadas a partir de afectos provienen de la conjunción de 1) los significados transmitidos a partir de la socialización en función de la adscripción de los sujetos a determinada clase social, género, edad, raza (y otras categorías primarias de adscripción), y 2) la experiencia adquirida a partir de la práctica. De manera que ciertos lugares pueden incluso adquirir el valor de prohibición en función de estos factores.

Cuando transitamos por la ciudad, nos encontramos en una situación de liminalidad. Al transitar,

los habitantes de esta suerte de islas creadas a partir de los significados y los afectos tienen la posibilidad de encontrarse unos con otros en un plano donde algunas normas de distinción se exageran, invierten, anulan o sustituyen. En el espacio y práctica de transitar, además de acatar roles, existe la posibilidad de subvertir los significados de la urbe.

En función de lo discutido ¿cómo puede distinguirse al transeúnte? En general, puede proponerse como un sujeto que interviene y pertenece al espacio urbano por medio del acto de recorrerlo. Interviene por medio de ocupar un espacio y exponerse a la percepción, al tiempo que forma parte de un orden intersubjetivo que consensa las normas y los valores de un paisaje. Pertenece en la medida de que se apropia, crea y recrea los elementos normalizados del paisaje y las interacciones con otros.

Para Delgado (2007:34) "el transeúnte es una dirección, es decir un rumbo, o, mejor dicho, un haz de trayectorias que no hacen otra cosa que traspasar de un lado a otro no importa qué trama urbana". En ese sentido, el sujeto que transita importa en tanto cúmulo de trayectorias con tiempos y distancias particulares que le permiten percibir y ser percibido por los otros, transformando el paisaje día a día.

Dicho el tema de la velocidad, habrá que distinguir entre dos categorías básicas del transeúnte: el fugaz/funcional y el contemplativo/lúdico. Los primeros serán aquellos que atraviesan el espacio con la finalidad de trasladarse entre puntos a manera de metas u objetivos funcionales; para ellos el espacio transitable se convierte en un obstáculo a vencer. Los segundos son quienes recorren el espacio con el fin de apreciar, describir y descubrir el paisaje; para ellos el espacio transitable es una oportunidad de conocer lo desconocido y reconocer lo conocido.⁵

⁵ Para esta caracterización me baso en la diferenciación de las formas del afuera, de Frederic Gross (2015:39-42).

Lo importante en esta categorización es que el transeúnte habitual de la ciudad alterna ambas facetas en sus recorridos cotidianos. Contrario a lo que suele pensarse, cuando transitamos por periodos prolongados, solemos tener mayor disposición a contemplar el espacio transitable. Incluso, cuando asumimos el rol de transeúntes fugaces, solemos encontrarnos con situaciones inesperadas que nos posicionan en el rol de transeúntes contemplativos.

Ahora bien, es un hecho que el acto de transitar y el rol de transeúnte varía en función de la modalidad en que se transite. El paisaje que se percibe desde el auto no será el mismo que se percibe desde una bicicleta, de la misma manera que las interacciones que se suscitan al transitar en el transporte público no serán aquellas que ocurren al caminar por las aceras. Pero, no podrá negarse que incluso el automovilista, el más criticado de los transeúntes, puede asumir un rol contemplativo al encontrarse frente a un semáforo en rojo, al circular entre dos camiones de carga, o al observar la continuidad de líneas blancas que parten el asfalto en dos carriles. Ya lo decía el mismo Robert L. Stevenson al hablar de la contemplación del paisaje: “hay muchas formas igual de buenas de contemplar el paisaje, y ninguna tan vívida —a pesar de lo que aleguen los diletantes— como desde la ventanilla de un tren” (Stevenson, 2015:89).

Una visión del transeúnte como ente pasivo, receptor y sumiso que únicamente emplea el recorrido para ir de un punto a otro no daría cuenta del cambio social y asumiría que los individuos que viven en la ciudad carecen de creatividad y agencia. Ante tal visión, Michel de Certeau (2010) construye la imagen del transeúnte como un agente activo dentro del orden programático de la vida cotidiana que se caracteriza no tanto por la creación de productos propios, a la manera de quienes se consideran fabricantes, sino por sus maneras de emplear esos órdenes dentro de sus propios universos de sentido.

