



LICENCIATURA EN SOCIOLOGÍA

EL TRÁNSITO VEHICULAR DE
LA CIUDAD DE MÉXICO: UNA
MIRADA SOCIOLÓGICA A LA
PRÁCTICA

PRESENTA

GISELA RUBÍ RODRÍGUEZ SERNA
2203056840



MÓDULO SOCIOLOGÍA Y SOCIEDAD
TRIMESTRE LECTIVO PRIMAVERA

ASESOR:
DR. ROGELIO MARTÍNEZ FLORES

Agradecimientos

Agradezco profundamente al Dr. Rogelio Martínez Flores, mi asesor, por su valiosa guía a lo largo de mi formación y, de manera especial, durante el desarrollo de esta investigación. Su vasto conocimiento, su paciencia y su manera tan humana de ejercer la docencia fueron fundamentales para orientar mi trabajo y fortalecer mi aprendizaje.

Asimismo, expreso mi agradecimiento a los docentes que dejaron una huella significativa en mi formación: la Dra. Mary Elizabeth Goldsmith, el Dr. José Alberto Sánchez Martínez y el Dr. Álvaro Fernando López Lara. Su pasión por la enseñanza, su entrega y la profundidad de sus clases despertaron en mí un genuino amor por la sociología y contribuyeron de manera decisiva a mi desarrollo académico.

Deseo también expresar mi reconocimiento y admiración a quienes, en el pasado, lucharon por la construcción y defensa de una educación pública y gratuita, por la que hoy me es posible transitar por la universidad. En sintonía con las tesis de Walter Benjamin sobre la historia, asumo que ese pasado no es un mero antecedente, es una exigencia ética que nos reclama en el presente y nos responsabiliza por la continuidad de esas luchas. Esta investigación, y mi propia formación académica, forman parte de esa cadena de esfuerzos colectivos que no debe darse por concluida.

A mi mamá Rita, agradezco su presencia constante, su amor incondicional y su fortaleza ante una vida que, cuando yo era sólo una niña, no sabía que podía ser tan dura. Gracias por mantenerte siempre fuerte por nosotros, tus hijos; ahora entiendo la gran lucha que eso significa. Te amo.

A mi hermano Andrés, te agradezco tu guía, aun cuando no fue planeada. Gracias a ti he podido ver la vida (y la existencia, y las cosas) siempre preguntándome por su forma más compleja; haciéndome consciente de lo verdaderamente importante y de mi propia insignificancia.

A Bedelito, agradezco su nobleza, que, aunque a veces busca esconderla, representa su mayor virtud. Ésta es la que ha permitido mantener unida a nuestra familia. Te agradezco por quererme tanto siempre.

A Andrea quiero agradecerle su paciencia, sus ojos bondadosos y su creatividad para entenderme de formas que no esperaría ser comprendida. Gracias por permitirme ser parte de tu backstage y dejarme mirar en totalidad tu repertorio de chistes. No pensé que pudiera tener una conexión tan grande con alguien, como la tengo contigo; es uno de los mayores regalos que me ha dado la vida.

Quiero agradecer a Panci, Taro, Piper, Horchata, Ninja y Zelda, por mostrarme la existencia del amor puro cuando más lo necesité. Gracias por ser lo que los humanos no alcanzamos a ser.

Expreso también, mi agradecimiento y admiración a mi cuate Oskardavid por cuestionarse, preguntarse y permitirse comprender la vida desde perspectivas no siempre convencionales. Agradezco tu entendimiento, apoyo y amistad.

A todas aquellas personas que han dejado su huella en mí: mi amiga Gabriela Tapia, mi maestra Silvia, mi papá Rubén, Danna y mis amigos Felipe, Brandon y Manuel; quiero agradecerles por el tiempo compartido, las experiencias vividas, y todas, todas las enseñanzas y aprendizajes aprehendidos.

Contenido

1. Introducción	2
a.- Un primer acercamiento	2
b.- Propuestas analíticas previas	4
2. Recorrido sociohistórico.....	9
3. El anclaje teórico	19
4. El proceso de configuración	23
5. Lecturas analíticas	27
a-. El cuerpo en la vialidad.....	27
b-. La dramaturgia vial	32
c-. El espacio de excepción	36
6. Reflexiones finales: el tránsito como productor de ciudad	41
Referencias.....	44
Anexos.....	47

1. Introducción

a.- Un primer acercamiento

El tránsito vehicular en la Ciudad de México constituye una de las escenas más reveladoras de la vida urbana contemporánea, más allá de simplemente vehículos deslizándose en el asfalto, el tránsito es un entramado de prácticas sociales, disputas simbólicas y relaciones de poder que condensan las tensiones estructurales de la ciudad. Para descifrar este entramado, para comprender las lógicas que subyacen al aparente caos, esta investigación parte de una convicción fundamental: es necesario abandonar las perspectivas puramente técnicas o normativas y, en su lugar, abordar el tránsito vehicular como lo que verdaderamente es: una práctica social, un producto y, a la vez, un productor del orden social.

La problemática que anima este trabajo no es la ineficiencia de la movilidad, sino su profunda significación sociológica, pues se parte del supuesto de que el tránsito vehicular en la Ciudad de México, con su crónica saturación, su normalizada transgresión y su palpable hostilidad, se revela como un síntoma de crisis más profundas que atraviesan el tejido urbano. Es un campo de fricción donde la experiencia más íntima del cuerpo se topa con la maquinaria estructural de la infraestructura y el poder; donde la necesidad de llegar se enfrenta a la indiferencia del otro; y donde la autoridad del Estado se desvanece en un sinfín de negociaciones informales.

En este contexto, la investigación busca responder a la pregunta central que guía todo el análisis: ¿De qué manera el tránsito vehicular en la Ciudad de México, abordado como una práctica social, contribuye a la organización urbana contemporánea y reproduce desigualdades, disputas de legitimidad y conflicto social? Esta investigación se sumerge en las calles de la Ciudad de México no para medir la congestión, sino para presenciar, capturar y analizar las formas en que se habita, se negocia, se disputa y se sufre uno de los espacios más intensos de la vida pública moderna. El objetivo no es únicamente describir estos fenómenos, más bien se busca comprender la manera en que el tránsito, como arena de interacción, se convierte en uno de los terrenos principales donde se produce la ciudad.

Lograr estos objetivos no es una tarea fácil cuando la investigación se sitúa en diálogo con un campo de estudios urbanos que ha problematizado el espacio y la movilidad, pero que a menudo lo hace de forma fragmentada, algunos centrados en la infraestructura y otros en conflictos específicos. Frente a esto, el presente trabajo propone una mirada holística que articula distintos niveles de análisis, anclándose de autores que en conjunto ofrecen un contundente marco teórico:

La crítica a la producción del espacio de Henri Lefebvre (1974) proporciona la base macroestructural para entender la vialidad como un producto político y no como un dato técnico. La mirada sociológica de Goffman e Isaac Joseph ofrece las herramientas para descifrar la organización micro interaccional de la calle como una escena social cargada de rituales; finalmente, la perspectiva de Georg Simmel permite comprender la experiencia subjetiva del individuo en la metrópoli, mientras que el trabajo de Tom R. Tyler ilumina la crisis de legitimidad que subyace al incumplimiento generalizado de las normas.

Esta perspectiva teórica exigía también una estrategia metodológica capaz de capturar la complejidad del fenómeno desde dentro. Por ello, se optó por un enfoque cualitativo y etnográfico, una praxeología urbana que privilegia la reconstrucción de experiencias, prácticas y sentidos a través de la observación participante desde múltiples roles (motociclista, peatón, automovilista, ciclista y multimodal) y de entrevistas semiestructuradas, desde donde se priorizó comprender el tránsito desde la perspectiva de quienes lo viven a diario.

Este diseño permitió capturar tanto la dimensión visceral del riesgo, como la sutileza de las negociaciones cotidianas, anclando el análisis en la textura de la experiencia vivida, para luego ponerla en diálogo con las fuerzas estructurales documentadas a través de datos institucionales y el análisis de la normativa vigente. El recorrido de esta investigación se ha diseñado con dimensiones analíticas que permiten viajar desde lo micro hacia lo macro, para demostrar cómo estos niveles se encuentran inextricablemente unidos en la práctica cotidiana del tránsito.

Tras este capítulo introductorio, se presenta el estado del arte, el anclaje teórico y el recorrido socio histórico que fundamentan la investigación. El cuerpo principal del trabajo se despliega en tres dimensiones analíticas; la primera, "El cuerpo en la vialidad", se adentra en la experiencia más fundamental y visceral de la movilidad; la segunda dimensión, "La dramaturgia vial", eleva la mirada al nivel meso-social para analizar el tránsito como una escena social compleja; la tercera y última dimensión analítica, "El espacio de excepción", examina la maquinaria estructural que produce y sostiene el drama vial. Finalmente, el trabajo culmina con un capítulo de conclusiones que sintetiza los hallazgos, responde a la pregunta de investigación y reflexiona sobre las implicaciones del estudio, proponiendo nuevos caminos para futuras investigaciones sobre la vida en la ciudad contemporánea.

b.- Propuestas analíticas previas

Para abordar el tránsito vehicular en la Ciudad de México desde una mirada crítica, es necesario problematizar los espacios por los que se desplazan los cuerpos, los vehículos y las normas. Las banquetas, las intersecciones, los cruces peatonales y las vialidades no pueden ser entendidos únicamente como infraestructuras físicas, más bien, deben comprenderse como espacios socialmente producidos, disputados cotidianamente e investidos de significados. Diferentes investigaciones han puesto en evidencia que estos territorios son objeto de apropiación diferencial, cargados de tensiones y organizados por lógicas materiales, normativas y simbólicas que frecuentemente entran en conflicto.

Una de las investigaciones más relevantes en este sentido, es el trabajo coordinado por Capron, Monnet y Pérez López (2022), quienes, a través del análisis de diez estudios de caso en la Zona Metropolitana del Valle de México, examinan la banqueta como objeto urbano híbrido. La metodología utilizada combina trabajo de campo cualitativo (observación directa y entrevistas semiestructuradas con usuarios y funcionarios), cartografía urbana y análisis documental normativo; esta triangulación empírica les permite identificar que la banqueta, lejos de ser un espacio técnico neutro, constituye un campo de fricción donde convergen dispositivos legales, arreglos informales y usos imprevistos. Su noción de *orden híbrido* refiere precisamente a esa superposición de normativas contradictorias, actores heterogéneos y prácticas que, en vez de estabilizar el espacio peatonal, lo convierten en un territorio ambiguo, denso y vulnerable.

A nivel conceptual, el estudio se inscribe en una crítica al urbanismo funcionalista, al evidenciar cómo las lógicas de planeación se ven desbordadas por la agencia cotidiana de los usuarios. El espacio peatonal, entonces, no es simplemente un canal para el tránsito, sino un lugar de encuentro (y también de colisión) entre prácticas de subsistencia, ejercicio de derechos, control estatal e imaginación urbana.

Una vertiente complementaria a esta mirada espacial puede encontrarse en Pablo Wright, Verónica Moreira y Darío Soich, quienes en su investigación titulada “Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en las calles de Buenos Aires” publicada en el año 2018, proponen una *antropología vial*, centrada en el análisis del tránsito como espacio social de interacción. Mediante una metodología de inmersión, los autores argumentan que el tránsito no puede entenderse solo como un sistema técnico, debe, además, verse como un escenario donde se negocian sentidos, posiciones y normatividades de forma continua. Su propuesta permite pensar el espacio vial como una construcción relacional, producida en la interacción

entre cuerpos, afectos, dispositivos de control y marcos normativos. En este enfoque, las reglas no se imponen desde afuera, más bien se construyen, adaptan o resisten en la práctica cotidiana.

Por otro lado, en las investigaciones que se interesan en los significados, podemos encontrar el análisis del que hablan Néstor, García, Canclini y Alicia, Lindón en la entrevista realizada por esta última en el año 2007 para la revista EURE, donde exploran el papel de los imaginarios urbanos en la experiencia de la ciudad. En su diálogo, plantean que las prácticas espaciales están mediadas por representaciones colectivas que orientan la percepción, la apropiación y la valoración diferencial de los territorios. A través de una reflexión apoyada en estudios de caso previos de ambos autores (sobre percepción urbana, mapeo simbólico y exclusión territorial), sostienen que los sujetos además de caminar o circular, al mismo tiempo interpretan el espacio desde claves afectivas, históricas y sociales (Lindón, 2007). Así, determinadas zonas de la ciudad, aunque formalmente accesibles, se tornan simbólicamente inaccesibles por su carga de miedo, estigmatización o incertidumbre; otras, en cambio, son resignificadas como espacios de identidad o refugio. Esta perspectiva ayuda a entender que las decisiones cotidianas de tránsito (cruzar una calle, elegir un trayecto, detenerse en una esquina) están guiadas por imaginarios que articulan memorias, desigualdades y aspiraciones.

Adicionalmente, en las últimas décadas, el estudio de los conflictos urbanos ha dejado de centrarse exclusivamente en su dimensión disruptiva para atender su potencial analítico, político y territorial. Es así como, desde una perspectiva crítica del urbanismo y del derecho, Patrice Melé (2016) propone abandonar la visión del conflicto como anomalía para entenderlo como una forma específica de producción urbana. Melé sostiene que los conflictos urbanos tienen una productividad múltiple: territorial, jurídica y política.

En lo territorial, los conflictos generan apropiaciones y patrimonializaciones emergentes: luchas por la tierra, el acceso o el uso de ciertos espacios pueden consolidar nuevas formas de arraigo o pertenencia que transforman el tejido urbano (Melé, 2016). En lo jurídico, los conflictos pueden forzar la reinterpretación o incluso la producción de nuevas normativas, al visibilizar vacíos legales, contradicciones normativas o injusticias institucionalizadas. En lo político, los conflictos urbanos abren espacios para la acción colectiva, la subjetivación ciudadana y la politización de lo cotidiano, en tanto permiten convertir experiencias locales en demandas públicas (Melé, 2016). Aunque el texto no se centra en un caso empírico particular, su potencia radica en ofrecer un marco conceptual capaz de iluminar los efectos transformadores de conflictos tan cotidianos como los que ocurren en el tránsito vehicular urbano.

Este marco se vuelve especialmente interesante al contrastarse con estudios empíricos como el de Juana Martínez Reséndiz (2016), quien analiza el conflicto generado por la construcción de la Supervía Poniente en la Ciudad de México. A través del estudio de las movilizaciones vecinales contra esta obra vial, Martínez Reséndiz muestra cómo el conflicto se estructuró en torno a una disputa profunda entre dos proyectos de ciudad: por un lado, un modelo de planeación orientado al capital inmobiliario y al transporte privado; por otro, un imaginario urbano construido por los propios habitantes, centrado en el derecho a la ciudad, la defensa del territorio y la sustentabilidad ambiental (Martínez Reséndiz, 2016).

La autora identifica que este conflicto se desarrolló en varias arenas simultáneamente: la calle, el ámbito jurídico, los medios de comunicación y los foros institucionales. Metodológicamente, su estudio se basa en la revisión de documentos judiciales, entrevistas y registros de movilizaciones, lo que le permite reconstruir cómo los actores sociales involucrados fueron, además de resistir una obra impuesta, generando nuevas formas de ciudadanía activa.

