

Iban Trapaga<sup>1</sup>

## LOS TERRITORIOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO: EL CASO DEL ECOBUS EN CIUDAD JUÁREZ, MÉXICO<sup>1</sup>

### INTRODUCCIÓN

La cuestión a colación en este escrito pretende elucidar la relación entre clase social y movilidad urbana desde un enfoque subalterno que considera la interacción entre clase, género, etnia y espacio urbano. Podemos considerar a las clases populares latinoamericanas como las grandes ausentes de las políticas públicas de movilidad urbana, al menos desde sus especificidades socioculturales. La citada perspectiva subalterna aporta la cuestión de la agencia, un concepto político que remite a una praxis cotidiana en el caso del uso del transporte colectivo urbano. Esta acción implícita en las necesidades específicas por grupo social pero más aún en las maneras diferenciadas de hacer uso de las infraestructuras urbanas de movilidad ha sido ignorada sistemáticamente por la tecnocracia latinoamericana. Y esta marginación velada redundante en un disenso social y en un mecanismo de supresión de los derechos sociales y culturales de, precisamente, los principales usuarios de los servicios públicos de transporte.

Tomando el *Ecobus*, un sistema de transporte rápido radicado en Ciudad Juárez (México), como estudio de caso del fenómeno detallado planteo una etnografía clásica *sobre ruedas* para aproximarme a esa praxis cotidiana y clarificar cómo la clase, el género y la identidad étnica construyen su propia espacialidad urbana *reterritorializando* su hábitat mediante la instrumentación de normas sociales de conducta apropiada y el uso de tecnologías de la comunicación. El periodo de campo se prolongó de marzo de 2018 a mayo de 2019 considerándose un esquema de muestra amplio en tanto los ejes espacial y temporal podrían influir en la forma y contenido de los registros.

Este texto está desglosado en cuatro apartados, un subapartado y conclusiones que corresponden *grosso modo* con el estudio del arte, los pormenores de la etnografía implementada, la descripción analítica en dos ejes y la discusión necesaria para cerrar con los hallazgos del estudio.

### **CONTEXTO URBANO Y ANTECEDENTES DEL ECOBUS**

¿Qué relaciones se establecen entre el transporte colectivo urbano y los sectores sociales que ocupan este espacio público? Siguiendo esta incógnita y las preocupaciones vertidas en otros estudios (Lange Valdés, 2011) que inspiraron esta investigación, junto a un primer informe de resultados parciales sobre las dimensiones socioculturales del transporte urbano colectivo (Trapaga, 2019) planteo aquí otros enfoques y resultados del mismo estudio de caso. Ciudad Juárez es el sexto municipio mexicano más poblado (INEGI, 2020) y su trama urbana confluye con la vecina ciudad de El Paso en Estados Unidos. En este escrito exploro y reflexiono sobre los procesos de territorialización por parte de grupos sociales subalternizados que, se presupone, carecen de un acceso pleno a la ciudad. Mientras que el modelo *Bus Transit Rapid* (BRT) está en plena fase de consolidación mundial como transporte colectivo urbano hegemónico (Rosas Gutiérrez & Chías Becerril, 2020), en Ciudad Juárez se implementó la primera línea troncal del llamado en primer término *Vivebus* en 2013, casi veinte años después de los primeros estudios, presupuestos y proyectos fallidos para su inserción en la estructura urbana y social local (Ortega, 2016). Derivado del cambio de grupo político en el gobierno regional también cambió en 2017 la denominación oficial a *Ecobus*. Es hasta 2020, ya con una tercera denominación como *Bravobus*, que iniciaron los trabajos de infraestructura y vialidad para la puesta en marcha de una segunda línea para una ciudad de 1.512.450 habitantes y una densidad de 12.39 hab/ha (INEGI, 2020). Juárez se ajusta paradigmáticamente al tipo difuso o extenso de urbanismo dependiente del automóvil particular. Sin embargo, el servicio de transporte colectivo restante lo conforman concesionarios organizados bajo un esquema clientelar con sindicatos y partidos políticos cuyos vehículos automotores proceden de los desguaces y deshechos del parque estadounidense de autobuses escolares (Ortega, 2016) cuya vida útil se venció lustros o décadas antes y suponen, junto a la ausencia de pavimento en parte de las secciones populares urbanas, un hándicap para un servicio de transporte colectivo intraurbano eficiente y sustentable (Ortega, 2016). Esta relegación se comprende por el citado modelo urbano dependiente del automóvil idéntico al muy próximo *sprawl* estadounidense. En contraparte al abandono de los servicios colectivos de movilidad, el automóvil privado prevalece, llegando a 554.965 en 2016 de un parque vehicular total de 580.507 (IMIP, 2017). Consecuentemente, las estadísticas evidencian que el 38,66% de los viajeros intraurbanos por motivos laborales usaron un automotor privado y poco más del 27% el transporte colectivo de su

empresa (IMIP, 2017: 144). Ortiz (2018: 32) subraya que para 2016 solo el 0,6% del parque vehicular municipal eran autobuses de transporte de pasajeros.

La población actual de Ciudad Juárez es producto de la migración nacional e internacional. Así, sus características socioculturales están vinculadas con un proceso de poblamiento acelerado desde 1970 cuyo factor principal fue, a su vez, el proceso de industrialización conocido como Industria Maquiladora de Exportación (IME). Este inició con la presentación oficial en mayo de 1965 del Programa de Industrialización de la Frontera Norte (PIF) por parte del gobierno federal mexicano (Fuentes & Fuentes, 2009: 72). La población pasó de 424.135 en 1970 al 1.512.450 en 2019 (INEGI, 2020) con tasas de crecimiento por encima del promedio nacional (Rubio, 2005). Revisando el origen de los no nacidos en el municipio destacan cuatro entidades federales nortteñas con idéntica matriz histórico-cultural y colindantes entre sí: Chihuahua, Durango, Zacatecas y Coahuila (INEGI, 1996: 29). En la misma fuente observamos que poco más de 2.500 residentes hablaban lenguas indígenas y el 2% nacieron en el extranjero. Para los lustros de 1990 al 2005 surge una cuarta matriz cultural numéricamente sensible proveniente de estados sureños como Veracruz y México (Rubio, 2005: 227). Estas tendencias migratorias redundan en una fuerte uniformidad sociocultural local alimentada por la interacción con la región Suroeste estadounidense y las redes migratorias del centro-norte de México y, a su vez, en un conflicto intercultural derivado de la emergencia de un flujo migratorio reciente con marcadas diferencias culturales e identitarias respecto a la cultura popular local.