La visión ofrecida por De Certeau plantea entonces la posible existencia de una forma de transitar, que existe como apropiación o intervención de aquella que ha sido fabricada por los actores con la capacidad de esquematizar y difundir una imagen preponderante del ser en la ciudad y que se constituye como una forma electiva de ser.⁶ No importa si las rutas del transporte público y las avenidas están diseñadas de tal o cual manera, los transeúntes tienen la posibilidad de subvertir tales órdenes, aunque con ciertas limitantes. Ahí, en ese orden urbano que es planeado, decidido, disputado y fabricado por actores que poseen una posición favorecida para construir la imagen de la ciudad, es donde el transitar, como forma de practicar y por ende significar o re-significar cobra un valor y un sentido antropológico.

Continuando con la conceptualización ofrecida por De Certeau (2010), hoy podemos hablar del transeúnte como una categoría de *usuarios* que practican o emplean el espacio urbano fabricado (material, social y simbólicamente), donde anteriormente predominaba la categoría de habitante. Si bien no es posible sustentar que una categoría anula o sustituye a la otra, es necesario analizar la manera en que interactúan ambas y las *formas de ser* en la ciudad que se originan a partir del predominio del estatus de transeúnte como usuario del espacio público.

Los ciudadanos bajo condición de transeúntes se apropian y reinterpretan ciertas narrativas relativamente coherentes a partir de aquello que experimentamos en los trayectos cotidianos, según unidades de sentido acotadas a manera de paisajes.

⁶ Esta capacidad para elegir aquello de los universos de sentido que nos son transmitidos a manera de formas sistemáticas de orden explícita, por ejemplo, el motivo por el cual para muchas personas aún tiene sentido la dimensión del espacio de residencia en contextos eminentemente globales.

Es a partir de estas narrativas que se da sentido a las experiencias individuales y colectivas en el espacio público para reconocer sujetos de derechos y obligaciones metropolitanas.

En síntesis, el papel que juegan las formas estereotipadas de transitar por la ciudad en la creación del paisaje y la territorialización subjetiva del espacio urbano depende en buena medida de la experiencia de los recorridos de cada persona. De los trayectos cotidianos y reiterativos derivan: 1) un imaginario de la metrópoli, con sus respectivas fronteras y paisajes, y 2) la asunción de ciertos derechos y obligaciones por parte de los transeúntes.

Cabe destacar que aunque la experiencia del trayecto ocurre a nivel individual, está sujeta a una serie de recurrencias propias del orden social instituido en cada metrópolis. Al abordar el tema de la experiencia con los individuos se podrán encontrar una serie de elementos que son de orden colectivo y que, a su vez, crean ciertos imaginarios urbanos y paisajes con patrones similares.

Un encuentro con la cartografía subjetiva creada a partir del transitar

En las siguientes páginas se muestra un acercamiento al estudio de la ciudad a partir del transitar. Se presenta el resultado de un abordaje de investigación que involucra la lógica móvil y la deriva urbana como técnica de investigación (Pellicer, Vivas y Rojas, 2012). Del mismo modo se presentan dos mapas mentales construidos por dos mujeres habitantes del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). Se busca con ello dar cuenta de la conjugación entre la práctica de transitar la ciudad; la creación de imaginarios urbanos a partir de la espacialidad, temporalidad y materialidad de los trayectos, y el encuentro con el paisaje de la ciudad y algunas de las formas de territorialidad que en él se manifiestan.

Las derivas urbanas

A continuación se muestra una síntesis de hallazgos de aquello que aparece a partir de la experiencia de transitar en la ciudad mediante el uso de distintas rutas del transporte público. Es el resultado de diecisiete recorridos observacionales recopilados en un cuaderno de campo y articulados en función de aquello que fue identificado como patrones recurrentes en la experiencia de cada uno de los trayectos. Los primeros nueve recorridos se realizaron en rutas del transporte público preseleccionadas que se tomaban de terminal a terminal con la intención de recorrer el AMG en todas las direcciones cardinales. Los ocho recorridos restantes se realizaron mediante derivas urbanas, con las cuales el observador se dejaba llevar por la curiosidad, los flujos y los acontecimientos dentro y fuera del transporte público. Es por ello que varios de los paisajes y destinos que fueron experimentados corresponden con zonas marginales de la ciudad.



Imagen 2. Mapas del recorrido seguido a partir de rutas preestablecidas del transporte público. Fuente: www.rutasgd.com



Imagen 3. Mapas del recorrido siguiendo la lógica de la deriva urbana. Fuente: elaboración propia.

La diferencia en la forma del trayecto que implican estas dos estrategias para observar el paisaje se puede identificar en los mapas que resultaron del recorrido. Estos trayectos muestran, en el caso de las rutas preseleccionadas, un trazado más o me-

nos uniforme y que corresponde con distancias que cubren sentidos regulares. En el caso de las derivas, los trayectos se muestran erráticos e incluso poco funcionales.