En un nivel más estructural, Salvador Moreno Pérez (2017) se ha enfocado en los conflictos urbanos como síntoma de una gobernabilidad metropolitana fragmentada. En su análisis del Valle de México, el autor sostiene que los conflictos territoriales no emergen únicamente por la escasez de recursos o infraestructura, sino por la descoordinación entre niveles de gobierno, la superposición de competencias y la falta de mecanismos efectivos de mediación entre actores públicos, privados y sociales. Para Moreno Pérez, los conflictos permiten visibilizar la ausencia de una política urbana integral y exponen los límites del modelo de gestión territorial vigente (Moreno Pérez, 2017).

Aunque su enfoque es más institucional y menos centrado en lo simbólico, su lectura es fundamental para comprender cómo las fricciones en el espacio vial (como el incumplimiento de normas o la resistencia a ciertos dispositivos de control) pueden ser también expresión de una gobernanza deficiente, donde las normativas no se alinean con las prácticas sociales ni con las demandas ciudadanas.

Asimismo, el artículo de Romero y Lugo-Morín (2018) expande esta discusión hacia el contexto latinoamericano al proponer una lectura de los conflictos urbanos desde las dinámicas estructurales de movilidad. Su revisión del estado del arte en América Latina evidencia que el tránsito y el transporte urbano son áreas particularmente conflictivas debido a la desigualdad territorial, la concentración de infraestructura en zonas privilegiadas, la expansión acelerada del parque vehicular y la falta de políticas de movilidad con enfoque de equidad.

Aunque el texto es más panorámico y menos empírico, subraya que la movilidad debe entenderse como un fenómeno atravesado por relaciones de poder,

desigualdades sociales y decisiones políticas que favorecen ciertos actores (como automovilistas o al capital inmobiliario) en detrimento de otros (como peatones o usuarios del transporte público) (Romero y Lugo-Morín, 2018). Esta perspectiva permite situar el conflicto vial como síntoma de procesos estructurales de producción desigual del espacio urbano.

Por otro lado, frente a las perspectivas estructurales o normativas que explican el tránsito desde la planeación, la infraestructura o la regulación institucional, emergen también investigaciones que desplazan la mirada hacia su dimensión simbólica, cultural y performativa. Estas propuestas no niegan la materialidad del espacio vial, pero la abordan como una dimensión atravesada por sentidos, afectos y formas de agencia que no se reducen al cumplimiento o incumplimiento de normas.

Una de las aproximaciones más incisivas en esta línea es la que desarrolla Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón (2018) en su texto sobre *contracultura vehicular*. A partir de una observación etnográfica en distintos puntos de la Ciudad de México, el autor identifica que varias de las prácticas que suelen calificarse como infracciones (como la invasión de ciclovías, el uso excesivo del claxon, o la circulación por banquetas y sentidos contrarios) deben ser comprendidas no solo como actos individuales de desobediencia, sino como expresiones colectivas de una racionalidad alternativa. Su tesis central plantea que estas prácticas constituyen una forma cultural de relación con el espacio urbano, una “contracultura” que emerge como respuesta a la precariedad, la saturación vial, la desconfianza institucional y la normalización del caos. La metodología etnográfica permite visibilizar cómo estas conductas reproducen, negocian o impugnan los órdenes espaciales establecidos.

Rodríguez, Herrejón, argumenta que el tránsito vehicular es un campo de visibilidad, dignidad y conflicto donde los sujetos intentan afirmarse frente a estructuras que los excluyen o invisibilizan. Desde esta perspectiva, el incumplimiento de la norma no aparece como mero desorden, más bien como un acto performativo que refleja una relación de tensión con el Estado, con las tecnologías del control urbano y con las jerarquías de clase, género y territorialidad que estructuran el espacio vial. La contracultura vehicular, lejos de ser un síntoma de anomia, revela una lógica situada de subsistencia, apropiación y resistencia frente a dispositivos de planificación que no consideran la experiencia vivida de quienes circulan cotidianamente.

Además, en una lectura complementaria a la propuesta que, Pablo Wright, Verónica Moreira y Darío Soich, realizan en su investigación antes mencionada, donde exponen las bases de una antropología vial; aparece al centro el concepto de *inscripciones kinésicas* que utilizan para nombrar esas marcas que los cuerpos dejan en el espacio a través del movimiento: frenadas abruptas, aceleraciones

instintivas, miradas evasivas, gestos de advertencia o expresiones de frustración. Estas inscripciones, imperceptibles para la lógica del urbanismo tradicional, permiten captar el tránsito como una coreografía efímera de encuentros y tensiones. En su análisis, las emociones (como el miedo, la rabia, el deseo de control o la necesidad de escape) son fuerzas organizadoras que modelan el tránsito urbano tanto como las señales de tránsito o los semáforos, esta atención a la corporalidad y al afecto convierte al espacio vial en un campo de sociabilidad intensamente encarnado, donde la interacción se rige por registros somáticos que informan la acción (Wright, P., Moreira, M. V., y Soich, D., 2018)

Se puede observar que este enfoque contrasta con el de Rodríguez, Herrejón, quien se interesa por las dimensiones simbólicas y culturales de la desobediencia vehicular, y propone leer el incumplimiento de las normas como una forma situada de agencia frente a la precariedad, el desorden urbano o la deslegitimación institucional. Rodríguez, Herrejón privilegia el análisis de la transgresión como expresión de una racionalidad cultural (una contracultura vehicular que interpela al orden establecido), mientras que Wright, Moreira y Soich se enfocan en los movimientos casi automáticos, sensoriales y emocionales que preceden a cualquier codificación cultural explícita. En otras palabras, cuando Rodríguez, Herrejón interpreta el tránsito como resistencia social y mensaje simbólico, ellos lo observan como experiencia encarnada, donde el cuerpo resuelve conflictos sin necesariamente significarlos.

Es así como el conjunto de investigaciones revisadas permite delinear un campo analítico complejo y articulado en torno al tránsito vehicular y peatonal como fenómeno social, espacial y simbólico. Desde las miradas que descomponen las infraestructuras y sus usos cotidianos, pasando por los análisis que problematizan el conflicto urbano como forma constitutiva de lo espacial, hasta las propuestas que abordan el tránsito como performance encarnada y expresión cultural.

Las investigaciones sobre la experiencia cotidiana del espacio urbano permiten observar cómo la movilidad se organiza desde la interacción, el hábito, la percepción y los imaginarios. Al mismo tiempo, esta mirada se complejiza al incorporar las contribuciones que abordan el conflicto como dimensión inherente al tránsito: no como falla del sistema, sino como expresión y motor de las tensiones territoriales, normativas y simbólicas que atraviesan la ciudad. Finalmente, las aproximaciones culturales y sensoriales revelan que el tránsito vehicular también es una forma de escritura del cuerpo en el espacio, un dispositivo de subjetivación y un campo de negociación cotidiana de la legitimidad, el orden y el derecho a circular.

Sin embargo, esta revisión también revela vacíos y discontinuidades. Aunque las investigaciones dialogan entre sí, muchas se concentran en objetos parciales, sin

articular de forma consistente los distintos niveles de análisis: la normatividad estatal, la experiencia vivida, las representaciones sociales y las estructuras históricas. Hace falta también una mirada que combine la observación de las prácticas ordinarias con el análisis de los marcos institucionales y simbólicos que las atraviesan; la mayoría de los estudios se enfocan en fenómenos puntuales o en zonas específicas, sin plantear una reflexión comparativa que permita entender cómo estas dinámicas varían entre territorios, actores o regímenes de movilidad.

2. Recorrido sociohistórico

La historia urbana de la Ciudad de México no puede ser comprendida sin atender su papel como capital política y eje central del proyecto nacional moderno. A lo largo del siglo XX, la ciudad fue progresivamente transformándose en una *megalópolis*, resultado de procesos de urbanización, metropolización y conurbación articulados con proyectos de modernización económica y centralización del poder. Este crecimiento, lejos de responder a una racionalidad técnica o distributiva, fue impulsado por una lógica de valorización territorial y acumulación desigual, en la que la arquitectura, el urbanismo y la economía fueron dimensiones indisolublemente entrelazadas (Carrillo Barradas, 2005).

Muchos de estos grandes proyectos urbanos fueron guiados por modelos de influencia francesa y norteamericana. Estas influencias, integradas a las políticas de Estado, promovieron una transformación radical del sistema lacustre del Valle de México, dando paso a una expansión urbana explosiva que reformuló no solo el territorio físico, sino también las lógicas de uso, apropiación y control del espacio (Carrillo Barradas, 2005).

El concepto de *megalópolis* aplicado al caso mexicano, aunque importado de la experiencia estadounidense descrita por Jean, Gottman, adquiere aquí matices propios. Si bien inicialmente hubo reservas sobre su aplicabilidad, el proceso de crecimiento urbano en la región central del país terminó por configurar un conglomerado megapolitano interconectado que desborda los límites político-administrativos tradicionales. Para el año 2000, ya se hablaba de una región que podría alcanzar entre 30 y 40 millones de habitantes, incluyendo a las zonas metropolitanas de Toluca, Puebla, Cuernavaca y Pachuca (Carrillo, Barradas, 2005).

Este proceso no fue lineal ni homogéneo. El texto de Carrillo Barradas permite observar una genealogía del crecimiento urbano estructurada por períodos

sexenales y modelos económicos, en los que se entrelazan proyectos de modernidad, industrialización, sustitución de importaciones y, finalmente, neoliberalismo. La ciudad se configuró mediante grandes obras públicas, megaproyectos inmobiliarios y un urbanismo guiado más por lógicas de especulación que por criterios de justicia espacial. Como resultado, emergió un paisaje urbano fragmentado, disperso y jerarquizado, donde la planificación territorial fue subordinada a intereses económicos y alianzas político-empresariales (Carrillo, Barradas, 2005).

El fenómeno megapolitano ha rebasado las herramientas tradicionales de la arquitectura y el urbanismo, generando un escenario de complejidad creciente, donde coexisten ciudades, metápolis, conurbaciones y suburbanizaciones dentro de un mismo tejido territorial. En este contexto, el espacio vial, aunque no abordado de forma explícita en este texto, debe entenderse como un producto histórico de estas transformaciones. Su organización, diseño y función no son neutros, responden a las lógicas de centralización del capital, exclusión territorial y racionalidades técnico-políticas que han guiado la expansión urbana en la región centro del país.

La metropolización, por tanto, es más que un proceso demográfico o territorial, es también ideológico: redefine lo que es visible, lo que es valioso y lo que debe ser conectado. En la Ciudad de México, esto ha implicado la concentración de recursos, infraestructura y movilidad en ciertas zonas, al tiempo que otras son marginadas, desconectadas o simplemente ignoradas por los proyectos de ciudad. La vialidad, en ese marco, opera como un instrumento material de dicha selección espacial, reforzando jerarquías socio espaciales heredadas de la configuración megapolitana (Carrillo Barradas, 2005).

Esta selección territorial, sostenida por el modelo de planeación urbana dominante, ha estado profundamente marcada por una lógica tecnocrática y una perspectiva espacialista que reduce la ciudad a una cartografía de zonas y usos de suelo, sin considerar los procesos sociales que le dan forma. Tal como lo advierten Aguilar y Olvera, los instrumentos de control urbano en la Ciudad de México han sido ineficaces no por lo que plantean, sino por lo que omiten: no reconocen la complejidad de los agentes sociales que producen el espacio ni las estructuras de desigualdad que condicionan su apropiación. Esta forma de planificación no ha asumido un carácter redistributivo, por el contrario, ha reforzado las posiciones de privilegio mediante herramientas como la zonificación, la cual perpetúa la segregación residencial y encarece el acceso al suelo urbano para los sectores populares (Aguilar y Olvera, 2001).

En este contexto, el crecimiento urbano ha sido canalizado hacia la periferia a través de mecanismos de exclusión e informalidad. El desplazamiento de población hacia municipios conurbados como Chalco e Ixtapaluca, en terrenos de tenencia ejidal o comunal, responde a la ausencia de una estrategia metropolitana de ocupación del suelo que contemple las necesidades reales de los grupos de bajos ingresos. Aguilar y Olvera muestran que aproximadamente el 60% de la ciudad ha sido producto de procesos de ocupación informal, tolerados e incluso fomentados por el Estado como válvula de escape ante la imposibilidad de ofrecer soluciones habitacionales formales (Aguilar y Olvera, 2001).

Los intentos institucionales por controlar esta expansión, como el programa "Pinte su Raya" y las reservas territoriales del Estado de México, lejos de lograr sus objetivos, han evidenciado la desconexión entre las políticas urbanas y la dinámica real de apropiación del territorio. El crecimiento urbano fuera de los límites establecidos, la consolidación de asentamientos irregulares y la especulación con tierras ejidales son expresión de una planificación que regula efectos, pero no transforma causas (Aguilar y Olvera, 2001).

En suma, la configuración territorial de la ciudad responde a un modelo de urbanización guiado por criterios correctivos, fragmentados y excluyentes, donde la vialidad no es un producto neutro, es una extensión material de estas lógicas. La falta de una visión redistributiva en la planeación del suelo, junto con la omisión de los actores sociales que configuran el espacio urbano, perpetúa una ciudad estratificada, donde los patrones de movilidad y acceso están estructuralmente mediados por la desigualdad.

Una muestra institucional de estas lógicas puede encontrarse en la historia de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), cuyas funciones y estructuras han sido heredadas de una larga cadena de organismos previos que reflejan la racionalidad tecnocrática de la gestión de la ciudad. Según el Manual Administrativo, los antecedentes de un sistema gubernamental de planeación y control del transporte en la capital se remontan a los años setenta, con la creación de la COVITUR y posteriormente la CGT, hasta llegar a la consolidación de la SETRAVI en 1995, y su transformación en SEMOVI en 2014 (SEMOVI, 2023).

Este trayecto institucional muestra que el aparato de movilidad en la Ciudad de México fue concebido inicialmente desde un enfoque de gestión centralizada, con un fuerte componente de racionalidad ingenieril y operativa. La planeación de obras viales, la regulación del transporte y la supervisión del tránsito se entendieron como funciones eminentemente técnicas, desconectadas de la complejidad social del territorio (SEMOVI, 2023).

No obstante, el cambio de nomenclatura a SEMOVI en 2014 no solo implicó una reestructuración organizativa, sino también una declaración simbólica de intención: colocar la “movilidad” como eje rector, más allá del transporte o la vialidad. Sin embargo, dicha declaración convive con funciones heredadas de la lógica anterior; la Secretaría conserva facultades como el diseño y supervisión de infraestructura vial, la regulación de rutas y frecuencias de transporte, y la planificación de proyectos modales con base en estudios de impacto y eficiencia (SEMOVI, 2023).

La visión institucional proclamada por SEMOVI afirma colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad, pero su manual revela también una tensión no resuelta entre esa intención declarativa y el aparato burocrático operativo que mantiene una inercia tecnocrática. Esta disonancia institucional es clave para entender por qué los discursos sobre movilidad incluyente y sustentable no siempre se traducen en prácticas territoriales coherentes.

Así, la SEMOVI debe entenderse no como una institución neutra, más bien debe leerse como producto histórico de una racionalidad urbana que ha privilegiado la funcionalidad del sistema vial sobre su equidad. Su evolución institucional permite rastrear cómo la gestión de la movilidad ha sido parte de la reproducción de un orden territorial desigual, donde la planificación vial sirve tanto para conectar como para excluir.

