

Movilidad peatonal, sentidos del lugar y (des)territorialización en una periferia popular de la Ciudad de México

Pedestrian Mobility, Senses of Place and (De)Territorialization in a Mexico City's Popular Periphery

Mobilidade de pedestres, sentidos do lugar e (des)territorialização em uma periferia popular da Cidade do México

Elliott Ducharme*

Recibido: 2 de febrero de 2023

Aprobado: 29 de marzo de 2023

<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.12927>

Para citar este artículo

Ducharme, E. (2023). Movilidad peatonal, sentidos del lugar y (des)territorialización en una periferia popular de la Ciudad de México. *Territorios*, (49 Especial), 1-26. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.12927>

* *Estudiante de Doctorado en Urbanismo en la Universidad Gustave Eiffel (París) y el Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos (CEMCA, Ciudad de México), becario del Instituto de las Américas (IdA, Francia). Correo electrónico: elliott.ducharme@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-3474-5059>*

Palabras clave

*Lugar;
territorialización;
periferia popular;
movilidad peatonal;
espacio.*

Keywords

*Place; territorialization;
popular periphery;
pedestrian mobility;
space.*

Palavras-chave

*Lugar;
territorialização;
periferia popular;
mobilidade de pedestre;
espaço.*

RESUMEN

Este trabajo se enfoca en la temática de las representaciones del espacio local por parte de habitantes de una periferia popular de la Ciudad de México desde sus prácticas de movilidad peatonal. Está basado en la observación de cinco talleres de realización de mapas mentales enfocados en la movilidad peatonal, en los cuales participaron habitantes del “pueblo originario” conurbado de San Gregorio Atlapulco, ubicado en la periferia sur de la Ciudad de México. Los habitantes relatan una imposibilidad de caminar libre y decentemente en San Gregorio, de la cual nace un sentimiento de desterritorialización. El análisis de los talleres usa la movilidad peatonal como enfoque para entender los modos de “apropiación del espacio”, con la idea que cuando el potencial de apropiación del espacio se ve debilitado, los habitantes hacen resaltar ciertos elementos de un “sentido del lugar” que desean preservar.

ABSTRACT

This work focuses on the representations of local space by inhabitants of a Mexico City’s popular periphery from their practices of pedestrian mobility. It is based on the observation of five mental mapping workshops, oriented on pedestrian mobility’s conditions, in which inhabitants of the “pueblo originario” of the San Gregorio Atlapulco, located in the southern fringe of Mexico City’s urban area, participated. The inhabitants report the impossibility of walking freely and decently in San Gregorio, which gives rise to a feeling of deterritorialization. The analysis of the workshops uses pedestrian mobility as an approach to understand the modes of “appropriation of space”, starting from the idea that when the potential for space appropriation is undermined, the inhabitants highlight certain elements of a “sense of place” which they wish to preserve.

RESUMO

Este trabalho enfoca o tema das representações do espaço local por habitantes de uma periferia popular da Cidade do México, a partir de suas práticas de mobilidade a pé. Baseia-se na observação de cinco oficinas de mapeamento mental focadas na mobilidade de pedestre, nas quais participaram habitantes da “cidade original” da conurbação de San Gregorio Atlapulco, localizada na periferia sul da Cidade do México. Os habitantes relatam uma impossibilidade de andar livremente e decentemente em San Gregorio, de onde nasce um sentimento de desterritorialização. A análise das oficinas utiliza a mobilidade de pedestre como abordagem para compreender os modos de “apropriação do espaço”, com a ideia de que quando o potencial de apropriação do espaço é enfraquecido, os habitantes destacam certos elementos de um “sentido de lugar”, que desejam preservar.

El crecimiento de las grandes metrópolis latinoamericanas y su inscripción dentro del sistema-mundo globalizado han traído nuevos cuestionamientos en términos de justicia social y espacial. Tal crecimiento, a menudo brutal y devastador en el plano ambiental, se debe en gran parte a fenómenos de urbanización popular periférica,¹ ampliamente estudiados por las ciencias sociales. Por una parte, estas periferias populares fueron observadas como la evidencia, visible en el espacio, del carácter profundamente desigual de los procesos de urbanización, generadores de “marginalidad urbana” (Quijano, 1972). Por otra, las periferias populares fueron pensadas como márgenes en el sentido de umbrales (Portal & Ziri6n, 2019), entre lo urbano y lo rural, entre lo tradicional y lo global, dando forma a pautas culturales “híbridas” (García, 1990), por lo que se volvieron espacios privilegiados para observar los cambios urbanos y los mecanismos desiguales de producción de la ciudad y del ser urbano.