Al final se realizó un análisis donde se conjugaron todas las recurrencias observadas en el paisaje con el fin de identificar aquellas formas, objetos, mensajes e interacciones que de una u otra manera determinan expresiones del paisaje que se distingan según horarios, zonas o estereotipos.

a) *Diferencia por horarios*: los recorridos observacionales fueron planeados en horarios matutinos y vespertinos, buscando abarcar trayectos de ida y vuelta en horas pico y horas valle.⁷ Esto permitió ver cambios sustanciales en la interacción dentro y fuera del autobús, así como en la experiencia general de transitar en él. Uno de estos cambios es la posibilidad de percibir visualmente el exterior de la unidad de transporte cuando el autobús se encuentra abarrotado y es prácticamente imposible ver más allá del hombro, la espalda o la nuca de quien se encuentra enfrente.

Una diferenciación que cabe resaltar es el perfil de los usuarios, que básicamente puede distinguirse en dos categorías: población laboralmente activa y población laboralmente inactiva. Durante las mañanas, en hora pico, es común ver personas con uniforme, loncheras y mochilas, de aspecto aliñado. Durante las horas valle el número de usuarios disminuye y además es más común ver a personas de la tercera edad, niños acompañados de sus madres o adolescentes.

b) *La publicidad*: la publicidad tiene un papel importante en cuanto a la lectura del paisaje y su relación con la identidad de los usuarios. El tipo de

publicidad ofrece la oportunidad de zonificar los trayectos de las rutas en función del público al que se dirigen sus mensajes y los estereotipos que emplean. En los recorridos de observación se apreció que la publicidad funciona como un umbral o punto de transición entre zonas.

Cabe destacar que la presentación de la publicidad y sus mensajes también varía según las zonas modificando el paisaje, en unos casos abarrotando de mensajes espectaculares (sobre todo en avenidas y vías rápidas) y en otros con la presencia de lonas de imprenta o carteles hechos a mano (colonias populares). En los primeros casos se trata de publicidad realizada por profesionales de la mercadotecnia, en los segundos se presentan además casos de individuos que realizan sus propios carteles a mano o que solicitan a un diseñador que realice su publicidad al gusto.

Los estereotipos, las prácticas y los productos aludidos en la publicidad espectacular norman incluso el tipo de cuerpos que habitan determinadas zonas, con lo cual se constituyen expresiones territoriales en función del paisaje publicitario. De tal manera, se puede apreciar que éste es uno de los



Imagen 4. Anuncio espectacular visible en un corredor industrial, al sur de Guadalajara. Fuente: archivo personal, junio de 2015.

⁷ La hora valle, en este caso, es un término técnico con el que se refiere a las horas en que hay menor afluencia de usuarios del transporte público. Estas horas coinciden con los periodos en que la población laboralmente activa no se encuentra trasladándose a sus áreas de trabajo o estudio.



Imagen 5. Anuncio espectacular visible en un corredor comercial exclusivo, al poniente de Guadalajara. Fuente: archivo personal, junio de 2015.

motivos por los que se establecen fronteras perceptuales en el territorio que conllevan la percepción de una ciudad fragmentada por parte de los sujetos urbanos. Las imágenes que se muestran a continuación ejemplifican este proceso.

c) *Fachadas arquitectónicas:* las fachadas ofrecen la oportunidad de leer predisposiciones a la vida pública y privada según ciertas zonas. En el caso de los fraccionamientos cerrados se aprecia menos convivencia en el espacio público y mayor presencia de negocios de franquicia, además de calles vacías. En determinados lugares las fachadas ni siquiera son visibles y lo único perceptible son tejados o la parte trasera de las viviendas, sin olvidar que las fachadas tienden a ser homogéneas en colores y distribución de ventanas y puertas. En los barrios populares y/o tradicionales, por el contrario, se identifica mayor visibilidad de prácticas cotidianas e interacción entre vecinos. En algunos casos incluso prácticas lúdicas grupales, como partidos de fútbol, juegos de dominó y mujeres tejiendo.

d) *Las prácticas vistas en el paisaje:* ésta es una categoría bastante amplia de la que sólo se recogen algunos detalles generales. Por un lado están las prácticas de convivencia en el espacio público barrial, en el que predominan algunas expresiones que hoy parecen ya tradicionales: el juego de fútbol, las mujeres que tejen, los hombres que beben alcohol en las esquinas. En el caso de los fraccionamientos de clase media y media alta estas prácticas se sustituyen por la predominancia de la vida privada centrada en el hogar, limitando la interacción en el espacio público a los escasos encuentros casuales que se realizan en los trayectos del automóvil o entre vecinos que riegan sus jardines o se disponen a abordar sus respectivos automóviles.

