

**Título del Proyecto
de Investigación a que corresponde el Reporte Técnico:**

Movilidad y Relaciones Culturales en un Transporte Colectivo Urbano.
Dimensiones socio-culturales del servicio de transporte semi-masivo Vive Ecobús

Tipo de financiamiento

Sin financiamiento

TÍTULO DEL REPORTE TÉCNICO

Realidad y prospectivas del transporte colectivo Vivebus (Cd Juárez)

Autores del reporte técnico:

DR. IBAN TRAPAGA

Realidad y perspectivas del transporte colectivo Vivebus (Cd Juárez)

Coordinación General de Investigación y Posgrado

UACJ-Investigación

Resumen del reporte técnico en español

La definición descriptiva de las prácticas cotidianas, y las nociones y aportaciones al imaginario colectivo local de la ciudad a través de la experiencia viajera en el transporte semi-masivo Vivebus supuso el punto de llegada de esta investigación. En esta perspectiva se exploraron los usos espaciales y temporales del viajero durante sus recorridos, analicé, para comprender, los aspectos culturales particulares e intrínsecos a la movilidad urbana y su significado y peso dentro de la vida de los juarenses que, por necesidad o por elección, viajan en este transporte colectivo. Como narro más profusamente en páginas posteriores, la metodología empleada para llegar a estos objetivos fue netamente cualitativa: etnografía fundamentada en la imbricación estratégica de técnicas de conversación con la técnica de observación participante. Tras la imprescindible delimitación del campo (espacios y tiempos implicados en la experiencia viajera de los ciudadanos en movilidad Vivebus), acometí la fase exploratoria con una intensa y prolongada participación como viajero en recorridos de punta a punta del recorrido de la línea uno del Vivebus. Progresivamente establecí contacto con usuarios mediante entrevistas informales y esporádicas que me permitieron aclarar algunas prácticas observadas. Tras esta primera fase, diseñé y apliqué tres instrumentos de conversación: un guión de entrevista a profundidad para empleados del servicio de transporte y otro dirigido a directivos de la empresa o técnicos del diseño de movilidad municipal; asimismo, diseñé y apliqué una entrevista estandarizada no programada obteniendo noventa y seis cuestionarios completos. Este último instrumento fue dirigido a usuarios escogidos aleatoriamente al momento de estar viajando y se desarrolló por tres meses. Los anteriores fueron aplicados a dos guardias que cumplieron el criterio de antigüedad superior a seis meses en esta función para poder obtener información más confiable. Por último, la entrevista a profundidad dirigida a directivos o técnicos del servicio de transporte se tuvo que efectuar al responsable de movilidad e infraestructura del Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP). Antes de presentar el resumen de resultados, entiendo necesario incidir en algunas de las características de la investigación etnográfica con perspectiva antropológica. En esta intersubjetividad se erige como medio de registro y acceso general al conocimiento científico, resaltando el carácter relativo y construido de la realidad social humana. Por ello, los objetivos evitan las generalizaciones y las explicaciones casuísticas. Se trata más de comprender el universo simbólico que construye la experiencia humana y su sentido de existencia. Obviamente, este enfoque coincide con la búsqueda de tendencias mediante estudios de caso sometidos al método comparativo. Aunque es factible enunciar previsiones respecto la fenómeno del transporte urbano o de algún aspecto de este, la investigación prospectiva con base etnográfica hay que tomarla con moderación, sin conclusiones rígidas ni firmes, sino como tendencias y recomendaciones difusas ya que la conducta humana se rige por normas sociales más que por leyes naturales. Precisamente, de entre los resultados destaco la elucidación de una normatividad popular en ocasiones contrapuesta a los lineamientos de operación de los transportes urbanos masivos. La observación, principalmente, me llevó a elucidar el énfasis en la valoración del género y la edad en la vida cotidiana juarense. A su vez, explicito una tipología viajera que funge como

instrumento de análisis y comprensión de los aspectos culturales particulares e intrínsecos a la sociedad local y escenificados en este eje espacio-temporal. El registro, clasificación y análisis de las entrevistas estandarizadas aportó finas caracterizaciones del contexto y expectativas de la experiencia viajera, así como aportó gran parte de las conclusiones prospectivas de este estudio. Así, se recomienda, entre otras conclusiones, la pronta expansión del sistema de transporte masivo al conjunto de la trama urbana mediante rutas alimentadoras y nuevas líneas; también queda patente la utilidad de mantener la imagen corporativa del servicio ya que Vivebus es un nombre altamente reconocido y aceptado por la ciudadanía partícipe en su servicio. También deberían de considerar desde los tomadores de decisiones sobre movilidad urbana, el diseño y puesta en marcha de un amplio y eficaz sistema de comunicación social dada las potencialidades que ofrecen las prácticas viajeras de los juarenses explicitadas en los resultados de las entrevistas.

Resumen del reporte técnico en inglés:

The descriptive definition of the daily practices, and the notions and contributions to the local collective imaginary about the city through the traveling experience in the rapid transport bus (RTB) Vivebus was the point of arrival of this investigation. In this perspective we explored the spatial and temporal uses of the traveler during his travels, analyzed, to understand, the particular cultural aspects and intrinsic to the urban mobility and its meaning and weight within the life of the juarenses that, by necessity or by choice, they travel in this collective transport. As I explain more profusely in later pages, the methodology used to reach these objectives was purely qualitative: ethnography based on the strategic interweaving of conversation techniques with the participant observation technique. After the essential delimitation of the field (spaces and times involved in the traveling experience of citizens in the RTB Vivebus), I begun the exploratory phase with an intense and prolonged participation as a traveler in routes from end to end of the Vivebus line 1. I gradually established contact with users through informal and sporadic interviews that allowed me to clarify some observed practices. After this first phase, I designed and applied three conversation instruments: A depth interview script for transport Service employees and another directed at company executives or municipal mobility design technicians; I also designed and applied an unscheduled standardized interview getting ninety six full questionnaires. This last instrument was directed to randomly chosen users at the time of being traveling and developed for three months. The previous ones were applied to two guards who fulfilled the criterion of seniority more than six months in this function in order to obtain more reliable information. Finally, the interview in depth addressed to managers or technicians of the transport service had to be carried out to the manager of mobility and infrastructure of the Municipal Institute of Investigation and Planning (IMIP). Before presenting the summary of results, I understand necessary to influence some of the characteristics of ethnographic research with anthropological approach. In this intersubjectivity is erected as a means of registration and general access to scientific knowledge, highlighting the relative and constructed nature of human social reality. Therefore, the objectives avoid casuistic generalizations and explanations. It is more about understanding the symbolic universe that builds the human experience and its sense of existence. Obviously, this approach coincides with the search for trends through case studies submitted to the method of analysis. Although it is feasible to enunciate forecasts regarding the phenomenon of urban transport or of some aspect of this, the

prospective research with ethnographic base must be taken in moderation, without rigid or firm conclusions, but as tendencies and recommendations. Because human behavior is governed by social norms rather than by natural laws. It is precisely from among the results that I emphasize the elucidation of a popular regulation that is sometimes in line with the operating guidelines of mass urban transport. The observation, mainly, led me to elucidate the emphasis on valuing gender and age in daily life of Juárez City. In turn, explicit a traveling typology that serves as an instrument of analysis and understanding of the cultural aspects particular and intrinsic to the local society and staged in this space-temporal axis. The registration, classification and analysis of standardized interviews contributed fine characterizations of the context and expectations of the travelling experience, as well as contributed much of the prospective conclusions of this study. In this way, it is recommended, among other conclusions, the early expansion of the mass transport system to the whole of the urban plot through feeding routes and new lines; It is also clear the usefulness of maintaining the corporate image of the service since Vivebus is a name highly recognized and accepted by the citizens participating in its service. They should also consider from decision makers about urban mobility, the design and implementation of a broad and effective social communication system given the potential of the travel practices of the juarenses explained in the interview results.

Palabras clave: Transporte urbano, transporte público, áreas suburbanas, imaginarios sociales, etnografía

Usuarios potenciales:

INSTITUTO MUNICIPAL DE INVESTIGACIÓN Y PLANEACIÓN;
INTRA S.A. DE C.V.

Reconocimientos:

Agradezco a todas las personas que apoyaron desinteresadamente en las entrevistas a profundidad y en los cuestionarios. Agradezco a Soledad Bañuelos Mancillas por su corta pero intensa participación como asistente de investigación en campo.

1. INTRODUCCIÓN

La movilidad intraurbana está siendo abordada recientemente como un asunto central en la gobernabilidad y gestión urbana. No se trata tan solo de hacer eficientes los flujos de población en movimientos migratorios pendulares o circulares, sino de comprender cómo está incorporando a su imaginario la ciudadanía el espacio público y el sentido de pertenencia urbana. La movilidad recurrente está asociada en un buen número de estudios a las ciudades globales o grandes zonas metropolitanas. Este fenómeno exacerbado durante

la actual fase de desarrollo económico es una tendencia ecuménica. Sin embargo, es de nuestro interés enfocar el análisis social en estos fenómenos que vinculan espacio, identidad y movilidad con otros rangos urbanos. Me refiero a las denominadas *ciudades medias*. Esto es así en tanto Ciudad Juárez puede caracterizarse como tal a pesar de contar con dos particularidades importantes dentro de la categoría: pertenecer a una estructura urbana más amplia y binacional, y ser paradigmática respecto a otro modelo asociado con la globalización. Ciudad Juárez es una ciudad mediana, aún sumando los datos socio-demográficos de El Paso, y sin embargo coincide también con el modelo de ciudad difusa. Esta fragmentación urbana, junto a la alta extensión y baja densidad, se encuentra en el antecedente de problemas de movilidad e identidad cultural que abordó este estudio.

