

Experiencias espaciales femeninas en los desplazamientos cotidianos

Female spatial experiences in everyday movements

Alicia Lindón

Recibido: 1 de abril de 2018

Aceptado: 31 de enero de 2019

Resumen: El objetivo de este texto es explorar las experiencias espaciales de habitar el espacio público denso, durante los desplazamientos cotidianos en transporte público, de mujeres jóvenes residentes en la periferia oriental de la Ciudad de México. El estudio del habitar el espacio público retoma el planteamiento de Henri Lefebvre acerca de la riqueza y la miseria de la vida cotidiana, para preguntarse si estas experiencias espaciales enriquecen la cotidianidad urbana de los sujetos analizados. Empíricamente se realizaron narrativas de vida espaciales a mujeres del citado perfil social, que luego fueron objeto de análisis cualitativo para reconstruir la experiencia espacial de manera multidimensional.

Palabras clave: espacialidad; habitar; cotidianidad, experiencia.

Abstract: The purpose of this text is to explore the spatial experiences of inhabiting dense public space, during the everyday trips on public transport of young women living on the eastern periphery of Mexico City. The study on inhabiting public space takes up Henri Lefebvre's approach to the wealth and misery of everyday life, to ask whether these spatial experiences enrich the urban everyday life of the subjects analyzed. Empirically, spatial life narratives were constructed of women with the aforementioned social profile, which subsequently underwent a qualitative analysis to reconstruct the spatial experience in a multidimensional way.

Keywords: spatiality, inhabit, everyday life, experience.

Desde los años setenta del siglo xx se observa la ruptura del tradicional confinamiento femenino en los espacios domésticos de la reproducción, muy relacionada con la participación masiva de la mujer en los mercados de trabajo. Actualmente, la ruptura de dicho confinamiento se ha profundizado por otras prácticas en las que las mujeres tienen creciente presencia, como las educativas, las culturales, de ocio y consumo, entre otras. Así, el debilitamiento del repliegue femenino en el espacio doméstico es empíricamente observable en muchos casos. Es un proceso histórico consumado en diferentes grados, no ajenos a las diversas posiciones sociales de las mujeres, según las ciudades y zonas de las mismas, y cuya territorialización se sigue ampliando. Para este texto, ese proceso es un contexto que ha colocado cotidianamente a las mujeres como sujetos activos del espacio público, sin por ello desconocer que, en circunstancias específicas, ello no excluye que algunas mujeres han sido parte del espacio público desde tiempo atrás. El objetivo es explorar las formas de habitar el espacio público, las calles y los medios de transporte, de mujeres que se desplazan cotidianamente en la Ciudad de México. Así, el foco está en la experiencia espacial de mujeres en el espacio vivido extradoméstico.

Los desplazamientos cotidianos en la ciudad de México, por las extensas distancias físicas, remiten a los medios de transporte (públicos o privados). También existen desplazamientos cortos realizables a través de la figura del transeúnte, pero no son el eje de este texto. De igual forma, el abordaje no se hace desde la perspectiva del desplazamiento en sí mismo, ni del transporte público, sino en la experiencia espacial de estos desplazamientos cotidianos para cierto tipo de sujeto social. De esta forma, el encuadre no son los estudios de transporte, ni los sistemas de movilidad urbana, ni las políticas urbanas de ciudades seguras para las mujeres, sino la experiencia espacial en espacios públicos densamente habitados, como los lugares-transporte.

La aproximación al fenómeno desde la perspectiva del sujeto-mujer que se desplaza en transporte público implica especificidades, como el encuentro y la confrontación con otredades diversas y en atmósferas de incertidumbre, desconfianza, y en ocasiones de amenaza y violación de las pautas espaciales acerca de los espacios personales. No obstante, este texto forma parte de una investigación mayor en la cual se analizan experiencias espaciales similares para otros sujetos sociales habitantes de la ciudad.

Esta exploración de los habitares femeninos del espacio público retoma la idea seminal de Henri Lefebvre (1981) acerca de la riqueza y la miseria de la vida cotidiana; así, el texto se pregunta si un tipo de mujeres —de sectores populares, jóvenes y residentes en el oriente de la periferia de la Ciudad de México—¹ construyen habitares que integran la riqueza cotidiana del espacio urbano heterogéneo y denso, en el que siempre cabe lo imprevisible. O bien, si lo habitan desde la miseria *lefebvrina*, como habitares dominados por la repetición, que reduce, limita, controla la cotidianidad y, por lo tanto, empobrece la experiencia urbana del cotidiano desplazamiento.

Para ello, primero se repasa el planteamiento *lefebvrino* de la miseria y la riqueza de lo cotidiano. Luego, se explora la articulación de lo cotidiano con la perspectiva del habitar, para integrar después la experiencia espacial como un aterrizaje del habitar cotidiano. Finalmente, se aplica lo anterior a las narrativas femeninas producidas, para reconstruir algunas dimensiones de la experiencia espacial del desplazamiento de las entrevistadas en transporte público en la Ciudad de México.

LA VIDA COTIDIANA: ENTRE LA MISERIA Y LA RIQUEZA

Para Lefebvre, la cotidianidad se tensa históricamente entre la riqueza y la miseria² en diferentes momentos, y así se producen y reproducen las sociedades desde lo cotidiano de los diversos sujetos sociales. De esta forma, lo cotidiano deviene una emergencia de la historicidad, y en ello se dignifica lo aparentemente banal, como formas particulares de la construcción histórica de las sociedades. “Lo cotidiano son los actos diarios, pero sobre todo el hecho de que se encadenan formando un todo [...] su encadenamiento se efectúa en un espacio social y en un tiempo social” (Lefebvre, 1981: 8). Lo cotidiano no se reduce a la suma de acciones aisladas, como comer, beber,

1 Más adelante, en el cuarto apartado, se detalla el perfil.

2 Este planteamiento es parte de la extensa discusión teórica respecto a la innovación y la rutinización de la vida cotidiana, que está presente —con matices— en casi todas las teorías de la vida cotidiana (Bégout, 2005; Sheringham, 2006). La preocupación por la repetición y la innovación en la vida cotidiana recupera los interrogantes de fondo de la teoría sociológica en torno a la tensión entre el orden y el cambio social.

vestirse, caminar. Estas acciones se enaltecen consideradas en la trama de las relaciones sociales y la estructura que les da sustento.

En este rumbo, las repeticiones y las discontinuidades de lo cotidiano de los diversos sujetos sociales ameritan ser analizadas. Las fuentes de la miseria proceden de los dogmas y las normas que establecen formas de ser y de actuar que pueden perdurar. También se articulan con las herramientas tecnológicas de la cotidianidad, el control y la domesticación que inducen horizontes lineales (Lefebvre, 1981: 30). En cambio, la riqueza se relaciona con ritmos cotidianos cíclicos ajenos a la linealidad temporal de la racionalidad. Así, la integración de lo lúdico y lo festivo en lo cotidiano puede constituir riqueza porque éstos no operan en la linealidad de la racionalidad y la tecnología (1981: 18-22). Poseen ritmos temporales que aportan discontinuidades generadoras de otras formas sociales. Lefebvre observó que si lo lúdico, lo festivo, los rituales tradicionales, se separan y diferencian totalmente de lo cotidiano, pierden su capacidad transformadora y enriquecedora, y en consecuencia se alejan de la posibilidad de innovar la vida social. Sólo mantienen su capacidad revolucionaria cuando son parte intrínseca de lo cotidiano.