Los sectores populares urbanos en Juárez están vinculados mayormente a la fuerza de trabajo industrial. Una de las principales desigualdades sociales que les aqueja radica en su nivel de ingresos y estatus social. Existe una línea de investigación reciente que busca desentrañar las imbricaciones entre desigualdad social y acceso a la movilidad urbana representada, entre otros, por Schwanen et al. (2015), Lucas (2012) y Urry (2012), así como Jirón (2007; 2009) y Jirón y Singh (2017) para el ámbito latinoamericano. Urry relaciona movilidad urbana y desigualdades sociales aludiendo al escaso *capital en red*, la inmovilidad forzada por factores estructurales y la pérdida de relaciones sociales cara a cara de sectores subalternos como mujeres, migrantes, infantes y adultos mayores ante el desafío de la movilidad reducida. En el caso objeto de este escrito, además, la prevalencia del automóvil particular y la relegación institucional del sistema de transporte colectivo agudizan la reducción en la movilidad intraurbana de las clases populares y sus efectos en las desigualdades sociales locales. Por otra parte, la precarización de los grupos subalternos y su plasmación en la construcción del espacio puede analizarse mediante el concepto geográfico clásico del territorio. Es esta una parte del desafío teórico planteado por Haesbaert (2013) al superar la dicotomía desterritorialización/reterritorialización. Para este autor, la desterritorialización solo se entiende respecto a grupos sociales especialmente precarizados por las fuerzas estructurales en tanto identifica pérdida del territorio con la falta de control o de alguna opción de control sobre el

mismo. Pero antes de seguir con esta dinámica conceptual plantearé el marco teórico que atenderá esta triple relación entre espacio, cultura y movilidad.

El enfoque antropológico como punto de partida para esta investigación se manifiesta no solo en la metodología etnográfica desarrollada, sino también en líneas habituales en la antropología urbana y económica interesadas por la circulación y el territorio. La cuestión de la movilidad está presente desde Malinowski (1986) que analizó el reiterado viaje oceánico del *Kula* como institución económica *primitiva*, y de modo explícito en Clifford (1992). Más recientemente, García Canclini et al. (2013) plantearon desde la Antropología urbana una ciudad contemporánea diseñada para viajar a ella y a través de ella, superando la perspectiva del lugar de residencia y trabajo. Las avenidas y autopistas que se ensanchan, la proliferación de hoteles, talleres mecánicos, publicidad de viajes, pero sobre todo los coches y autobuses circulando veloces o perezosamente se volvieron partes “naturales” del paisaje urbano, afirman estos autores. Es, no obstante, la corriente marxista de la socioantropología presente en los estudios urbanos el enfoque que vincula economía, cultura y espacio. El mismo García Canclini (1989) replantea el legado de Gramsci para analizar la globalización y sus procesos de cambio. Esta dinámica económica mundial, en tanto deslocaliza y relocaliza las fuerzas productivas, centrifuga de alguna manera la estática cultural produciendo múltiples *transplantes* culturales protagonizados por grupos sociales que o bien deconstruyen sus colecciones culturales (marcos y anclas de sentido), o bien, por la migración, provocan un proceso de desterritorialización y reterritorialización de sus formas culturales. Esta misma corriente caracteriza a la clase obrera como subcultura y agente intrínseco del espacio urbano, mismo que hace “usos diferenciales de la ciudad, de sus equipamientos y de las oportunidades que están asociadas al trabajo industrial, al género y al grupo de edad” (Nieto, 1997: 72-73). Estudios más recientes sobre clase trabajadora y espacio urbano en México introducen ya la cuestión explícita de la movilidad: “de modo que los trabajadores de la construcción se ubican y establecen anclas en más de un lugar geográfico. Más que la permanencia de estos actores sujetos en un lugar fijo, lo común en este gremio es el tránsito, los flujos, los desplazamientos, los intercambios entre un lugar y otro” (Zirión Pérez, 2013: 154).

Y con esta condición itinerante se incorporan nuevas perspectivas teórico-metodológicas basadas en la metáfora de las redes, los rizomas o el nomadismo que procuran dar cuenta de otros espacios urbano-populares más allá del barrio y la fábrica, tal como demandan Ojeda et al. (2015) para el estudio de la movilidad urbana en Santiago de Chile. Para Urry (2012), las redes de parentesco, amistad o membresía requieren de un determinado ritmo entre los encuentros presenciales en sinergia con encuentros virtuales de menor relevancia afectiva. A su vez, ambos tipos de encuentros están organizados bajo patrones de conducta aceptable. Es más, el propio hecho de sentirse obligado a, por ejemplo, visitar a sus padres para una celebración significativa del grupo

está motivado por normativas sociales inapelables. Los viajes constituyen en sí mismos fenómenos trascendentales para la vida social y articulan significados, normas y emociones, que por grados acelerados de dispersión geográfica de los grupos sociales primarios compelen a desplazamientos recurrentes de parte o la totalidad de sus miembros. Aún más relevante para los objetivos de este escrito, los viajes, contemporáneos y pretéritos, establecen dialécticas con los encuentros sociales. No hay encuentro sin viaje, ni viaje sin encuentro.

Precisamente, la urbe contemporánea exhibe buena parte de estas características: redes sociales difusas, la fragmentación y la (hiper)conectividad que resultan en parte de la configuración mundial establecida por las fuerzas económicas de la globalización. En consonancia, la urbe actual y la histórica están construidas como territorios en continua negociación respecto a la diversidad cultural que las habita y que provoca, precisamente, territorialidades cambiantes, flexibles y temporales (o al menos relativamente breves). Aunque el modelo teórico es universal, cada caso es un mundo, las influencias son muchas e históricamente particulares. ¿Cómo apropiarse de lo urbano más si cabe desde las desventajas estructurales de los subalternos? Es aquí donde retomaré la brillante crítica de Haesbaert (2013) al uso discrecional del término *desterritorialización*, proponiendo, en cambio, el de *reterritorialización* como agencia de los grupos subalternos bajo condiciones de movilidad intensa, en sintonía con las ideas de García Canclini (1989) al respecto, así como con las nociones del espacio en red y las movilidades obreras:

Para nosotros los territorios pueden ser construidos mediante la articulación en red y por lo tanto pueden ser construidos en y por el movimiento. Deleuze y Guattari dicen que un movimiento que se repite también es una forma de territorialización. Si se tiene el control de este movimiento, el control de esta movilidad en el espacio, entonces también se produce allí un territorio mediante el control de la movilidad (Haesbaert, 2013: 22).