Este orden desigual se manifiesta tanto en la distribución espacial de la infraestructura vial, como en la experiencia cotidiana de quienes la transitan. Justamente el trabajo de Capron y Pérez López (2016) muestra cómo la vivencia de la movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México está marcada por desigualdades socio espaciales y afectivas. Su investigación revela que el uso del automóvil no responde solamente a necesidades técnicas o funcionales, sino también a representaciones sociales y aspiraciones simbólicas profundamente arraigadas.

En un contexto donde las condiciones del transporte público se perciben como indignas, violentas o inseguras, el automóvil adquiere un valor social, afectivo e identitario que va más allá de su función como medio de transporte; es visto como un espacio de privacidad, control y libertad, incluso como símbolo de estatus y de ascenso social, particularmente entre los sectores medios y altos. Esta representación se refuerza por la posibilidad de realizar desplazamientos puerta a puerta, evitando el contacto con espacios públicos considerados hostiles o ineficientes (Capron y Pérez López, 2016).

El paradigma tradicional del transporte, centrado en la eficiencia, la velocidad y la gestión de la demanda, ha sido cuestionado por un nuevo enfoque centrado en la experiencia de la movilidad. Este giro, conocido como "mobility turn", propone

analizar el desplazamiento como una vivencia emocional, relacional y cargada de significados. En esta lógica, la saturación del transporte público y el desgaste emocional del tráfico afectan la eficiencia urbana y configuran la forma en que las personas se relacionan con la ciudad, con los otros y consigo mismas.

La investigación muestra que la resignación es una actitud generalizada ante las condiciones críticas de movilidad. Tanto usuarios del transporte público como automovilistas interiorizan el estrés, la incomodidad y los tiempos prolongados como parte ineludible de la vida cotidiana. Sin embargo, esta resignación se acompaña de estrategias diferenciadas: mientras unos ajustan sus horarios o desarrollan mecanismos para tolerar el viaje, otros refuerzan su dependencia al automóvil como forma de minimizar el contacto con un sistema que consideran hostil (Capron y Pérez López, 2016).

El apego al automóvil está profundamente mediado por las rutinas adquiridas desde la adolescencia, el acceso diferenciado a modos de transporte y la percepción de seguridad. Para muchos, manejar es una práctica incorporada que ofrece placer, sensación de control y un espacio de intimidad. Estas dimensiones, ausentes en el transporte colectivo, refuerzan la dependencia modal y obstaculizan el cambio hacia una movilidad más equitativa y sustentable (Capron y Pérez López, 2016).

Finalmente, los autores advierten que, si bien el desarrollo de un sistema de transporte masivo es prioritario en una ciudad como la de México, no basta con aumentar su cobertura: es indispensable atender las condiciones del viaje, su comodidad, seguridad y significación social. Sin esto, cualquier intento por modificar patrones de movilidad estará condenado a reproducir las desigualdades existentes (Capron y Pérez López, 2016).

Por otra parte, según Castañeda-Olvera, el modelo actual de movilidad prioriza el transporte motorizado particular, generando externalidades sociales negativas y profundizando las disparidades socioeconómicas. Desde una perspectiva de sociología urbana, el autor argumenta que esta configuración transforma la movilidad en un factor estructural de exclusión, que impacta directamente en la calidad de vida y la sostenibilidad ambiental (Castañeda Olvera, 2020).

En un contexto de urbanización acelerada, marcada por el crecimiento desordenado y la ausencia de una red institucional coordinada entre la CDMX, el Estado de México e Hidalgo, la movilidad se convierte en un indicador clave para observar la desigualdad urbana. Con más de 25 millones de habitantes y alrededor de 15 millones de desplazamientos diarios, la región opera sin un sistema integrado de movilidad, lo que obliga a analizar cada entidad de manera aislada, pese a compartir una misma realidad territorial (Castañeda Olvera, 2020).

El autor enfatiza que el modelo de urbanización neoliberal ha promovido una forma de crecimiento urbano guiado por la lógica del beneficio económico a corto plazo, comprometiendo tanto la equidad social como la sostenibilidad ambiental. En ese esquema, la movilidad se ha transformado en una experiencia fragmentada, costosa y profundamente inequitativa, donde el acceso a medios dignos de transporte está mediado por el ingreso, el género y la ubicación territorial (Castañeda Olvera, 2020).

Uno de los aspectos más críticos identificados por el autor es el costo de la movilidad. En promedio, una persona que vive en la periferia y se traslada a su trabajo gasta hasta el 27% de su ingreso mensual en transporte; si se suma el gasto de otro integrante de la familia, el porcentaje puede alcanzar hasta el 50% del ingreso familiar. Este modelo exige una inversión desproporcionada para desplazarse, lo cual profundiza las condiciones de precariedad y reproduce la desigualdad estructural en la región (Castañeda Olvera, 2020).

A esto se suma una distribución desigual de la inversión pública: mientras que sólo el 24% del gasto en movilidad se destina a transporte público, más del 50% se dirige a infraestructura vial pensada para automóviles privados. Esta disparidad contradice el hecho de que más del 50% de la población utiliza transporte público y menos del 22% usa vehículo propio (Castañeda Olvera, 2020). La política de movilidad, por tanto, se aleja de un enfoque de justicia territorial y refuerza una matriz de privilegio modal.

El autor introduce también la dimensión de la *movilidad de cuidado*, una categoría que permite visibilizar los desplazamientos cotidianos asociados al trabajo de cuidados no remunerado, realizados principalmente por mujeres. Estos viajes encadenados, que combinan trayectos escolares, compras, acompañamiento de familiares y tareas domésticas, no suelen ser considerados en las estadísticas oficiales ni en la planificación urbana, lo cual perpetúa su invisibilidad y refuerza patrones de desigualdad con perspectiva de género (Castañeda Olvera, 2020)

En esa misma lógica de invisibilización estructural, Martha Schteingart (2010) argumenta que el transporte en las ciudades mexicanas ha sido diseñado y gestionado de forma fragmentada, favoreciendo a los sectores con mayor poder adquisitivo y excluyendo sistemáticamente a los sectores populares. La autora advierte que el sistema de transporte se ha concebido como un servicio público subordinado a criterios de rentabilidad económica y racionalidad tecnocrática, lo que ha limitado su función redistributiva y su potencial como herramienta de justicia espacial.

Desde una mirada histórica y comparada, identifica tres grandes momentos en la evolución del transporte urbano en México; el primero, hasta los años setenta, estuvo caracterizado por un modelo centrado en el transporte colectivo y en una

fuerte participación estatal en su regulación y financiamiento; el segundo, a partir de los ochenta, marcó una transición hacia la privatización de servicios, la fragmentación modal y la creciente informalidad en la oferta de transporte, lo que deterioró significativamente la calidad del servicio; finalmente, en el periodo contemporáneo, se ha consolidado un modelo mixto, en el que coexisten distintas escalas de regulación (federal, estatal y municipal), pero sin un marco coordinado ni una visión de conjunto para garantizar el derecho a la movilidad.

Uno de los aportes centrales del texto es la desnaturalización del automóvil como protagonista del sistema vial. Schteingart muestra que el modelo de movilidad centrado en el vehículo particular no es una consecuencia inevitable del desarrollo urbano, sino el resultado de decisiones políticas y de intereses económicos específicos que han moldeado el espacio urbano en función de los sectores más privilegiados. El automóvil ha sido promovido como símbolo de modernidad y libertad individual, al tiempo que su masificación ha generado externalidades negativas: congestión, contaminación, accidentes y exclusión social.

En este contexto, la autora propone una reorientación radical de la política de transporte urbano, centrada en los principios de equidad, accesibilidad universal y sustentabilidad. Esto implica mejorar la infraestructura del transporte colectivo, y reconocer su función social como un medio para integrar a los sectores más desfavorecidos en la ciudad. En ese sentido, la vialidad ya no puede entenderse como un simple canal de circulación vehicular, sino como un espacio político en disputa, donde se materializan las jerarquías sociales y territoriales del orden urbano (Schteingart, 2010).

Este orden urbano desigual ha sido profundamente reconfigurado por las dinámicas de la globalización. Como advierte Hiernaux (1999), las transformaciones económicas ocurridas desde los años ochenta —vinculadas a la apertura de mercados, la privatización de servicios públicos y la reestructuración industrial— impactaron la economía urbana y reconfiguraron el espacio metropolitano de la Ciudad de México en múltiples niveles. El autor identifica un viraje hacia un modelo urbano post-fordista caracterizado por la desindustrialización, el crecimiento de empleos precarios, la informalización del trabajo y la expansión territorial descontrolada.

Uno de los efectos más visibles de estas transformaciones ha sido la relocalización periférica de la pobreza y el aislamiento creciente entre sectores sociales. La pérdida masiva de empleos industriales y el aumento de los costos urbanos obligaron a los sectores populares a desplazarse hacia la periferia, donde emergieron nuevas formas de urbanización asociadas a la economía informal y a una desconexión estructural respecto al resto de la ciudad. Esta expansión

periférica, muchas veces sin infraestructura ni servicios adecuados, ha dado lugar a lo que Hiernaux denomina una *sociedad informalizada*, marcada por la precariedad laboral, la pérdida de ciudadanía y una creciente fragmentación del tejido urbano (Hiernaux, 1999).

Al mismo tiempo, la ciudad vivió un proceso de elitización espacial. La burguesía urbana consolidó nuevos enclaves de alto poder adquisitivo en el poniente de la ciudad, aislados física y simbólicamente del resto del territorio; estos barrios de lujo, equipados con infraestructura exclusiva, servicios privados y fuertes medidas de seguridad, funcionan como micro territorios que condensan los beneficios de la globalización, en contraste con las zonas populares expulsadas a la periferia y carentes de acceso a la ciudad formal (Hiernaux, 1999).

Esta configuración dual del territorio metropolitano se expresa también en los patrones de movilidad; mientras los sectores acomodados cuentan con vehículos privados y acceso a vialidades de alta calidad, los sectores populares dependen de un transporte público saturado, ineficiente y socialmente degradado. Esta desigualdad modal refuerza la segregación territorial, al tiempo que naturaliza las distancias sociales a través de las distancias físicas (Hiernaux, 1999).

Hiernaux, sostiene que esta reestructuración metropolitana no puede desvincularse de las transformaciones globales, pero advierte que la integración de la Ciudad de México al sistema mundial ha sido parcial y excluyente: aunque la ciudad concentra funciones de mando económico y corporativo, su inserción internacional ha operado sobre la base de una fractura interna cada vez más profunda. A medida que se integran ciertos sectores a la economía global, otros son marginados por completo, lo que agrava las tensiones sociales y compromete la gobernabilidad urbana (Hiernaux, 1999).

Es decir, Hiernaux revela que los "frutos amargos" de la globalización se manifiestan en una ciudad que, lejos de avanzar hacia una mayor integración social, profundiza sus divisiones. En este contexto, la vialidad se convierte en uno de los principales vectores de segregación urbana: por dónde se puede circular, quién puede acceder, qué zonas se conectan y cuáles se excluyen, son decisiones profundamente políticas, estructuradas por el modelo neoliberal de ciudad y su lógica de valorización diferencial del territorio.

Frente a este panorama de exclusión estructural, el Programa Integral de Seguridad Vial 2021–2024 (PISVI) representa la formulación institucional más reciente del modelo de movilidad en la Ciudad de México, elaborado por la SEMOVI en colaboración con el BID e IDOM, el programa se plantea como un intento de articular una política pública orientada a la protección de las personas usuarias más

vulnerables de la vía, como peatones, ciclistas, personas adultas mayores, mujeres y personas con discapacidad (SEMOVI, 2021).

Uno de los aportes del PISVI es el reconocimiento explícito del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, inclusión e igualdad. Sin embargo, el diagnóstico que lo sustenta revela tensiones profundas entre dicho reconocimiento normativo y la realidad empírica: cada día ocurren en la ciudad en promedio 37.6 hechos de tránsito, y entre una y dos personas mueren a causa de ellos. Estas cifras reflejan tanto la fragilidad del sistema como la desigual distribución del riesgo, el cual afecta de forma desproporcionada a los grupos más vulnerables.

En este sentido, el programa identifica problemáticas estructurales como la fragmentación institucional, la distribución inequitativa del espacio vial y la escasa inversión en modos no motorizados. El PISVI propone tres ejes estratégicos — proteger, educar y fortalecer— que buscan articular acciones de infraestructura, cultura vial y fortalecimiento institucional. Entre las medidas más relevantes destaca la construcción de intersecciones seguras, senderos escolares, infraestructura ciclista conectada y auditorías de seguridad vial, así como operativos para el control de velocidad y programas de capacitación diferenciada para automovilistas, motociclistas y operadores del transporte público (SEMOVI, 2021).

No obstante, el programa también refleja los límites del modelo tecnocrático de gobernanza urbana al incorporar mecanismos participativos como talleres y diagnósticos de percepción ciudadana y al mismo tiempo manteniendo un enfoque predominantemente técnico-operativo, centrado en la gestión del riesgo y la reducción de incidentes, sin problematizar suficientemente las condiciones estructurales de producción de la inseguridad vial. Así, la vialidad sigue siendo abordada como un espacio de circulación a ordenar, más que como un campo de disputa política y social sobre el derecho a la ciudad (SEMOVI, 2021).

En este contexto, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, promulgada en 2014 y reformada posteriormente en 2020, constituye el marco normativo que rige las políticas públicas en materia de transporte, infraestructura vial y desplazamiento en la capital. Su artículo 5 define la movilidad como un derecho de toda persona y de la colectividad para desplazarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, subrayando que el objeto central de la movilidad debe ser la persona (Ley de Movilidad, 2014).

Este enfoque se refuerza en el artículo 6, que establece una jerarquía de movilidad priorizando a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público por encima de los vehículos privados, y llama a una redistribución presupuestal acorde con esta jerarquía. No obstante, dicha jerarquía normativa coexiste con una realidad urbana

donde las decisiones de inversión y planeación siguen privilegiando al automóvil (Ley de Movilidad, 2014).

La Ley también incluye principios rectores como la igualdad, la accesibilidad, la eficiencia, la seguridad y la sustentabilidad (artículo 7), y reconoce explícitamente el impacto diferencial que la movilidad tiene sobre poblaciones vulnerables. Se plantea la obligación de diseñar políticas públicas tomando en cuenta el nivel de vulnerabilidad de los usuarios y las externalidades generadas por los distintos modos de transporte. Sin embargo, la amplitud y ambigüedad de estos principios ha permitido su apropiación tecnocrática sin una traducción clara en acciones redistributivas concretas. Aunque la Ley incluye referencias a la participación ciudadana, el diseño universal, la movilidad de personas con discapacidad y el transporte no motorizado, su implementación ha sido fragmentaria y muchas veces simbólica.

Por ejemplo, el artículo 12 otorga a la Secretaría de Movilidad facultades amplias para regular el sistema de transporte y establecer lineamientos de infraestructura y operación, pero no establece mecanismos claros de rendición de cuentas ni de evaluación ciudadana del cumplimiento de los principios mencionados (Ley de Movilidad, 2014). Esta brecha entre el marco normativo y la realidad operativa reproduce lo que en esta investigación se ha planteado como una contradicción estructural entre el discurso institucional de equidad y la lógica material de exclusión que estructura el espacio vial.