El servicio de transporte semi-masivo Vivebus obedece, en líneas generales, a un modelo de movilidad metropolitana relativamente reciente y cuyos antecedentes se pueden rastrear en diversas ciudades globales (Houston, Hong Kong, Yakarta, Chicago, Toronto, Barcelona, París, México, Buenos Aires, Lagos, Bogotá, etcétera..) cuyo patrón urbano es o tiende a la periurbanización. Así, está amplamente extendido el vínculo entre áreas suburbanas y sistemas de bus rápido (BRT por sus siglas en inglés).

El presente informe incluye un marco teórico amplio, una detallada exposición de la metodología realmente instrumentada, un extenso recuento a los resultados indicando cómo se obtuvieron los mismos, y unas conclusiones divididas entre recomendaciones (ciencia prospectiva) y descripciones analíticas de la realidad actual del Sistema de Bus Rápido Vivebus.

2. PLANTEAMIENTO

Marco teórico

Abordando el concepto de Ciudad.

Para comenzar a cimentar estas bases teóricas, surge una cuestión ¿Qué es la Ciudad? De acuerdo con (Wirth 1988), indica que la ciudad es producto de un crecimiento y no una creación instantánea, es el asentamiento relativamente grande, denso, permanente de individuos socialmente heterogéneos, los que se introducen a los modos de vida, que corresponde a las conductas sociales generadas en la ciudad, menciona que finalmente son

consecuencias sociales generadas por el mismo acumulamiento de individuos, lo que da lugar a esa forma particular que asumen las relaciones sociales y que Wirth identifica como el modo de vida urbano. Sobre las cuestiones urbanas, y el interés de abordar la categoría de ciudad, es en el sentido del tránsito, la movilidad, el traslado y la ejecución de movimientos de personas de un lugar a otro. Y el autor alude que el desarraigo del habitante de la ciudad proviene del hecho de que su hábitat es transitorio, no es propietario de su casa y que por ello no genera una tradición, el desarraigo físico y la movilidad social son altos, los miembros de un grupo cambian rápidamente, por lo que están sometidos a fluctuaciones y esto genera que las relaciones entre los hombres no tengan la intimidad y durabilidad necesaria para la cohesión social (Wirth 1988)

En otro sentido, Max Weber propone la categoría de Ciudad, señala que es un asentamiento cerrado y describe que las casas suelen estar más juntas y que las localidades más separadas, aclara que la Ciudad puede ser definida económicamente, y así mismo se podría aludir que se trata de un asentamiento donde la mayoría de cuyos habitantes vive del producto de la industria o del comercio y no de la agricultura, por eso sobre este concepto recae toda la diferenciación entre lo urbano y lo rural. (Weber, 1921) La Ciudad es un proceso que se ejerce a través de las migraciones de lo rural a lo urbano producto de la escasez de las tierras y de la falta de desempleo, por eso mismo los habitantes de otras regiones incorporan a las grandes ciudades comportamientos y estructuras espaciales surgidos en culturas diferentes, y esto genera a la ciudad una diversidad cultural impresionante, que en el espacio se encuentra clasificada de acuerdo a las formas y conocimientos generados por el grupo (García Canclini, 2005) Sin embargo, la ciudad es como un modelo producto de la modernidad, y se maneja el discurso que en las metrópolis existe una calidad de vida mejor económicamente, y que al vivir en la ciudad se crea una vida más civilizada, que generalmente es todo lo contrario. La expansión urbana, como mencioné, es producto de políticas públicas y mecanismos de mercado que expulsan a las poblaciones de desposeídos, la expansión urbana también es resultado de un proceso de suburbanización de colonias residenciales, que ocupan amplias porciones de espacio, con una lógica segregativa. Y la función del Estado queda encerrada en un núcleo de enriquecimiento entre los propios partidos políticos, puesto que sus políticas públicas quedan pausadas o más bien no son desarrolladas para el mejoramiento de la población. La

idea de integración en sociedades profundamente dualistas ha dominado el modelo desarrollista, el Estado ha sido el menos integrador, menos redistribuidor, menos promotor, y simplemente ha generado más empresas y pobreza en sus entornos Ofrecimiento y desmantelamiento. (Prevot 2001).

Entonces la ciudad se integra en una dinámica de expansión, de modificación constantemente de sus entornos, su crecimiento económico se refleja a través del contacto con las áreas metropolitanas y las ciudades medias o pequeñas, que igualmente son producto de políticas de expansión y extracción de recursos para llevar a las ciudades grandes. En las ciudades se maneja una idea de fragmentación según (Prevot 2001) este concepto fue utilizado para analizar los procesos que hicieron estallar la unidad de la ciudad, también se utilizó para hacer hincapié en las relaciones entre las personas que albergan o se sitúan dentro de las dinámicas de la ciudad, es decir, se habla de unas relaciones efímeras o fragmentarias. Fundamentalmente, las ciudades han sido acreedoras a proyectos consecutivos que generan una modificación frecuente de sus espacios con complejos sistemas de carreteras, transporte, leyes de construcción, mercados, distribución de alimentos, sistema educativo etc.

Por otra parte intentando enriquecer el concepto urbano, Castells, propone que el término urbano designara una forma particular de ocupación del espacio por una población, o sea, la aglomeración resultante de una fuerte concentración y de una densidad relativamente elevada, que tendría como correlato, una diferenciación funcional y social cada vez mayor (Castells, 1974) Las ciudades atraen industria justamente por estos factores esenciales (mano de obra y mercado) y, a su vez, estos servicios demandan otros y así sucesivamente, es un proceso que pareciera interminable, pero que de alguna manera son las formas del equipamiento urbano y que económicamente se requiere para su transformación (Castells, 1974) Entonces, la vida urbana está sometida a la industrialización a la adquisición de excesivos monopolios y que estos generan y demandan empleos para las personas que vienen del campo.

Otra de las características de la vida urbana son los procesos de expansión, un proceso de esparcimiento vinculado a las industrias y los mercados con otras entidades como las ciudades medias. Para lograr esa conexión se necesitaba construir rutas de transporte y con ello lograr su acceso, el esfuerzo del urbanismo para expandirse estimula a la gente a

moverse de un lugar a otro, por lo general de lugares pequeños a lugares mayores, este estímulo al movimiento es de un tipo tal que no permite el descanso y el individuo, una vez que se ha movido, es estimulado a moverse de nuevo (Anderson, 1965)

Ciudades Medias o Pequeñas

Es necesario ocupar el concepto de ciudades medias, porque es sobre el lugar donde se abordara el campo de estudio, algunos autores definen esta categoría como centros de referencia para un territorio inmediato y a través de su relación con una región o una nación, se puede decir que entonces la ciudades medias son como los centros clave para las grandes urbes, que incluso puede abordarse que estos centros intermedios son donde se encuentran insertos políticas de esparcimiento del territorio, con la creación de un sin número de fraccionamientos, que el único fin es proporcionar a las grandes urbes un desalojo de personas a estos centros para posteriormente hacer posible la comunicación entre la ciudad media y las grandes urbes, a través del flujo de trabajadores o comerciantes que viajan a las ciudades.

Mencionan unos autores que la existencia de ciudades medias ha sido corta y ha estado delimitada por los cambiantes flujos migratorios, cuya razón de ser encuentra en una estructura centralizada, y por lo tanto, concentradora de empleos diversificados, servicios, infraestructuras, equipamientos y población. Aluden que la desconcentración territorial esperada a través de estimular prioritariamente a las ciudades medias o pequeñas para contrarrestar el peso de grandes ciudades Mexicanas como la CDMX, Guadalajara o Monterrey (Patiño y Castillo, 1993) Estos mismos autores consideran que el número de ciudades medias ha sido en aumento, resultado de políticas de reordenamiento territorial fallidas que el único sentido que tienen es de crecimiento y esparcimiento (Patiño y Castillo, 1993).

Las ciudades medias y pequeñas han sido participes de importantes procesos para su conformación, como bien apuntan los autores, que las ciudades medias son definidas por el equipamiento urbano y una importante infraestructura de servicios, además que son como contenedores de población migrante. Las políticas públicas han establecido vías de desarrollo urbano territorial, pero pareciera que no le han puesto un límite de crecimiento a un territorio, por eso mismo las ciudades pequeñas han pasado a formar parte de ciudades medias, y las ciudades medias se han mezclado con las áreas metropolitanas (Patiño y

Castillo, 1993) Para poder ejemplificar con mayor exactitud el dato sobre las ciudades medias, y conocer si su definición también gira en torno a un cierto número de habitantes, autores proponen que una ciudad media es aquella que cuenta de 100 a 500 mil habitantes (Patiño y Castillo, 1993) pero lo que impacta sobre el desempeño de las ciudades medias probablemente no serían las cifras de habitantes o tal vez si interesaría pero no completamente, puesto que las ciudades medias están insertas en dinámicas un poco más complejas, por las recepción y emisión de personas en la vida cotidiana y probablemente no serán cuantificadas por la dinámica tan acelerada en las que se manifiestan.