Sin embargo, la reterritorialización así entendida tiene como condiciones de existencia la agencia cultural de la apropiación simbólica, su carácter efímero pero recurrente y la instrumentación de mecanismos normativos de exclusión inherentes al concepto y práctica del territorio, entendido este como “espacio socializado y culturizado (...) que tiene, en relación con cualquiera de las unidades constitutivas del grupo social propio o ajeno, un sentido de exclusividad, positiva o negativa” (García, 1976: 29). Esta será la relación de los grupos subalternos con el transporte colectivo juarense, una apropiación simbólica que establece procesos de exclusión concretados en las normas de etiqueta social diferenciales y las claves para comprender la semántica del conflicto socioespacial, ya que:

En general, los grupos hegemónicos se territorializan más por dominación que por apropiación, mientras que los pueblos o los grupos más subalternizados se territo-

realizan mucho más por apropiación que por dominación. En efecto, estos últimos pueden no tener la dominación concreta y efectiva del territorio, pero pueden tener una apropiación más simbólica y vivencial del espacio (Haesbaert, 2013: 27).

Y este conflicto exhibe rasgos múltiples, en tanto es un conflicto entre tradición y modernidad atravesado, a su vez, por la disonancia entre lo abstracto y lo concreto del territorio (Raffestin, 1984). El espacio urbano es, bajo este marco, un espacio disputado y, por ende, un espacio negociado (Duhau & Giglia, 2016). Si entendemos al espacio público como un espacio vacío de la trama urbana (Escudero, 2017: 30), esto es, un hueco que se significa (apropiación) y donde se socializa (reproducción), la dimensión concreta de la morfología y equipamientos urbanos correspondería con la ciudad hegemónica y la dimensión abstracta con la ciudad subalterna no exenta de disputas intestinas en clave de interculturalidad<sup>2</sup>. Hasta aquí la construcción teórica estuvo basada en las categorías analíticas de territorio, cultura popular y movilidad urbana.

### **METODOLOGÍA ETNOGRÁFICA**

La técnica principal que se utilizó fue la observación participante<sup>3</sup>, con mayor énfasis en el polo de observador y alternando varios puntos inmóviles de observación: asientos traseros elevados, asiento delantero junto a chofer, rellano intermedio y zona de andenes. Este diseño enfatiza los resultados derivados de dicha técnica, esto es, permite conocer y registrar la conducta social y sus narrativas cotidianas sin interferir en el desarrollo de la acción social, y cuenta con antecedentes en la literatura sociológica (Nash, 1975). En el otro polo, mi participación asumiendo el rol de viajero habitual sin provocar estridencias fuera de la norma de etiqueta social nativa potenció la captura de la escena social al natural sin demérito de otorgar al etnógrafo datos derivados de su experiencia subjetiva como pasajero. En suma, este diseño etnográfico tuvo como objetivo elucidar la *reterritorialización* en tanto producto cultural (Haesbaert, 2013) manifiesto tanto en conductas estereotipadas como espontáneas. Simultáneamente apliqué varias técnicas de conversación, siendo la entrevista informal y la entrevista estandarizada no programada las principales.

El objetivo de ambas técnicas de conversación fue recabar información cualitativa complementaria a la recabada por observación para lograr una descripción básica de la experiencia subjetiva y, así, construir datos para comprender la susodicha *reterritorialización* pero en clave de proceso<sup>4</sup>. Es por ello que los cuestionarios realizados se basaron más en un criterio de plausibilidad que en la justificación de la muestra propia de investigaciones cuantitativas<sup>5</sup>. El diseño de los cuestionarios promovió aquí la expresión de información emocionalmente construida en detrimento de la regularidad codificable de las respuestas en aras de las hipótesis de investigación.

El proceso posterior de análisis de datos se fundamentó en la construcción de categorías establecidas a partir de los objetivos y en el “descubrimiento” de

procesos, prácticas y categorías no contempladas previamente y revelados en el proceso de campo, procurando evitar apriorismos teóricos y respetando la naturaleza y vicisitudes del fenómeno en estudio (Kim, 2012: 272).

### **ECOBUS: ENTRE BASTIDORES DE UNA TEATRALIZACIÓN SOCIAL**

Retomando la definición de García (1976) quien señala la cualidad excluyente del territorio, manifestándose como positiva (incluye a ciertos grupos o subgrupos sociales) o como negativa (excluye a otros grupos o subgrupos), los resultados etnográficos empatan con estas cualidades solo si son consideradas como apropiaciones simbólicas. Así, el *ethos* juarense asigna o restringe a los diferentes tandems *estatus-rol* el acceso a un conjunto espacial y una apropiación legítima del mismo. Esta perspectiva está basada en la comunidad, pero también existen otras basadas en el individuo fundamentadas en el cuerpo y en la interacción del cuerpo con el espacio (Kim, 2012: 274).

Desde la primera opción, la descripción analítica de los registros proporciona un modelo de *viajero educado*<sup>6</sup>, mismo que asigna o restringe espacios al interior de los vehículos con base a criterios de género o, dicho de otra forma, de división sexual del espacio. Este criterio es central respecto, incluso, a consideraciones de identidad étnica, regional, de edad o por vulnerabilidad social que, si bien manifiestos, representan roles secundarios para la escenificación social del viaje. Así, de forma reiterada, los registros de observación revelaron que por encima de la normatividad institucional (asientos reservados para grupos vulnerables), estos eran apropiados por mujeres pertenecientes a cierto grupo etario (aproximadamente 40-55 años), mostrándose renuentes a liberarlos aún frente a la presencia de algún viajero que por edad o discapacidad psicofísica estuviera urgido de ocuparlos. En contraposición, las observaciones recurrentes arrojaron varios tipos de viajero: uno orienta su actuación social hacia la cesión de su asiento. Entre estos donantes masculinos se expresa una norma tácita que asigna el privilegio del asiento, de la confortabilidad a mujeres, ancianos y discapacitados físicos. En lo general, la sanción social al interior del *Ecobus* establece que el masculino debe siempre ceder el paso y el asiento al femenino; en lo particular, debe cederlo a mujeres adultas maduras.

Por otra parte, detecté una posición espacial de exclusividad masculina: un rincón conformado por escalones de una puerta de ascenso/descenso inhabilitada durante la parte del viaje que el trazado del sistema de transporte cuenta con andenes en las paradas. Este lugar liminar e incómodo es recurrentemente ocupado por masculinos adultos jóvenes y adultos maduros.

Desde una perspectiva basada en el individuo, Kim (2012) argumenta a favor del uso del cuerpo para evitar a los otros y comunicar tácitamente el área de exclusión privada (denominada por la autora como *espacio transitoriamente antisocial*) o el *territorio del yo* (Goffman & Fontenla, 1971: 51). Para el caso aquí analizado, y a pesar de no ser considerado un espacio sexuado, constaté la ten-

dencia a establecer zonas de exclusión a hombres por parte de mujeres adultas maduras instaladas en la zona delantera del vehículo, solo en situaciones de saturación. En estos casos, mediante el *aflojamiento* del cuerpo, las viajeras dejaban caer, descargaban literalmente, su humanidad sobre o contra el pasajero masculino generando un sentimiento opresivo. Esto también debe ser considerado como otra técnica de sanción de la división sexual del espacio del *Ecobus*.