En síntesis, la Ley de Movilidad representa una tentativa normativa por reconfigurar el paradigma de movilidad urbana en la Ciudad de México hacia un enfoque más incluyente y sustentable. Pero, su potencial transformador se ve limitado por una gobernanza fragmentada, una débil articulación interinstitucional y una persistente desigualdad en la distribución del espacio, los recursos y los riesgos.

3. El anclaje teórico

Comprender el tránsito vehicular en la Ciudad de México exige problematizar el espacio en el que ocurre. No se trata únicamente de observar un fenómeno técnico o funcional, sino de analizar cómo ese espacio ha sido históricamente producido, normado y experimentado. Para ello, Henri Lefebvre, ofrece una herramienta teórica clave: su pensamiento permite romper con las concepciones que entienden el espacio como un escenario neutral o como un soporte pasivo de la vida social. Por el contrario, sostiene que el espacio es una producción social, una construcción histórica cargada de relaciones de poder, prácticas materiales, representaciones ideológicas y significaciones simbólicas (Lefebvre, 2013; Goonewardena, 2011)

La tesis de Lefebvre se ancla en una crítica estructural a tres grandes tradiciones filosóficas modernas; frente a la visión mecanicista de Newton, que concebía el espacio como un contenedor absoluto e inmutable, Lefebvre afirma que el espacio no preexiste a las relaciones sociales, sino que emerge de ellas y se transforma con ellas; en oposición al idealismo trascendental de Kant, que lo plantea como una forma a priori del sujeto, sin contenido histórico, a su vez subraya que el espacio está lleno de prácticas, símbolos e instituciones que lo hacen irreductible a una mera categoría mental; y frente a la dialéctica hegeliana, donde el espacio queda subordinado a la autorrealización del espíritu, Lefebvre (2013) invierte la lógica: no es la Idea la que produce el espacio, sino las relaciones sociales concretas las que lo generan lo disputan y lo estructuran.

Su propuesta, entonces, no es simplemente una teoría del espacio, sino una forma radical de comprender la realidad social desde la espacialidad. En el contexto de esta investigación, este enfoque permite ver el tránsito vehicular más allá de un flujo técnico de vehículos, como una manifestación densa de conflictos urbanos, desigualdades territoriales, formas de control y apropiación, así como sentidos diversos sobre lo público y lo legítimo.

Uno de los aportes más relevantes de Lefebvre es la noción de la producción del espacio, desarrollada a través de una tríada analítica: espacio percibido, espacio concebido y espacio vivido. El primero se refiere a las prácticas cotidianas y a los usos concretos del espacio; el segundo, a las representaciones técnicas e institucionales, como leyes, planos y dispositivos de control; y el tercero, a las significaciones afectivas, simbólicas e ideológicas que los sujetos proyectan sobre su entorno. Esta tríada no debe entenderse como una clasificación estática, más bien como un esquema relacional que permite observar cómo las prácticas materiales, los discursos institucionales y los imaginarios sociales se articulan en la producción del espacio urbano (Lefebvre, 2013).

Este marco resulta particularmente útil para analizar el tránsito vehicular: la experiencia cotidiana de cruzar una avenida corresponde al espacio percibido; las normativas de movilidad y la infraestructura vial constituyen el espacio concebido; y los imaginarios sociales sobre el “buen conductor”, el “peatón imprudente” o el “motociclista agresivo” configuran el espacio vivido. Cada cruce, trayecto e interacción vehicular puede ser entendido como una condensación conflictiva de estos tres planos.

Además de esta herramienta teórica, Lefebvre formula una crítica aguda al urbanismo funcionalista y tecnocrático, que bajo el lenguaje de la técnica —eficiencia, movilidad, seguridad— encubre violencias estructurales que excluyen o reprimen a ciertos cuerpos y prácticas urbanas. El tránsito es un campo donde se expresan y reproducen formas de dominación espacial, legitimadas por una racionalidad técnico-capitalista (Goonewardena, 2011; Busquet y Garnier, 2011).

La ciudad, desde esta óptica, es simultáneamente mercancía y obra; como mercancía, es organizada para responder a las exigencias del capital: circulación rápida, segmentación funcional, control territorial; como obra, es apropiada, resignificada y habitada por los sujetos. Esta tensión se expresa de forma nítida en el espacio vial, donde la lógica de los flujos convive con prácticas desviadas, conflictivas o desobedientes: peatones que cruzan fuera del semáforo, motociclistas que transgreden límites, conductores que negocian informalmente las reglas. Estas prácticas no son anomalías, más bien expresiones del carácter dialéctico y político del espacio urbano (Goonewardena, 2011).

En este sentido, la vida cotidiana se convierte en categoría analítica central. Para Lefebvre, la cotidianidad no es un ámbito banal, es el lugar donde se encarnan las formas de dominación, y también las posibilidades de transformación. En la experiencia diaria del tránsito se condensan hábitos, discursos, tensiones y resistencias; los cruces vehiculares se revelan como escenarios de poder, donde se negocian sentidos, derechos y cuerpos (Goonewardena, 2011; Stanek y Schmid, 2011).

Stanek y Schmid insisten en que el pensamiento de Lefebvre no debe tomarse como un método formal, más bien como una teoría relacional, anti-positivista y orientada por la praxis. Esta característica justifica la elección metodológica de esta investigación: una estrategia cualitativa, interpretativa y situada, e igualmente comprometida con una articulación teórica rigurosa.

Asimismo, Busquet y Garnier, advierten contra la despolitización del legado lefebvriano. Ellos plantean que la idea de derecho a la ciudad no puede reducirse a una consigna institucional, sino que debe ser entendida como una exigencia radical: la reappropriación colectiva del espacio urbano y la disputa sobre su organización.

Esta perspectiva permite leer los conflictos viales no como disfunciones, más bien como manifestaciones legítimas de disputa por el uso del espacio urbano, que revelan las fracturas del orden territorial capitalista (Busquet y Garnier, 2011).

Por otro lado, introducir la mirada sociológica de Erving Goffman en el presente trabajo, resulta clave para comprender la organización microinteraccional del espacio urbano, particularmente cuando se aborda el tránsito vehicular como una escena social cargada de reglas, rituales, fronteras y significados. Su enfoque no se centra en estructuras sociales abstractas ni en grandes procesos históricos, pero sí en la producción cotidiana del orden social a través de la interacción cara a cara. Este desplazamiento de foco permite abordar los momentos de cruce, espera, negociación y conflicto en la vía pública como manifestaciones densas de sentido social.

Uno de los conceptos medulares en la obra de Goffman es el de *orden de la interacción*, entendido como un tipo de realidad sui generis (Galindo, 2015), es decir, una dimensión autónoma de la vida social que tiene reglas propias y no puede reducirse a estructuras o instituciones; este orden se basa en la copresencia física de los actores, en la gestión de la atención mutua y en los marcos normativos que orientan la interpretación de lo que está ocurriendo. En el espacio vial, este orden se materializa en prácticas como el respeto (o no) al derecho de paso, las formas de ceder o disputar la calle, y los gestos con los que se reconoce o ignora a otros sujetos que participan en la circulación.

Para Goffman, todo encuentro social implica una definición compartida de la situación (Galindo, 2015); esta definición no surge del consenso racional, más bien de señales, gestos, posturas y elementos del entorno que los participantes interpretan para saber cómo deben actuar. Guillamón destaca la potencia de Goffman para *descentrar el sujeto* al mostrar que la acción individual está siempre enmarcada por contextos y reglas que no son producto de la voluntad de los actores, sino que preexisten a ellos y condicionan su comportamiento. La calle, entonces, no es solo un soporte físico, es un escenario performativo en el que los cuerpos actúan, comunican, se enfrentan o colaboran dentro de marcos invisibles pero reguladores (Merrero Guillamón, 2012).

Otro aporte central de la obra de Goffman es el concepto de *territorios del yo*, que permite entender cómo los actores sociales defienden ciertos espacios físicos o simbólicos como extensiones de sí mismos (Galindo, 2015); este tipo de reacción no es meramente funcional o mecánica, se remite más a reglas tácitas del orden social que regulan la proximidad física y el reconocimiento mutuo. Además, la noción de *rituales de interacción* —inspirada en parte en la teoría durkheimiana— ayuda a comprender por qué incluso los encuentros más breves en el espacio público están

cargados de expectativas morales sobre lo que debe hacerse o evitarse. El incumplimiento de estas expectativas, lejos de ser anecdótico, revela tensiones más profundas sobre la autoridad, la normatividad y el conflicto.

Se integran aquí los aportes de Georg Simmel, pues en lugar de enfocarse en estructuras institucionales fijas, Simmel (2005) se interesa por las formas que adoptan las relaciones sociales en contextos específicos, como la metrópoli, la calle o la experiencia cotidiana del anonimato. Esta orientación analítica permite incorporar a esta investigación un enfoque sensible a las micro dinámicas del comportamiento social en los cruces viales, los desplazamientos y los encuentros anónimos en el espacio público.

Una de sus aportaciones más relevantes es la idea de que la vida urbana produce un tipo de subjetividad particular, caracterizada por el desarrollo de una *actitud blasé*; esta actitud, según Simmel, no es una patología individual, es una estrategia de adaptación a la sobre estimulación sensorial y social de la ciudad. Frente a la multiplicidad de estímulos el individuo metropolitano se distancia emocionalmente, desarrollando una postura de indiferencia relativa como forma de protección (Simmel, 2005); no se trata de una ausencia de interacción, es más una forma codificada, minimalista y funcional de interactuar en espacios densos y efímeros.

Otra categoría crucial que Simmel propone es la de la *sociabilidad*, entendida como una forma de relación que se sustenta en el juego social sin finalidad exterior a la interacción misma; esta mirada permite comprender el tránsito como un tejido de relaciones sociales efímeras que, sin embargo, mantienen una forma de coherencia social. Este autor, también conceptualiza a la ciudad como un espacio donde coexisten el anonimato y la hipervisibilidad; en la calle, los sujetos se exponen al escrutinio de otros sin dejar de ser anónimos. Este doble movimiento permite formas de vigilancia mutua, regulación informal y expresiones de poder microfísico. (Simmel 2005).

Comprender el espacio público urbano como escenario de interacción social requiere romper con visiones totalizantes, que reducen su análisis a funciones urbanísticas, mecanismos de control o lógicas estructurales. En este sentido, la mirada de Isaac Joseph ofrece una aportación crucial para esta investigación al centrarse en la *microsociología del espacio público*, es decir, en el estudio minucioso de las prácticas cotidianas y las formas de copresencia que configuran ese espacio en tanto experiencia.

Inspirado por Simmel, Goffman y Gabriel Tarde, Isaac Joseph (1988) propone una sociología urbana centrada en los *modos de estar en público*, en los usos fragmentarios, fugaces y anónimos del espacio urbano. Su interés se centra en el *transeúnte* como figura paradigmática de lo urbano moderno: un sujeto móvil que,

lejos de ser caótico o irracional, participa en una gramática social del espacio sin necesidad de instituciones fuertes o vínculos sólidos; en esta perspectiva, el espacio público se entiende como el del *ritual mínimo*, la *interacción periférica* y la *convivencia sin comunidad*.

Uno de los conceptos más importantes que Joseph propone es el de *circunstancia*, entendida como una configuración efímera de tiempo, espacio y acción donde se actualizan formas de orden social. A diferencia de las instituciones estables, las circunstancias son dispositivos de interacción que permiten mantener una organización social débil, pero efectiva, en contextos urbanos masivos. El tránsito vehicular, en este sentido, puede analizarse como una circunstancia repetida y socialmente codificada, donde los actores movilizan saberes prácticos, rutinas y ajustes corporales que producen un orden momentáneo, aunque siempre expuesto al conflicto (Joseph, 1988).

Joseph también introduce la noción de *sonambulismo urbano* para referirse a esa manera de estar en la ciudad en la que los sujetos se mueven sin plena conciencia, pero siguiendo repertorios ritualizados que permiten la coexistencia sin fricción. Esta idea es especialmente útil para analizar las formas de tránsito que, aunque aparentemente desordenadas o informales, siguen lógicas sociales precisas. En lugar de partir de categorías normativas como “ciudadanía”, “seguridad” o “movilidad sustentable”, Joseph invita a pensar el espacio público desde el *uso concreto* y el *contacto momentáneo*, sin idealizar su potencial emancipador, pero sin negarle capacidad simbólica ni política. Su enfoque permite observar cómo los sujetos producen y habitan la ciudad más allá de los discursos oficiales o las normativas técnicas (Joseph, 1988).

4. El proceso de configuración

Realizar una investigación sobre el tránsito de la ciudad de México exige un enfoque metodológico que sea capaz de capturar la complejidad de la experiencia vivida, la fragilidad del orden interaccional y la opacidad de las fuerzas estructurales que lo configuran. Un estudio de esta naturaleza no puede abordarse únicamente desde una distancia positivista; requiere una inmersión profunda en el campo que permita desentrañar las lógicas prácticas y los significados situados que los actores movilizan en su quehacer cotidiano.

Por ello, esta investigación se fundamenta en un enfoque cualitativo, etnográfico e interpretativo, diseñado para realizar un primer acercamiento a producir una "descripción densa" (Geertz, 1973) del espacio vial como una arena de producción social. Siguiendo la inspiración de Isaac Joseph, esta metodología no busca proponer una teoría abstracta del espacio público, sino una praxeología urbana del tránsito: un estudio de las prácticas, saberes y competencias que los habitantes de la ciudad despliegan para navegar y dar sentido a sus desplazamientos. El objetivo, por tanto, no es medir los flujos o contar las infracciones cometidas, se apunta a comprender cómo se produce el orden social; para lograrlo, se diseñó una estrategia de investigación basada en la triangulación sistemática de diversas fuentes de datos cualitativos.

El corazón de la estrategia empírica fue la observación participante, pues era imperativo experimentar el fenómeno de primera mano, posicionando al investigador no como un observador externo, sino como un actor más dentro de la escena vial. Para capturar la diversidad de perspectivas, se adoptaron múltiples roles durante el trabajo de campo realizado entre abril, 2025 y agosto, 2025. Las observaciones se distribuyeron estratégicamente para cubrir una variedad de contextos temporales, como el regreso laboral vespertino, las noches de fin de semana, los domingos familiares y las horas de menor tránsito, con el objetivo de identificar cómo la ritualidad urbana y las dinámicas colectivas inciden en la experiencia vial.

Por otro lado, se tomó como campo de investigación una de las principales vías de circulación vehicular de la CDMX, el Anillo Periférico, el cual es el cinturón exterior de la Ciudad. Particularmente se realizó el trabajo de campo en dicha avenida llegando a los límites del Eje 6 sur trabajadores sociales, Avenida Luis Méndez, Eje 8 sur Ermita Iztapalapa y la Glorieta de vaqueritos, cruzando entre las alcaldías de Iztapalapa, Coyoacán y Xochimilco. Se eligió esta avenida porque recorre 58.8km de distancia pasando por una diversidad de calles y avenidas, así como cruces conflictivos y calles secundarias.

La modalidad de observación tuvo alternancia desde la perspectiva principal del motociclista hasta la del peatón y usuario de transporte público, capturando así la experiencia encarnada desde distintas posiciones en la jerarquía vial. El registro de esta inmersión se materializó en notas de campo detalladas, que no solo documentaban eventos observables, sino también las percepciones sensoriales y reflexiones del investigador, constituyendo la base para comprender la dimensión visceral del riesgo y la sutileza de los rituales de interacción.