Por mi parte, quiero enfocarme en las representaciones de la periferia y de sus espacios por parte de sus habitantes, tomando como perspectiva para el análisis las prácticas de movilidad peatonal de residentes de una zona popular periférica de la Ciudad de México. Pienso que el caminar urbano puede proporcionar muchos elementos para entender cómo el espacio recorrido se hace fuente de significados, elemento de construcción

o preservación de vínculos sociales, y “espacio apropiable” para las personas. A partir de la dialéctica territorialización/desterritorialización (Haesbaert, 2011) planteo la hipótesis de que la posibilidad de caminar con facilidad, fluidez y agrado está fuertemente ligada con la probabilidad de tejer vínculos afectivos e “identitarios” con, y en, el espacio local. Tomaré como base para mi análisis cinco talleres de realización de mapas mentales enfocados en la movilidad peatonal que involucraron habitantes del “pueblo originario” conurbado de San Gregorio Atlapulco, ubicado en la Alcaldía de Xochimilco, en la periferia sur de la Ciudad de México. Las personas participantes perciben los profundos cambios urbanos que impactan su vida cotidiana y sus desplazamientos cotidianos a pie —extensión de la mancha urbana, incremento del tráfico vehicular, diversificación de las poblaciones residentes en el pueblo—, en términos de un “desbordamiento de la ciudad”, del cual nace un sentimiento de desterritorialización. Este sentimiento, ampliamente compartido entre los habitantes, refuerza su voluntad de preservar ciertos elementos que, según ellos, definen a San Gregorio como un “lugar”, es decir, un lugar de cierta identidad compartida, prácticas sociales y modos de vida propios. Autores clásicos como Santos (1993) o Escobar (2010) han hecho énfasis en el papel del lugar como potencial eje de una resistencia a la imposición de

¹ Para el caso de la metrópoli de México, véase Valette (2014).

una globalización desigual. Sin embargo, la glorificación del lugar, de lo local, de lo comunitario, nos puede llevar a la tentación de cierto culturalismo y de una homogenización que esconde las diferencias y las desigualdades (Massey, 1991; Middleton & Samanani, 2022; Ripoll & Veschambre, 2002). En este trabajo, que se apoya en las perspectivas de las y los habitantes que participaron en los talleres, estas dos posturas se encuentran en tensión. Procuraré restituir la visión de las y los habitantes sin entrar en estos debates, pero sí subrayar su relevancia.

Desde las enseñanzas de estos talleres planteo las siguientes preguntas que desarrollaré de manera más precisa conforme avanza el texto:

1. ¿Cómo los habitantes representan a su pueblo como un “lugar”, desde delimitaciones, elementos descriptivos, relatos y expectativas, plasmados durante los talleres?
2. ¿Cómo los problemas que encuentran en sus desplazamientos cotidianos a pie debilitan su relación con el lugar?

Para ello recorro a la dialéctica territorialización/desterritorialización, entendida como el fortalecimiento/debilitamiento de las posibilidades de “apropiación”, tanto material como ideal del espacio —en este caso, del espacio local “lugarizado”—.

Presentación del terreno de estudio y del trabajo realizado

San Gregorio Atlapulco es uno de los 154 “pueblos originarios” de la Ciudad de México. El artículo 58 de la Constitución Política de la Ciudad de México del 2020 define a los pueblos originarios y las comunidades indígenas residentes

[...] como aquellos que descienden de poblaciones asentadas en el territorio actual de Ciudad de México desde antes de la colonización y del establecimiento de las fronteras actuales, y que conservan sus propias instituciones sociales, económicas, culturales y políticas, sistemas normativos propios, tradición histórica, territorialidad y cosmovisión, o parte de ellas. (Alanís & Vázquez, 2020, p. 148)

En la Alcaldía de Xochimilco, donde se ubica San Gregorio, se mantienen rasgos culturales locales muy arraigados, además de cierta tradición rural y actividades agrícolas. Su reserva natural está inscrita al patrimonio mundial de la Unesco desde 1987 como uno de los últimos vestigios de las “chinampas”, sistema de cultivo prehispánico sobre el lago que recubría antiguamente el valle de México.