En segundo término, la dimensión cultural instrumentada en la construcción territorial del carácter nativo bajo el sistema clasificatorio regional mexicano, en que los *chilangos* compendian la alteridad negativa: “De ahí que el chilango sea usualmente descrito como alguien que debe ser evitado, que constantemente está tratando de aprovecharse del juarense, mientras este último es descrito como alguien de gran corazón que está constantemente expuesto a la malevolencia de los otros.” (Vila, 2004: 55). Este *antichilanguismo* caracteriza la identidad social de las regiones nortenas mexicanas, así el “estereotipo del chilango señalado como: arrogante, presumido, prepotente, arrastrado, servil y, ante quien está por encima de él: adulator, intrigoso, traicionero, falso, caidemadres” (Valenzuela, 1998: 93). Este polisémico término engloba tres acepciones: persona del sur de México, originario de la Ciudad de México o ciertos sectores sociales representativos de la Ciudad de México (Vila, 2004: 46) en coincidencia con la postura de Valenzuela (1998) para quien esta construcción identitaria oscila entre el racismo y el clasismo al subrayar la calidad “indígena” y pobre de las personas del sur de México frente a la auto-percibida blancura nortena.

¿Cómo se manifiesta en el transporte público esta aversión al tipo *chilango*? Mientras que el tipo cultural socialmente valorado en el transporte colectivo es reservado y escenificado por el uso mínimo y tenue de la voz; recogimiento corporal expresado en los hombres por ropas que cubren la mayor parte del cuerpo, botoneras completamente cerradas, gorras, lentes de sol y sombreros; en suma, una *desatención cortés* (Goffman, 2003) que pretende amortiguar la privacidad general y que solo se ve alterada por conductas tipificadas de apoyo mutuo o caballerosidad; al tipo *chilango* se le atribuyen conductas inadecuadas y cuyo señalamiento en las conversaciones itinerantes sirven de refuerzo del *ethos* juarense. Por ejemplo, golpear la carrocería para que el chofer se detenga, chiflar para este fin o para llamar la atención, y mirar sostenidamente a las mujeres son consideradas como conductas extrañas al *ethos* nativo, más propias de los fuereños *chilangos*.

En tercer término, la cuestión afectiva está presente en el particular territorio popular del *Ecobus*. La anterior alusión al carácter comedido, que ante el observador extraño es confundido incluso con la desconfianza, no es óbice para la expresión socialmente pautada de las emociones.

Me refiero a dos casos comunes y registrados en las notas de campo con recurrencia, aunque uno muestra más número de expresiones públicas bajo ciertos parámetros temporales<sup>8</sup>. El primer caso registrado son las muestras

eróticas entre parejas. El inusitado (para el contexto social público nativo) despliegue de miradas lascivas, caricias, besos, jalones mutuos, pellizcos, roces y sonoros suspiros está cabalmente consentida por el “público” forzosa-mente asistente a estas representaciones afectivas, en tanto carecen de sanción social y se desarrollan por largos periodos de tiempo<sup>9</sup>. Además, las relaciones afectivas entre parejas (amantes, novios, cónyuges...) están cuantitativamente presentes entre las conexiones comunicativas por telefonía móvil (llamadas, mensajes de texto y aplicaciones) en el transcurso de los recorridos del *Ecobus*. Los resultados de las entrevistas estandarizadas efectuadas en campo indican que un 15% de las comunicaciones se establecen entre parejas sexuales y son de tipo romántico o su función es planificar el encuentro romántico.

Por otra parte, las relaciones hombre-infante suponen un segundo caso ampliamente registrado en campo de expresión inusitada de afectividades. Esto no es óbice para constatar que la mayoría de los casos observados de relaciones de filiación se ajusten al vínculo materno o con el liderazgo de una mujer del grupo de parentesco. De hecho, esta es la pauta dominante en los recorridos de entresemana, cambiando al modelo de familia nuclear con la inclusión del padre-cónyuge en los recorridos de fines de semana. Sin embargo, cualitativamente se muestran al observador sustancialmente divergentes entre sí. La relación hombre adulto-infante destaca por exhibir más gestos, y menos comedidos, de afectividad. Esta se muestra tanto en los juegos basados en miradas o mediante contactos corporales, así como en abrazos y arrullos.

Estas expresiones de afectividad abierta estarían contrariando la regla general del comportamiento aceptable en público (la ya referida *desatención cortés*). Aunque hay que considerar que al menos estas dos excepciones al decoro público tácito expresarían valores culturales distintivos de la cultura popular juarense, que prima las relaciones de parentesco como estructurante social, y que denotan características de los roles de género distintivos a estos establecidos por otros sistemas culturales. Este relativismo cultural está ausente en las consideraciones teóricas de Goffman y en trabajos más recientes sobre el tema (Kim, 2012). Es necesario considerar que los límites de la conducta y el espacio antisocial (o territorios del Yo) ya citados varían sus rangos de aceptabilidad y de normalidad con respecto a un marco cultural de referencia y contexto significativo. Así, las escenas planteadas por ambos autores están restringidas a una matriz culturalmente hegemónica anglosajona<sup>10</sup>.

### **CONEXIONES SOBRE RUEDAS**

Junto al relativismo cultural como instrumento teórico de análisis respecto a la apropiación del entorno por las interacciones significativas, la construcción de itinerarios y redes sociales en y mediante el viaje habitual está condicionada por el marco cultural dominante en la escala local. Es decir, la experiencia viajera es diversa, tanto como esferas culturales derivadas de pertenencias de

etnia, nación, clase social y género. Como ya está claramente establecido, la clase social dominante en la experiencia del Ecobus es altamente homogénea, la dicotomía de género regula las normas de etiqueta, y la adscripción regional establece en los foráneos el contrapunto de la conducta correcta. En menor medida, aunque presente, el grupo etario incide en este código tácito pero la diferencia étnica prácticamente está ausente del campo<sup>11</sup>.