Esto llevó a Lefebvre a plantear que, en la cotidianidad, históricamente, ha existido riqueza latente, poco visible, y al mismo tiempo miseria extensa y evidente (lo aparente). En otros periodos históricos, la riqueza ha sido amplia y visible, esbozando nuevos horizontes, mientras que la miseria era subyacente y confrontaba el posible cambio social. Por ello, Lefebvre indaga la repetición de estados, emociones y actitudes ligados con símbolos y nudos emocionales, antes que la repetición de comportamientos estimulados por señales. La señal deviene en la miseria que ordena, establece qué hacer y cómo hacerlo.³ En cambio, los ritmos asociados con los símbolos que unen lo imprevisto por convergencias de emociones y estados afectivos pueden producir cambio y riqueza. Los símbolos, las emociones, las afectividades y lo inesperado son fuentes de la riqueza de la vida cotidiana como innovación (Lindón, 2004).

Esta teoría del devenir (Lefebvre, 1992) resulta potente para interrogar las formas de habitar el espacio público por parte de diversos sujetos sociales.

3 La señal indica lo que va a ocurrir o el comportamiento que debe tenerse ante ello. En cambio, el símbolo pone en relación dos fenómenos inicialmente independientes uno de otro, pero que serán contruidos como una idea, o creencia propia de cierta cultura.

En esta ocasión, el foco se coloca en mujeres jóvenes, de sectores populares, que realizan cotidianos desplazamientos en transporte público en la Ciudad de México desde y hacia la periferia oriental, como lugar de residencia. Con esta perspectiva se explora la posible “conquista del espacio público” por parte del tipo de mujeres mencionado. Algunos interrogantes específicos son: si la “conquista del espacio público” puede resultar de la simple localización en él, o si se asocia con ritmos lineales o cíclicos, si la conquista requiere de la apropiación del espacio público, o si se constata un habitar con distancias físicas, sociales y afectivas, con incertidumbre y desconfianza. Esto último podría acercarse más a la miseria cotidiana, tanto como lo fue el confinamiento doméstico por largos años.

EL HABITAR

La riqueza y la miseria de lo cotidiano refieren a la temporalidad: la repetición y la discontinuidad cotidianas ocurren en el devenir, en el transcurso del tiempo, y configuran el ritmo cotidiano. Así, el ritmo lefebvriano recoge tanto la repetición como la innovación, la miseria y la riqueza cotidianas. Los ritmos que emanan de lo predado son lineales e inducen la miseria cotidiana. Los ritmos imprevistos y no lineales generan riqueza. En los dos casos, lo cotidiano está expresando la historicidad. Así, el abordaje de lo cotidiano parecería que es temporal.

Sin embargo, Lefebvre reconoció la indisociabilidad del tiempo y el espacio: subrayó que los ritmos cotidianos suelen caracterizar a los lugares (el tiempo modela el espacio), y en otras ocasiones son los rasgos propios del lugar —sean naturales, culturales, tradicionales, de modos de vida u otros— configuradores de los ritmos (el espacio configura al tiempo). En cuanto a lo primero (los ritmos que identifican a los lugares), es conocido el caso de algunas localidades en las que se emplaza una industria, y al cabo de un cierto lapso, los ritmos de la actividad industrial imprimen el ritmo a la localidad. Por ejemplo, los turnos de trabajo llegan a marcar el ritmo de la vida local.⁴ Un ejemplo de la segunda idea planteada por Lefebvre

4 En Monterrey, durante más de medio siglo, la vida local resultó marcada por los ritmos laborales de la fábrica metalúrgica Fundidora de Monterrey. A mediados de la década de los años ochenta del siglo xx, se produce el cierre de la fábrica, que años más tarde sería transformada en un destacado e innovador

sobre la relación entre los ritmos y el espacio (los lugares que configuran los ritmos) se halla en algunos lugares que en cierta ocasión devienen en sede de una actividad no característica del lugar, y que resulta configurada por rasgos propios del lugar, aun cuando ellos sean ajenos a dicha actividad. Así, la riqueza y la miseria de lo cotidiano, con sus ritmos, son tanto temporales como espaciales.

En este texto se integra la temporalidad, pero se destaca la espacialidad a través del habitar. Si el ritmo tiene su razón de ser en la temporalidad, el habitar la encuentra en la espacialidad, porque expresa una relación entre las personas y sus lugares de vida. Sin embargo, al igual que los ritmos no sólo son tiempo, sino también espacio, se habitan lugares, pero ello ocurre en tiempos específicos. Tanto los ritmos como los habitares son obra de sujetos particulares. En síntesis, la estrategia propia de articular ritmos y habitares aspira a una síntesis espacio-temporal para comprender algunas cotidianidades de ciertas mujeres en situación de tránsito urbano.

El habitar siempre conlleva una herencia heideggeriana: refiere a la existencia espacial del ser humano, el ser en el mundo de Martin Heidegger ([1954] 1975), es el ser humano que habita el espacio. El habitar es estar y permanecer en un lugar. La casa constituye un lugar por excelencia del habitar, aunque se habitan muchos lugares diferentes a la casa. Por ejemplo, se habitan las calles o los parques de un barrio. De acuerdo con Heidegger, el habitar expresa el permanecer en los lugares en condición de “libertad”, protección, con satisfacción y sin amenaza. El habitar es un vínculo armónico entre el hombre y el medio, que requiere del construir para hacer posible el habitar. En su perspectiva, el construir no tiene sentido en sí mismo, sino subordinado al habitar.

Más allá del enfoque heideggeriano, el habitar se replanteó en términos de modos de vida. Lefebvre (2001) fue parte fundamental del deslizamiento del habitar hacia los modos de vida. De esta manera, el concepto de habitar fue ingresando en el ámbito de lo cotidiano: se transitaba así del

museo. Y una década y media después, el museo integró como un elemento emblemático el histórico silbato con el que se anunciaron durante décadas los cambios de turnos en la fábrica. Aunque el silbato en el contexto del museo ya no llamaba a cambios de turnos, tuvo un impacto emotivo fuerte en el entorno, porque recordaba un ritmo (fabril) que marcó a la ciudad largamente.

habitar como la relación del ser humano con el medio, a la relación de las personas con lugares concretos de las ciudades (Thémines, 2009).

Las perspectivas sobre el habitar más contemporáneas enfatizan las prácticas cotidianas. Por ejemplo, para Mathis Stock (2004), el habitar refiere a la forma en que las personas practican los lugares. Para Angela Giglia (2012: 9), el habitar incluye una amplia gama “de prácticas y saberes acerca del mundo que nos rodea”. Por ello, esta autora lo especifica en términos del “estar ubicado”, saber dónde se está, y así lo define como una forma de “intervenir en el tiempo a través del espacio” (2012: 11). Por su parte, Kirsten Simonsen (2007) subraya que nada es anterior a las prácticas, ni la conciencia, ni las ideas, ni los significados, ni las estructuras, ni los discursos, ni las redes, ni los acuerdos: el habitar llega a ser las prácticas con los saberes, la memoria, la imaginación, la intencionalidad y los sentidos.

Estos aportes posicionan al habitar como una entrada analítica de la cotidianidad, porque remite a las formas de experimentar los lugares en los que están las personas, y a las redes de significados resultantes del estar en dichos lugares. Por ejemplo, las cotidianidades de personas que residen en una casa, pero no la habitan; o bien, el habitar una casa, pero hacerlo a través del miedo y la vulnerabilidad.

Recientemente se ha ampliado el habitar con la incorporación de la movilidad espacial. Ello ha sido posible por la ruptura de las fronteras del concepto de estar para integrar la amplia movilidad espacial de los urbanitas. Las prácticas de movilidad espacial, como los desplazamientos cotidianos, son formas de estar en diversos lugares. De esta manera se ha planteado la existencia de “habitares politópicos” (Stock, 2006; Lussault y Stock, 2010; Radkowski, 2002) en referencia a la apropiación de diversos lugares, incluso muy lejanos unos de otros, pero articulados entre sí por quien los habita.

La experiencia de habitar la ciudad es multidimensional porque cada persona habita múltiples lugares diferentes, que constituyen la trama de sus espacios de vida. La multidimensionalidad también responde a que en cada lugar se suelen realizar prácticas específicas —aunque algunas se reiteren en más de un lugar— y, por ello, no representan lo mismo para la persona.