Metrópoli o Área Metropolitana

En la delimitación que corresponde a las áreas metropolitanas dentro de una ciudad como el centro importante, y una ciudad media como el eje temático de esta dinámica de expansión, la metrópoli cumple ciertos elementos. Menciona (Castells, 1974) que la influencia de estos centros aglomerados, es ejercida por actividades de producción y consumo, eliminando casi totalmente el obstáculo espacio, gracias a un enorme desarrollo de los medios de comunicación. En las áreas metropolitanas generó las ampliaciones de unidades industriales como proceso económico de primer alcance. El transporte comenzó a difundirse por todas las zonas, para hacer conexiones con los centros importantes como son las «Grandes Ciudades». Menciona el autor, que los transportes colectivos aseguraron la integración de las distintas zonas y funciones de la metrópoli, distribuyendo los flujos internos mediante una relación tiempo/ espacio aceptable (Castells, 1974) Considera que la concentración de las sedes de empresas en ciertos sectores geográficos y la descentralización jerarquizada de sus centros de producción y distribución son los que efectuaron la expansión de las metrópoli y los asentamientos aglomerados dentro del proceso urbano (Castells, 1974) Sin más que otro preámbulo, las metrópolis son los ejes articulados del poder empresarial y político que hacen de las ciudades más móviles e industriales, concentrando grandes unidades productivas, fundamentalmente en la práctica de la descentralización espacial. El poder político como la formación de una tecnocracia que vela por el mantenimiento de los intereses del sistema a largo plazo, elimina poco a poco los particularismos locales y tiende, a través de la planificación, a tratar los problemas de funcionamiento del sistema en unidades espaciales específicas. Lo cual estimula la adecuación del sistema político administrativo a la unidad espacial que el autor denomina

región metropolitana (Castells, 1974) Teniendo claro estas bases, entonces las áreas metropolitanas probablemente son los centros distribuidores de las economías de las grandes ciudades y los ejes centrales de su expansión tanto territorialmente como económicamente y de las cuales dependen tanto las ciudades medias o pequeñas como primordialmente las grandes ciudades.

Viajar en la Ciudad algunos apuntes teóricos

Menciona García Canclini (2013) que la ciudad moderna no es solo lugar de residencia y trabajo. Se ha hecho también para viajar, a ella y a través de ella. Las avenidas y autopistas que se ensanchan, la proliferación de hoteles, talleres, mecánicos, publicidad de viajes, pero sobre todo los coches y autobuses innumerables circulando veloces o perezosamente se volvieron partes «naturales» del paisaje urbano (García Canclini, 2013:32). Asimismo, se comprende que las ciudades en la actualidad son creadas para movilizarse o trasladarse dentro de ella. El tráfico en la ciudad y los grandes embotellamientos han originado la creación de nuevas tecnologías vinculadas al transporte, para hacer eficiente y colaborar a la circulación en las grandes ciudades. Apunta el autor también, que el viaje metropolitano tiene como una de sus características la combinación de medios de transporte. Para desplazarse hasta los lugares de trabajo y consumo muchos deben usar sucesivamente autobuses, peseros y el Metro (García Canclini, 2013: 39) El combinar medios de transporte, dice el autor que se crean ciertos itinerarios y que usualmente son los sectores más populares, especialmente las amas de casa, que al combinar diversos medios de transporte para trabajar, hacer compras y llevar a los hijos, llegan a cumplir hasta ocho transbordos diarios (García Canclini, 2013:39) Bajo el marco de esta idea, las relaciones en diferentes medios de transporte es muy diversa, los movimientos y los paisajes se manifiestan de distintas maneras, el ambiente social dentro de cada medio para movilizarse es cambiante y los usuarios crean otro tipo de relaciones sociales. Las experiencias de viajar en el transporte público, también reciben fenómenos por parte del exterior, indica García Canclini que la velocidad, el ruido y la contaminación, son los contextos básicos de la vida moderna, el cual formula un ambiente de alteridad y de diferencia. Esboza este autor (2013) que durante el viaje los usuarios no siempre están dispuestos a recibir los asombros de la multiculturalidad urbana, por la frecuente participación en ella, y porque son absorbidos

por la cotidianeidad (García Canclini, 2013:49) No solo el metro subterráneo: el autobús y el coche también pueden ser refugios que nos protegen de la ciudad.

Desde la ayuda de la antropología, sugiere el autor, que la observación de comportamientos en transportes colectivos, sobre todo en las horas de abigarramiento nocturno, presenta más bien a las multitudes cansadas, rostros absorbidos por la lectura de revistas, o sumergidos en la simple indiferencia hacia los demás, incluso se muestra el sobrio malestar de la jornada laboral (García Canclini, 2013:49) Incluso algunos autores consideran que las dinámicas cotidianas de la ciudad y de las áreas metropolitanas, durante el caos vial en horas pico, presentan momentos de tensión para los que transitan y viajan en el transporte público, pero sin embargo se encuentran obligados a transitar. Y así mismo, lo menciona Marc Augé (2009) en su estudio de los viajes en el metro en París, dice que la mayor parte de los recorridos son cotidianos y obligatorios, las distancias muestran esa necesidad del usuario de generar una movilidad (Augé, 2009:10)

La propuesta de Rosas Mantecón (2013) va generada a través del interés por comprender las dinámicas de movilizarse en las áreas metropolitanas, menciona que los viajes metropolitanos son una de las formas de reproducción de la fuerza de trabajo al facilitar la asistencia a los lugares de labor, la adquisición de bienes y el traslado a centros educativos y culturales, donde se obtienen los recursos necesarios para una participación calificada en la vida moderna (Rosas, 2013: 53) Los viajes son, por lo tanto, un lugar indispensable para que la sociedad siga existiendo, constituyen actividades de un alto valor social, de interés público, así mismo se definen los viajes como la forma en la que se reproduce la estructura social y apropiación práctica del espacio urbano, mediante el traslado de los habitantes (Rosas, 2013: 57)

Con el crecimiento de las ciudades pequeñas o ciudades medias, la eficiencia del transporte es cada vez mayor, por eso el aprovechamiento de algunos sectores productivos es en aumento, con esta expansión, las conexiones entre ciudades o con áreas urbanas importantes es cada vez más frecuente, donde los usuarios consumen parte de su día rutinario, en el uso del transporte público, recorriendo horas y horas de kilómetros de carretera para ingresar al sector laboral.

Afirma García Canclini (2013) que con esta integración de individuos a la ciudad, se genera una cultura de la congestión-fragmentación, la inabarcabilidad y las comunicaciones

diferidas. La fragmentación del pasajero es vista en las megalópolis como una forma tan dispersa: en el cual los choferes de taxis y autobuses, repartidores de alimentos, vendedores ambulantes, amas de casa, estudiantes, políticas de tránsito son los que producen del transporte un lugar efímero y de constantes cambios. (García Canclini, 2013: 65)

Algunas ideas que propone Clifford (1999) relacionadas con la representación de viajar y movilizarse, es el concepto de cultura como viaje y habla de las formas en que la gente se va de casa y regresa a ella, representando mundos diferentes, centrados, cosmopolitismos interrelacionados. Al inclinar la balanza del lado del viaje, resultan varios acontecimientos relevantes a través, de la vivencia en diferentes escenarios, organizando el tiempo y configurando los lugares de encuentro entre los viajeros (Clifford, 1999: 29)

En la creación de itinerarios que realizan miles de personas diariamente para trasladarse de un lugar a otro, es muy basto, es necesario apuntar a la idea de que la movilidad dentro de la ciudad es necesaria, y se concibe a través de compartir y gestionar el tiempo en ese traslado. Sería insuficiente pensar que la ciudad solo es un medio para vivir y trabajar en grandes industrias y que sobre todo que con la globalización las empresas transnacionales están tomando ventaja en ese terreno. Por eso se debe replantear la idea de ciudad llevada al campo de la movilidad y de los viajes que ejerce la gente día con día, además de que estos viajes influyen en su vida cotidiana. Dice Augé, que la movilidad no solo se basa en tomar un tiempo y un espacio, sino, se puede visualizar en una movilidad de cuerpos y mentes desde la más temprana edad (Augé, 2007 : 99)

Pareciera que el viajar no representa nada en la vida cotidiana, y que sobre todo, abordar un transporte público solo es parte de la ruta y que es necesario para llegar al lugar deseado, desde el campo antropológico se puede indagar y conocer de manera más eficiente este tipo de acontecimientos. Al viajar nos confrontamos con lo diferente dentro de la propia ciudad, con los imaginarios. Ocurren tantas cosas dentro de un lugar que solo tiene asientos y un motor, que el trabajo de campo sería denso.

Por último, apuntaría que los viajes como dicen los autores consultados, en la actualidad forman parte de la vida cotidiana del ser humano, los viajes son recurrentes y diferentes, y situarnos en un solo sitio se puede visualizar la variedad de los mundos, que es nuestra ciudad.

3. METODOLOGÍA

La propuesta metodológica realmente instrumentada se mantuvo en lo general como el protocolo de investigación presentado y aprobado indicaba. El diseño de una etnografía orientada a la consecución de una monografía sobre el servicio de transporte semi-masivo, y este como campo de estudio, estuvo regida por los objetivos planteados inicialmente aunque también permitió las modificaciones, giros y ampliaciones propios de un diseño de investigación *emergente* (Valles, 1997).

La etnografía en tanto método científico de investigación está basado en la *intersubjetividad*. y esta implica la instrumentación de las relaciones personales para registrar información compuesta por emociones, discursos y anhelos (expectativas e intereses colectivos y personales). Dada esta característica intrínseca las perspectivas teóricas han orientado las relaciones, los registros e, incluso, la estrategia metodológica, para dotar de validez o confiabilidad los registros informativos derivados de la intersubjetividad.

En la actualidad, tras la debacle del paradigma positivista en las ciencias sociales, el método etnográfico se alinea y optimiza sus potencialidades bajo los lineamientos de las ciencias interpretativas completadas con una serie de críticas políticas que hacen de la *reflexividad* su concepto y práctica. El resultado son estudios dirigidos hacia la interpretación o comprensión de problemas sociales manteniendo el foco más en la acción social que en estructuras y funcionalidades sistémicas. En términos sencillos, la etnografía está actualmente al servicio de políticas que resuelvan problemas sociales desde la perspectiva del sujeto, no tanto de políticas que resuelvan problemas técnicos desde la perspectiva del gestor institucional o de empresa.