Pero la tendencia a debilitar los vínculos colectivos en afán del individualismo liberal se comprende mejor desde la vulgarización y normalización de los medios de transporte y las nuevas tecnologías de la información y comunicación basadas, principalmente, en el internet. Urry (2012) alude a este fenómeno y lo denomina “individualismo en red” (*networked individualism*), aludiendo a individuos con vínculos dispersos pero participando en redes que le aportan los recursos necesarios para sus metas (Urry, 2012: 25). Contrastando dicha literatura con el estudio etnográfico desarrollado y base de este escrito, las afirmaciones anteriores carecen de sostén empírico para el caso del Ecobus. Si ya había avanzado en el apartado anterior sobre las demostración efusiva y pública de emociones, amorosas y sexuales en concreto, así como las conversaciones *in situ* de los viajeros, las aludidas redes sociales débiles y altamente dispersas geográficamente en torno a un único individuo como característica de la movilidad contemporánea es absolutamente disímil respecto al caso aquí abordado. Así, los resultados tanto de los instrumentos cuantitativos como cualitativos presentes en la etnografía muestran otras tendencias.

Figura 1 – Tipo de viajero por actividad

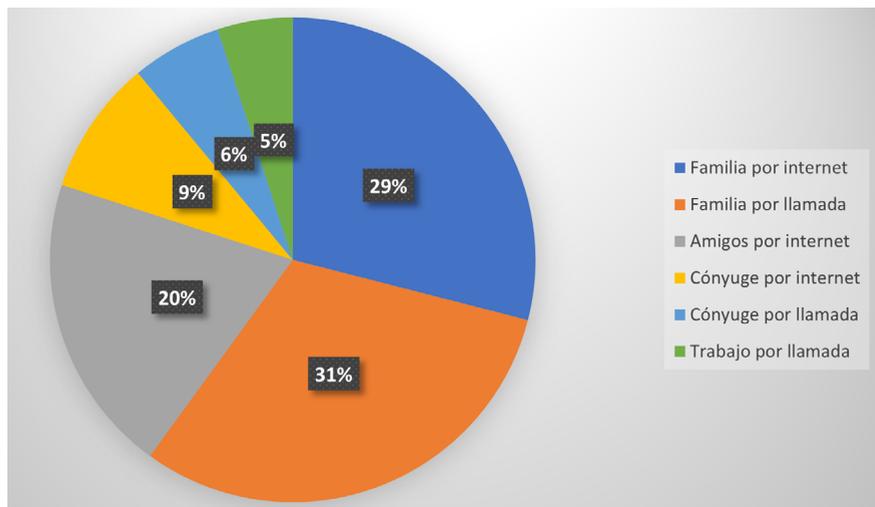


Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas.

En primer término, de entre las actividades referidas como principales por los entrevistados (Figura 1) destaca el uso del teléfono (incluidos teléfonos

inteligentes) con un ratio del 27%. Para comprender la preponderancia de este rango hay que considerar que la segunda actividad viajera más frecuente (15,26%) es escuchar música. Otras once actividades completan este panorama presencial de los viajes en *Ecobus*. Destaca la comunicación centrífuga respecto al escenario físico del viaje (vehículo, instalaciones e itinerario) tal y como apunta Urry (2012). Sin embargo, una aproximación a las características de estas comunicaciones hacia el exterior nos detalla la participación de redes sólidas, corporativas y mayormente locales (baja dispersión geográfica).

**Figura 2** – Receptor de la comunicación durante el recorrido



**Fuente:** Elaboración propia a partir de entrevistas.

En la Tabla 2, observamos que el 60% de las comunicaciones centrífugas son dirigidas a miembros del grupo de parentesco, una cuarta parte se establece con amistades y entre el 15 y el 16% con las parejas sentimentales. Solo un 5% se comunica con su centro laboral para coordinar actividades como cambio de turnos y horarios de llegada. En suma, las comunicaciones desde una perspectiva numérica denotan la conexión de redes primarias y fundamentalmente de parentesco. Al contrario de las tendencias presentes en regiones del centro mundial, las nuevas tecnologías de la comunicación en nuestro caso de estudio facilitan la conectividad con redes conformadas previa y de modo presencial (cara a cara), así como estructuradas bajo la ideología de la sangre común. Estos viajeros juarenses consideran para sus desplazamientos la creación de itinerarios imaginarios (simbólicos y psicológicos) con redes sociales, cerradas cuando no herméticas, y cuyo capital social se legitima por valores tradicionales más que por ideologías liberales e individualistas. Si, además, atendemos otras características presentes en las comunicaciones centrífugas del viaje, encontramos que las comunicaciones

por redes sociales basadas en el internet están dominadas por una empresa y dos plataformas (Facebook y WhatsApp) en que predominan las interacciones en grupos cerrados organizados en torno al parentesco, a la amistad y al comercio electrónico. Salvo en el último tipo, la función de estos grupos es coordinar los encuentros cara a cara o las actividades de los miembros de la familia, tal y como subraya Urry (2012: 28): “el vínculo entre la movilidad y la persistente, flexible coordinación es captada en el concepto del ‘rendezvous’”, que se gesta simultáneamente durante el viaje y su itinerario se modifica respecto, precisamente, a estas comunicaciones centrífugas. La tecnología resumida en la telefonía celular conecta a personas, espacios y tiempos para la conformación de itinerarios urbanos cimentados por afectividades.

Esta hegemonía de la comunicación centrífuga durante los itinerarios toma rasgos de centralidad cotidiana atendiendo algunas de sus manifestaciones concretas, recogidas en el diario de campo:

Primero, telefona a su madre:

–Ya voy para la casa... sí... va por Lerdo... No, es porque hay calles tapadas en el centro... No, mamá, no es peor. ¿Si se cayó el celular? Ahí te marco ¿por qué? Bye. Mi amor, ya voy para la casa... ¿Me quieres mucho? Aaay, mi amor! ¿Y tu hermana? ¿Y la bebé? Está dormida, ajá... ¿Quieres que mejor te hable por el Messenger? Ok. Ándale pues. Te llamo al rato.

Otra parte de esta conversación, antes de colgar y proseguir por la “silenciosa pantalla”, versa sobre los cálculos de la pasajera sobre el mejor itinerario para su anterior viaje de ida en el Ecobus y conexiones. Onda qué parada es mejor para llegar a tal y cual punto (Diario de campo, registro del 21 de abril de 2018).

Al igual que en las interacciones *in situ* los contactos con el exterior del autobús en ocasiones, transgrediendo las normas tácitas, exultan toda una suerte de emociones:

“Kahlo” es una platicadora, de diez a doce estaciones hablando al celular; ya había abordado hablando. No es la única hoy, en el tramo hacia Independencia un hombre sobre los 40 y cachucha de los “Brujos” también. Aunque este con un alto tono de voz que no surte sanción en su rededor, al menos evidente... ¿Qué rollo? No, ya voy de bajada, mejor no me acuesto para no quedarme dormido...¿cómo ves?... Una adolescente también se muestra por encima del nivel de efusividad habitual, risa estruendosa mientras lee la pantalla de su smartphone... luego habla espontáneamente con una señora que está sentada en el lugar reservado. (Diario de campo, registro del 4 de mayo de 2018).