Esta conjunción de dimensiones que son parte del habitar —el estar— adquiere profundidad al considerar que todos habitamos más de un lugar cada día e innumerables lugares en nuestra vida. Además, los lugares habitados por unos también lo son por otros, y el estar en un lugar no

necesariamente excluye a otros. A través de esta tarea omnipresente y colectiva, el habitar, los lugares adquieren textura (Adams, Hoelscher y Till, 2001): los lugares presentan matices materiales y en las formas de vivirlos. Así, un lugar genera ciertas evocaciones en un habitante y otras diferentes para quien lo habita junto al anterior. Anclamos e inscribimos nuestras cotidianidades en los lugares, y por ello cada lugar que se habita es diferente a otros, aun cuando materialmente pueda ser semejante. La singularidad de cada lugar procede de las experiencias espaciales que cada persona inscribe en ellos y las materialidades que resultan de esos habitares.

Este texto apuesta al diálogo entre el habitar y los ritmos cotidianos lefebvrianos. Así, se esbozan respuestas —parciales, inconclusas e inestables como la misma cotidianidad— sobre las formas de habitar fragmentos de ciudad que producen riqueza cotidiana, o bien, sobre los habitares que reproducen la miseria de la vida cotidiana.

LA EXPERIENCIA ESPACIAL

El habitar permite comprender las formas de relación de las personas con sus espacios de vida practicados. Y en virtud de la memoria espacial, el habitar presente resulta de infinitas experiencias espaciales que han enlazado las cotidianidades del sujeto y los lugares. Por ello, la dupla ritmos y habitares en este texto incorpora otra dimensión que es constitutiva de ambas, la experiencia espacial. Y es en ella donde se ubica el pivote del trabajo.

Con este horizonte, se retoma el planteamiento multidimensional de Yi-Fu Tuan (1977) acerca de la experiencia espacial. Este autor destaca el contenido sensorial de toda experiencia espacial como resultado de la aprehensión del entorno a través de los sentidos, pero no se limita a lo sensorial. Así, para Tuan, la experiencia espacial es la articulación de siete dimensiones en torno a las prácticas: la sensación, la percepción y la concepción, junto con la memoria y la imaginación, y la emoción y el pensamiento del ser humano en cierto lugar: en toda experiencia son importantes los sentidos porque es a través de ellos que se da la apropiación del espacio circundante, que inicia donde termina nuestro cuerpo. Sin embargo, los sentidos no sólo son una dotación biológica del ser humano, están modelados en los contextos culturales de los que formamos parte. Por ello, la peculiar configuración

sociocultural de la que se es parte induce a ver algunos fenómenos y no otros, o a reconocer ciertos sonidos antes que otros. En suma, la experiencia espacial integra lo sensorial junto a lo pensado, lo recordado, lo imaginado y lo sentido: por ejemplo, se percibe visual y auditivamente algo, y al mismo tiempo se genera en el cuerpo una emoción, como el miedo o la alegría. La emoción es interna al cuerpo, resulta de procesos orgánicos, pero se desencadena por algo externo que acontece en el lugar. En esa encarnación de lo externo en el cuerpo suelen participar la memoria espacial (pasado traído al presente) o la imaginación (futuro anticipado).

Otro rasgo de la experiencia es su carácter situacional. En cada situación suelen enfatizarse más unos componentes que otros, sean los sensoriales, los emotivos, los cognitivos, los rememorativos o los imaginarios. El carácter situacional otorga la especificidad a cada experiencia, y parte de ella deriva de la demarcación en el espacio y tiempo, del aquí y el ahora, que es propio de cada experiencia.

En síntesis, en esta trilogía, el ritmo es más temporal que espacial, y se configura en el devenir. Por su parte, el habitar es más espacial que temporal; aun así, contiene la temporalidad vivida que le otorga densidad y profundidad al presente. Y la experiencia espacial es notoriamente situacional, su tiempo es el “ahora” y su espacio es el “aquí”, mientras que ambos expresan una forma de la historicidad.

EXPERIENCIAS ESPACIALES FEMENINAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

La trilogía teórica abordada se complementa con pasos intermedios entre estas abstracciones y retazos de la cotidianidad de las mujeres consideradas. Estos pasos intermedios aquí se presentan como ejes analíticos de la experiencia espacial. Para ello, se retoman ideas de David Seamon (1980) para interrogar las voces de las mujeres entrevistadas. Uno de estos ejes analíticos es la orientación espacial, otro es el encuentro sensorial y cognitivo profundo con el entorno (o espacio de vida), asociado con la conciencia espacial; por último, se incluyen las rutinas espaciales corporizadas. La experiencia espacial no se agota en estos ejes analíticos, pero sólo ellos se abordan en esta ocasión.

La exploración empírica de estos ejes analíticos se hace sobre “narrativas de vida espaciales”⁵ (Lindón, 2011) de mujeres jóvenes, de 20 a 30 años,⁶ de sectores populares, que realizan desplazamientos cotidianos en transporte público en la Ciudad de México, sea por trabajo (como empleadas) y/o estudio, y cuyos lugares de residencia están en el oriente del área metropolitana. Los desplazamientos tienen como destino el centro de la Ciudad de México, Iztacalco o Iztapalapa. Los lugares de origen se hallan en Chalco, Valle de Chalco, Ixtapaluca, La Paz, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl. Estos itinerarios oscilan entre los 18 y los 40 kilómetros para llegar al destino (es decir, desde el área metropolitana a la Ciudad de México); los más frecuentes son de 20 a 24 kilómetros⁷. Al realizarse en transporte público, el recorrido requiere de transbordos (uno o dos) de un medio a otro. Por ser desplazamientos por estudio y empleo, los horarios no son flexibles y suelen coincidir con los de mayor afluencia de pasajeros. En suma, se trata de mujeres jóvenes que tienen inserciones escolares y laborales formales que las colocan mayormente en situación de pasajeras que viajan solas en el transporte público, por las restricciones horarias y de itinerarios de sus actividades.

La especificación etaria de las mujeres, el motivo del viaje y la selección exclusiva de desplazamientos pendulares responden al interés por conocer las experiencias espaciales cuando el viaje está subordinado a la meta de llegar a un destino preciso y en cierto horario. La exclusión de otros desplazamientos (los que se realizan por única o primera vez, los de ocio y/o consumo, o los que se hacen en compañía de conocidos) no desconoce su relevancia, sino que responde a la búsqueda de especificidades.

Las narrativas de vida espaciales se produjeron en un contexto de entrevistas abiertas realizadas en varios encuentros para cada caso, sin más direccionalidad que la de hablar de la propia vida durante dichos desplazamientos. La espacialidad emergió espontáneamente como parte del relato. En ese encuadre entrevistadas-entrevistadora, las mujeres fueron

5 De aquí en adelante, NVE.

6 También se realizaron entrevistas a mujeres de mediana edad con el mismo tipo de desplazamientos cotidianos, más sesgados a trabajo que a estudio. Sin embargo, en este texto sólo se analizan las narrativas de las mujeres jóvenes, que fueron una veintena.

7 Esto implica que el viaje completo de ida y regreso tiene una extensión promedio de 40 a 48 kilómetros diarios.

sumergiéndose en su memoria de los desplazamientos cotidianos, para seleccionar situaciones vividas y ponerlas en palabras. Algunas narrativas se centraron en ciertas experiencias, y en otros casos la narración contrastaba experiencias vividas en distintas ocasiones.

Las NVE se transformaron en textos a través de la transcripción completa de los discursos y los textos fueron analizados bajo los ejes analíticos de la experiencia espacial antes presentados. Así, los textos permitieron reconstruir respuestas a las preguntas de investigación a partir de los contenidos manifiestos y también de los latentes. Dichas respuestas fueron categorizadas a la luz de los ejes de la experiencia espacial seleccionados.