La implementación de estos talleres nace de la gran inconformidad y preocupación por parte de miembros de la autoridad tradicional del pueblo, en cuanto a “la imposibilidad de caminar libre y

decentemente” en San Gregorio. El propósito de este ejercicio (aún en curso) es producir un diagnóstico de la movilidad peatonal en San Gregorio, lo cual podría servir de base para una reflexión futura sobre posibles soluciones para su mejoramiento, entre ellas, la perspectiva de desarrollar un proyecto al respecto, a fin de presentarse en el marco del sistema de presupuesto participativo de la Ciudad de México; ante todo, se trata de reunir a los vecinos en torno a temáticas que atañen a todas y todos con el fin de generar “una riqueza organizacional” y de “concientizar” a los vecinos sobre la existencia de (1) una real injusticia en cuanto a las condiciones de desplazamientos a pie, las cuales suelen ser invisibilizadas y naturalizadas, y (2) de la posibilidad de implementar soluciones colectivas.

Cabe precisar que estos talleres son fruto de un trabajo colectivo. Los tres miembros de la autoridad tradicional involucrados en el proyecto tuvieron la idea de repartir los talleres por secciones de calles. Hasta la fecha, hemos realizado cinco talleres, entre junio y agosto del 2022, en los que se han producido 10 mapas por parte de los habitantes. Los organizadores se encargaban de definir las calles que les parecían relevantes, de convocar a los vecinos y establecer el lugar de las reuniones; también propusieron el “eslogan” de los talleres: “Caminar con libertad, caminar sin peligro en San Gregorio Atlapulco”. Es importante resaltar que, por motivos organizacionales,

la asistencia a los talleres ha sido muy dispar (de 15 a 4 personas). Otro sesgo importante ha de ser mencionado: a pesar de ser San Gregorio un pueblo “popular”, las personas con cierto nivel de estudio han sido sobre-representadas —principalmente maestros de primaria o de secundaria, profesionales—; hubo, hasta la fecha, poca asistencia por parte de jóvenes. A mi parecer, estos sesgos tienen que ver con (1) la importancia de los vínculos personales de los organizadores para poder convocar a los vecinos; (2) las fechas de los talleres los sábados en la tarde no permiten la asistencia de ciertas clases de trabajadoras muy representadas en zonas populares, que trabajan los fines de semana (comerciantes, campesinos, etc.), y (3) los asuntos colectivos de la vida local parecen involucrar principalmente a personas con profesiones intelectuales —con una importante proporción de maestras y maestros de escuela primaria o secundaria, o personas que de alguna forma están involucradas en temas de educación popular o en otros asuntos de la vida del pueblo—. La distribución de los participantes en términos de género ha sido bastante equitativa.

Las instrucciones dadas a los participantes eran deliberadamente imprecisas: “En un primer tiempo, hacer el mapa de San Gregorio en una hoja blanca (con la posibilidad de juntar varias hojas para que el tamaño del mapa quede libre); luego, desde su experiencia personal, representar, sin ninguna restricción estilística, los

Figura 1. Taller de la avenida Belisario Domínguez, junio 2022



Fuente: elaboración propia.

Figura 2. Taller de la avenida Chapultepec, junio 2022



Fuente: elaboración propia.

—tuvimos de 1 a 3 grupos según los talleres—. Cuando había más de un grupo, planeamos un tiempo de restitución para que cada grupo presentara su mapa frente a los otros (figura 2). Yo nunca intervenía, salvo para aportar pequeñas precisiones si el ejercicio no había sido entendido. Tomaba notas y fotos.

Objetivos del trabajo en términos de conocimiento científico

El material obtenido no proviene solo del resultado final (el mapa) de los talleres, sino de la observación del proceso de su organización e implementación, y de las discusiones entre los participantes durante la creación de los mapas. Este material etnográfico permite reflexionar sobre: (1) la movilidad cotidiana como un elemento clave de los procesos de “apropiación” del espacio por parte de los sujetos, tanto del punto de vista material como afectivo e ideal; (2) el espacio como mediador de formas de identificación de los sujetos a grupos sociales, y (3) el vínculo entre cierta forma de apropiación del espacio por parte de los sujetos y la capacidad de los últimos para desplazarse en él y realizar las actividades básicas de su vida cotidiana. En ese sentido, mi hipótesis es que la movilidad urbana contribuye a la producción de vínculos entre el sujeto y el espacio transitado —llámense formas de apropiación—; de manera retroactiva, la robustez de estos vínculos permite a los sujetos moverse con facilidad y fluidez.

lugares donde caminar les parece problemático, peligroso, desagradable, y, los lugares donde les parece fluido, seguro, agradable”. De acuerdo con el número de participantes, las personas se repartieron en grupos de 3 a 5 individuos (figura 1)

territorios
49-Especial

Ciertas precisiones son necesarias en cuanto al uso de los términos “apropiación del espacio” o “espacios apropiados” en este trabajo: (1) la apropiación del espacio nunca puede llegar a ser total y definitiva; (2) existen múltiples formas de apropiarse del espacio, mediante vínculos identitarios, afectivos, de familiaridad, utilitarios, etc., los cuales dan lugar a prácticas distintas.