Desde ciertas voces se considera el informe etnográfico como un estudio de caso o, en ocasiones, un estudio comparativo de casos. Efectivamente, la etnografía se caracteriza por instrumentar una serie de técnicas dentro de un grupo, un espacio o serie de espacios, en un periodo histórico y dentro de un universo cultural determinado. A esta conjunción los antropólogos la denominamos *campo* y a la práctica etnográfica de registro de información *trabajo de campo*.

El trabajo de campo supone una situación existencial. La investigadora basa el conocimiento aprehendido en una crisis existencial comprometida por la identificación y

aprendizaje de la perspectiva (social y cultural) del grupo social implicado y objeto de estudio, mediante la ya reiterada intersubjetividad. La experiencia personal resultante, apoyada por técnicas y disciplinas aprendidas, basamenta el medio y el fin hacia la interpretación del fenómeno protagonizado por el caso estudiado. En suma, el campo y su experiencia establecen *per se* la metodología. Sin embargo, no se llega al campo por azar. Este ha sido seleccionado de entre todas las posibilidades y se han trazado, dentro del diseño de investigación, formas de acceso a este campo. El rol asumido por la etnógrafa influirá en el registro y los resultados de investigación. Aunque, hay que subrayar, este rol y otros muchos aspectos es sujeto de negociación con los sujetos de estudio y su entorno socio-espacial. La autonomía del trabajador de campo es muy limitada, quedando a expensas de las circunstancias, coyunturas históricas y sistemas normativos locales o nativos. La gestión de estas últimas es parte del diseño y campo. Las incertidumbres asociadas a este bajo nivel de control de la vida cotidiana nos lleva irremisiblemente hacia el modelo emergente de investigación social.

Diseño y campo de la investigación

El campo fue definido, desde el protocolo inicial de investigación, por los límites espaciales de las infraestructuras del transporte semi-masivo y por los límites del grupo de usuarios. Este universo lo componían el espacio interno de las unidades de transporte, el espacio delimitado por los andenes de acceso y egreso del servicio, y por el trazado vial de la línea uno del servicio; el universo social inicial evitaba discriminar y, por ello, concibió a todo tipo de viajero, considerando además, a la población residente circunvecina al trazado vial que estuvo bien representada por una parte de ese universo de usuarios. Tras la fase exploratoria, basada en la observación participante de los usuarios, las rutinas, aspectos ambientales y sociales del entorno, etcétera, pude establecer una clasificación preliminar que confirmó la habitual heterogeneidad del universo de estudio. Derivado de esta constatación, establecí una serie de rutinas temporales con el objetivo de acceder a la diversidad de usuarios evitando la sobresaturación de algún subtipo que provocara errores en la interpretación de los registros. Así, partiendo de los primeros hallazgos exploratorios rediseñé el estudio etnográfico al establecer rutinas de observación participante a lo largo de seis meses, tres de primavera y tres de otoño. A su vez, tomé dos nuevas cesuras

temporales, a saber, días laborales versus días de asueto oficial y desplazamientos matutinos versus vespertinos.

Siguiendo los objetivos planteados (explorar las experiencias y el uso del tiempo-espacio subjetivo del público usuario durante los trayectos cotidianos) diseñé varios instrumentos de conversación: entrevistas a profundidad aplicadas a empleados implicados en las rutinas cotidianas de los viajeros y entrevistas estandarizadas no programadas. De estas apliqué cien cuestionarios entre Febrero y Abril de 2019, ya cerrando el proyecto y alternándolas con trayectorias aleatorias orientadas por la técnica de la observación participante.

Por las características del estudio, el tiempo del campo (aplicación de técnicas) fue prolongado. Aunque fue imposible por los compromisos docentes y administrativos generar un campo al estilo clásico de la ciencia antropológica, sí pudimos prolongarlo durante nueve meses. Hay que recalcar que un estudio de caso de media duración es garantía de confiabilidad de los registros obtenidos por las diversas técnicas de investigación. Asimismo, el carácter emergente del proyecto se plasmó en el diseño de una estrategia de acceso a campo *exploratoria*. Esta fue diseñada y llevada a campo en el primer mes del estudio. Debido a que el acceso al campo fue atípico, en tanto se trata de un espacio abierto al público y de un fenómeno inmerso en la cotidianidad del etnógrafo. Por ello, fueron prescindibles los habituales porteros de campo y colaboradores clave, al menos en esta fase. La decisión metodológica, ante un caso sin antecedentes de investigación, fue aplicar una única técnica de investigación, la observación participante. La participación se redujo a pertenecer a la comunidad de viajeros del Vivebús, cuestión muy presente al acceder discretamente a las instalaciones del transporte, sin excentricidades externas y sin alterar las dinámicas cotidianas del pasaje. Así, el énfasis cayó sobre la observación minuciosa de las escenas sociales que se desplegaban ante mis sentidos. Principalmente, para mejorar las virtudes de esta técnica, tomaba posición en los asientos traseros de las unidades o me ubicaba en las esquinas de los andenes. Igualmente, la estudiante que participó en esta primera fase fue instruida para seguir estos lineamientos en sus recorridos. Ocasionalmente, modificamos las ubicaciones/observatorios para cotejar las continuidades y discontinuidades en los registros. Definitivamente, el observatorio trasero elevado de los autobuses DINA del servicio semi-masivo fue óptimo para el desarrollo de esta fase de

campo y sus objetivos. Al cierre de la exploración, realicé una rueda aleatoria de entrevistas informales, de cinco a diez minutos cada una, a viajeros que esperaban en los andenes de estaciones principales (Tecnológico, Torres I, Oscar Flores y Presidencia). El sentido de esta técnica final fue clarificar, contrastar y verificar ciertos rangos de información obtenidos mediante la observación participante previa; en especial, los tipos viajeros que había elaborado.

Tras completar la exploración del fenómeno y campo con lecturas científicas relacionadas con otros servicios de transporte masivo urbano y con notas de prensa obtenidas a partir de las ediciones electrónicas de diarios locales, regresé a trabajo de gabinete para rediseñar el proyecto y preparar el segundo periodo de campo ya que la investigación etnográfica alterna campo y gabinete en constante interacción (Velasco y Díaz de Rada, 1997).

De septiembre a noviembre de 2018, mantuve las rutinas de observación bajo los criterios ya expuestos. Apoyado en el diario de campo fui *saturando* información referente a los tipos viajeros, sistema normativo local (dimensión cultural), trayectos, encrucijadas y rutinas varias de los viajeros y trabajadores (choferes y guardias). Durante esta fase también elaboré un guión de entrevista a profundidad dirigido a los trabajadores del servicio para constatar también sus experiencias y los significados que dan a sus prácticas, así como para obtener información complementaria sobre los viajeros, sus tiempos y hábitos. Fueron tres entrevistas, a dos guardias y un chófer.

Finalmente, elaboré una entrevista estandarizada de quince preguntas y tres criterios de clasificación socio-demográfica (edad, ocupación principal y colonia de residencia). Las preguntas estaban organizadas en tres bloques: trayectos, experiencia de viaje e identidad cultural, en congruencia con las preguntas de investigación:

- ¿Es el transporte semi-masivo un elemento constitutivo del imaginario e identidad juarenses?
- ¿Cómo influye este medio de transporte en la *construcción del sentido urbano*?
- ¿Qué tipo de experiencias de viaje y de viajeros encontramos en torno al Vivebús?

El objetivo de este instrumento era ampliar la información referente a las dimensiones culturales de la experiencia viajera y conocer patrones o tendencia en la apropiación de la ciudad y el sentido de pertenencia a la ciudad (bloques de trayectos y de identidad cultural). Como ya señalé arriba, pude realizar noventa y seis de estas entrevistas distribuidas así:

- Veinte aplicadas en estación Presidencia Municipal (matutino laboral)
- Veinte aplicadas en Torres II (vespertino fin de semana)
- Veinte aplicadas en Oscar Flores (vespertino fin de semana)
- Diez aplicadas en Aserraderos (matutino, laboral)
- Diez aplicadas en Tecnológico (matutino, laboral)
- Veinte aplicadas en Independencia (matutino, fin de semana)
- Quince aplicadas en Balderas (matutino, fin de semana)
- Cinco aplicadas en Sanders (vespertino, laboral)

Los resultados de estas entrevistas se encuentran en el anexo 1 y matizan y amplían los resultados recabados mediante el resto de técnicas.

Finalmente, elaboré una guión de entrevista a profundidad dirigido a expertos del servicio de transporte urbano en general y del Vivebus en lo particular. Así, dos rechazaron por silencio administrativo la solicitud (Fideicomiso del Vivebus y Dirección de Tránsito municipal) y solo el área correspondiente del Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP) atendió la solicitud.

4. RESULTADOS

Presentaré los resultados del estudio en dos partes, la primera de ellas referida a los obtenidos a partir del trabajo de campo exploratorio. Como menciono arriba, en esta fase la técnica central fue la observación participante y se prolongó durante casi tres meses.

Derivado del carácter emergente de los proyectos de corte cualitativo, estos primeros resultados se caracterizaron por el descubrimiento de fenómenos o de características del campo no consideradas durante el diseño y redacción del protocolo de investigación. Así, resaltaré dos aspectos vinculados con la experiencia viajera y con la apropiación del sentido urbano y de pertenencia local. El primero de ellos fue la constatación de un sistema normativo realmente existente y consensuado entre la población viajera de este sistema de transporte. Este sistema normativo alternativamente se solapa o contradice la normatividad oficial. Como caso paradigmático, profundizaré en la normatividad popular viajera respecto a los asientos reservados a grupos vulnerables. En segundo término, la construcción de una tipología viajera tras el análisis del diario de campo y sus registros. Esta tipología viajera estaba prevista como parte de las respuestas posibles de esta investigación. Sin embargo,

trascendió su rol como producto para instrumentarse en sí como herramienta analítica. Las funciones descriptiva y analítica de las clasificaciones están ampliamente explicadas en todo manual de metodología y suponen, de hecho, la operación cognitiva básica hacia la enunciación de resultados.