No se pretendió conocer todas las formas que adopta la experiencia espacial del tipo de mujeres entrevistadas, sino visibilizar algunas expresiones. Existen otras formas de este tipo de experiencia espacial a las cuales no se accedió por el perfil de mujeres y de los viajes considerado. En los perfiles considerados seguramente existen otros tipos de experiencias espaciales, que no emergieron en las narrativas producidas. De igual manera, es posible que los tipos de experiencias espaciales hallados también se presenten entre mujeres de otras ciudades y otras condiciones, así como en recorridos diferentes. En suma, ni se han relevado todas las posibles configuraciones de la experiencia espacial del cotidiano desplazamiento femenino en el transporte público para el perfil indicado, ni se asume que sean exclusivas del perfil estudiado.

El encuentro profundo con el entorno

El análisis de las experiencias espaciales incluye la conciencia espacial, entendida como la capacidad cognitiva para reconocer dónde se está. Esto es parte intrínseca del habitar cualquier lugar, no sólo un medio de transporte. Suele estar muy activa durante los desplazamientos, porque el acto de recorrer un trayecto impone el desafío de estar en distintos lugares y tener frente a sí diversas configuraciones espaciales. Por ello, la conciencia espacial acompaña al movimiento en la ciudad (Seamon, 1979) y es lo que permite, junto con la orientación, que la “navegación urbana” (De Castro, 1997) funcione y que la persona llegue a destino. En los desplazamientos que se hacen por primera vez la conciencia espacial está muy activa. Así, los procesos cognitivos activan el estado de alerta para registrar la mayor

cantidad posible de información del recorrido, y compensar la incertidumbre espacial de realizarlo sin información experiencial previa. La ausencia de información espacial de un recorrido constituye una “situación problema”, por no poseer saberes empíricos hasta ese momento. En cambio, en los desplazamientos repetitivos, la conciencia espacial es menos constante, sin dejar de estar presente, por la ilusión de control de la incertidumbre espacial que generan los saberes espaciales sedimentados acerca del lugar.

La conciencia espacial también se articula con los movimientos corporales espontáneos, que se presentan como rutinas encarnadas en las personas (Seamon, 1980). Así, la conciencia espacial puede llevar al sujeto a revertir la dirección de su cuerpo al desplazarse, o darle una nueva dirección, al reconocer que la que se tenía era equívoca: por ejemplo, cuando la persona se desplaza en cierta dirección y de pronto el cuerpo genera un cambio de orientación que pareciera no resultar de un proceso de evaluación espacial consciente, sino de un movimiento corporal autónomo: no son movimientos corporales ajenos al pensamiento, sino una expresión de la integración de la conciencia espacial y la corporeidad.

Las narrativas femeninas analizadas expresan un particular ritmo en la conciencia espacial: no es estable, en buena medida por la heterogeneidad del entorno. El registro consciente del entorno espacial (con diversidad de personas, situaciones, objetos e imágenes) adquiere un ritmo intermitente: en un instante domina el registro consciente del entorno y un instante después se deja de registrar el espacio circundante. Durante los desplazamientos en transporte público en los que la otredad es aprehendida como una extranjería peligrosa, las mujeres consideradas intentan sostener la conciencia espacial del entorno inmediato en estado de alerta, pero la sostienen sólo de manera intermitente.

Las NVE analizadas muestran que existen instantes en los recorridos, en los que las mujeres dejan de notar el entorno espacial que las rodea y también a los otros que cohabitan de manera efímera ese limitado espacio de vida. Georg Simmel (1986), a inicios del siglo xx, identificaba esta falta de atención al entorno espacial como característica de la vida metropolitana, y la denominó actitud *blasé*. En aquel planteamiento el énfasis radicaba en la indiferencia espacial como un mecanismo de defensa frente a la heterogeneidad desbordante de las grandes ciudades, sin analizarse el carácter intermitente. Según la concepción lefebvriana de la miseria de la

vida cotidiana en la ciudad, lo esperado y funcional es que en la situación de desplazamiento la atención al entorno sea escasa, como una forma de colonización de la cotidianidad que evita que el sujeto se desvíe del plan cotidiano predefinido y continúe así con el ritmo lineal, que contribuirá a la reproducción socioespacial por la normalización cotidiana. La disminución de la atención espacial (Seamon, 1979, 1993, 2007) aquí se denomina desatención espacial, y se asocia con cierta confianza espontánea en la institucionalidad del transporte, a pesar de las experiencias previas inciertas. Estas certezas tácitas contribuyen a que las mujeres entrevistadas se instalen en sus mundos interiores y se desconecten por instantes breves del espacio-tiempo en el cual se encuentran. La desatención espacial se refuerza por el acceso a los múltiples dispositivos electrónicos que desplazan la atención hacia otros mundos y desconectan del entorno espacial inmediato. Por ello, la desatención espacial es una suerte de articulación entre la normalización de la cotidianidad (con la consecuente legitimidad de lo instituido), la huida hacia la interioridad, la saturación del entorno y, ocasionalmente, las conexiones lejanas por la digitalización de la vida urbana.

Los discursos analizados muestran que la desatención espacial no es total, sino fugaz. Se interrumpe intermitentemente por diversas razones: los movimientos que reactivan instantáneamente el sentido de inseguridad y la desconfianza instalada, que no se originan en cada situación, sino que son parte del espíritu de una época y una ciudad, aunque emergen situacionalmente. Esos movimientos son estímulos del entorno inmediato, movimientos corporales de los otros próximos o diversos fenómenos propios de la misma dinámica urbana, como el avance y el detenerse propio del tránsito urbano. Todos influyen en el tránsito de la desatención espacial al estado de alerta, que permite registrar instantáneamente dónde se está y qué está en juego en ese lugar y en cada instante, para regresar luego a la desatención espacial relativa. En los instantes en los que ocurren movimientos se reinstala con intensidad la conciencia espacial, que fluye entre el repentino descubrimiento del espacio y el otro, y el consecutivo distanciamiento de los mismos, para regresar al propio mundo interior. Al respecto, una entrevistada remarcaba: “Trato de estar atenta a cualquier movimiento anormal, pero si no ocurre nada raro por un rato, medio me duermo, sobre todo si me tocó asiento, o me vienen los pendientes del día y de la casa, pero con cualquier cosita rara que sienta ya estoy atenta,

porque en el transporte puede pasar de todo” (entrevistada número 1, residente en Valle de Chalco).

Los extensos desplazamientos cotidianos —en un recorrido diario pendular es frecuente que estas mujeres consuman hasta seis horas diarias—, aunados al amplio espectro de actividades que colman su cotidianidad, generan una considerable fatiga cotidiana. La conjunción de ambas condiciones, más las propias del mundo doméstico/laboral/escolar de estas mujeres, imposibilita sostener la conciencia espacial de manera constante durante los recorridos completos, y el ensimismamiento/repliegue en los mundos interiores se presenta espontánea e intermitentemente.

Por lo anterior, los extensos recorridos espaciales que realizan cotidianamente este tipo de mujeres no traen consigo el registro espacial de los lugares atravesados, como para que puedan apropiarse de esos territorios y de nuevos saberes espaciales, y así experimentar el desplazamiento como riqueza para su cotidianidad. Por el contrario, se favorece el registro del espacio circulatorio de manera parcial, distante y a través de imágenes fragmentadas, que las dejan siempre en territorios desconocidos.