En resumen, la descripción e interpretación básica de los viajeros del Ecobus apuntan a la cuestión del vínculo de reciprocidad irreflexivo que motiva, orienta y modifica los itinerarios cotidianos; tal como señala Urry (2012), establece una relación comprensiva entre movilidad contemporánea y producción y reproducción de redes sociales, capitales socioeconómicos y de

afectividades, coincidente con la noción de movilidad urbana de Escudero (2017) que construye el sentido social del nosotros en el marco de la ciudad. Desde la mirada del relativismo cultural, la dimensión simbólica de los viajes en este medio de transporte semimasivo está estructurada por valores y normas tradicionales propias en las clases populares latinoamericanas, cuyos criterios de género (identificado por el sexo) y edad son principales. El marco cultural latinoamericano, en tanto constructor de la apropiación espacial, exhibe características diferenciales del territorio con respecto a los propios de la lógica eurocéntrica en tanto categoría práctica (Haesbaert, 2020).

### **RETERRITORIZACIÓN EN Y POR EL MOVIMIENTO**

La tecnología resumida en la telefonía celular conforma itinerarios urbanos en los que la ruta troncal del *Ecobus* aporta un segmento más. Aquí tenemos un mecanismo para la conformación de territorios en el movimiento intraurbano. Esta forma de territorio en red contrasta con la *reterritorialización* del espacio físico de las infraestructuras del *Ecobus* (autobuses y andenes con acceso controlado) que puede definirse como un mecanismo de conformación de territorios por el movimiento frecuente. En esta técnica popular son instrumentados diversos recursos firmemente imbricados entre sí: cuerpo(s), normas tradicionales, valores culturales y emociones. La manera irreflexiva de interpretar correctamente la dramaturgia social revela un *habitus* (Bourdieu, 1992) que se retrata en unas conductas culturalmente estereotipadas y en las sanciones verbales espontáneas. Es por ello que el recurso a las técnicas de conversación no arrojó datos explícitos sobre este producto cultural, pero sí sobre otras rutinas que aluden a procesos de *reterritorialización* urbana más allá de la infraestructura del transporte colectivo intraurbano. Este *habitus* particular opera con las líneas gruesas del género, la edad y la adscripción regional/local, criterios clasificatorios culturales preindustriales. La clase social está ausente de los resultados descriptivos de la investigación. Sin embargo, García Canclini (1989), Urry (2012) y Haesbaert (2013) fundamentan sus análisis precisamente en este eje de desigualdad social. En el último autor, además, se le otorga un valor analítico central a la cuestión subalterna. La razón de esta ausencia debe encontrarse en la relativa homogeneidad otorgada por usar un servicio colectivo. Los antagonistas sociales y simbólicos viajan en automotores particulares, como remarcaba en la descripción urbana inicial.

### **CONCLUSIONES**

Retomando el objetivo principal, el transporte *Ecobus* vincula una pequeña parte de los suburbios de Ciudad Juárez con el centro histórico y otros centros menores (oficinas de gobierno y centros comerciales tipo *mall*). Desde una posición ortodoxa, la infraestructura de este sistema de transporte

corresponde con una nueva centralidad de flujos para esta urbe industrial. Sin embargo, la exposición precedente ha demostrado que podemos caracterizarla como una *centralidad territorial* en tanto la apropiación que de sus espacios públicos hacen los usuarios, individuos populares residentes en los suburbios juarenses. Si centralidad es una calidad, la calidad de ser espacio de confluencia, las trayectorias y encrucijadas (transbordo, conexiones con otras líneas de transportación) implícitas en la infraestructura del *Ecobus* la exhiben.

La capacidad de transformar en territorio los espacios de las infraestructuras de transporte colectivo urbano es política y se instrumenta por una cultura particular mediante comunicaciones en red basadas en el parentesco, en valores culturales y normativas sociales. Estas últimas tienen un reflejo aproximado, no mecánico, en las conductas apropiadas dentro de los límites de andenes y autobuses. El término *educado* expresado por estos individuos de clase popular alude al apego cabal a las normas del decoro. Estas son tácitas, como múltiples aspectos ligados a la tradición, y es mediante el extrañamiento como el antropólogo las delimita y reflexiona. En términos de la dramaturgia social, la escenificación del viaje *educado* pretende causar una impresión de cada uno de los individuos partícipes hacia los demás. Esta impresión de sí mismos procura ajustarse al canon cultural de lo normal y aceptable. Este canon es relativo al marco cultural particular. Su nomotética difiere entre nativos y foráneos, y a su vez seguramente entre otras culturas insertas en los contenedores nacionales. Pero dentro de cada cultura particular articula pautas de convivencia aceptable, esto es, de cohesión social.

La cultura tradicional viaja en unidades automotrices modernas, de las que no es propietaria pero con las que interactúa y significa apropiándose de ellas de modo efímero (una hora, unos minutos) pero recurrente<sup>12</sup>. Atendiendo a lo comunicado en la dramaturgia social de las clases populares juarenses, es un grupo social que persiste en la caracterización dura de las personas por su condición de género. Esto se transmite al conjunto de ubicaciones, recursos socialmente valorados (sillas, confort...) e incluyente deferencia otorgada por pertenecer al género femenino. El género y el grupo etario operan como eje estructurante de esta cultura. En otro rango, la etnicidad manifestada por el rechazo explícito a la alteridad excluida *chilanga* (anormal ya que rompe el código de circunspección dominante) despunta como un segundo eje articulador. Y, por último, la alta valoración a la libertad de expresiones afectivas cuando los implicados en la comunicación son parte de los nodos tradicionales de parentesco denota tanto el rol determinante de este último para la organización social y emocional como la tolerancia nativa popular a las emociones positivas. Solo esta dimensión desborda el citado código de circunspección dominante.

Desde la perspectiva viajera, la rutina de desplazarse en este transporte colectivo intraurbano rebasa notoriamente el prejuicio sobre lo intrans-

centralidad del tiempo dedicado a esta actividad tan cotidiana. No solo se constituyen socialidades y se reproducen esquemas culturales, sino que también se refuerzan lazos socioafectivos, se cumplen funcionalidades socioeconómicas y se construye el sentido del yo en su entorno, en este caso, urbano. Al igual que el *kula*, el viaje diario, reiterado y coordinado asume una centralidad sorprendente con respecto a las clases populares y su horizonte de sentido en el mundo social. El modelo social implicado es de índole colectiva más que individualista. Los nuevos recursos técnicos están al servicio de las viejas estructuras sociales tradicionales. El caso descrito de las comunicaciones centrípetas mediante internet y teléfono constata la apropiación fragmentaria del sentido de ciudad a partir de las negociaciones entre grupos domésticos o de parentesco más que por individuos. En este mapa mental fragmentado coinciden las centralidades urbanas modernas que, para el caso de Ciudad Juárez, están representadas por su centro histórico y el puente peatonal vecino que funge como paso internacional a El Paso, Texas. Bajo el patrón cultural dominante de decoro, la comunicación preferida es por internet, posiblemente por su discreción y silencio.