La naturaleza situada del trabajo de campo exigió también una postura reflexiva por parte de la investigadora; realizar observaciones en entornos de tránsito implicó

reconocer tanto los riesgos personales como las limitaciones de acceso a ciertos espacios. La propia experiencia de circular, esperar y negociar el paso se convirtió en una fuente de datos, pero también en un recordatorio de que el lugar del investigador no es externo ni neutral. En este sentido, la reflexividad metodológica, entendida como la conciencia crítica sobre la posición del investigador y sus condicionamientos (Bourdieu y Wacquant, 2005), fue asumida como parte integral del proceso.

Además, se llevaron a cabo seis entrevistas semiestructuradas a usuarios diversos de la vía pública, el criterio de selección no fue probabilístico ni representativo en sentido estadístico, sino intencional, buscando la inclusión de distintos tipos de movilidad: dos peatones, dos automovilistas, un ciclista y un motociclista. Este muestreo de diversidad modal permitió contrastar las narrativas y experiencias según la posición ocupada en el ecosistema vial. Las entrevistas, guiadas por un protocolo temático flexible, buscaron ir más allá de la descripción de eventos para explorar los marcos de referencia conceptuales de los propios participantes, es decir, sus teorías sobre por qué el tránsito funciona como lo hace (*véase Anexo N. 1*).

Para conectar esta información etnográfica con las estructuras que la condicionan, la investigación se complementó con un análisis documental y de datos secundarios, dicho componente permitió situar la experiencia cotidiana dentro de su contexto normativo y material. El proceso de análisis de este corpus de datos fue iterativo, moviéndose constantemente entre la evidencia empírica y la teoría.

En una primera fase, la totalidad de las notas de campo y las transcripciones de entrevistas (*véase Anexos No. 1 y 2*) fueron sometidas a una codificación abierta, permitiendo que los conceptos y temas emergieran directamente de los datos. Este proceso generó una densa red de códigos descriptivos e interpretativos que capturaban la riqueza del fenómeno. Posteriormente, estos códigos fueron agrupados en categorías temáticas más amplias y analíticas, como "Riesgo y sobrecarga sensorial" o "Autoridad y deslegitimación". El paso final y decisivo consistió en articular estas categorías empíricas en las tres dimensiones analíticas que estructuran el presente trabajo a través de una construcción de matriz realizada a partir de los aportes de Joseph A. Maxwell (*véase Tabla 1*). Esta última etapa no fue meramente organizativa, sino un acto de construcción teórica en sí mismo, donde las categorías empíricas se pusieron en un diálogo sistemático con el marco conceptual de Lefebvre, Goffman, Simmel e Isaac Joseph.

Las limitaciones metodológicas de este trabajo son evidentes y deben ser reconocidas como parte de su carácter. La duración de tres meses, el número reducido de entrevistas y la ausencia de una inmersión prolongada impiden caracterizar esta investigación como una etnografía densa. No obstante, el uso de

técnicas etnográficas adaptadas, junto con la codificación cualitativa sistemática y la elaboración de categorías analíticas, permitieron alcanzar un nivel de profundidad interpretativa adecuado para los fines propuestos. La brevedad del trabajo de campo fue compensada por la diversidad de escenarios y horarios cubiertos, lo que proporcionó un panorama comparativo valioso sobre las formas en que la movilidad se transforma según el día de la semana, la hora y las dinámicas sociales que la atraviesan.

Por último, es preciso señalar que, en la fase de construcción del marco teórico y el estado del arte, se recurrió al uso de la herramienta de inteligencia artificial generativa ChatGPT-4. Su utilización se enfocó en tareas específicas de apoyo a la investigación, tales como la búsqueda de artículos científicos relacionados, la identificación de las obras principales de los autores del marco teórico, y la localización de trabajos que pudieran contribuir al estudio. Asimismo, se empleó para la elaboración de síntesis preliminares y la extracción de conceptos clave de diversas fuentes. Finalmente, funcionó como una herramienta práctica para agilizar la gestión de fichas bibliográficas y el ordenamiento de la bibliografía final, optimizando así fases operativas del proceso de investigación sin sustituir el análisis crítico y la interpretación, que permanecieron como labor exclusiva del autor.

Tabla 1. Matriz de codificación

TEMÁTICA	EVIDENCIA 1	EVIDENCIA 2	EVIDENCIA 3	PREGUNTA/OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN	HALLAZGO	HORIZONTES DE ANÁLISIS
RIESGO, ESTRÉS Y SOBRECARGA SENSORIAL	Observación: Algunos otros se quedaron atrapados entre los carros. Hay muchos peatones cruzando frente a mí en el paso de cebra. Se pone el amarillo y los carros en lugar de ir deteniéndose aceleran y se avientan para alcanzar a pasar, los que vienen de mi lado también comienzan a aventarse.	Observación: Hay muchísimos micros y transporte público, también muchas motos y taxistas. Hay también muchos peatones que parecen apurados y hostigados de los claxonazos de los vehículos.	Entrevista: Un día típico es encontrarme con mucho tráfico, calor y gente sin precaución, en todos lados muy congestionado.	¿Cómo experimentan los actores urbanos el tránsito vehicular?	En el transitar se percibe riesgo y vulnerabilidad individual. Existen también atmósferas emocionales colectivas en el espacio público. Hay una constante sobreestimulación, estrés y miedo en diferentes situaciones y eventos.	Lefevre: Espacio vivido. Simmel: sobreestimulación sensorial. Goffman: Marco de la experiencia.
NEGOCIACIÓN DEL PASO, RITUALES DE CONFLICTO Y COOPERACIÓN	Observación: La gente va pasando, va caminando por el paso peatonal y pues de repente entran los carros. Entonces ahí se vuelve como una negociación de quién se quita, quién cede, quién no se quita, quién avienta, quién se detiene, quién no se detiene, si se da el paso, si no se da el paso.	Entrevista: Cuando subo a la micro por lo regular está casi lleno, entonces es más complicado para mí, porque cargo con mi bebé, su mochila, mi mochila del trabajo, y casi nunca te ceden en asiento,	Observación: Los carros se incorporan de forma brusca a periférico, incluso casi chocó con un carro y no le importa que yo vaya aquí, se sigue metiendo. Le tengo que tocar fuerte el claxon para que espere un momento.	¿Cómo negocian y significan los actores urbanos el tránsito vehicular?	Existen prácticas, normas informales y rituales que estructuran la interacción en el espacio vial. En contextos específicos, como el fin de semana, existe una reapropiación y resignificación de los espacios.	Goffman: Interaccionismo simbólico. Lefevre: Negociación del espacio. Joshep: Ajustes recíprocos.
AUTORIDAD, CORRUPCIÓN, AUSENCIA Y DESLIGITIMACIÓN	Entrevista: Me ha tocado ver momentos de extorsión, mordidas, etc. Corrupción es la palabra que se me viene a la mente.	Observación: Entonces, al final vi que estaban escondiéndose, intentando que nadie viera. Una de los dos personas le sacó a otro de su chamarra 200 pesos y se los dieron al policía.	Entrevista: Un policía de tránsito me solicitó dinero con tal de no llevarse mi placa en una ocasión que hice un cruce incorrecto en un eje vial.	¿De qué manera el tránsito vehicular, abordado como una práctica social con dimensiones normativas y estructurales, contribuye a la organización urbana, disputas de legitimidad y conflicto social?	Existe una clara corrupción en acción por parte de la autoridad. Los actores remarcan una constante ausencia de la policía e inefficacia en sus intervenciones.	Lefevre: Derecho a la ciudad. Simmel: Rotura de confianza institucional. Goffman: Acuerdos tácitos.
TÁCTICAS DE AUTOPROTECCIÓN Y RESILIENCIA	Entrevista: Siempre miro hacia ambos lados antes de cruzar, y hacia todos lados aunque no haya un cruce. Procuro no ir viendo el teléfono mientras camino, a menos que sea necesario.	Entrevista: Moverme en la ciudad me tiene constantemente paranoico. Mantengo distancia entre vehículos y cierro ventanas en semáforos.	Entrevista: Siempre estoy viendo a mi alrededor, y siempre trato de mantener la calma.	¿Cómo experimentan los actores urbanos el tránsito vehicular?	Los actores se ven forzados a planificar su transitar para evitar el conflicto. Hay diferentes estrategias de autoprotección individual al movilizarse.	Joshep: Orden negociado. Simmel: Actitud blasé y la reserva
INFRAESTRUCTURA, SEÑALES Y JERARQUÍAS VIALES	Observación: Estoy pasando por calles aledañas a periférico y hay muchísimos baches y no hay mucha iluminación.	Observación: Pero aquí no hay ningún letrero o algo que avise de esta reducción. Se está haciendo otra vez la reducción y los carros terminan no sabiendo a qué carril pertenecen, hay una confusión y se meten uno adelante de otro.	Observación: El motociclista pierde casi ante cualquier auto. No importa si sea camioneta, no importa si sea tráiler, no importa si sea carro particular. Aún así, el motociclista tiene que ceder. Es muy raro que un vehículo ceda ante ante una motocicleta.	¿De qué manera el tránsito vehicular, abordado como una práctica social con dimensiones espaciales y estructurales, contribuye a la organización urbana contemporánea y reproduce desigualdades y conflicto social?	Se observan densos problemas de infraestructura que afectan la interacción. La falta de señalizaciones, baches, división de carriles; éstos se convierten en catalizadores de conflictos.	Lefevre: Espacio concebido. Simmel: La ciudad como entramado de formas objetivas. Joshep: Normas adaptadas en el uso diario.
ROLES, AUDIENCIAS Y DRAMAS COTIDIANOS	Entrevista: Porque vi como quedó atrapado bajo del carro y estaba gritando bien machín del dolor, estuvo feo wei	Observación: Están viendo, están entretenidos viéndolo, entonces algunos sacan y graban con su celular.	Entrevista: Pues la mayoría de veces son gritos, se gritan de su inconciencia, alguna veces me ha tocado que sí se bajan del vehículo y se pelean, pero por lo regular son gritos y mentadas de madre.	¿Cómo experimentan, negocian y significan los actores urbanos, el tránsito vehicular?	El espacio vial funciona como un escenario donde los individuos gestionan impresiones y se convierten en espectadores de dramas cotidianos. El conflicto vial es un evento social.	Lefevre: Representaciones del espacio. Simmel: El conflicto como forma social. Goffman: teatralidad.
GESTOS DE EMPATÍA Y AMABILIDAD EN EL CONFLICTO	Observación: El motociclista lo ve, baja velocidad, el peatón entiende que le está cediendo el paso. Hace una seña con su cabeza hacia abajo como agradeciéndole.	Entrevista: Lo que si recuerdo bien es las pocas veces que me he cruzado con conductores amables o peatones amables.	Entrevista: Un choque leve, ver qué no haya ningún herido, pues fueron comprensivos y llamamos a nuestros seguros y se solucionó cordialmente.	¿Cómo experimentan, negocian y significan los actores urbanos, el tránsito vehicular?	Aunque el panorama general es negativo, los participantes también recuerdan y valoran momentos de amabilidad y empatía. Estos gestos actúan como un contrapunto a la hostilidad generalizada, a menudo generando esperanza o resiliencia.	Goffman: Interacción situada. Simmel: Gestos de amabilidad como forma social.

Matriz de codificación

5. Lecturas analíticas

a-. El cuerpo en la vialidad

Esta primera dimensión analítica, se adentra en la experiencia más fundamental y visceral de la movilidad: la forma en que los cuerpos habitan un entorno percibido como hostil y peligroso. Para ello, se aborda en primer lugar la omnipresencia del riesgo, el estrés y la sobrecarga sensorial como elementos que definen la experiencia cotidiana del tránsito; esta experiencia está fundamentalmente marcada por una aguda y constante percepción de riesgo, el espacio vial, lejos de ser un mero escenario de desplazamiento, es percibido por los actores como un campo de fuerzas donde la integridad física y emocional está permanentemente en juego.

La evidencia empírica es contundente en este aspecto, los entrevistados describen el entorno de manera visceral; un participante lo califica como un "entorno vial hostil" y "muy congestionado" (Entrevista 1, automovilista), mientras que otra, (Entrevista 2, peatón) narra el "sin fin de tráfico del periférico" y la peligrosidad de "motociclistas muy atrabancados" como una condición cotidiana a la que, con resignación, se ha tenido que adaptar: "y eso es de todos los días, así que ya me acostumbré" (Entrevista 2, peatón). Esta normalización del estrés es una forma de adaptación psicológica a una carga metropolitana abrumadora, las observaciones de campo confirman esta atmósfera: el ruido incesante de los micros y las motos (Observación Lunes 9 am), la furia colectiva expresada en claxonazos tras un accidente (Observación Martes 8:30 pm), y la percepción de peligro en calles mal iluminadas y llenas de baches (Observación Sábado 11 pm) son elementos recurrentes.

Desde una perspectiva teórica, esta sobrecarga sensorial es el núcleo del análisis de Georg Simmel sobre la vida metropolitana: el tráfico de la Ciudad de México es una manifestación extrema de la "intensificación de los estímulos nerviosos, que resulta del rápido e ininterrumpido intercambio de impresiones externas e internas". El bombardeo constante de información tanto visual, sonora y kinestésica obliga al individuo a desarrollar un órgano protector: la *actitud blasé*: esta actitud, una mezcla de indiferencia y reserva, es un mecanismo de defensa para no verse "atomizado internamente y sujeto a presiones psíquicas inimaginables" (Simmel, 2005). La resignación del peatón citado es un ejemplo paradigmático de esta actitud; no es apatía, sino una coraza psicológica necesaria para la supervivencia urbana.

Es así como, la violencia del espacio vial se puede manifestar tanto en el riesgo de un evento fatal y también en una agresión constante a los sentidos. El tránsito en la

Ciudad de México es un ejemplo exacerbado de esto, la multiplicidad de estímulos visuales y auditivos (el ruido de los escapes, el uso indiscriminado del claxon, la tensión de negociar el paso con otros vehículos) crea una sobre estimulación sensorial que conduce al agotamiento.

En respuesta, los sujetos desarrollan una forma de embotamiento emocional y una postura de indiferencia como mecanismo de defensa para protegerse de un entorno abrumador; ante la imposibilidad de procesar y reaccionar a cada estímulo y transgresión, el individuo se desconecta emocionalmente. Sin embargo, esta actitud no debe confundirse con la pasividad, se trata de una *adaptación afectiva al entorno hostil*, una forma de resiliencia que permite seguir funcionando a pesar del estrés colectivo y la presión social de una "prisa que es permanente"; paradójicamente, esta misma indiferencia puede contribuir a la reproducción del caos, al erosionar las normas de convivencia y la atención mutua.

Por otro lado, Erving Goffman complementa este análisis al enfocarlo en la dimensión interaccional; el riesgo constante exige una gestión perpetua de lo que Goffman (1997) llama *territorios del yo*, el espacio físico del vehículo y el espacio personal del peatón están bajo asedio continuo; cada maniobra, cada cruce, es una potencial *amenaza a la cara*, porque se vuelven gestos que van más allá de lo físico, al tener un significado que afecta a la imagen social de la persona, se convierten en un peligro para el prestigio.

Desde la mirada de Goffman, la sensación de estrés colectivo que se percibe en un embotellamiento por accidente (Observación Martes 8:30 pm) es una ruptura del *orden de la interacción* (Goffman, 1979), donde la frágil normalidad se quiebra y la tensión subyacente emerge con furia, los individuos se sienten emocionalmente expuestos, y el claxon se convierte en una expresión de la frustración ante la pérdida de control sobre la situación.