LA ORIENTACIÓN ESPACIAL

Otro aspecto de la experiencia espacial es la orientación espacial, una capacidad cognitiva del ser humano que se presenta en la vida práctica como la habilidad para reconocer el entorno y organizar los movimientos en él. Opera en todo momento, aunque se evidencia más en los desplazamientos, aun cuando sean cortos recorridos dentro de un recinto, como puede ser una habitación. La orientación espacial se expresa a través de ciertos comportamientos espontáneos. Por ejemplo, los movimientos corporales que la persona ejecuta cuando se dispone a salir de un lugar y se dirige automáticamente hacia la puerta de salida. La orientación espacial también emerge en situaciones en las cuales, estando en cierto lugar, se identifican elementos del entorno y su ubicación; por ejemplo, cuando dentro de un recinto se reconoce de dónde procede un sonido externo (por percepción auditiva), o se identifica a qué distancia aproximada se ha generado ese sonido, o si el sonido procede de la izquierda o de la derecha, de arriba o de abajo. Todo ello es posible por la espontaneidad de la orientación espacial,

que funciona de manera articulada con los sentidos y conecta a la persona con su entorno.

Durante los desplazamientos cotidianos en transporte público realizados por las mujeres entrevistadas, la orientación espacial adquiere un rasgo peculiar que se reitera en uno y otro caso: se tensa entre el *indoor* del transporte y el *outdoor* por el cual se atraviesa la ciudad.⁸ En la Ciudad de México, el *indoor* del transporte público frecuentemente presenta una densidad de ocupación muy alta. Esto limita la visibilidad hacia el exterior, las calles y las zonas que se recorre, y así el exterior se presenta como imágenes fragmentadas, correspondientes a tiempos discontinuos. En ocasiones, se pierde totalmente la visibilidad exterior durante trayectos extensos, aunque lo más frecuente es que alternen invisibilidades y visibilidades parciales del *outdoor*.

Además de la invisibilidad parcial del *outdoor*, la alta densidad en el *indoor* del transporte público utilizado por estas mujeres instaaura proxemias no deseadas e inevitables, junto con otredades anónimas y amenazantes. Las narrativas femeninas analizadas muestran que estas cercanías transgreden las distancias físicas culturalmente aceptadas con los desconocidos, al quedar ubicados los otros cuerpos dentro del estrecho espacio kinestésico de las mujeres. La invasión proxémica indeseada (aun sin llegar al acoso y/o a la agresión) no sólo es rechazada e inevitable, también activa en estas mujeres el estado de alerta espacial porque se pone en juego el propio cuerpo, por la transgresión de las convenciones sociales sobre las distancias entre desconocidos, el posible acoso y el despojo de pertenencias materiales.

Así, para estas mujeres, los contactos y acontecimientos no deseados constituyen lo que Bruce Bégout denomina “la experiencia de la extranjería” (2005: 26-27): aquello que nos recuerda cada día que lo cotidiano es frágil, que está en constante movimiento vitalista, que incluye lo desconocido que inquieta y pone en tela de juicio las certezas. Cuando la extranjería se articula con proximidades amenazantes al propio cuerpo, las narrativas femeninas en cuestión construyen al otro en peligroso, en opuesto:⁹ transitan de lo desconocido a lo peligroso. Los discursos de estas mujeres entrete-

8 Las expresiones *indoor* y *outdoor* se pueden traducir como dentro y fuera de un recinto, pero se mantienen en inglés por el carácter de neologismo que han adquirido en el humanismo geográfico (Relph, 1976).

9 Esto es parte de lo que Lozada (2004) denomina “el otro es el enemigo”.

jen un sentido de desconfianza amplio, que ha sido narrativizado, y así hace inteligible la instauración cotidiana de la violencia y el miedo (Katz, 2007).¹⁰ Si bien ese sentido es una construcción social que circula entre los miembros de una sociedad (Gregory y Pred, 2006: 5), se hace singular en la experiencia espacial analizada por la conjunción con otras condiciones, como la de género, a veces la etaria, e incluso el volumen corporal del otro. En suma, la experiencia espacial analizada se tiñe de hostilidad.

En este contexto, el estar dentro del recinto del transporte público deviene en una experiencia de interioridad —un *insideness*, según Edward Relph (1976: 49-55)— particular que incluye extranjerías y proxemias no deseadas, y un estado de alerta casi obligado. Es un habitar forzoso. Esta experiencia de interioridad es densa por la acumulación de múltiples aspectos involucrados y todos valorados negativamente: sentido amplio de la otredad difusa y peligrosa, desconfianza particularizada en el otro próximo, sentido de acoso, despojo de pertenencias, sentir la violación del espacio personal, encontrarse en invisibilidad del exterior, entre otros. Las palabras de la siguiente entrevista son elocuentes: “Algunas veces me paso del lugar al que voy, y todo por pasarme todo el tiempo tratando de protegerme de todos los que están junto a mí, y no fijarme por dónde íbamos, cuando me doy cuenta de que ya me he pasado. Me aterroriza tanto tenerlos tan cerca, que ni me fijo por dónde voy, sólo miro al que tengo más pegado. Por eso, a veces me llevo mi seguro” (entrevistada número 2, residente en Chimalhuacán).

Una estrategia femenina emergente en las narrativas analizadas en estas experiencias es la de ingresar al transporte público provistas de pequeños objetos punzantes (alfileres) que son utilizados como escudo protector y como mecanismo para alejar a los otros, cuando la proxemia es una amenaza manifiesta.

Este tipo de experiencia espacial densa de la interioridad del transporte público también se tensa intermitentemente con el *outdoor* que atrae la orientación espacial debido a diferentes circunstancias. Por ejemplo, por

10 La narrativización consiste en aplicar a los conocimientos de sentido común “un recurso literario que consiste en omitir la atribución de lo dicho a una voz o un actor en particular. Al omitirse que lo dicho fue expresado por alguien en particular, aparece como algo dado más allá de una voz o de otra. Esta estrategia discursiva desdibuja que lo dicho no es algo dado, sino algo que fue dicho de esa forma por alguien en ciertas circunstancias” (Lindón, 2007: 128).

el cambio de paisaje resultante del desplazamiento del medio de transporte, porque lo exterior se hace visible e invisible según la variación en la densidad del interior del transporte, porque en ese *outdoor* está el destino al que se quiere llegar y por lo mismo se busca el contacto visual con ese lugar. La orientación espacial también se tensa hacia el exterior, porque ante la interioridad indeseada y peligrosa, lo externo es representado como la amplitud espacial deseada y la liberación de la interioridad indeseada. Esto último suele manifestarse en los discursos femeninos cuando se hace referencia al instante en el que se desciende del medio de transporte, como una microexperiencia de liberación fugaz y efímera. En este aspecto, una entrevistada expresó: “Lo mejor es cuando estoy bajando, liberarme de todos esos viejos que estaban casi sobre mí. A veces, es tanto lo que quiero salir de ese lugar, que me bajo antes y camino, aunque llegue tarde. Pero, cuando me ha tocado bajarme a mitad de camino por algún problema del transporte, también me ha pasado que no se ni dónde estoy ni cómo salir del lugar” (entrevistada número 3, residente en Chalco).

En esa tensión entre orientarse hacia el *indoor* y el *outdoor* que aparece y desaparece intermitentemente, domina el *indoor* porque las proxemias no deseadas y la extranjería amenazan al propio cuerpo e instalan el sentido de la desconfianza inmediata. La atención hacia el *outdoor* deviene secundaria, aunque el motivo del desplazamiento está en el exterior, y la fantasía de la liberación también es exterior, pero la experiencia espacial se configura como una interioridad.

Cuando el desplazamiento se realiza en el sistema de transporte Metro en la modalidad subterránea, la experiencia del *outsideness* de estas mujeres adquiere especificidades. La fragmentación de lo exterior no sólo trae la sucesión de visibilidades e invisibilidades por los cuerpos de los otros que se anteponen al campo visual, como en el transporte automotor. Además, se fragmenta lo exterior en una sucesión de túneles y estaciones. La secuencia entre estos dos tipos de lugares conlleva un ritmo encarnado relativo a la distancia física entre las estaciones y la velocidad del transporte. La apropiación de ese ritmo lineal parece sustituir la orientación espacial, y así se reconoce la llegada a cierto lugar por la sensibilidad corporal al tiempo transcurrido. El breve lapso de permanencia en una estación suele inducir una mínima orientación espacial por el reconocimiento del nombre de la estación, su mobiliario urbano o los señalamientos de las calles. Aunque un

instante después, el *outdoor* retoma la fisonomía de túneles sin rasgos propios, ni marcas territoriales, que vuelven a interrumpir el registro *outdoor*.