Una parte del sentido de pertenencia, identidad e imaginario urbano se reproduce en la escenificación del viaje cotidiano en unidades y andenes del Vivebus. La dramaturgia social, sintéticamente, denota una serie de valores contenidos en representaciones que efectivamente suceden en la interpretación de los roles sociales asignados (por género, edad, clase social, profesión, etnia, etcétera). Estos valores sociales, en tanto modelos o ideales de acción e identidad, fueron registrados a partir de la observación sistemática y prolongada.

En mucha menor medida, las entrevistas informales a viajeros y a los empleados (guardias y chofer) perfilaron cuestiones como la categorización o la explicación nativa del valor, representación y rol social correspondiente. Toda dramaturgia requiere de un guión y este no es sino un reglamento, un sistema normativo relativamente coherente con los valores hegemónicos de un grupo social perfilado por límites espacio-temporales. Así, el rol de género representado ante la percepción pública muestra una normatividad deferente respecto al género femenino en la apropiación del espacio social del transporte colectivo. Esta tendencia se plasma en diversas prácticas cotidianas que posiblemente trasciendan en el escenario de la movilidad urbana pero que, en esta, despliegan nítidamente el sobredicho valor deferente. La denominación popular para esta corrección normativa puede establecerse como viajero educado. Ser o estar bien educado supone la constación de la correcta representación de una serie de valores asignados a las características de rol, matizadas a su vez por la interactividad entre roles simultáneamente representados. Así, no es solo ser mujer para acceder a recursos culturalmente valorados y relativamente escasos como los asientos disponibles (confortabilidad corporal) sino el rol asignado por edad. De esta manera es la mujer adulta (por observación pudiera ser a partir de los cuarenta) el rol social deferente ante situaciones varias. Una, el acceso a los asientos en general. Otra, la transgresión legítima de la norma que favorece a grupos vulnerables (menores de edad, discapacitados, adultos mayores, mujeres embarazadas...) para apropiarse de los asientos marcados cromáticamente para estos grupos. A pesar de la admonición oficial “ponte en

mis zapatos, no en mi lugar”, el sistema normativo popular otorga de facto preferencia sobre este espacio a mujeres adultas, de entre 40 y 55 años. De igual manera, este mismo segmento social se beneficia de otras interacciones benéficas, llegando a detener la marcha de las unidades en caso de demorar su ingreso a los andenes. En dos casos, incluso, pude observar cómo el chófer maniobraba en reversa para retornar al anden en caso de ser mujeres adultas quienes accedían a la plataforma y no alcanzaban a abordar la unidad.

En suma, esta concatenación de valor/representación/rol deferente genera un clima social específico, una particularidad cultural local que es altamente valorada pero entra en conflicto con criterios de eficacia en la gestión del servicio o con normativas universales (homogeneizantes).

Por otra parte, la elucidación de una tipología viajera del Vivebus permitió conocer más particularidades socio-culturales vinculadas con la movilidad urbana en transportes colectivos en Ciudad Juárez (ver anexos). Considerando que la comunicación es inherente a toda interacción social y que se establece en un eje espacial, propuse una tipología analítica de la socialidad en el Vivebus centrada en estos criterios básicos: comunicación y uso del espacio público de movilidad. La comunicación estaría ordenada según su dimensionalidad, así el diálogo interior de la comunicación intrapersonal frente a la interactividad de la comunicación interpersonal, más en ambos casos su contexto urbano. Sendos criterios fundamentan la dimensión temporal del viajero. Con esta clasificación ad hoc y exploratoria pretendo organizar los registros recabados y dotarles de fuerza analítica sobre el fenómeno de la movilidad urbana basada en sistemas colectivos de transportación de pasajeros y su relación con un tipo urbano difuso y anglosajón.

De estos criterios resultaron dos binomios ordenadores: Intrapersonal vs. Interpersonal y Estático vs. Dinámico. El primero determina la clasificación, mientras que el segundo la matiza. Quiero subrayar antes de exponer esta clasificación exploratoria que la etnografía arroja un uso del espacio definido por la institucionalización de la conducta y, por ende, de índole normativa. Las normas se transmiten en conocimientos sociales y ambos se vehiculan por la significación implícita en las conductas observadas. Tras esta anotación, paso a presentar la tipología del viajero del Vive Bús:

1. Intrapersonales

- Mórfico. Puede dormir parte o la totalidad de su itinerario. Es una forma de ensoñación, de abstracción del tiempo de viaje o de reproducción de la fuerza de trabajo. Necesariamente, son viajeros que ocupan un lugar sentado, y pertenecen exclusivamente al género masculino. Su apropiación del espacio es estática y pasiva, exacerbando el aislamiento dentro de sus oníricos pensamientos

- Soñador. Un tipo similar al anterior. Estos viajeros se caracterizan por definir su mirada sobre un punto de fuga inmóvil más allá de la ventana, en un exterior eterno, o al frente en el terruño del autobús. Las conversaciones informales han confirmado esta actividad como una abstracción (me pongo en blanco; me encapsulo; no veo nada de la calle) y, en menos casos, como fantásticos viajes interiores, íntimos. En consecuencia, asumen una actitud pasiva y estática respecto al uso del espacio público en los autobuses.

- Escrutador. Sólo unos casos observados, se dedican a escudriñar al interior del vehículo posando su mirada en otros viajeros mediante sucesivos paneos de la cabeza. En todo su sentido, son buscadores de significados, de conocimiento, con fines desconocidos. El etnógrafo se reconoce en ellos. Con su pertinaz escrutinio de la otredad viajera, puede considerarse una forma activa y dinámica de apropiación del espacio social.

- Conectado. En contacto con otros lugares; su viaje está compuesto de metarrelatos de tiempo y lugar. Son personas que viajan leyendo el periódico (popular o gratuito) o revisando las novedades de sus redes sociales (Facebook mayormente). Al igual que los primeros tipos propuestos, su apropiación del espacio al interior del transporte es estática, pasiva. Sin embargo, habría que considerar una muy posible apropiación de espacios propios del imaginario social local al aproximarse a locaciones y situaciones pertenecientes a diversas escalas.

- Melómano. Los consumidores de música se circunscriben exclusivamente al ámbito íntimo al usar todos ellos audífonos a un volumen moderado. Aquí encontramos evidencia de otra de las normas tácitas del viaje socialmente legítimo. Sin embargo, este tipo de conducta solo intensifica la experiencia hermética de un viajero soñador o mórfico y no lo considero un tipo mutuamente excluyente.

- Lúdico. Uso del espacio (conformación del lugar) para actividades lúdicas. En todos los casos, niños que viajan en grupo de parentesco. Aunque esta interacción puede plantearse

obviamente como interpersonal (juego con otro), la observación indica solo casos de juegos consigo mismos. Estos pequeños, en tanto ruptura, se apropian especialmente del lugar público del viaje.

2. Interpersonales

- Platicador (virtual). Este tipo también se da en viajeros colectivos, donde es el tipo mayoritario. Sin embargo, el platicador solitario está conectado más allá del itinerario propiamente geográfico con otros centros, itinerarios, al conversar telefónicamente o mediante las mensajerías instantáneas de uso de datos de internet. En cierto sentido, este tipo de viajero establece simultáneamente una encrucijada (lugar de encuentros y desencuentros) dentro de su itinerario, bajo la figura del (re)inicio construyendo un tiempo futuro en el presente, cancelando su pasado. Esto lo encontramos especialmente en aquellos que sin la constrictión laboral de sus tiempos planifican sus encuentros recreativos o familiares como un horizonte de posibilidades ya que, primero, los planes están bajo negociación mediante el diálogo a distancia; y, segundo, porque dependen también de los imponderables del viaje presente (eventualidades como demoras, otros encuentros, desvíos...).

- Platicador (presencial). En este subtipo la principal diferencia respecto al platicador solitario versa en los contenidos a intercambiar. Son temáticas y formas más medidas y socialmente prefabricadas cuya función es fática o relacional, es decir, no importa tanto el mensaje como la posibilidad de establecer o ratificar la relación entre sus participantes. El grupo platicador suele comunicarse a su vez, vía telefónica o por internet, con otro participante en la relación ubicado en otra parte del itinerario o en el centro de destino para definir las condiciones del encuentro o los factores que lo posibilitarán o no. Esta comunicación extramuros del autobús se efectúa mediante un enlace en el grupo presente. Quiero decir que se pasa de una conversación grupal a un diálogo de dos y viceversa. Mediante sus cuerpos (incluyo la voz como parte del cuerpo) los platicadores ocupan activamente su entorno de viaje así como la ciudad imaginada y transitada de los itinerarios posibles y encrucijadas necesarias.

- Caballero o altruista. Viajeros, por lo común masculinos, que reiteradamente escudriñan en su rededor o reaccionan ante cualquier par que requiera confort o descanso para ceder

su asiento o para instruir a otros a hacerlo. Los acreedores de tal generosidad han de estar bajo alguna de las categorías nativas de vulnerabilidad: ancianos, niños, lesionados o minusválidos, mujeres en general y de mediana edad en particular. Esencialmente, viajeros activos y dinámicos respecto al lugar etnográfico.