En suma, puedo afirmar tras esta exposición que la cultura popular juarense hace uso incluyente y excluyente de los espacios del *Ecobus*, relocalizando ideas, valores y símbolos más allá de sus territorios permitidos: los suburbios residenciales. Este proceso de *reterritorialización* o *espacio negociado* conformaría las nuevas centralidades desde las clases populares locales, en particular si ulteriores estudios pudieran confirmar estos extremos y la capacidad de representar de modo abstracto esta materialidad tecnológica en sus estructuras simbólicas transgeneracionales. ¿Podrá el *Ecobus* conformarse como símbolo de la representación de sí de los individuos integrantes de las clases populares juarenses? La respuesta dependerá de la evolución del servicio de transporte y del mantenimiento de las conductas aquí descritas.

Recibido en 04-06-2021 | Revisado en 09-03-2022 | Aprobado en 11-04-2022

**Iban Trapaga** es Doctor en Ciencias Antropológicas. Profesor invitado en el Departamento de Antropología de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) e investigador postdoctoral en el Departamento de Estudios Culturales de El Colegio de la Frontera Norte, sede Tijuana. Entre su obra destacan los artículos *Las migraciones como pandemias. Normalización y normativización de los cuerpos migrantes en el México contemporáneo* (2019) y *La Comunidad. Una revisión al concepto antropológico* (2018).

**NOTAS**

- 1 Proyecto de investigación interno sin financiación de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez intitulado “Movilidad y Relaciones Culturales en un Transporte Colectivo Urbano. Dimensiones socio-culturales del servicio de transporte semi-masivo Vive Ecobus” aprobado el 13 de abril de 2018.
- 2 Otros autores plantean esta diversidad sociocultural, instrumentada y derivada en desigualdades estructurales desde una perspectiva política. Así, las relaciones entre segmentos subalternos son resaltadas como posiciones y relaciones jerárquicas que la movilidad urbana en tanto práctica social no solo escenifica sino que reproduce (Jirón, 2009: 63). Así, la accesibilidad a la movilidad urbana o su ausencia está condicionada por las estructuras sociales desiguales y por las texturas culturales diversas. Sin embargo, estas propuestas obvian o no hacen explícitos los consensos concretados y naturalizados como conducta socialmente aceptable. Por ejemplo, las desigualdades de género se expresan en una accesibilidad restringida por horarios para las mujeres jóvenes usuarias de la infraestructura de movilidad chilena (Jirón, 2007: 188 y 192), pero el planteamiento obvia las tácticas que los grupos subalternos instrumentan cotidianamente para mediar en y remediar efectivamente las consecuencias del reparto inequitativo de recursos y oportunidades marcado por la inercia estructural. Dado que toda relación política implica negociación y consenso, así como cierto rango de variabilidad de los procesos interpersonales, las inequidades presentarán matices recuperables para el análisis sociocultural mediante estudios comparativos entre diversas unidades de observación.
- 3 En total congruencia con las tesis defendidas por Imillan, Iturra y Jirón (2015) quienes sostienen que el método etnográfico debe balancear los diseños actuales excesivamente orientados a registrar y analizar las discursividades y retomar las técnicas prístinas de la Antropología Social basadas en la observación en campo.
- 4 Haesbaert (2013) incide en que las conductas estereotipadas en público obedecen a un proceso subalterno de apropiación. A la conducta se accede por observación, pero la orientación que el actor otorga y sus valoraciones apuntan a procesos en el tiempo.

- 5 Ortiz (2018: 74) calcula un valor muestral de 381.45 para el mismo universo dentro de su investigación estructurada con base en indicadores cuantitativos.
- 6 Por *educado* el sentido común popular local define a quien sigue activamente la conducta socialmente aceptable.
- 7 Calificativo coloquial para quien presume estar seguro de algo, de ser buen conocedor sin demostrarlo, sinónimo de sabelotodo.
- 8 Las expresiones amorosas entre dos personas, siempre de sexo opuesto, son recurrentes en fines de semana, desde los recorridos vespertinos del viernes hasta los matutinos dominicales. Asimismo, están condensadas en los meses de marzo, abril y mayo durante los que se realizó trabajo de campo.
- 9 De la media docena de registros de este tipo de escenas, dos de ellos se mantuvieron durante la totalidad de sus trayectos, una media hora, mientras que otros tres persistieron durante varios minutos.
- 10 Y que reproduce su propia mirada al desconsiderar, en una nación multicultural, las diferencias en el decoro público según la afiliación étnica-nacional, de género, regional, etcétera, de los viajeros interestatales de media y larga distancia.
- 11 Posiblemente derivado de la reducción a un barrio periférico de los residentes rarámulis, étnia mayoritaria en la región de estudio.
- 12 Basándome en las primeras lecturas de los datos obtenidos en las entrevistas estandarizadas, tres cuartas partes de los viajeros son frecuentes, bien a diario (63%), bien de fin de semana (10%).

## REFERENCIAS

- Bourdieu, Pierre (1992). *El sentido práctico*. Madrid: Taurus.
- Clifford, James (1992). *Travelling Cultures*. In: Grossberg, Lawrence et al. (eds.). *Cultural Studies*. New York: Routledge, p. 92-116.
- Duhau, Emilio & Giglia, Angela. (2016). *Metrópolis, espacio público y consumo*. Ciudad de México: FCE.
- Escudero, Natalia. (2017). *Movilidad urbana y ciudad sustentable. Las experiencias de los casos de Curitiba y Nantes desde la perspectiva de la sustentabilidad*. Ciudad de México: FCE.

Fuentes, César M. & Fuentes, Noé A. (2009). Desarrollo económico en la frontera norte de México: de las políticas nacionales de fomento económico a las estrategias de desarrollo económico local. *Araucaria*, 71, p. 71-86.

García, José Luis. (1976). *Antropología del territorio*. Madrid: Taller de Ediciones JB.

García Canclini, Néstor. (1989). *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Ciudad de México: Grijalvo.

García Canclini, Néstor et al. (2013). *La ciudad de los viajeros: travesías e imaginarios urbanos. México, 1940-2000*. Ciudad de México: FCE.