Los túneles son representados como un espacio vacío, isotrópico e isométrico, ya que no es vivido por quien se transporta en este sistema, tanto las mujeres del perfil en cuestión como los otros pasajeros. No es posible identificar un túnel de otro, ni marcarlos, ni identificarse con ellos; por eso no puede desarrollarse la apropiación espacial en ninguna de sus formas, ni con dominante material ni simbólica (Ripoll y Veschambre, 2006). No es posible habitarlos, ni saber dónde se está, porque ese *outdoor* es inaccesible para quien viaja, excepto en acontecimientos excepcionales en los que se abren al pasajero, redefinido como transeúnte momentáneamente. Otro rasgo relevante es su oscuridad, que genera invisibilidad. En síntesis, en esa sucesión de estaciones y túneles, la experiencia espacial hacia el exterior es intermitente, no sólo por la desatención espacial de lo exterior, también porque lo exterior intermitentemente se transforma en un espacio vacío.¹¹

La orientación espacial dentro del conjunto de la trama urbana atravesada cotidianamente, las calles y zonas, de acuerdo con las narrativas femeninas analizadas, es mínima o nula: las mujeres entrevistadas internalizan el ritmo de los desplazamientos, no sólo del Metro sino también del transporte automotor, y tienden a reconocer estar en el lugar de destino por el ritmo, pero en condiciones de orientación espacial reducida a su mínima expresión, lo locacional. No registran los lugares atravesados, ni desarrollan una mínima apropiación de sus lugares circulatorios. Ello se asocia con la centralidad de la orientación espacial hacia las interioridades hostiles, amenazantes, de acoso y despojo, además de la alternancia con tiempos de desatención espacial, e invisibilidades del *outdoor* forzosas, más la fatiga propia del viaje.

11 La concepción de los túneles como espacios vacíos, imposibles de acceder y de habitar, no se aplica a los trabajadores del Metro, aun cuando sean mujeres, porque ellos acceden de diversas formas a esos túneles, pueden diferenciar unas áreas de otras y pueden poseer memoria espacial de acontecimientos vividos en ellos.

Las rutinas corporales

Otra dimensión de este tipo de experiencia espacial es la relativa a las prácticas. En este aspecto es pertinente recordar que las prácticas cotidianas (no sólo las de los viajes) se desarrollan a través de conjuntos de micro-haceres ordenados en ciertas secuencias y anclados espacialmente, que conforman la trayectoria espacio-temporal cotidiana de cada sujeto (Hägerstrand, 1978; Pred, 1984). Otra especificidad es que las microprácticas están encarnadas en el sujeto (Seamon, 1980): por la repetición de que han sido objeto, se han incrustado en el cuerpo como disposiciones para realizar ciertos movimientos de maneras específicas. Esto es lo que Pierre Bourdieu (2004) denominó *hexis* corporales. Los conjuntos organizados de movimientos corporizados no sólo permiten desarrollar ciertas prácticas; también es en estos procesos que los cuerpos comunican una información concreta a los demás, y así adquieren corporeidad. Estas microprácticas encarnadas y rutinizadas se asocian con saberes prácticos.

Los conjuntos de rutinas corporales que también integran la experiencia espacial han sido denominados *body-ballet* por Seamon (1979), aunque también se ha recurrido a la metáfora de las coreografías (Pred, 1977) para nombrarlos. Los abordajes sobre el tema, con matices, muestran conjuntos de movimientos corporales y gestos que los sujetos realizan para resolver tareas cotidianas, de tipo laboral, doméstico o escolar, y también las relativas a los desplazamientos, entre otras actividades repetitivas. Estos movimientos corporales son posibles porque llevan consigo saberes encarnados y destrezas que se han hecho hábitos corporizados.

Dichas coreografías expresan formas de habitar, ya que no se realizan en cualquier lugar ni en cualquier fragmento de tiempo. Implican el saber dónde se está. Por ejemplo, las coreografías de los espacios íntimos sólo se ejecutan en espacios públicos bajo circunstancias especiales, como en el caso de los *homeless* que viven el espacio público como privado, o en situaciones que desafían a algún actor o institución, a través del despliegue público y de amplia visibilidad, de coreografías propias del espacio íntimo.

Las experiencias espaciales femeninas estudiadas muestran —según las narrativas obtenidas— coreografías particulares, aquí denominadas de tipo constrictivo: las mujeres ingresan al transporte público y la rutina inicia con la colocación de los objetos más voluminosos que llevan consigo a modo de escudos protectores entre el propio cuerpo y los otros; luego buscan un

lugar en la interioridad del transporte para el propio cuerpo y, a continuación, realizan *in situ* una serie de movimientos corporales con el fin de conseguir la posición más confortable en un contexto esquivo a ello. Tanto la búsqueda de un hueco para el propio cuerpo como los movimientos de acomodo físico son restrictivos: la estrategia es disminuir lo más posible el propio cuerpo, por la falta de espacio físico en el medio de transporte, pero sobre todo como estrategia para reducir la proxemia. La refuncionalización de los objetos personales en escudos protectores representa la creación de una frontera material para el propio cuerpo femenino. Las narrativas femeninas analizadas destacan la diferencia entre sus coreografías en este ámbito y las masculinas, que optan por los movimientos expansivos, utilizando el cuerpo para ocupar el mayor espacio físico posible, aun cuando la interioridad del medio de transporte sea escasa en extensión. Son ilustrativas las palabras de una de las entrevistadas: “Yo me hago bolita, me hago más chiquitita de lo que soy, para protegerme, y ellos muy cómodos se extienden como gato” (entrevistada número 4, residente en Ixtapaluca).

Estos comportamientos femeninos constrictivos expresan hábitos que están encarnados y rutinizados porque se repiten cotidianamente. La repetición los internaliza cognitivamente y los encarna. Estas coreografías constrictivas con las que las mujeres entrevistadas configuran el propio cuerpo en rincones estratégicos del interior del transporte son una recreación simbólica de un microespacio primario semejante a un rincón de la casa en su sentido primigenio de refugio, pero ahora en un entorno hostil y amenazante.

Así como las casas suelen tener candados y cerrojos, y otras veces carecen de ellos, estos huecos en el transporte público en los que se alojan cuerpos femeninos a veces se protegen con objetos que pueden alejar al otro, como lo hacen los cerrojos y rejas de las casas. Sin embargo, la fatiga cotidiana, la huida a la interioridad y los espontáneos sistemas interaccionales tensan estas estrategias constrictivo-protectoras con la desatención espacial, y así intermitentemente estos cuerpos femeninos ceden en protecciones y constricciones, haciéndose más vulnerables, e instantes después las retoman, sobre todo cuando la violación del primer espacio, el área inmediata al cuerpo, se concreta.

Estas rutinas corporales constrictivas de las mujeres entrevistadas se generan en los mundos interiores femeninos, pero en diálogo con la exte-

rioridad hostil. Terminan por incidir en los lugares que habitan (como el transporte público, pero también en las calles y zonas de la ciudad atravesadas), y en sus otredades, a través del proceso de dotar de sentido de forma negativa tanto el lugar como a sus habitantes, y en última instancia a la experiencia misma del desplazamiento cotidiano que deviene en habitares hostiles, o de invisibilizar las calles y los territorios recorridos. Así, los movimientos corporales constrictivos y defensivos en esas interioridades fugaces del transporte, con sus sentidos negativos del lugar, son parte del proceso de construcción social de la ciudad como un espacio discontinuo, con grandes áreas atravesadas, pero desconocidas.