Por otro lado, están las prácticas de comercio, abundantes en dos tipos: el formal y el informal. La predominancia de uno sobre el otro genera un tipo particular de paisaje y una experiencia perceptual estereotipada. En aquellos lugares donde predomina el comercio informal (tianguis, ambulante) parece que predomina la idea de un barrio y una zona popular, mientras que en las zonas donde predominan los comercios establecidos y franquicias predomina la idea de una zona residencial. En estos últimos casos es más común ver que los clientes arriban en automóviles. De manera que la expresión del comercio parece ir de la mano con las prácticas de convivencia mencionadas en el párrafo anterior.

e) *Multimodalidad en los servicios de transporte:* durante los recorridos observacionales se tuvo la experiencia de abordar distintas modalidades de transporte. El llamado *Bus Rapid Transit* (BRT) reconocido en Guadalajara como Macrobus, el Tren Ligero en sus dos líneas y su complemento de vehículo motorizado conocido como SiTren y PreTren, además de unidades del transporte público colectivo motorizado de distintas compañías, incluyendo una ruta de la línea de lujo. A pesar de que existió la intención de

abordar uno de los llamados mototaxis, que operan por lo general en las periferias urbanas, donde no se cuenta con servicio ampliado del transporte público, no fue posible lograrlo, porque circulaban abarrotados cuando se intentó abordarlos.

La experiencia de transitar la ciudad en estas distintas expresiones del transporte público permitió cerciorarse de que las interacciones y la experiencia de percibir el paisaje son de características muy distintas. La diferencia más marcada está en el servicio del Tren Ligero y sus autobuses de la línea PreTren y SiTren. El Tren Ligero implica interacciones muy distintas al interior del vehículo, por la forma de abordar y descender que le distinguen del transporte colectivo en autobús motorizado.

Las sensaciones corporales respecto al vehículo no se caracterizan por saltos o frenados repentinos; los sonidos del vehículo, como traqueteos o portazos no son tan comunes; la disposición de los asientos encuentra los rostros de los usuarios antes que exponerlos de espaldas; no existe la posibilidad de encontrarse con artistas, limosneros o comerciantes dentro del vehículo, pero, sobre todo, el tipo de trayectos son relativamente lineales y en buena parte de las rutas se dan por túneles. Una peculiaridad más es la presencia de publicidad, que en estos casos abarrotan el interior del vehículo, a diferencia del transporte motorizado. El caso del Macrobús es más o menos similar.

A este respecto, algunos detalles que llaman bastante la atención son las conductas de las personas y el estado de los vehículos que pertenecen a la línea PreTren y SiTren, operados por el Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR). Las unidades motorizadas cuentan con un operador visible a los usuarios y asientos más o menos similares a los de otras rutas de transporte público motorizado. No obstante, las interacciones de los usuarios no son iguales a las que tienen en otras rutas, da la impresión de haber más orden e interacciones más afables, además de que las unidades se encuentran en un estado presenta-

ble y pulcro, por lo cual es raro identificar asientos rayados, basura o vidrios maltratados. Esto puede deberse a que estas unidades operan con algunos parámetros distintos, por ejemplo, la ruta es lineal, a diferencia del resto; las paradas están preestablecidas y bien identificadas por símbolos y colores; los operadores no reciben dinero, sino que el pasaje se deposita en una máquina en monedas o por tarjeta electrónica, y, a su vez, esta máquina regresa un *ticket*; el operador viste uniforme y la ruta transita por una zona comercial-residencial que no entra por calles angostas o barrios populares, donde además hay pocos baches.

f) *Las periferias y la imagen de ruralidad*: existen varios lugares en las periferias de Guadalajara y en los espacios entre los municipios que conforman el AMG donde existe un paisaje caracterizado por prácticas asociadas a la imagen de ruralidad. En estos lugares se aprecian sembradíos, animales de carga, animales de engorda, personas que visten con sombrero, fogatas con leña y caminos de terracería.