. - Romántico. O debería emplearse en plural ya que lo interpretan parejas solas (esto es, sin prole). La pareja romántica exhibe una conducta desinhibida en tanto manifestaciones de afectividad mutua. Caricias, besos, pellizcos, miradas picantes, risitas o carcajadas estridentes por parte de ella, roce de cuerpos, abrazos, susurros al oído. Como en la mayoría de la categoría interpersonal, el uso del espacio es dinámico y, por la exhibición simbólico-afectiva, notoriamente activos en la caracterización del espacio viajero.

3. Ambivalente

- Escolta. Se da solo en grupos de parentesco y lo adopta indefectiblemente un viajero masculino adolescente o adulto joven. Este significa claramente el espacio al posicionarse en pie, erguido, aun disponiendo de asientos libres, cerrando el hueco entre el pasillo y el resto del grupo de parentesco que sentado incluye, necesariamente, a una mujer y opcionalmente a un infante o más. El escolta impone con su cuerpo un mensaje articulado aunque también converse o dirija la mirada hacia su grupo de parentesco, aunque esto último supone un aspecto minoritario de este modelo de conducta. Considero este sub-tipo como ambivalente al mantener una interacción intrapersonal similar a la del escrutador o del soñador, sin abandonar una interacción interpersonal con su grupo de pertenencia y que en diálogo sordo dota de sentido a este rango de conductas.

Los resultados del análisis del registro de las entrevistas estandarizadas completan y matizan esta tipología en tanto contextualizan la amplitud de cada tipo. Asimismo, me permiten considerar mejor los significados dentro de un contexto o universo más amplio, además de posibilitar acceso a la valoración del servicio.

El viajero promedio del Vivebus es una persona de estrato social medio a marginal, primando los trabajadores industriales, de servicios y los estudiantes. Su edad promedio es casi de 37 años, sin gran diferencia por género y que ocupa una media de 34'20" en cada trayecto dentro del servicio de transporte semimasivo y usan el servicio a diario o con mucha frecuencia. Dos tercios del pasaje utiliza durante el trayecto alguna conexión a

distancia, telefónica o por TIC's. El uso principal es mantener relaciones familiares y de amistad. También, aunque en muy pequeña medida, mantener contacto con la esfera laboral. Estas relaciones, en un grado sensible, están orientadas a optimizar los recorridos o establecer cambios en el trayecto. Las principales actividades dentro de la experiencia de viajes son:

1. Usar el teléfono (tipo conectado y platicador virtual)
2. Observar, al interior o al exterior del autobús (varios tipos)
3. Escuchar música (tipo melómano)
4. Nada (varios tipos, por ejemplo el escolta)

El principal obstáculo para experimentar un “viaje ideal” son la saturación del servicio y sus efectos. Así la población viajera lo está vinculado con:

1. Falta de líneas; conexión con otras líneas de Vivebus
2. Necesidad de mayor frecuencia en el servicio
3. Necesidad de unidades con mayor espacio
4. Necesidad de facilitar la experiencia de viaje: WIFI y música ambiente

Por último, de la exploración de la identificación con el servicio semi-masivo y con la ciudad, encuentro un altísimo grado de lealtad y satisfacción con el servicio, al punto que la mayoría prefiere seguir usando el autobús para la movilidad urbana. La imagen corporativa que tiene la mayoría del público viajero es “Vivebus”, casi un 90% de las entrevistas, así como poco más del 90% que piensa que es la mejor opción. Respecto a la identificación con la ciudad, es relevante la carencia de anclajes simbólicos o elementos de referencia (aunque subrayo que el propio Vivebus aparece entre estos) con respecto a la identidad juarense. El “trabajo” en tanto medio de ingresos destaca entre otras referencias esencialistas, como ser de aquí. Más preocupante es el alto porcentaje de aquellos que carecen de un referente cultural de la identidad local, más preocupante si los unimos a aquellos que afirman que Juárez carece de elementos de los que puedan sentirse orgullosos.

5. CONCLUSIONES

Antes de enfocarme en los hallazgos propiamente de la dimensión socio-cultural del Vivebus, es necesario enfatizar que se constata y demuestra la idoneidad de la extensión del servicio de transporte semi-masivo de Ciudad Juárez con dos o más líneas vinculadas por paradas de interconexión, así como de la extensión del servicio más allá del recorrido principal con rutas alimentadoras (un 54% transborda desde otra ruta o automóvil y un 31% transborda hacia otra ruta o servicio de movilidad). Estas cuestiones técnicas pueden favorecer la experiencia y un incremento exponencial de la aceptación del servicio, favoreciendo la imagen corporativa y aportando a la construcción del sentido y la pertenencia a Ciudad Juárez. En segundo término, hay que considerar la activación de servicios de conectividad relacionados con el servicio, como la posibilidad de conectarse a internet abierto a bordo así como una política de comunicación institucional centrada en las redes sociales, cuestión de la que se carece sin justificación ya que vemos que dos terceras partes de los usuarios instrumentan sus comunicaciones interpersonales, por teléfono o internet, para mejorar la experiencia, mantener relaciones sociales, u optimizar sus desplazamientos urbanos.

Tiempo y espacio, biografía y lugar, toman cuerpo en la experiencia de viaje en el semi-masivo. Las características relatadas en cada una de las tipologías viajeras delatan un aprovechamiento del tiempo de viaje: conversaciones, caricias y afectos, juegos, sueños, consumo cultural, decisiones familiares, etcétera. Siendo el lugar el eje espacial que condensa significados y relaciones sociales instituidas a lo largo de procesos reiterados, el lugar definido en este trabajo como campo etnográfico expresa un modo de ser urbano y una oportunidad de construcción de lo urbano desde la colectividad y desde los estratos subalternos. Los lugares son expresión de la identidad social, por ello se protegen con límites y normas de uso. Quizá no esté hablando aquí de una identidad urbana única ni uniforme, sino de un crisol de identidades, donde la aportación subalterna está presente y se reproduce en la experiencia cotidiana del transporte colectivo intraurbano, entre otros agentes.

Finalmente, se constata la formación de un espacio vital de la movilidad intraurbana juareense imbricado por los centros funcionales urbanos y las encrucijadas de los

transbordos y las conversaciones bajo premisas tecnológicas. Este espacio habitado está fundamentado, reproduciendo, las redes sociales de la ciudadanía popular juareense.

REFERENCIAS

AUGE, MARC. (1987) "EL VIAJERO SUBTERRANEO. UN ETNOLOGO EN EL METRO. 2° ed BARCELONA ESPAÑA, EDITORIAL GEDISA S.A.

AUGE, MARC (2007) "POR UNA ANTROPOLOGIA DE LA MOVILIDAD" EDITORIAL GEDISA, BARCELONA ESPAÑA

CLIFFORD, JAMES (1999) "ITINERARIOS TRANSCULTURALES" EDITORIAL GEDISA, BARCELONA ESPAÑA

CASTELLS, MANUEL. (1974) "LA CUESTION URBANA" SIGLO XXI DE ESPAÑA EDITORES, MÉXICO DF.

Chaparro, Irma. "Evaluación del impacto socio económico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, TransMilenio". Series CEPAL, Recursos Naturales e Infraestructura, No. 48, 84 pp. Santiago, Chile, Octubre de 2002.

ECHEVERRY, J.C., IBÁÑEZ, A.M. Y MOYA, A (2005) "UNA EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL SISTEMA TRANSMILENIO" *REVISTA DE INGENIERÍA* NUM. 21 PP. 68-77

Ferrándiz Martín, Francisco (2011) *Etnografías contemporáneas. Anclajes, métodos y claves para el futuro.* Anthropos, Barcelona

GARCIA CANCLINI N. (2013) *LA CIUDAD DE LOS VIAJEROS, TRAVESIAS E IMAGINOS URBANOS.* UNIVERSIAD AUTONOMA METROPOLITANA, MÉXICO DF.

LÁMBARRY, F, RIVAS, L.A. Y TRUJILLO, M.M (2013) "DESARROLLO DE UNA ESCALA DE MEDICIÓN DE LA PERCEPCIÓN DE LA CALIDAD EN EL SERVICIO DE LOS AUTOBUSES DE TRÁNSITO RÁPIDO, A PARTIR DEL METROBÚS DE LA CIUDAD DE MÉXICO" *REVISTA INNOVAR* VOL 23 NUM 50 PP 79-92

NELS, ANDERSON (1965) *SOCIOLOGIA DE LA COMUNIDAD URBANA, UNA PERSPECTIVA MUNDIAL*" FONDO DE CULTURA ECONOMICA, MEXICO.