Cada una de estas estrategias es una forma de defender los múltiples territorios que un individuo lleva consigo: el *espacio personal*, la *reserva de información* y el *nicho corporal* (Goffman, 1997). Cerrar la ventana del auto es una defensa literal del nicho, mantener la distancia es una defensa del espacio personal, evitar el conflicto es una defensa de la cara, la imagen pública de uno mismo que se busca proteger en toda interacción (Goffman, 1997). La vigilancia constante no es paranoia, sino una forma de *gestión de la impresión*, donde el individuo escanea continuamente su entorno para anticipar amenazas a su performance y ajustar su conducta defensivamente (Goffman, 1997).

Estas percepciones de los individuos pueden leerse también desde Henri Lefevre, el autor las incluiría como parte del *espacio vivido*, aquel de la experiencia subjetiva, es, los símbolos y las significaciones que los sujetos proyectan sobre su entorno.

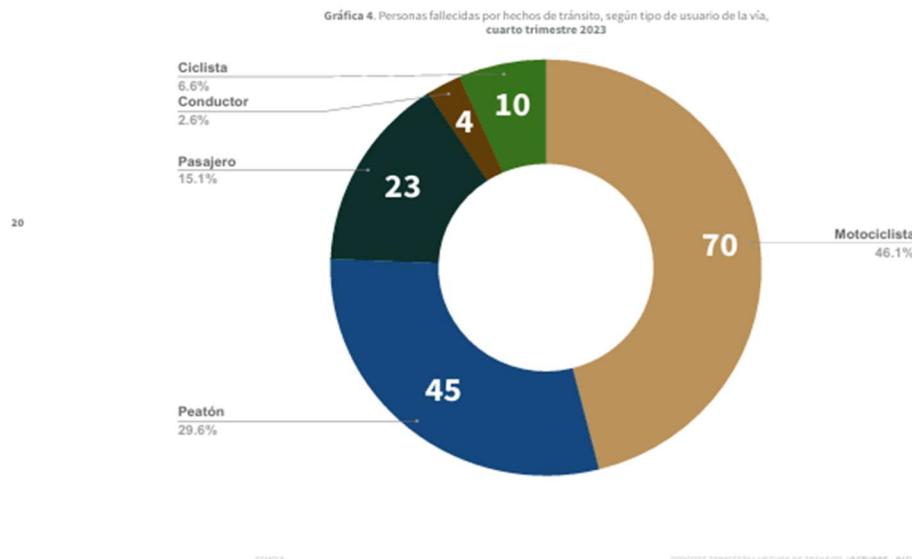
Al realizar la codificación de entrevistas surgieron códigos interpretativos como "*vulnerabilidad del pasajero*" y "*vulnerabilidad física del peatón*", estos ejemplos revelan que este espacio vivido está definido por una sensación de fragilidad, tal como lo menciona un entrevistado cuando se le cuestionaba sobre la interacción vial, este respondía "un peatón pierde mucho más"; su respuesta apunta hacia una jerarquía implícita del riesgo, donde los cuerpos desprotegidos asumen el mayor daño.

Revisando el Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), se encontró que en 2023 se registraron 472 personas fallecidas en sitio por hechos de tránsito en la Ciudad de México. De manera alarmante, los usuarios más vulnerables son quienes pagan el precio más alto: en ese mismo año, en tan sólo el cuarto trimestre (octubre-diciembre) los motociclistas representaron el 46.1% de las fatalidades y los peatones el 29.6%; sumados, estos dos grupos constituyen casi tres cuartas partes de todas las muertes en incidentes viales, lo que evidencia que la percepción subjetiva de los usuarios entrevistados no es una distorsión, sino un reflejo preciso de la realidad material; los datos oficiales validan esta experiencia vivida de vulnerabilidad.

Figura 1. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía.

2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la Gráfica 4, por octavo trimestre consecutivo, en el cuarto trimestre de 2023 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas fallecidas en el sitio de ocurrencia del hecho de tránsito, con 46% del total (70 de 152), seguido de peatones con 30% (45 de 152).



Fuente: Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Reporte trimestral de hechos de tránsito octubre-diciembre 2023.

Lefebvre permite situar este estrés en una dimensión espacialmente producida, donde el riesgo y la sobrecarga sensorial son el resultado del espacio vivido, o sea,

la experiencia cotidiana que emerge de la contradicción entre el espacio concebido (el de las normas viales y la infraestructura deficiente) y el espacio percibido (las prácticas diarias de desplazamiento y lo materialmente usado). Es decir, la hostilidad del entorno es una consecuencia directa de un espacio para el flujo vehicular diseñado en lo abstracto pero que en la práctica genera fricción, conflicto y un profundo malestar existencial.

Además, a lo largo de las diferentes entrevistas realizadas, se documentó la respuesta del actor social a las condiciones hostiles, conflictivas y anómicas del entorno vial, es decir, la agencia individual y colectiva para transitar, sobrevivir, y en ocasiones, resistir dicho entorno. Estas prácticas no son respuestas instintivas, más bien son tácticas aprendidas, estrategias planificadas y actos de resiliencia que muestran que el individuo no es pasivo frente al sistema, es un actor estratégico que gestiona activamente su seguridad y bienestar.

Una de estas respuestas es la planificación estratégica, como la que utiliza un entrevistado que elige "movilizarme en horarios poco concurridos para evitar el conflicto" (Entrevista 3, automovilista); esta es una forma de reconfiguración temporal de la propia vida para minimizar la fricción con el sistema. A nivel micro, se encontraron tácticas de gestión del espacio inmediato; por ejemplo, el peatón de la Entrevista 2, describe su vigilancia constante: "siempre estoy viendo a mi alrededor, y siempre trato de mantener la calma", esto va de la mano con la táctica de otro conductor que "mantiene distancia entre vehículos y cierra ventanas en semáforos", creando una burbuja protectora en momentos de alta vulnerabilidad (Entrevista 3, automovilista). La decisión del peatón de bajarse del transporte y caminar 40 minutos durante un bloqueo vial es una táctica de resiliencia radical: ante la parálisis del sistema, ella ejerce la única estrategia que le queda, la de su propio cuerpo, para reclamar su movilidad (Entrevista 2, peatón).

Asimismo, los actores utilizan la autoprotección a través de la hiper-normatividad: un motociclista explica que su principal estrategia es "respetar las reglas, los señalamientos, tratar de no rebasar, de no atravesarme... y de ir a la velocidad pues que marca la ley" (Entrevista 4, motociclista). Es una forma de autoprotección que busca minimizar el riesgo a través de una conducta predecible (la que está escrita en el reglamento de tránsito) y defensiva.

Desde la perspectiva de Henri Lefebvre, estas tácticas individuales son actos de *reapropiación* del espacio; el *espacio abstracto* del capitalismo, con sus flujos impersonales y su infraestructura alienante, es resistido a través de *prácticas espaciales* cotidianas que buscan crear un *espacio diferencial*, un espacio vivido más seguro y humano. La ruta planificada de un conductor, que evita las avenidas más peligrosas, es la creación de un micro-espacio personal, la caminata del peatón

es un acto poderoso de producción de espacio: cuando el espacio del flujo motorizado la aprisiona, ella lo abandona y produce un nuevo espacio de movilidad pedestre, reafirmando su *derecho a la ciudad* en la escala más íntima y personal (Baringo Ezquerra, 2013).

Por otro lado, a pesar de la hostilidad, la competencia y el anonimato que caracterizan el entorno vial, persisten micro-rituales de cooperación y reconocimiento mutuo; estos gestos, a menudo fugaces y no verbales, actúan como un contrapeso a la anomia, reafirmando la posibilidad de un orden social basado en la empatía y la reciprocidad, aunque sea de forma momentánea. Son la prueba de que, incluso en las condiciones más adversas, la sociabilidad persiste.

Las observaciones y entrevistas capturan la importancia de estos momentos: se describe la "resolución cordial de conflicto" tras un choque leve, donde los seguros de los automóviles actúan como mediación externa basada en un "acuerdo vial basado en empatía" (Entrevista 1, automovilista). Más sutilmente, está el "ritual no verbal" de un peatón que agradece con un gesto de la cabeza al motociclista que le cede el paso (Observación Martes 10:00 am), la entrevistada de la Entrevista 5 peatón, valora profundamente estos instantes: recuerda las "pocas veces" que se ha cruzado con "conductores o peatones amables" y afirma que "eso reconforta el sentido de empatía", describiéndolo como una "búsqueda de esperanza en el caos". Estas "pequeñas acciones hacen la diferencia", funcionando como recordatorios de una humanidad compartida en un entorno deshumanizante. La señal de "gracias" de un conductor que pide paso es un *ritual de desescalada* que busca transformar una potencial confrontación en un acto de cooperación.

Erving Goffman analizaría estos actos como *rituales de apoyo*, son gestos que reafirman la cara del otro, demostrando respeto y reconocimiento (Goffman, 1979). En un entorno donde la cara está constantemente amenazada, un simple gesto de agradecimiento es un poderoso acto de reparación que mantiene el orden de la interacción. No es mera cortesía; es un trabajo ritual esencial para prevenir el colapso de la sociabilidad. El agradecimiento del peatón es el movimiento final en un "intercambio corrector" que cierra el ciclo de una posible infracción (el cruce del motociclista) y restablece el equilibrio.

Para Isaac Joseph, estos gestos son la manifestación más pura de la *urbanidad*. La urbanidad no es la amistad ni la comunidad, sino la competencia de los extraños para coexistir pacíficamente en el espacio público; es la *convivencia sin comunidad*, posibilitada por estos rituales mínimos de reconocimiento, son la evidencia de que el vínculo social, aunque precario, no está ausente. (Isaac Joseph, 1988)

Estos momentos de empatía representan, en el lenguaje de Lefebvre, la emergencia de un *espacio diferencial* en su forma más elemental. Son instantes en

los que los individuos, a través de sus prácticas, resisten la lógica abstracta y alienante del espacio concebido y producen un micro-espacio social basado en el reconocimiento y la reciprocidad. Son la manifestación del derecho a la ciudad en su escala más humana: el derecho a ser tratado como un sujeto y no como un obstáculo. Aunque no tan cotidianos como el caos y el conflicto, estos gestos demuestran que la producción de un espacio más humano es una posibilidad siempre presente, latente en la práctica cotidiana de los habitantes de la ciudad.

b-. La dramaturgia vial

Si la primera dimensión de este estudio se sumergió en la experiencia visceral del cuerpo enfrentado a la hostilidad del espacio vial, esta dimensión intermedia se sitúa en el terreno del nivel meso-social. Aquí, el tránsito deja de ser una mera suma de trayectorias individuales para revelarse como una escena social compleja, una "dramaturgia" (Goffman, 1979) producida y representada colectivamente. No se presenta como un caos anómico, es más un orden interaccional frágil y perpetuamente negociado, una forma de convivencia sin comunidad (Isaac Joseph, 1988) que se rige por una gramática social no escrita. Este análisis explorará cómo las redes efímeras, las interacciones colectivas y las audiencias públicas no son solo condiciones del tránsito, también son el producto de una performance social que revela la lógica subyacente de la vida pública metropolitana.

La base de cualquier orden meso-social reside en la organización de la copresencia física, por lo que, el concepto de orden de la interacción de Erving Goffman (1979) es fundamental aquí, pues lo define como una realidad *sui generis*, con reglas propias, que no se reduce ni a la psicología individual ni a las estructuras sociales. El espacio vial es quizás el ejemplo más puro y tenso de este orden. Cada cruce, cada incorporación a un carril, es una "circunstancia" (Joseph, 1988) donde los actores deben interpretar velozmente una densa red de señales para definir la situación y actuar en consecuencia.

Este orden no se sostiene en el Reglamento de Tránsito, sino en una serie de rituales de interacción (Goffman, 1979) que regulan la proximidad y el reconocimiento mutuo. Durante la investigación se encontró que la negociación del paso es el ritual por excelencia; las observaciones de campo muestran una sofisticada comunicación no verbal: la mano que se asoma, la cabeza que se inclina en agradecimiento, el contacto visual que cede el paso. Como se observó en Parque Las Antenas, la interacción entre un motociclista y un peatón se resuelve con una fluidez que trasciende la norma escrita: "el motociclista lo ve, baja velocidad, el peatón entiende que le está cediendo el paso, hace una señal con su cabeza hacia

abajo como agradeciéndole" (Observación Martes 10:00 am). Este no es un acto de civismo abstracto; es un "intercambio corrector" (Goffman, 1979) que gestiona una potencial colisión, preservando la cara de ambos actores y permitiendo que el flujo continúe.

Isaac Joseph (1988) llamaría a esto la manifestación de una *urbanidad elemental*, una competencia práctica para navegar el anonimato que no requiere de deliberación ni de vínculos comunitarios, requiere de un sonambulismo urbano guiado por repertorios ritualizados. Wright y compañía, por su parte, ofrecería el concepto de inscripciones kinésicas para describir el lenguaje de este orden. La comunicación no es verbal, sino corporal y vehicular: frenadas, aceleraciones, virajes; son estas "marcas que los cuerpos dejan en el espacio a través del movimiento" (Wright, P., Moreira, M. V., y Soich, D, 2018) las que constituyen la escritura efímera de la interacción vial, un lenguaje somático que precede a cualquier codificación legal.

La fragilidad de este orden se evidencia en los rituales de ruptura. El uso del claxon, analizado anteriormente como fuente de estrés, ahora se puede analizar también como una herramienta de sanción social; un claxon prolongado no es solo ruido, es una reprimenda pública, un juicio moral sobre la incompetencia o la transgresión de otro. La escalada a insultos o a maniobras agresivas como "cerrar el paso a propósito" (Observación Viernes 6:30 pm) representa una ruptura deliberada de la definición compartida de la situación, un desafío a la cara del otro que transforma la negociación en un conflicto abierto. En estos momentos, la calle deja de ser un espacio de flujo para convertirse en un territorio del yo (Goffman, 1997) que se defiende con agresividad, revelando las tensiones profundas que subyacen a la aparente indiferencia metropolitana.

Cuando la transgresión deja de ser un acto individual y se convierte en una práctica colectiva y predecible, transitamos del orden de la interacción a un fenómeno cultural meso-social. Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón (2018) acuña el término contracultura vehicular para describir precisamente esto: un conjunto de expresiones colectivas con una racionalidad alternativa que emergen como respuesta a la precariedad, la saturación y la desconfianza institucional. Esta contracultura registrada en las observaciones no es anomia, es una forma cultural de relación con el espacio urbano, una lógica situada de subsistencia y resistencia.

Las observaciones de campo están repletas de ejemplos de esta cultura en acción. La práctica de los motociclistas de circular entre los carriles de autos detenidos no es una serie de decisiones individuales aisladas; es una coreografía colectiva. Se mueven como un grupo, siguiendo trayectorias similares, manteniendo distancias tácitas, creando un flujo alternativo dentro del flujo paralizado. Es una solución

práctica y colectiva a la inefficiencia del espacio concebido por los planificadores. De manera similar, cuando un conductor se pasa un semáforo en rojo, a menudo desencadena una cascada de imitadores, esta no es una simple infracción, se debe entender como la manifestación de una norma informal que temporalmente suplanta a la formal: la norma del oportunismo colectivo.