Estos espacios, por lo regular, son aledaños a barrios populares, y para el observador que desconoce las rutas de transporte que llevan hasta ellos transmite la sensación de estar demasiado lejos del área metropolitana o del estereotipo de lo que se concibe como urbano. Para muchos usuarios que atraviesan estos lugares, la sensación de transición y pertenencia entre sus residencias y sus destinos es aún más marcada que para otros, donde el paisaje no es tan contrastante, de forma que la percepción de habitar una metrópolis se caracteriza por la fragmentación y la diferencia entre lo que es ciudad y la localidad de habitación.

g) *Los trayectos largos*: se pudo constatar, mediante la observación y las entrevistas, que existen múltiples usuarios que realizan trayectos en el transporte público que duran más de una hora y que les resultan habituales. Vale considerar que para un empleado que labora un turno regular de

ocho horas, dedicar dos horas diarias al traslado entre su hogar y su trabajo representa una cuarta parte de su tiempo laboral que no es remunerado y que tampoco es tiempo de ocio, lo cual es bastante significativo respecto a las prácticas cotidianas. Además, siguiendo este razonamiento, en cuestión de distancias implica una exposición a interacciones y a la percepción del paisaje bastante significativa.

Los mapas mentales

Algunos de estos elementos y otros más aparecen en la narrativa de dos mujeres habitantes del municipio de Tonalá, a las que se les pidió que dibujaran un mapa de la ciudad en la que viven y los lugares que reconocieran mejor de ella. Las representaciones que estas personas plasmaron en el papel muestran la relación entre sus trayectos cotidianos, el imaginario de la ciudad y las regiones que crean a partir de su experiencia.

El primer caso es el de Alejandra, una mujer de 34 años, habitante de la colonia Lomas del Camichín. Trabaja como encargada de departamento en un centro comercial.⁸ Utiliza la ruta 646, la aborda relativamente cerca de su terminal en el lado oriente de la ciudad y baja en su terminal del lado poniente. Por sus limitantes y responsabilidades económicas, Alejandra restringe su tránsito por la ciudad a la misma ruta día tras día.

Su representación de la ciudad aparece desarticulada, con lugares que aprecia en su trayecto cotidiano, pero sin el orden que tienen en la ruta. Además, agrega dos lugares que no pertenecen a su ruta, el parque Agua Azul y la catedral de Guadalajara. El primero, por ser un lugar que le trae buenos recuerdos de la infancia, a pesar de no haberlo visitado hace mucho tiempo, y el segundo por ser un símbolo de la ciudad.

Su lugar de trabajo aparece representado en la esquina superior derecha, únicamente con letras, porque, según dice, está muy lejos. Este último detalle es muy importante, considerando que se le ofrecieron más hojas para continuar con su representación, pero ella consideró que el límite de su ciudad lo establecía la misma hoja. Para ella, su trabajo está más allá de los límites, se encuentra fuera de lo que considera su lugar de pertenencia.

Otro detalle que destaca es que los lugares que representa no están vinculados por ejes viales, sino que están ahí, sin una noción precisa de los puntos cardinales donde se ubican. La ciudad aparece para Alejandra como una serie de lugares que existen en algún sitio, que se articulan por el autobús, pero no por continuidades espaciales. En el espacio vacío entre cada uno de sus puntos introduce una serie de casas, que corresponden con el espacio de la otredad que habita la ciudad, pero que no posee características distinguibles.

Finalmente, para Alejandra no existen límites o fronteras metropolitanas definidas a partir de divisiones administrativas de tipo municipal. De manera que, a pesar de que en su ruta cotidiana atraviesa por Tonalá, Tlaquepaque, Guadalajara y Zapopan, este detalle no aparece ni se menciona en su descripción. El mapa fragmentado de Alejandra evoca a las islas representadas por Guy Debord en *La ciudad desnuda*.

La segunda representación corresponde a Beatriz, una joven profesionista de 27 años, vecina de la colonia Loma Dorada, profesora universitaria con nivel de maestría. Usaria de transporte público por convicción. Entre sus principales motivos para utilizar el transporte público se encuentra el hecho de que puede leer mientras se traslada, lo cual le resulta funcional. Además, agrega que le gusta apreciar la ciudad desde el transporte, en especial ciertos barrios tradicionales. En este caso las categorías de transeúnte fugaz y contemplativo aparecen particularmente resaltadas.

⁸ Los nombres de las dos mujeres fueron modificados para mantener su anonimato.

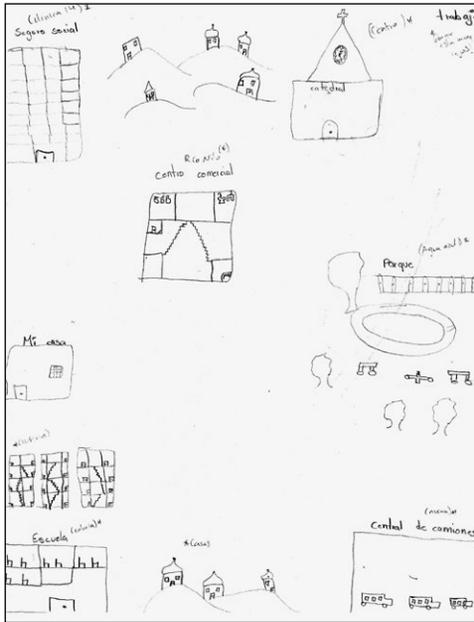


Imagen 6. Mapa mental de Alejandra, usuaria de la ruta 646.
Fuente: archivo personal, agosto de 2015.