PATIÑO, J et CASTILLO, E (1993) "CIUDADES PROVINCIANAS DE PUEBLA. ¿CRISOLES DE CAMBIO O ENCLAVES DE RESITENCIA?" En V.G. MURO (coord) *CIUDADES PROVINCIANAS DE MÉXICO. HISTORIA, MODERNIZACIÓN Y CAMBIO CULTURAL* COLEGIO DE MICHOACÁN, ZAMORA

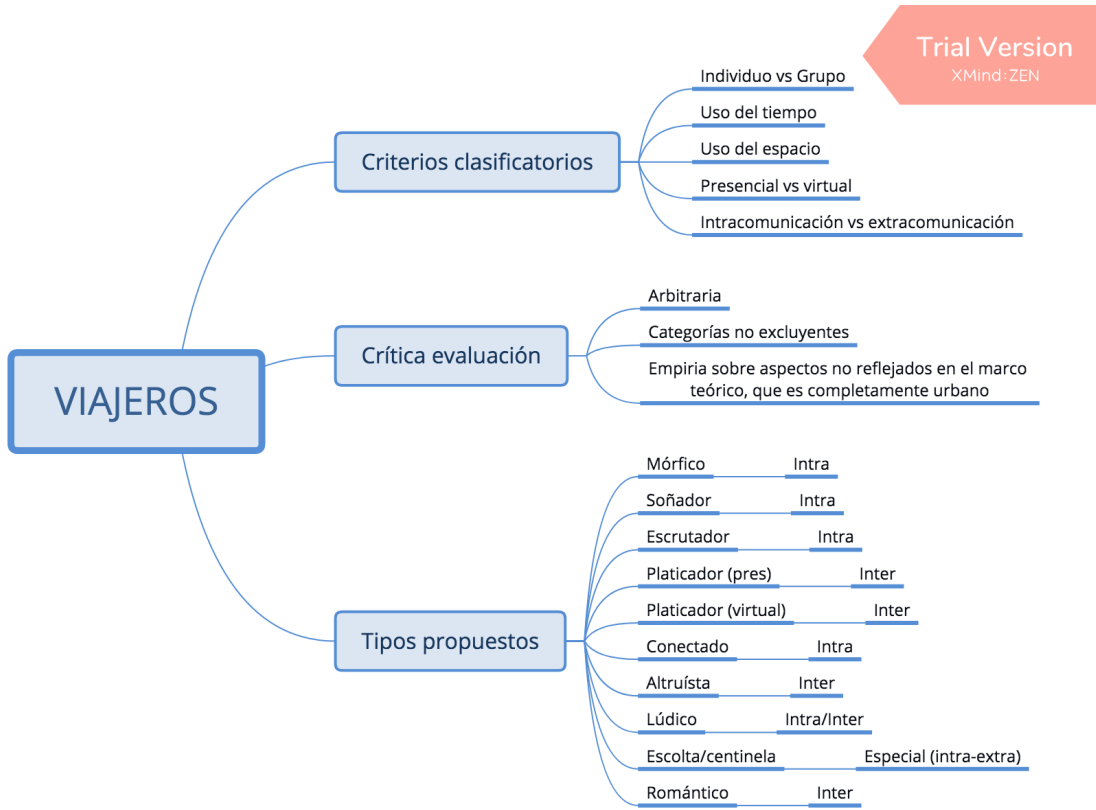
Qisheng, P. (2013). The impacts of an urban light rail system on residential property values: A case study of the Houston METRORail transit line. *Transportation Planning and Technology*. 36. 10.1080/03081060.2012.739311.

Valles, Miguel (1999) *Técnicas cualitativas de investigación social*. Síntesis, Madrid

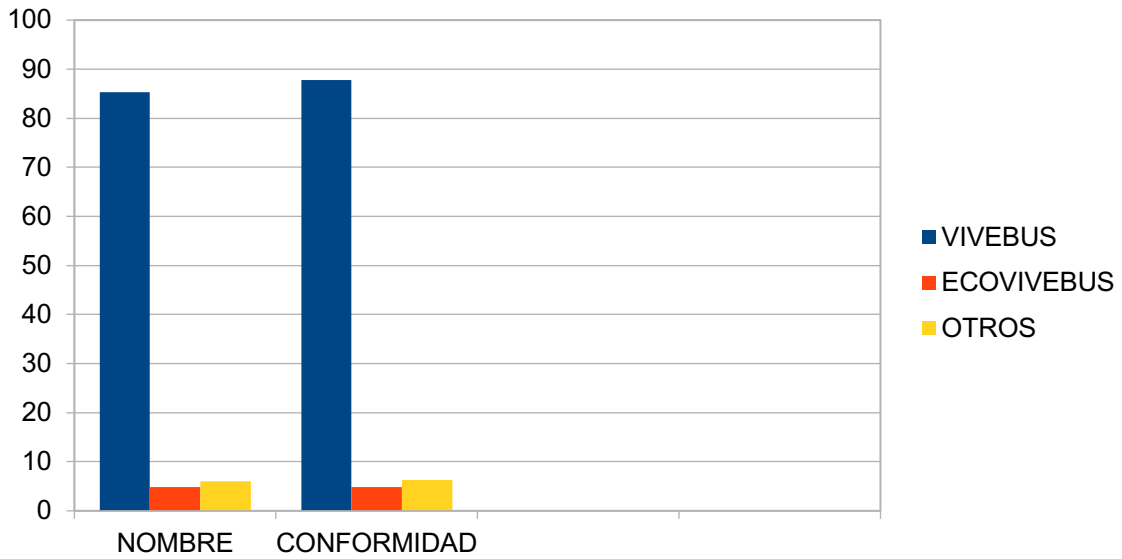
Velasco, Honorio y Díaz de Rada, Angel (1997) *La lógica de la investigación etnográfica. Un modelo de trabajo para los etnógrafos de la escuela*. Trotta, Madrid

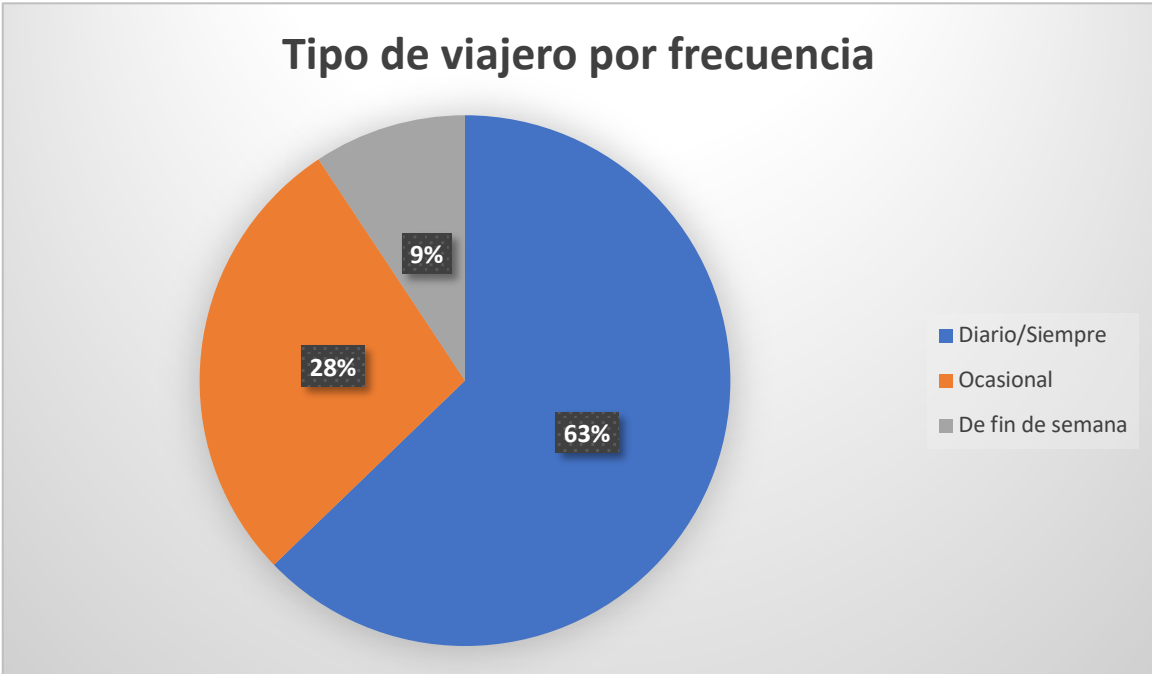
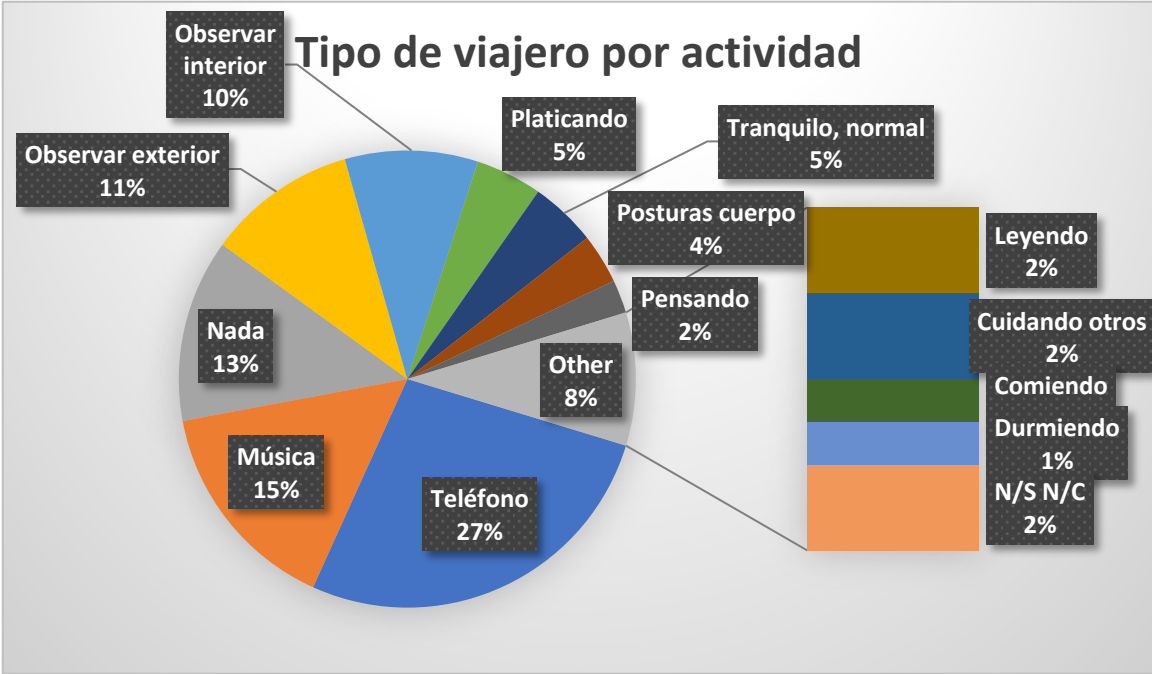
WIRTH, LOUIS. (1988) "EL URBANISMO COMO MODO DE VIDA" EN MARIO BASSOLS ET, *AL ANTOLOGÍA DE LA SOCIOLOGÍA URBANA*, UNAM, MEXICO.