Esta perspectiva de Rodríguez Herrejón nos permite reinterpretar muchos de los conflictos observados; la tensión entre automovilistas y motociclistas por pasar primero o para ganar el espacio, no es un hecho que apunte a decisiones puramente individuales, ni un hecho sin mayor profundidad explicativa, es un choque entre dos lógicas de movilidad: la del vehículo confinado a su carril y la del vehículo que aprovecha las fisuras del sistema; el automovilista percibe al motociclista como un transgresor, mientras que el motociclista ve el espacio entre los autos como un carril legítimo producido por la propia congestión. Este conflicto es, en esencia, una disputa sobre la definición de las reglas del juego, una manifestación del carácter híbrido" del orden vial, donde las normativas formales coexisten con arreglos informales (Capron, Monnet y Pérez López, 2022).

Desde la óptica de Henri Lefebvre, esta contracultura vehicular puede ser leída como una forma de apropiación del espacio, donde, frente al espacio concebido (rígido, jerárquico y a menudo disfuncional), los actores producen un espacio percibido a través de sus prácticas cotidianas (Lefebvre, 2013). Al crear atajos, al utilizar el acotamiento como carril o al convertir el borde de la acera en estacionamiento, los usuarios están resistiendo tácticamente la lógica impuesta y produciendo un espacio más adaptado a sus necesidades inmediatas. Estas prácticas, aunque a menudo ilegales y generadoras de conflicto, son expresiones del "carácter dialéctico y político del espacio urbano" (Goonewardena, 2011), donde la vida cotidiana se afirma frente a la planificación abstracta.

El carácter colectivo del tránsito se manifiesta de forma aún más explícita cuando un evento disruptivo rompe el flujo normal. En estos momentos, el espacio vial se transforma en un escenario, y los participantes, antes anónimos y enfocados en sus trayectorias, se convierten en una audiencia pública, este cambio de roles activa una intensa dinámica de performance y juicio social.

La observación del choque en el Eje 6 esquina con Periférico oriente (Martes 8:30 pm) es un caso de estudio perfecto de esta dramaturgia; el accidente detiene el ritmo y crea un foco de atención, los conductores atrapados ya no son solo viajeros frustrados, son espectadores de un drama. El acto de "grabar con su celular" es la prueba de esta transformación. No buscan documentar para la aseguradora o para ser guardias de la justicia, solo graban para capturar el "show" frente a sus ojos. Los policías y el operador de la grúa, por su parte, se convierten en actores en el centro

del escenario, y su performance es evaluada críticamente por la audiencia: "parecen torpes, no saben muy bien qué hacer"; el juicio es inmediato y severo.

En esta escena, cada actor gestiona su "presentación de la persona" (Goffman, 1997). Los policías bromean, quizás como una estrategia de manejo de la tensión o para proyectar una fachada de normalidad ante la audiencia, los motociclistas se ríen del fracaso de la grúa, asumiendo el rol de un coro griego cínico que comenta la acción. Incluso la víctima, descrita como "asustada, como temblorosa", está representando el rol esperado de alguien que ha sufrido un trauma. Patrice Melé (2016) argumentaría que este conflicto no es una mera disruptión, sino un acto productivo: produce visibilidad, genera narrativas y politiza lo cotidiano, aunque sea de forma efímera.

Este fenómeno de la audiencia pública tiene un poderoso efecto regulador; la vergüenza de ser exhibido, la presión de la mirada colectiva, el temor al juicio de los pares, son fuerzas sociales que moldean el comportamiento. El conductor que pita a otro no solo expresa su enojo, sino que lo hace para una audiencia, buscando su validación. Los imaginarios urbanos que describen García Canclini y Lindón (2007) funcionan como guiones culturales que la audiencia utiliza para interpretar rápidamente la escena y asignar culpas. La calle se convierte así en un tribunal popular instantáneo, donde se emiten veredictos basados en estereotipos y performances. Esta justicia informal y performativa es un componente esencial del orden meso-social, operando en paralelo, y a menudo en contradicción, con el sistema de justicia formal.

Finalmente, el orden meso-social no solo se compone de interacciones fugaces, también se compone de la formación de redes y la apropiación táctica de espacios por parte de grupos específicos. Estas redes, aunque no permanentes, crean "burbujas" de sociabilidad y normatividad propia dentro del anonimato general de la metrópoli, ilustrando la conceptualización de Georg Simmel (2005) de la vida urbana como una intersección de múltiples círculos sociales.

El ejemplo más claro en las observaciones es el de los repartidores de aplicaciones. La "fila de repartidores en motos y bicis esperando pedidos" (Observación Viernes 11 pm) afuera de Parque las Antenas, no es una simple aglomeración; puede ser interpretada como la manifestación espacial de una red socio-digital. Constituyen un grupo con un propósito común, con sus propios ritmos (espera tensa, salida veloz) y que produce un nuevo tipo de espacio: la "zona de espera" informal al apropiarse del borde de la acera o de un carril, están reconfigurando el espacio concebido para adaptarlo a las exigencias de la economía de plataformas. Su presencia colectiva les confiere una visibilidad y una legitimidad de facto que un

repartidor solitario no tendría. Son un actor colectivo que negocia su lugar en el ecosistema vial.

De manera similar, la figura del "viene-viene" (Observación Lunes 8:30 pm) puede ser entendida no solo como un individuo, sino como el nodo de una red de intercambio económico informal. Al tomar control de un cruce, crea una "circunstancia" en la que establece un contrato social tácito con los conductores: orden a cambio de una moneda, este actor produce un micro-orden social y económico allí donde la planificación urbana ha fallado, demostrando una vez más cómo los actores sociales no se limitan a usar el espacio, también lo producen activamente (Lefebvre, 2013).

Estas redes efímeras demuestran que la indiferencia *blasé* de la que habla Simmel no es absoluta. Coexiste con formas intensas de sociabilidad focalizada y funcional. Dentro de la masa anónima, se forman constantemente archipiélagos de interacción y propósito compartido. Estas prácticas colectivas son la esencia del nivel meso-social: son más que la suma de acciones individuales, pero menos que una institución formal. Son el tejido conectivo que da forma y coherencia a la experiencia cotidiana de la ciudad.

c-. El espacio de excepción

Si las dimensiones anteriores nos han guiado desde la experiencia encarnada del riesgo (micro) hasta la frágil coreografía de la interacción (meso), este último movimiento analítico se adentra en la maquinaria estructural que produce y sostiene el drama vial de la Ciudad de México. El tránsito, visto desde una perspectiva macro-estructural, deja de ser un problema de comportamiento individual o de negociación situacional para revelarse como un síntoma de crisis más profundas. Es el reflejo de un orden político y espacial fracturado, donde la autoridad es contingente, la ley es un recurso negociable y la infraestructura misma es un testamento de desigualdad, el caos en las calles puede no deberse la ausencia de un sistema y ser en realidad el producto lógico de un sistema que opera a través de la fragmentación institucional, la deslegitimación de la norma y una producción del espacio que prioriza sistemáticamente ciertos flujos y cuerpos sobre otros.

En esta dimensión, se argumenta que el espacio vial de la Ciudad de México funciona como un espacio de excepción cotidiano, donde las reglas formales son suspendidas, negociadas o selectivamente aplicadas, dando lugar a un "orden híbrido" (Capron, Monnet y Pérez López, 2022) gobernado tanto por la ley como por su transgresión. Utilizando la noción de espacio concebido de Henri Lefebvre

(1991), el concepto de legitimidad de Tom Tyler (2006) y los análisis sobre la gobernanza fragmentada, este capítulo conecta la experiencia vivida del tránsito con las estructuras de poder que la configuran, demostrando que cada embotellamiento, cada soborno y cada bache son manifestaciones de una disputa más amplia sobre el derecho a la ciudad.

El punto de partida de cualquier análisis macro-estructural debe ser la materialidad del espacio mismo, es por eso que el espacio concebido de Lefebvre (2013) proporciona el marco físico y normativo dentro del cual se desarrollan las prácticas sociales. En la Ciudad de México, este espacio concebido no es un lienzo neutro, sino un campo minado de jerarquías y desigualdades inscritas en el asfalto; las "deficiencias de infraestructura vial", identificadas como una categoría central (Categoría 5), no son meros fallos técnicos, se evidencia material de un proyecto urbano que históricamente ha privilegiado al automóvil particular.

Los datos cuantitativos validan y escalan dramáticamente la percepción de riesgo de los participantes; el Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito de la SEMOVI (2023) es elocuente: entre 2019 y 2023, mientras la proporción de peatones fallecidos ha disminuido, la de motociclistas se ha disparado de un 23% a un alarmante 43% del total de las muertes (SEMOVI, 2023). Los motociclistas, junto con los peatones, constituyen la abrumadora mayoría de las víctimas. Estos no son "accidentes" en el sentido de eventos aleatorios, son resultados predecibles de un sistema, como lo verbaliza una entrevistada, "un peatón pierde mucho más" (Entrevista 5, peatón), reconociendo una jerarquía implícita del riesgo. Los datos del INEGI (2022) confirman esta jerarquía: la colisión con peatón (atropellamiento) y la colisión con motocicleta representan, en conjunto, casi el 35% de todas las muertes en incidentes viales a nivel nacional. Esta vulnerabilidad no es una condición natural, es un producto del diseño vial.

El trabajo de Juana Martínez Reséndiz (2016) sobre el conflicto de la Supervía Poniente ofrece un caso de estudio paradigmático sobre cómo se produce este espacio: la Supervía se estructuró en torno a una disputa entre dos proyectos de ciudad: un modelo de planeación orientado al capital inmobiliario y al transporte privado, y un imaginario urbano centrado en el derecho a la ciudad y la defensa del territorio (Martínez Reséndiz, 2016). La victoria del primero sobre el segundo es la historia de la planeación urbana en la metrópoli, el resultado es una ciudad donde las grandes vialidades, como el Periférico o los ejes viales, están diseñadas para el flujo vehicular de alta velocidad, creando barreras físicas y zonas de alto riesgo para quienes se mueven a pie o en vehículos más pequeños. Las quejas de los entrevistados sobre "cruces donde no hay cebra para cruzar, donde no hay semáforos o topes" (Entrevista 5, peatón) o la sensación de peligro en los retornos

del Periférico (Entrevista 6, Joven Multimodal) son la experiencia vivida de este espacio concebido excluyente.

La infraestructura deficiente (Entrevista 5, peatón) va más allá de la mera negligencia. Representa una desinversión crónica en la seguridad de los espacios públicos, creando lo que las observaciones describen como un paisaje peligroso: "hay muchísimos baches y no hay mucha iluminación así que a veces son difíciles de ver" (Observación Sábado 11 pm). Esta precariedad material obliga a los actores a desarrollar tácticas de autoprotección, como el estado de "hipervigilancia metropolitana" (Entrevista 3, automovilista), pero fundamentalmente, distribuye el riesgo de manera desigual. El automovilista puede sortear un bache, el motociclista puede caerse y morir. Por tanto, la infraestructura no es solo el escenario del tránsito; es un agente activo que estratifica a la población, produce vulnerabilidad y hace del conflicto una condición estructural del desplazamiento. Si la infraestructura constituye el hardware del sistema vial, las leyes y las autoridades representan su software. Sin embargo, la evidencia etnográfica sugiere que este software está profundamente corrompido y ha perdido casi toda su legitimidad.

Para entender el incumplimiento generalizado de las normas, el marco teórico de Tom R. Tyler en "Why People Obey the Law?" (2006) es fundamental. Tyler argumenta que la obediencia a la ley no se basa primordialmente en el miedo al castigo (cumplimiento instrumental), se basa en la creencia de que las leyes son justas y que las autoridades que las aplican son legítimas y actúan con justicia procedural (cumplimiento normativo).

Lo que se observa en el tránsito de la Ciudad de México es el colapso casi total del cumplimiento normativo. Las entrevistas están saturadas de una profunda "Desconfianza en la autoridad" (Categoría 3), la Entrevista 2 describe a policías que "están en su mundo, les vale", mientras otro entrevistado los acusa de que "nomás quieren ver a quien se chingan" (Entrevista 6, Joven Multimodal). Esta percepción no describe a una autoridad imparcial, la describe de forma grave como depredadora y arbitraria. La consecuencia directa es que la obediencia se vuelve puramente situacional e instrumental; tal como admite un conductor, las reglas se rompen "si este piensa que 'nadie lo ve' 'está libre' o no hay autoridad presente" (Entrevista 3; automovilista). Esto es la definición misma del modelo instrumental de Tyler: la ley solo se respeta ante la amenaza inminente de sanción, no por un compromiso moral internalizado.

La corrupción es el principal agente corrosivo de esta legitimidad, y en esta investigación los relatos de extorsión son omnipresentes y revelan una normalización del soborno como práctica funcional. La escena observada donde policías no adscritos al tránsito detienen a un motociclista para extorsionarlo

(Observación Viernes 11 am) es devastadora porque demuestra que la autoridad no solo falla en aplicar la ley, sino que la utiliza activamente como herramienta de depredación. El motociclista de 48 años articula una teoría sofisticada de esta dinámica: la "Corrupción co-creada", donde los ciudadanos también "provocamos" y "permitimos" el soborno para evitar las consecuencias de un sistema que perciben como engorroso e injusto. Esta visión va más allá de la simple queja y apunta a una simbiosis corrupta que socava el aprendizaje social. Como concluye otro entrevistado, al "negociar la multa", "no hay un aprendizaje de la falta que uno comete" "no hay respeto a la ley ni a la autoridad" (Entrevista 3, automovilista).

Este colapso de la legitimidad tiene un efecto cascado. Cuando las autoridades son percibidas como infractoras —"los agentes de tránsito son a veces los que más rompen la ley" (Entrevista 2, peatón)— su autoridad moral para exigir cumplimiento se desvanece. La indiferencia policial observada durante el incidente del alcoholímetro bajo la lluvia, donde priorizaron no mojarse sobre la seguridad vial (Observación Sábado 11 pm), funciona como una metáfora perfecta: la autoridad del Estado es condicional, selectiva y a menudo ausente cuando más se necesita. En ausencia de una autoridad legítima, el orden vial no lo impone la ley, se antepone una jerarquía informal basada en el tamaño, la velocidad y la capacidad de intimidación del vehículo.

La ineficacia y corrupción de la autoridad no son solo el resultado de fallas individuales, proviene de una fragmentación estructural más profunda, y el análisis de Salvador Moreno Pérez sobre la gobernabilidad metropolitana fragmentada es clave para entender este nivel. Él sostiene que los conflictos urbanos en el Valle de México emergen a causa de la descoordinación entre niveles de gobierno y la falta de mecanismos de mediación (Moreno Pérez, 2017); esta fragmentación institucional se traduce, en el nivel de la calle, en una aplicación inconsistente de las normas y en la proliferación de órdenes híbridos.

Para comprender la dinámica estructural del tránsito en la Ciudad de México, es crucial trascender la dicotomía simplista entre orden y anarquía. Lo que opera en las calles no es la ausencia de un sistema, es la manifestación de un sistema de naturaleza distinta, cuyo principio organizador es la excepción a la norma, en este sentido, el espacio vial funciona como un espacio de excepción cotidiano, un campo social donde las reglas formales son perpetuamente suspendidas, negociadas o selectivamente aplicadas. Esta condición da lugar a lo que Capron, Monnet y Pérez López (2022), en su estudio sobre las banquetas, denominan un orden híbrido: un régimen de gobernanza práctica donde dispositivos legales, arreglos informales y usos imprevistos se superponen y entran en constante fricción. Este concepto es perfectamente extrapolable al espacio vial en su conjunto. La calle no está gobernada por un único sistema normativo (el reglamento de tránsito), sino por la

simbiosis conflictiva de lógicas a menudo contradictorias: la lógica formal de la ley, la lógica informal de la negociación y el soborno, la lógica comunitaria de los vecinos que apartan lugares, y la lógica comercial de los repartidores que producen sus propias zonas de espera.