A diferencia del caso anterior, Beatriz utiliza varias rutas de transporte público que corresponden con sus varias actividades, algunas de ellas que incluso escapan a lo cotidiano, como ciertas reuniones con amistades o eventos culturales. Además, se traslada ciertos días a sus clases de idiomas, a su trabajo como profesora, a su trabajo como consultora profesional o a realizar algunas compras. Todo en distintos horarios que no necesariamente corresponden a horas pico.

La representación de Beatriz muestra una ciudad compacta, unida por distintas vialidades, que, si bien no corresponden con una distribución exacta sí muestran una idea parcial de unión entre distintos puntos de la ciudad. Además, sin haberle dado la indicación, eligió distinguir los distintos municipios del área metropolitana que más frecuenta, reconociendo que había otros, pero que no suele visitarlos. Cada uno

de estos puntos fue distinguido con algún elemento característico, como un jarro de barro en el caso de Tonalá, o la figura de La Minerva en el caso de Guadalajara.

En el dibujo aparecen distintos lugares que, si bien no son cotidianos en la vida de Beatriz, sí son reconocidos por ella como parte de la ciudad que habita. Enfatiza aquellos que más frecuenta e incluso detalla algunos de ellos a partir de las actividades que realiza, en los que se reúne con amigos, donde trabaja o donde pasea en bicicleta, por ejemplo. Al narrar su mapa agrega que existe una calle que es su favorita en la ciudad, a la cual le agrada recurrir porque existe la posibilidad de transitarla en bicicleta. Su gusto por transitar este sitio es tal que se agrega ella misma al dibujo, representada montando una bicicleta.

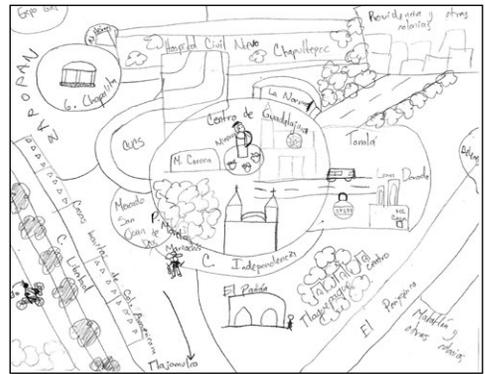


Imagen 7. Mapa mental de Beatriz, usuaria de las rutas 615, 231 y otras.
Fuente: archivo personal, agosto de 2015.

También se observa que Tlajomulco aparece sólo por escrito y con una flecha que apunta hacia el margen inferior de la hoja, anotando que está fuera de los límites que alcanza a dibujar dentro de su noción de ciudad. Administrativamente, este municipio (junto con otros que ella reconoció, pero no plasmó en el mapa) forma parte de la metrópolis, pero no de la ciudad que ella práctica y reconoce como suya.

Ambas representaciones, la de Alejandra y la de Beatriz, muestran la manera en que dos personas del mismo género, con perfiles diversos, pero habitantes de un mismo municipio, representan la ciudad a partir de su capacidad de transitarla. En el caso de Beatriz, la posibilidad de diversificar sus rutas y multiplicar su número de transbordos sin importar el gasto que implica permite diversificar los elementos que aparecen en su imaginario urbano. Además, resalta que, en ambos casos, aparece la Catedral de Guadalajara como un elemento simbólico.

Sin dejar de lado los niveles educativo y económico en estas distinciones, cabe decir que la movilidad aparece para ambas como un elemento definitorio de su imaginario y de aquellos espacios a los que tienen acceso como ciudadanas metropolitanas. La necesidad de un transporte que no les requiera más de una hora para trasladarse a sus destinos es una recurrencia, además de que el transporte es mencionado como una limitante para asistir a ciertas reuniones o conocer ciertos lugares, tanto por el gasto que conlleva como por los horarios del servicio. Salir de noche es, o bien imposible por los costos de un taxi, o bien inseguro, por lo que narran ciertas experiencias.