El análisis multidimensional de la experiencia del desplazamiento cotidiano en transporte público para las mujeres sujeto de estudio, lejos de permitirles apropiarse de fragmentos del espacio público, muestra que estas experiencias espaciales están dominadas por la interioridad del lugar-transporte, y en ellas se instauran, en las cotidianidades “normales” la extranjería amenazante, la hostilidad y las estrategias protectoras de autominimizarse.¹² Mientras tanto, el espacio urbano que atraviesan en estos lugares-móviles, para ellas, permanece como *terrae incognitae*.¹³ Sólo deviene en *terrae cognitae* el interior del lugar-transporte, donde lo conocido es lo rechazado. Los casos empíricos analizados parecen haber desarrollado formas de habitar en la hostilidad y la extranjería.

ALGUNAS REFLEXIONES FINALES

En 1979 se publicó la obra *La conquista del presente*, de Michel Maffesoli, que abriría nuevos horizontes para comprender las sociedades actuales. El presente texto tiene cierta inspiración en aquella idea seminal, pero con un rumbo diferente. Maffesoli mostraba que la renovada centralidad de lo cotidiano traía consigo la conquista del presente, soslayado anteriormente por la orientación al futuro que prometía el progreso, y así se despreciaba lo cotidiano.

12 Las cotidianidades excepcionales incluyen la violencia como ejercicio, pero ello no es parte de este análisis.

13 *Terrae incognitae*, o territorios desconocidos, son aquellos lugares de los cuales no se tiene la experiencia de haber estado en ellos, aun cuando se tenga información sobre ellos (Lowenthal, 1961).

En estas páginas se retoman la centralidad de lo cotidiano y la metáfora maffesoliana de la conquista, no ya en relación con el tiempo presente, sino con el espacio urbano, y particularmente el espacio público. Otra especificidad es que, aquí, la metáfora de la conquista ha sido un interrogante, y no una afirmación, destinado a explorar fragmentos de lo cotidiano, aunque fuere de manera intersticial y muy parcial.

Con este horizonte, se han revisado algunas experiencias espaciales de desplazamientos cotidianos en transporte público, motivados por el trabajo formal y el estudio, en el caso de mujeres jóvenes residentes en el oriente del área metropolitana de la Ciudad de México. Uno de los hallazgos es que estas experiencias espaciales de desplazamientos que atraviesan transectos de la ciudad en lugares-movimiento —como el transporte público— ocurren en condiciones de fatiga cotidiana (por el amplio universo de actividades cotidianas que desarrollan las mujeres que hacen estos recorridos, y por la amplia duración del tiempo forzado).¹⁴ Todo ello contribuye a la desatención espacial al *outdoor* durante los recorridos. Así, los desplazamientos cotidianos activan mínimamente el registro espacial de los lugares atravesados, como para que sean apropiados y dejen en las mujeres saberes espaciales, y así puedan incorporar riqueza a su cotidianidad.

Otro hallazgo relevante es que, para las mujeres entrevistadas, los traslados cotidianos se desarrollan en una tensión constante entre el registro espacial del *indoor* del medio de transporte y el *outdoor* por el cual se atraviesa el espacio urbano. En esa tensión es más intensa la conciencia espacial del *indoor*, porque en él cohabitan otredades no deseadas, amenazantes, extranjerías hostiles, y se violan las pautas sociales respecto a la proxemia y los límites del propio espacio kinestésico, que incluso pueden llegar a agresiones y violencia. Por ello, la experiencia espacial del *insideness* desdibuja la del *outsideness*, y el resultado, para estas mujeres, es la reducción del *outdoor* (la ciudad atravesada) a un espacio vacío, isotrópico, isomórfico y desconocido experiencialmente.

14 Lefebvre denominó tiempo forzado al que el sujeto debe emplear diariamente en los traslados y en las gestiones de la vida cotidiana (1972). El acento en esta franja del tiempo cotidiano fue una manera de superar el esquema dual acerca de los tiempos sociales: tiempo de trabajo o tiempo obligado y el tiempo de ocio o tiempo libre.

En las rutinas corporales de las entrevistadas, el hallazgo fueron las coreografías constrictivas, con las cuales restan visibilidad y exposición al propio cuerpo, para así protegerlo. Estas coreografías restrictivas suelen articularse con otras expansivas a través del uso de las propias pertenencias como ampliación corporal, que protege el propio cuerpo. Así, las entrevistadas recrean en estas experiencias espaciales simbolizaciones de larga data acerca del cuerpo femenino, como lo pequeño, lo disminuido e incluso lo subordinado, tanto en lo que respecta a las prácticas femeninas como a lo que expresan el cuerpo y los lugares del cuerpo.

Estos extensos desplazamientos cotidianos tampoco contribuyen a la apropiación de saberes espaciales sobre los espacios circulatorios, por parte de estas mujeres. Menos aún llegan a constituirlos en territorios conocidos (Lowenthal, 1961).¹⁵ Los estados de alerta espacial se orientan a lo próximo, que son las figuras de la extranjería forzada en la interioridad del transporte público.

En los casos analizados, estas experiencias espaciales de habitar cotidianamente el transporte y atravesar así extensas áreas de la ciudad no generan una orientación espacial ni una identificación de las diversas áreas urbanas por las que circulan, como para que estas mujeres se sientan habitantes —aunque fuera, fugaces— de esos territorios. Más que habitar dichos territorios circulatorios, habitan la interioridad del transporte público, ya que es allí donde se instalan la extranjería, la amenaza, la desconfianza y la puesta en juego de la propia corporeidad. Los saberes que dominan son de tipo estratégico: qué hacer para evitar el acoso, la amenaza, el despojo. En cambio, no incorporan saberes acerca del *outdoor*, de los lugares atravesados, de sus rasgos; éstos permanecen como territorios desconocidos, casi invisibles. Por ello, no los identifican ni los apropian.

En este sentido, los extensos desplazamientos cotidianos, en las narrativas referidas, enfrentan a las mujeres a la hostilidad, amenazas, fatiga, sin aportarles el empoderamiento que podría traer el conocimiento de los lugares. Por lo anterior, las experiencias de desplazamientos analizadas

15 Los territorios conocidos (*terrae cognitae*) son aquellos de los que se poseen saberes espaciales por la vida práctica en cierto lugar, ya sean características materiales del lugar, acontecimientos históricos del lugar que han sido integrados en la memoria colectiva local, costumbres del lugar, actividades o rituales locales, expresiones lexicales del lugar, oferta local de servicios o productos (Lowenthal, 1961).

parecen profundizar la miseria de la cotidianidad. Posiblemente, estos énfasis se relacionan con el perfil considerado, que implica que participan del mundo laboral y educativo en condiciones formales, y en parte ello contribuye a que sus cotidianos desplazamientos sean experiencias individuales, mientras que en los desplazamientos asociados con el trabajo no clásico o informal es más frecuente que se realicen en diversos grupos sociales. Algo semejante se podría encontrar en los desplazamientos por motivos de ocio/consumo, participación política u otros, que usualmente se realizan en grupos de conocidos, y ello modifica radicalmente la experiencia espacial del viaje. En suma: si bien el perfil de las mujeres condiciona los hallazgos, es relevante explorar los desplazamientos desde ese perfil porque es parte central de los itinerarios cotidianos.

Si la conquista del espacio público por parte de las mujeres implica su apropiación para muy diversas actividades (no sólo por trabajo y educación) y por parte de distintos tipos de mujeres, así como formas de habitar ese espacio público con saberes espaciales que contribuyan a diversos arraigos, los hallazgos correspondientes a estos casos sólo indican que no se encuentra el aporte de estas experiencias espaciales a la conquista de la ciudad. Esto no desconoce que los motivos de los desplazamientos, ya sean las actividades laborales o educativas, pueden ser fuentes de riqueza en sus cotidianidades. Y por lo mismo, desde ahí quizá sea posible explorar y repensar la conquista del espacio público por las mujeres de diversos perfiles y también desde otros pequeños mundos de la vida cotidiana, más allá de los desplazamientos cotidianos.