Los datos etnográficos ilustran este orden híbrido en plena acción. La autoridad formal de la policía coexiste, y a menudo es suplantada, por la "Autoridad Informal Emergente" del "viene-viene", quien impone un orden más efectivo en un cruce caótico, legitimado no por la ley, legitimado por su eficacia práctica del instante y ratificado por el intercambio económico de una moneda (Observación Lunes 8:30 pm). El reglamento que prohíbe circular en sentido contrario es desafiado y sancionado no por un agente de tránsito, es desafiado por la acción informal de un taxista que "avienta el carro" para castigar al infractor, imponiendo una norma de conducta situacional sobre la ley escrita (Observación Martes 10:00 am). Quizás el ejemplo más elocuente es la norma que dicta que las motocicletas no deben transitar entre carriles, la cual es suspendida *de facto* en los embotellamientos. Esta práctica, lejos de ser una infracción esporádica, se convierte en una coreografía colectiva, una norma informal aceptada y necesaria para la movilidad, que emerge precisamente de la parálisis del sistema formal (Observación Jueves 12 pm).

El problema central de esta fragmentación y del orden híbrido que produce es que es inherentemente desigual. Las reglas de este orden no son democráticas; las dictan quienes detentan más poder en la interacción inmediata. Es la materialización de la "ley del más fuerte": el vehículo más grande, el actor más agresivo, la autoridad con capacidad de extorsión. El motociclista debe ceder ante el tráiler; el peatón debe esperar a que el automovilista decida ceder el paso; el ciudadano debe someterse a la lógica del soborno para continuar su camino. De este modo, la fragmentación a nivel macro-institucional, analizada por Moreno Pérez (2017), se traduce en una constante lucha por el poder a nivel micro. El orden híbrido, por tanto, no resuelve las desigualdades del sistema, solo las reproduce y las refuerza, perpetuando las mismas jerarquías de vulnerabilidad que la infraestructura, como "espacio concebido" (Lefebvre, 2013), ya había establecido materialmente. Los mecanismos informales no son una alternativa al sistema, son un componente constitutivo de su funcionamiento desigual.

El análisis macro-estructural revela que la experiencia cotidiana del tránsito en la Ciudad de México es el producto final de fuerzas sistémicas profundamente arraigadas. El espacio vial, lejos de ser un simple contenedor de movimiento, emerge como un campo político donde se materializan las contradicciones de un modelo de desarrollo urbano desigual, una profunda crisis de legitimidad estatal y un sistema de gobernanza fragmentado.

En última instancia, la calle funciona como un espejo de la relación entre el ciudadano y el Estado. El desorden vial no es una anomalía, es la expresión más cotidiana y democrática de una ciudadanía que ha aprendido a navegar un sistema que no percibe como justo ni legítimo. Cada maniobra, cada negociación y cada acto de resistencia es un microcosmos de esta fractura social más amplia. El tránsito, por tanto, debe ser entendido no solo como un problema de movilidad, sino como una arena central donde se disputa se produce y se vive la organización urbana y la crisis del orden social contemporáneo.

6. Reflexiones finales: el tránsito como productor de ciudad

El asfalto de la Ciudad de México es más que una superficie para el desplazamiento; es un texto social denso, un escenario donde se representa diariamente el drama de la vida urbana contemporánea. Esta investigación partió de la convicción de que para descifrar este texto era necesario abandonar las perspectivas puramente técnicas o normativas, y en su lugar, abordar el tránsito vehicular como lo que verdaderamente es: una práctica social compleja, un producto y, a la vez, un productor del orden social.

A través de un viaje analítico que nos ha llevado desde la experiencia más íntima y visceral del cuerpo en la encrucijada, pasando por la frágil coreografía de la interacción colectiva, hasta la maquinaria estructural de la infraestructura y el poder, se ha buscado responder a la pregunta central que guió este estudio: ¿De qué manera el tránsito vehicular en la Ciudad de México, abordado como una práctica social, contribuye a la organización urbana contemporánea y reproduce desigualdades, disputas de legitimidad y conflicto social? La respuesta que emerge de este análisis es que el tránsito vehicular de la CDMX es un reflejo de estas tensiones, pero, aún más revelador, es que es uno de los terrenos principales donde esta organización urbana contemporánea llenas de desigualdades, disputas de legitimidad y conflicto social se constituye, se vive y se encarna cotidianamente

La organización urbana, vista desde la calle, no se sostiene sobre el andamiaje de la ley formal, recae, más bien, sobre la estructura precaria de un orden híbrido, una simbiosis conflictiva de normas escritas, arreglos informales y lógicas de poder situacionales. El tránsito impone ritmos y rutinas que estructuran la vida colectiva, desde el horario laboral hasta el ocio del fin de semana, obligando a los actores a una constante adaptación y a desplegar tácticas de autoprotección. Sin embargo, esta organización se construye sobre un terreno profundamente desigual.

Se ha demostrado que la desigualdad se inscribe directamente en la materialidad del espacio concebido, donde la priorización histórica del automóvil particular diseña un entorno que produce sistemáticamente la vulnerabilidad de peatones y motociclistas, una realidad confirmada tanto por la percepción subjetiva de los actores como por la fría contundencia de los datos estadísticos. Esta violencia estructural se traduce, en el nivel de la interacción, en una ley del más fuerte que gobierna la negociación del espacio, reforzando las divisiones entre quienes pueden comprar velocidad y protección, y quienes deben exponerse a la precariedad del espacio público.

A su vez, las disputas por la legitimidad se manifiestan en el colapso casi total del cumplimiento normativo de la ley; la desconfianza generalizada hacia una autoridad percibida como corrupta, ineficaz o incluso peligrosa ha erosionado la base moral de la obediencia. El orden vial, en consecuencia, no se funda en la norma formal, se forma en la negociación situacional, la improvisación colectiva y el cálculo individual del riesgo, dando lugar a una contracultura vehicular que, lejos de ser simple anomia, opera con una racionalidad propia, una lógica de subsistencia y resistencia frente a un sistema que no se experimenta como justo ni legítimo. El conflicto, por tanto, no debe entenderse equívocamente como una disfunción del sistema, sino como su modo operativo por defecto; es la expresión cotidiana de una ciudadanía que ha aprendido a navegar una fractura profunda entre el Estado y la sociedad.

Quizás la aportación más significativa de esta investigación reside en su propuesta de un modelo analítico tripartito que permite conectar la fenomenología del cuerpo con la sociología de la interacción y la crítica de la economía política del espacio. Al articular a teóricos como Simmel, Goffman y Lefebvre, se ha ofrecido una mirada holística que revela el tránsito como una dramaturgia vial, una performance social donde se negocian identidades, se representan conflictos y se juzgan moralmente las acciones de los otros en un tribunal popular e instantáneo. Este enfoque permite trascender la queja individual para analizar el fenómeno en su complejidad social, revelando la calle como un espacio de movilidad y como un laboratorio privilegiado para estudiar la ciudadanía contemporánea, la producción del orden social y la manifestación cotidiana del derecho (o la falta de derecho) a la ciudad. El valor de este trabajo, por tanto, radica en haber transformado un objeto de estudio aparentemente banal en una ventana a las contradicciones centrales de la vida urbana moderna.

No obstante, toda investigación es, por definición, una mirada parcial, y es imperativo reconocer las fronteras de este estudio. Su carácter etnográfico y cualitativo, si bien permite una profundidad interpretativa, no busca la generalización estadística. Los hallazgos están anclados en la realidad específica de la Ciudad de

México, y su transferibilidad a otros contextos urbanos, aunque plausible en otras megalópolis del Sur Global, requeriría de investigaciones comparativas. Asimismo, la duración limitada del trabajo de campo impide capturar las transformaciones a largo plazo de las prácticas viales. Lo que ha faltado, por necesidad de enfoque, es la voz de los otros actores clave de este drama: no hemos escuchado a los urbanistas y planificadores desde su propia lógica institucional, ni a los agentes de tránsito sobre las presiones y contradicciones de su labor, ni tampoco a los directivos de las empresas de transporte. La investigación se ha centrado deliberadamente en la experiencia del usuario, pero una comprensión total del ecosistema exigiría incorporar estas perspectivas en futuros trabajos.

Estas mismas limitaciones, sin embargo, no son callejones sin salida, sino avenidas que se abren hacia futuras líneas de investigación. La metodología praxeológica aquí desarrollada podría aplicarse a estudios longitudinales para observar cómo las prácticas de la contracultura vehicular evolucionan en el tiempo, especialmente ante cambios tecnológicos como la electromovilidad o la conducción autónoma. Se abre también una veta fundamental para investigaciones etnográficas dentro de las propias instituciones, para realizar una "sociología de la ventanilla" en la SEMOVI o una "etnografía de la patrulla" en la Secretaría de Seguridad Ciudadana, y así comprender la cultura institucional que produce las prácticas observadas en la calle. Finalmente, los hallazgos cualitativos de este trabajo podrían servir como base para diseñar investigaciones de métodos mixtos, combinando la profundidad etnográfica con análisis de redes o modelados cuantitativos que permitan mapear la difusión de normas informales o la correlación entre la precariedad de la infraestructura y la incidencia de conflictos.

Referencias

- Aguilar, A. G., & Olvera, G. (2001). El control de la expansión urbana en la Ciudad de México: Conjeturas de un falso planteamiento. *EURE (Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales)*, 27(80), 91–111.
- Baringo Ezquerra, D. (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: Un enfoque a tomar en consideración. *Quid* 16, 3, 119–135.
- Bourdieu, P., & Wacquant, L. J. D. (2005). *Una invitación a la sociología reflexiva*. Siglo XXI Editores.
- Busquet, G., & Garnier, J.-P. (2011). Un pensamiento urbano todavía contemporáneo: Las vicisitudes de la herencia lefebvriana. *URBAN. Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio*, NS02, 59–66.
- Capron, G., & Pérez López, R. (2016). La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Alteridades*, 26(52), 11–21.
- Capron, G., Monnet, J., & Pérez López, R. (2022). *Banquetas: El orden híbrido de las aceras en la Ciudad de México y su área metropolitana*. Universidad Autónoma Metropolitana.
- Carrillo Barradas, J. L. (2005). *Ciudad de México: Una megalópolis emergente: El capital vs la capital* (Cuadernos de Investigación Urbanística, 38). Instituto Juan de Herrera.
- Castañeda Olvera, D. R. (2020). Movilidad y desigualdad social: Reflexiones sobre la Ciudad de México. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 27(82), 1–27.
- Congreso de la Ciudad de México. (2014). *Ley de Movilidad de la Ciudad de México*. Gaceta Oficial de la Ciudad de México, 14 de julio de 2014.
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Los Libros de la Catarata.
- Galindo, J. (2015). Erving Goffman y el orden de la interacción. *Acta Sociológica*, (66), 11–34.
- Goonewardena, K. (2011). Henri Lefebvre y la revolución de la vida cotidiana, la ciudad y el Estado. *URBAN. Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio*, NS02, 25–39.

- Goffman, E. (1979). *Relaciones en público: Microestudios del orden público* (F. Santos Fontenla, Trad.). Alianza Editorial. (Trabajo original publicado en 1971).
- Goffman, E. (1997). *La presentación de la persona en la vida cotidiana* (H. B. Torres Perrén & F. Setaro, Trads.). Amorrortu Editores. (Trabajo original publicado en 1959).
- Hiernaux, D. (1999). Los frutos amargos de la globalización: Expansión y reestructuración metropolitana de la Ciudad de México. *EURE (Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales)*, 25(76), 57–76.
- Joseph, I. (1988). *El transeúnte y el espacio urbano*. Gedisa Editorial. (Trabajo original publicado en 1984).
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio* (E. Martínez Gutiérrez, Trad.; I. Martínez Lorea, Pról.). Capitán Swing Libros. (Trabajo original publicado en 1974).
- Lindón, A. (2007). Diálogo con Néstor García Canclini: ¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad? *EURE (Santiago)*, 33(99), 89–99.
- Martínez Reséndiz, J. (2016). Conflicto urbano en la Ciudad de México: El caso de la Supervía Poniente. En F. Carrión & J. Erazo (Coords.), *El derecho a la ciudad en América Latina: Visiones desde la política* (pp. 201–224). Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, Universidad Nacional Autónoma de México / International Development Research Centre.
- Maxwell, J. A. (2019). *Diseño de investigación cualitativa: Un enfoque interactivo* (E. Méndez, Trad.; I. Vasilachis de Gialdino, Ases. téc. y pról.). Gedisa Editorial. (Trabajo original publicado en 2013).
- Melé, P. (2016). ¿Qué producen los conflictos urbanos? En F. Carrión & J. Erazo (Coords.), *El derecho a la ciudad en América Latina: Visiones desde la política* (pp. 127–157). Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, Universidad Nacional Autónoma de México / International Development Research Centre.
- Moreno Pérez, S. (2017). Apuntes para el análisis de los conflictos urbanos y gobernabilidad metropolitana en México. *Revista Legislativa de Estudios Sociales y de Opinión Pública*, 10(19), 69–95.
- Romero, G. A., & Lugo-Morín, D. R. (2018). El estado del arte de la movilidad del transporte en la vida urbana en ciudades latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (18), 133–157.
- Rodríguez Herrejón, G. F. (2018). La contracultura vehicular: El caso de la ciudad de Morelia a finales del siglo XX. *Letras Históricas*, (18), 201–224.

Schteingart, M. (2010). División social del espacio y segregación en la ciudad de México: Continuidad y cambios en las últimas décadas. En G. Garza & M. Schteingart (Coords.), *Desarrollo urbano y regional* (pp. 345–387). El Colegio de México.

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI). (s. f.). *Reporte trimestral de hechos de tránsito* [Informe]. Gobierno de la Ciudad de México.

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI). (2021). *Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México 2021–2024 (PISVI)*. Gobierno de la Ciudad de México.

Simmel, G. (2005). La metrópolis y la vida mental. *Bifurcaciones*, (4), 1–10. (Trabajo original publicado en 1903).

Stanek, Ł., & Schmid, C. (2011). Teoría, no método: Henri Lefebvre, investigación y diseño urbanos en la actualidad. *URBAN. Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio*, NS02, 41–57.

Tyler, T. R. (2006). *Why People Obey the Law*. Princeton University Press. (Trabajo original publicado en 1990).

Wright, P., Moreira, M. V., & Soich, D. (2018). Antropología vial: Símbolos, metáforas y prácticas en las calles de Buenos Aires. *Revista Avá*, (33), 163–189. Universidad Nacional de Misiones.

Anexos

Anexo 1: https://drive.google.com/drive/folders/1ZrpvQm4UnfV2hstMv-EQZiUr8AjLZ2aV?usp=drive_link

Anexo 2:

https://drive.google.com/drive/folders/1VDYuLXA96OPEiv1wxUSwSyL_WuVNIPVW?usp=drive_link