El recorrido como herramienta y objeto de estudio

Los hallazgos que fueron presentados en este último apartado no buscan un análisis exhaustivo y generalizante de la experiencia del tránsito por la ciudad de Guadalajara. Antes bien, tienen la intención de ejemplificar la manera en que: 1) el paisaje se diversifica y crea distintas formas de distinción entre zonas, a manera de umbrales perceptibles a partir de los recorridos, y 2) el papel que juega la forma de transitar por la ciudad en el tipo de representación que las personas crean respecto a la ciudad que habitan y transitan. Así, el recorrido se comprueba como una estrategia viable para la com-

prensión del sentido y la experiencia de la ciudad subjetiva que habitamos/transitamos, asumimos y subvertimos día con día.

La experiencia de investigación sistematizada mediante la práctica de derivas urbanas ha mostrado aquí la forma en que los recorridos urbanos pueden dar cuenta de recurrencias en prácticas, interacciones, elementos simbólicos y paisajísticos del orden social urbano. Como herramienta de investigación, el recorrido permite identificar los elementos de la territorialidad de la ciudad, al mismo tiempo que crea una noción de su sentido y significados desde la mirada del investigador. Una mirada que, cabe destacar, se distingue de aquella que se puede crear desde una mirada estática; en otras palabras, se trata de la mirada de la experiencia en movimiento.

En este caso, la deriva urbana explicitó las diferencias del paisaje y la experiencia del recorrido en función de horarios, modalidad, zonas, prácticas, publicidad, longitud de los trayectos e incluso tipos de cuerpos. Todos estos elementos dan cuenta, a su vez, de la construcción de una territorialidad específica que puede ser leída de manera muy particular y diferenciada desde la experiencia del transitar.

Por otro lado, los dos ejemplos de mapas mentales que se han presentado permiten mostrar al recorrido como objeto de estudio. Las expresiones gráficas realizadas por Alejandra y Beatriz dan cuenta del espacio urbano concebido, determinado en buena medida por la experiencia personal que ellas tienen del tránsito por la ciudad. En ambos casos, la organización del espacio urbano con que dotan a Guadalajara, su territorialidad, está estructurada a partir de los recorridos habituales que practican en ella, predominantemente en el transporte público.

La forma que cobra el espacio urbano a nivel de espacio concebido se imbrica con la forma material y administrativa. Lo que muestran los hallazgos presentados, en síntesis, es que la experiencia de los

recorridos influye directamente en la construcción del sentido y la territorialidad del espacio urbano. Esto cobra relevancia sobre todo en el caso de ciudades como Guadalajara, en la que los recorridos están directamente vinculados con la organización del tiempo, los recursos e incluso el estatus que las personas ponen en juego al practicar el espacio público como parte de su vida cotidiana.

Conclusiones

La discusión sobre la forma urbana es imprescindible para hablar de la ciudad, por tal se entiende al conjunto de atribuciones espaciales con que los sujetos significan a la ciudad que practican. Este tipo de formas no son sólo el objeto de la percepción de los elementos materiales de la ciudad, sino también de los símbolos y significados que le resultan más característicos. La forma, como suma de estos elementos materiales y simbólicos, orienta las prácticas de los sujetos en el espacio urbano al dotarlo de sentido. Es así que la forma urbana es al mismo tiempo productora y productora de la vida de las ciudades.

El sentido que atribuimos a lo percibido en el espacio urbano depende de un contexto histórico, político, contextual y afectivo. De ahí que la selección minuciosa de aquello que está sujeto a la exposición de los otros resulta crucial como parte de los procesos de socialización de quienes habitamos las grandes urbes. La percepción y categorización de diferencias entre los elementos del paisaje urbano funciona como un mapa para reconocer y ejercer determinadas actitudes, constituye las diversas formas de practicar la ciudad. Bien podría decirse que percibir y exponerse en el espacio urbano son las prácticas que nos permiten navegar en la vida urbana.

No deberá perderse de vista que la ciudad material representa límites concretos a las prácticas y significaciones, objetivaciones e institucionalizaciones que hacemos de ella. Existen múltiples caracte-

rísticas en la morfología de la ciudad que implican limitantes a la experiencia de los sujetos; una suerte de marcos que encuadran la forma que los transeúntes asignan al espacio que practican. Entre estos elementos pueden pensarse tiempos, paradas, calles, rutas, velocidades, muros. Esto nos lleva a considerar que el espacio interiorizado por Beatriz y Alejandra en el apartado anterior: 1) no son una creación meramente individual, y 2) no se remiten meramente al orden de lo subjetivo.

El conjunto de la forma de la ciudad y el sentido que se le otorga es parte de la práctica cotidiana y del proceso por el cual aprendemos a ser en la ciudad mediante la exposición. Para Kevin Lynch (2008:9) nada de lo que experimentamos en la forma urbana se experimenta en sí mismo, "sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores", por lo cual las formas urbanas también se entenderán como formas de la memoria y de los afectos.