ANEXOS

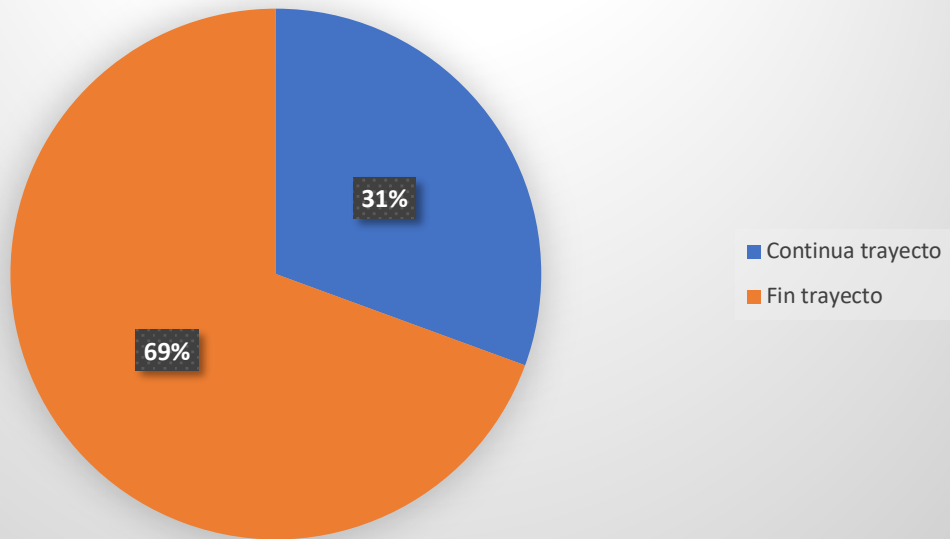


IDENTIDAD

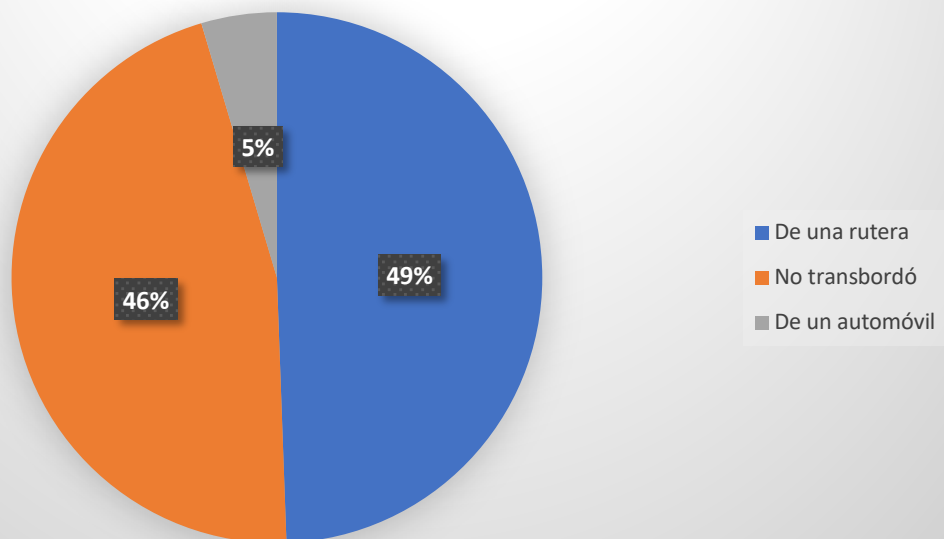




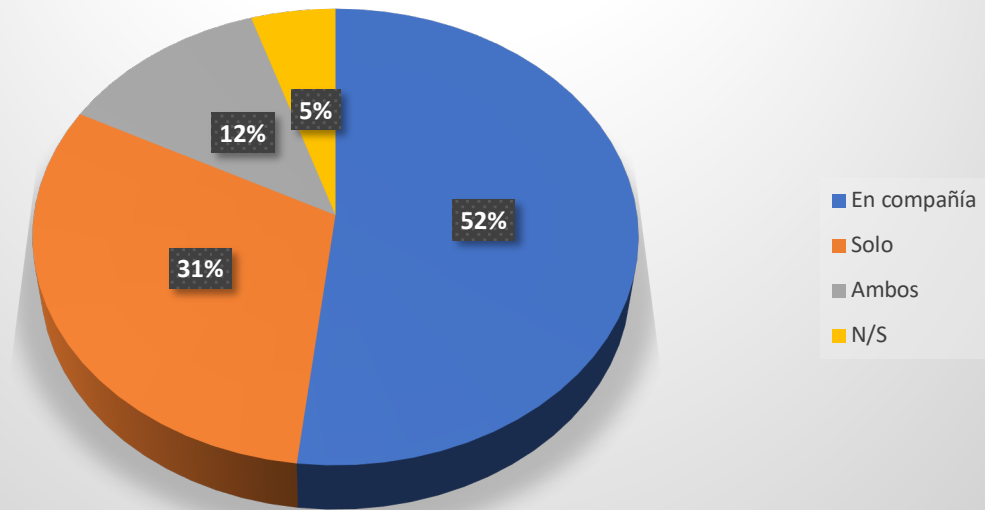
Trayectos1



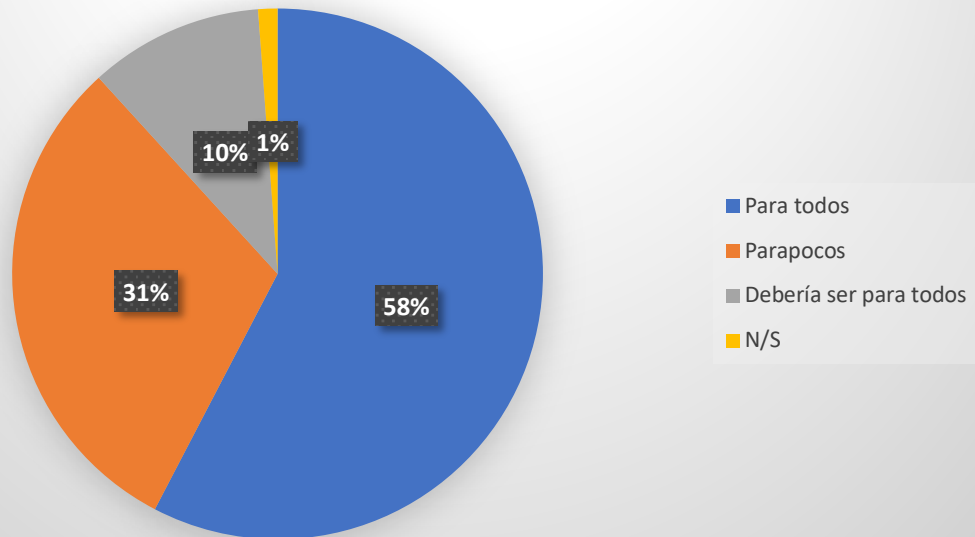
Trayectos 2



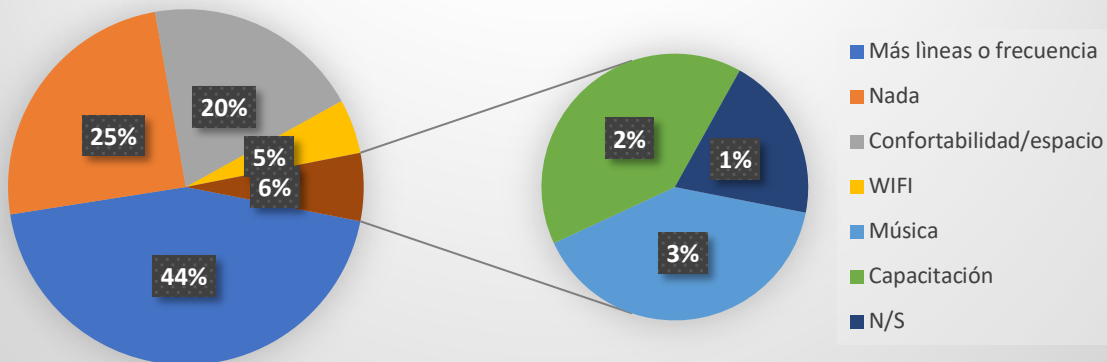
Preferencia de viaje



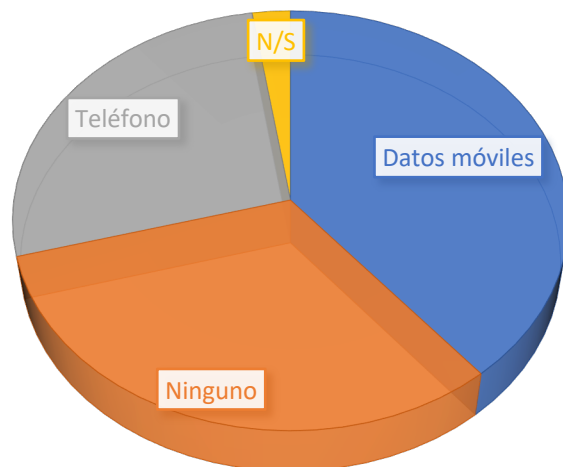
¿Vivebus es un transporte para...?



¿Qué le falta para ser el viaje ideal?



MEDIO DE COMUNICACIÓN USADO EN EL RECORRIDO



Receptor de la comunicación durante recorrido