Goffman, Erving & Fontenla, Fernando Santos (trad.). (1971). *Relaciones en público Microestudios del orden público*. Madrid: Alianza.

Goffman, Erving. (2003). *Behavior in Public Places. Notes on the Social Organization of Gatherings*. New York: Free Press.

Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y Representaciones Sociales*, VIII/15, p. 9-42.

Haesbaert, Rogerio. (2020). Território(s) numa perspectiva latinoamericana. *Journal of Latin American Geography*, 19/1, p. 141-151.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Censo de población y vivienda. Censo 2020. Disponible en: <https://censo2020.mx/>. Acceso em: 31 mar. 2023.

Ojeda, Walter Imilan et al. (2015). Más allá del barrio: Habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Antropologías del Sur*, 2/3, p. 87-103.

Jirón, Paola. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12/29, p. 173-197.

Jirón, Paola. (2009). *Mobility on the move: Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile*. Doctoral dissertation. London School of Economics and Political Science.

Jirón, Paola & Singh, Dhan Zunino. (2017). Presentación. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16, p. 1-8.

Kim, Esther C. (2012). Nonsocial transient behavior: Social disengagement on the greyhound bus. *Symbolic Interaction*, 35/3, p. 267-283. DOI: 10.1002/SYMB.21.

Lange Valdés, Carlos. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad humana. *INVI*, 71/26, p. 87-106. DOI: 10.4067/S0718-83582011000100004.

Lucas, Karen. (2012). Transport and social exclusion: where are we now? *Transport Policy*, 20, p. 105-113. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.01.013.

Malinowski, Bronislaw. (1986). *Los argonautas del Pacífico occidental I. Un estudio sobre comercio y aventura entre los indígenas de la Nueva Guinea melanésica*. Barcelona: Planeta-Agostini.

Nash, Jeff. (1975). Bus riding, community on wheels. *Urban Life*, 4/1, p. 99-124.

Nieto, R. (1997). *Ciudad, cultura y clase obrera: una aproximación antropológica*. Ciudad de México: Conaculta.

Ortega, Víctor. (2016). El sistema Bus Transit Rapid en Ciudad Juárez y el derecho a la ciudad In: Orozco, Víctor et al. (coords.). *Chihuahua Hoy. Visiones de su historia, economía, política y cultura*. Tomo XVI. Ciudad Juárez: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, p. 455-478.

Ortiz Sánchez, Karen. (2018). *La movilidad urbana como un derecho a la ciudad. Caso del BRT en Ciudad Juárez, Chihuahua*. Tesis de Maestría. El Colegio de la Frontera Norte. Disponible en: <https://www.colef.mx/posgrado/tesis/20161340/>. Acceso em: 31 mar. 2023.

Raffestin, Claude. (1984). The Territoriality: A Reflection on the Discrepancies between the Organization of Space and Individual Liberty. *International Political Science Review*, 5/2, p. 139-146.

Rosas Gutiérrez, Jorge & Chías Becerril, Luis. (2020). Los BRT ¿nuevo paradigma de la movilidad urbana mundial? *Investigaciones Geográficas*, 103. DOI: 10.14350/rig.60045.

Rubio Salas, Rodolfo. (2005). Características sociodemográficas y Migración y movilidad en Ciudad Juárez. In: Cervera Gómez, Luis Ernesto. (coord.). *Diagnóstico geo-socioeconómico de Ciudad Juárez y su sociedad*. Ciudad Juárez: El Colegio de la Frontera Norte, p. 193-228.

Schwanen, Tim et al. (2015). Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 74, p. 123-135.

Trapaga, Iban. (2019). De la tipología urbana a la tipología viajera. La construcción del sentido de ciudad a partir de

la movilidad en el sistema de transporte semi-masivo Vive Bus de Ciudad Juárez (México). *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 12, p. 194-219.

Valenzuela, José Manuel. (1998). *Nuestros Piensos. Culturas populares en la frontera México-Estados Unidos*. Ciudad de México: CONACULTA.

Vila, Pablo. (2004). *Identificaciones de región, etnia y nación en la frontera entre México y Estados Unidos*. Ciudad Juárez: UACJ.

Urry, Jhon. (2012). Social networks, mobile lives and social inequalities. *Journal of Transport Geography*, 21, p. 24-30.

Zirión Pérez, Antonio. (2013). *La construcción del habitar. Transformación del espacio y cultura albañil en la ciudad de México a principios del siglo XXI*. Ciudad de México: Juan Pablos.

## OS TERRITÓRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO: O CASO DO ECOBUS EM CIUDAD JUÁREZ, MÉXICO

### Resumo

O uso específico que cada grupo social faz das infraestruturas latinoamericanas de mobilidade urbana permanece como uma grande incógnita nas ciências sociais e humanas. Esse uso obedece tanto a necessidades específicas quanto a formas de compreensão da cidade semelhantes às cosmogonias subordinadas. A negação ou marginalização dessas práticas culturais pelos poderes públicos afeta os processos de precariedade e exclusão social, mas também no caso estudado formas de resistência simbólica. Para acessar essas especificidades, desenvolvi uma etnografia sobre rodas por mais de um ano em Ciudad Juárez, no México. A estratégia inclui observação-participação e várias técnicas de conversação. Os dados foram contrastados a partir de uma abordagem subordinada juntamente com conceitos de geografia humana e sociologia da mobilidade. Os achados mais marcantes foram a demonstração da apropriação simbólica do espaço público por meio de dois mecanismos que chamo *na mobilidade e para a mobilidade*.

### Palavras-chave

Transporte urbano;  
Desigualdade social;  
Cultura tradicional;  
Etnografia;  
Espaço urbano.

## URBAN PUBLIC TRANSIT'S TERRITORIES: THE CASE OF ECOBUS IN CIUDAD JUAREZ, MEXICO

### Abstract

The concrete use that traditional social groups make of Latin American urban mobility infrastructures stands as a great unknown in the social sciences and humanities. This use obeys both specific needs and ways of understanding the city similar to subaltern cosmogony. The denial or marginalization of these cultural practices by the public powers affects the processes of precariousness and social exclusion but, in this case, also it generates forms of symbolic resistance. To understand these specificities, I design an *ethnography on wheels* for a year in Ciudad Juárez, Mexico. The strategy includes observation-participation and various conversation techniques. The data were contrasted from a subaltern approach, including some concepts from human geography and the sociology of mobility. The most outstanding findings were the demonstration of the symbolic appropriation of public space through two mechanisms that I call *in mobility and by mobility*.

### Keywords

Urban transport;  
Social inequality;  
Traditional cultures;  
Ethnography;  
Urban space.