La construcción del sentido de la ciudad a partir de la objetivación de la forma urbana es un proceso social bastante clarificador para comprender la forma en que nos relacionamos en y con la ciudad. Este proceso implica la objetivación de la vida urbana en el paisaje material, de manera que el paisaje se convierte en una narrativa de normas, valores, aspiraciones, identidades y jerarquías estructurantes; de ello habrá dado cuenta el segundo apartado de este artículo. Al interactuar con el paisaje a partir de la experiencia de practicar la ciudad, en este caso mediante el tránsito recurrente, las personas interiorizan los valores de la vida urbana específica en que se desarrollan. En ese sentido, el proceso descrito cobra un valor socializante: la ciudad nos hace ser, al tiempo que hacemos la ciudad.

La expresión de la forma de la ciudad en la concepción de un individuo y los rasgos colectivos que se desprenden de ella han resultado de suma rele-

vancia para la comprensión de la cultura urbana. El desarrollo de una propuesta analítica sobre las imágenes de la ciudad por parte de Lynch en 1960 y de los mapas cognitivos por parte de Downs y Stea en 1974, corresponden con la necesidad de construir información sobre las maneras en que los sujetos configuran el sentido de las ciudades que practican.

Los mapas mentales, como aproximación al sentido de la ciudad, ofrecen la oportunidad de comprender y analizar la manera en que se construye el sentido particular a partir de la creación y organización de una forma. De manera que "ni la ciudad, ni los mapas mentales de la ciudad, son simples aglomeraciones de elementos; son estructuras" (Milgram y Jodelet, 1992:92). Los mapas son en este sentido, un método para exteriorizar la forma que hemos interiorizado sobre la ciudad a partir de vivir la vida urbana que le caracteriza.

En los casos particulares que aquí se han presentado, la forma urbana cobra sentido a partir de sus recorridos; con lo cual se busca fortalecer la propuesta de comprender los recorridos urbanos como creadores del sentido y la materialidad que estructura el espacio urbano. Antes que esencializar la ciudad a partir de mostrar dos casos, lo que se ha pretendido es todo lo contrario. La ciudad que se muestra en los mapas mentales da cuenta de un proceso que se reconfigura y se rearticula de manera continua, en función de la forma en que los individuos la practican mediante el movimiento. Sin duda, el estudio de este fenómeno debe ser profundizado.

Referencias

- Camus, M. (2015). *Vivir en el coto. Fraccionamientos cerrados, mujeres y colonialidad*. México: Universidad de Guadalajara.
- Careri, F. (2009). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Coverley, M. (2006). *Psychogeography*. Gran Bretaña: Pocket Essentials.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas*. Barcelona: Anagrama.
- De Certeau, M. (2010). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana-ITESO.
- Downs, R., y Stea, D. (1974). *Image and environment. Cognitive maps and spatial behavior*. Michigan: Aldine.
- Fernández, P. (2014). "Vehículos". En *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales 2 (1)* (pp. 9-17).
- Gross, F. (2015). *Andar; una filosofía*. México: Taurus.
- Hiernaux, D. (2006). "Paisajes fugaces y geografías efímeras en la metrópolis contemporánea". En Joan Nogué (Ed.). *La construcción social de paisaje* (pp. 241-262). Madrid: Biblioteca Nueva.
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. España: Gustavo Gili.
- Milgram, S., Jodelet, M. (1992). "Psychological maps of Paris". En Stanley, Milgran (Coord.), *The individual in a social world: Essays and experiments* (pp. 104-124). Estados Unidos de Norteamérica: McGraw Hill.
- Pedragosa, P. (2014). "Decir el lugar". En M. Llorente (Coord.) *Topología del espacio urbano. Palabras, imágenes y experiencias que definen la ciudad* (pp. 33-55). España: Abada.

- Pellicer, I., Rojas, J., Vivas-Elias, P. (2012). "La deriva: una técnica de investigación psicosocial acorde con la ciudad contemporánea". En *Boletín de Antropología* (pp. 144-163). 27 (44).
- Soja, E. (2008). *Posmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Stevenson, R. (2015). "Excursiones a pie". En Conaculta-Fonca. *El arte del paseo inglés* (pp. 87-102). México: Tumbona.
- Wolf, V. (2015). "Rondar las calles: una aventura londinense". En Conaculta-Fonca. *El arte del paseo inglés* (pp. 163-188). México: Tumbona.