Si se asume que la ciudad es construida socialmente desde la cotidianidad de sus habitantes, estos casos analizados parecen esbozar que este tipo de experiencias espaciales (que también pueden presentarse en otros tipos sociales) contribuyen a la construcción social de la ciudad como microterritorios fragmentados y discontinuos, en los cuales alternan grandes áreas desconocidas con pequeños fragmentos que concentran las cotidianidades.

BIBLIOGRAFÍA

- Adams, Paul, Steven Hoelscher y Karen Till (2001). *Textures of Places: Exploring Humanist Geographies*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Bégout, Bruce (2005). *La découverte du quotidien*. París: Allia.
- Bourdieu, Pierre (2004). *El baile de los solteros*. Barcelona: Anagrama.
- Castro, Constanancio de (1997). *La geografía en la vida cotidiana*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Giglia, Angela (2012). *El habitar y la cultura: perspectivas teóricas y de investigación*. Barcelona: Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.
- Gregory, Derek, y Allan Pred (2007). "Introduction". En *Violent Geographies: Fear, Terror and Political Violence*, coordinado por Derek Gregory y Allan Pred, 1-6. Nueva York/Londres: Routledge.
- Hägerstrand, Torsten (1978). "Survival and arena: On the life-history of individuals in relation to their geographical environment" En *Times, Spaces and Places: Making Sense of Time, vol. II: Human Activity and Time Geography*, coordinado por Tommy Carlstein, Don Parkes y Nigel Thrift, 122-145. Nueva York: John Wiley & Sons.
- Heidegger, Martin ([1954] 1975). "Construir, habitar, pensar". *Revista Teoría* 5-6 [versión inicial de 1954, "Vorträge und Aufsätze", Verlag Günther Neske, Pfullingen y conferencia de 1951].
- Katz, Cindi (2007). "Banal terrorism". En *Violent Geographies: Fear, Terror and Political Violence*, editado por Derek Gregory y Allan Pred, 349-362. Nueva York/Londres: Routledge.
- Lazarotti, Olivier (2006). *Habiter: la condition géographique*. París: Belin.
- Lefebvre, Henri (1972). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Madrid: Alianza Editorial.
- Lefebvre, Henri (1981). *Critique de la vie quotidienne. Vol. III: De la modernité au modernisme (Pour une métaphilosophie du quotidien)*. París: L'Arche Editeur.
- Lefebvre, Henri (1992). *Elements de rythm analyse: Introduction a la connaissance des rythmes*. París: Ediciones Syllepse.
- Lefebvre, Henri (2001). "Préface". En *L'habitat pavillonnaire*, editado por Henri Raymond, Nicole Haumont; Marie-Geneviève Dezès y Antoine Haumont, 7-23. París: L'Harmattan.
- Lindón, Alicia (2004). "Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana". *Veredas: Revista del Pensamiento Sociológico* 8: 39-60.
- Lindón, Alicia (2007). "Colonización de la subjetividad espacial por el imaginario suburbano en las periferias de la ciudad de México". *L'Ordinaire Latinoamericain* 208: 117-139.

- Lindón, Alicia (2011). “Las narrativas de vida espaciales y los espacios de vida”. En *Memoria, espacio y sociedad*, coordinado por Beatriz Nates y Felipe César Londoño, 13-32. Barcelona: Anthropos.
- Lowenthal, David (1961). “Geography, experience and imagination: Towards a geographical epistemology”. *Annals of the Association of American Geographers*, 51 (3): 241-260.
- Lozada, Mireya (2004). “El otro es el enemigo: imaginarios sociales y polarización”. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales* 10 (2): 195-209.
- Lussault, Michel, y Mathis Stock (2010). “Doing with space: Towards a pragmatics of space”. *Social Geography* 5 (1): 11-19.
- Maffesoli, Michel (1979). *La conquête du présent: pour une sociologie de la vie quotidienne*. París: Presses Universitaires de France.
- Pred, Allan (1977). “The choreography of existence: Comments on Hägerstrand’s time-geography and its usefulness”. *Economic Geography* 53 (2): 207-221. DOI: 10.2307/142726.
- Pred, Allan (1984). “Place as historically contingent process: Structuration and the time-geography of becoming places”. *Annals of the Association of American Geographers* 74 (2): 279-297.
- Radkowski, Georges-Hubert (2002). *Anthropologie de l’habiter: Vers le nomadisme*. París: Presses Universitaires de France.
- Relp, Edward (1976). *Place and Placelessness*. Londres: Pion.
- Ripoll, Fabrice, y Vincent Veschambre (2006). “L’appropriation de l’espace: une problématique centrale pour la géographie sociale”. En *Penser et faire la géographie sociale: contributions à la une épistémologie de la géographie sociale*, coordinado por Raymonde Séchet y Vincent Veschambre, 295-305. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Seamon, David (1979). *A Geography of the Lifeworld*. Nueva York: St. Martin’s Press.
- Seamon, David (1980). “Body-subject, time-space routines, and place-ballets”. En *The Human Experience of Space and Place*, coordinado por Anne Buttimer y David Seamon, 148-165. Londres: Croom Helm.
- Seamon, David (coord.) (1993). *Dwelling, Seeing, and Designing: Toward a Phenomenological Ecology*. Nueva York: State University of New York Press.
- Seamon, David (2007). “Interconnections, relationships, and environmental wholes: A phenomenological ecology of natural and built worlds”. En *Phenomenology and Ecology*, coordinado por David Abram y Melissa Geib, 53-86. Pittsburgh: Duquesne University Press.
- Sheringham, Michael (2006). *Everyday Life: Theories and Practices from Surrealism to the Present*. Oxford: Oxford University Press.

- Simmel, Georg (1986). “Las grandes urbes y la vida del espíritu”. En *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*, 247-262. Barcelona: Península.
- Simonsen, Kirsten (2007). “Practice, spatiality and embodied emotions: A outline of a geography of practice”. *Human Affairs* 17: 168-181.
- Stock, Mathis (2004). “L’habiter comme pratique des lieux géographiques”. *EspacesTemps.net*, 18 de diciembre de 2004. Disponible en <<https://www.espacestemp.net/articles/habiter-comme-pratique-des-lieux-geographiques/>> [última consulta: 20 de febrero de 2018].
- Stock, Mathis (2006). “La hypothèse de l’habiter poly-topique: pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés a individus mobiles”. *EspaceTemps.net*. Disponible en <<https://www.espacestemp.net/articles/hypothese-habiter-poly-topique/>> [última consulta: 10 de enero de 2018].
- Thémines, Jean-François (2009). “L’habiter: quand les pratiques spatiales entrent dans des classes de géographie au collège”. En *Actes du Colloque International de Didactique d’Histoire et de Géographie*. HEP Lausanne y Université de Genève, Lausanne, del 23 al 24 de noviembre.
- Théry, Hervé (1992). “Habitat”. En *Les mots de la géographie: Dictionnaire critique*, dirigido por Roger Brunet, Robert Ferras y Hervé Théry, 249-250. París-Montpellier: La Documentation Française/Reclus.
- Tuan, Yi-Fu (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis: University of Minnesota.
-

Alicia Lindón

Doctora en Sociología por El Colegio de México. Está adscrita al Departamento de Sociología, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa. Temas de especialización: dimensión espacial de lo social desde la perspectiva del sujeto habitante; enfoques biográficos y subjetividad espacial; la ciudad habitada y los imaginarios urbanos; socio-geografías de la vida cotidiana; espacialidades y corporalidades: geografías híbridas. San Rafael Atlixco 186, Col. Vicentina, Iztapalapa, 09340, Ciudad de México. ●