Esta reflexión se inscribe dentro de una línea de pensamiento constructivista que no diferencia, y desde luego no jerarquiza, el espacio “real” (objetivo) y el espacio representado por las personas (subjetivo). El espacio es producto de nuestra percepción y de nuestras representaciones, y estas orientan las prácticas que llevamos a cabo en él. Eso implica que puedan coexistir —de manera armoniosa o conflictiva— distintas representaciones de un mismo espacio. Implica también que la apropiación del espacio por los sujetos es siempre procesual, parcial y siempre en tensión, sujetas a cambios, e *in fine*, a luchas de poder, ya que una(s) forma(s) de apropiación puede(n) entrar en conflicto con otra(s).

Breve reseña de algunos usos geográficos y antropológicos de los conceptos de lugar y territorio

En ciencias sociales, la temática de la “apropiación” del espacio por parte de los sujetos ha sido abordada desde una pluralidad de conceptos, tales como el “habitar” (Giglia, 2012), la “espacialidad”

(Lussault, 2007), la “topofilia” (Tuan, 1974), la “territorialización” (Haesbaert, 2011), la “producción de localidad” (Appadurai, 1996), etc. Por mi parte, aquí propongo discutir sobre dos conceptos clave que son el “lugar” (*place*) y el “territorio”. Ambos conceptos han resultado fuertemente polisémicos y han llegado inclusive a sustituirse uno por el otro. Intentaré sacar provecho del potencial heurístico de ambos, usándolos de manera complementaria en el contexto concreto del terreno de estudio presentado.

1. El lugar como espacio “significado”, piedra angular del vínculo social

El concepto de lugar ha sido utilizado de múltiples maneras y permite acercarnos a distintas formas en las cuales los sujetos atribuyen significados, valores y sentidos al espacio —o a partes de él—. Para Relph (citado en Avilés, 2020), “el lugar se entiende como centros de significado, o focos de intención y propósito. Es decir, centros de experiencia en el contexto del espacio vivido del mundo social cotidiano” (p. 33). El concepto de lugar también ha sido utilizado para enfatizar el papel del espacio como mediador de la identificación del individuo al grupo social. Según Appadurai (1996), la “producción de localidad” tiene que ver tanto con la construcción simbólica del lugar desde el nombramiento del espacio, la realización de rituales de instalación,

territorios
49-Especial

etc., como con la construcción identitaria de la comunidad (*neighbourhood*) que lo habita. Retomando los clásicos trabajos de Halbwachs (1925) sobre la memoria como elemento constitutivo de la identidad de los grupos sociales, los lugares actúan como “marcos sociales de la memoria”, son elementos de una memoria compartida cristalizada en el espacio que sirven como referencia para un grupo social. De acuerdo con Kuri (2017), desde la tríada espacio/identidad/memoria “se condensa la edificación de subjetividades [...] Tanto la memoria intersubjetiva como la identidad son dispositivos cognitivos y axiológicos que orientan prácticas y lazos sociales” (p. 20).

Para Tuan (1977), el lugar (*place*) es un “objeto que se puede habitar” (p. 12). Se opone dialécticamente al espacio en el sentido que el primero otorga al ser humano seguridad y estabilidad; el segundo libertad y apertura, pero también representa peligro e incertidumbre. El lugar es espacio conocido desde la experiencia de los sujetos: “Cuando el espacio se nos hace profundamente familiar, se ha convertido en lugar” (p. 74) (traducción propia). Para Tuan, la producción del lugar implica en gran parte formas de aprendizaje desde la percepción y las sensaciones corporales. En el mismo registro Avilés (2020) define el lugar como “medio y experiencia subjetiva e intersubjetiva a través del cual existe una relación existencial entre la corporalidad, el tiempo y el espacio” (p. 33).

El lugar es “al mismo tiempo un principio de sentido para aquellos que lo habitan, y un principio de inteligibilidad para aquel que lo observa” (Augé, 1992, p. 68) (traducción propia). Lo que Augé llama lugar antropológico es una “construcción concreta y simbólica del espacio [...] a la cual se refieren todos aquellos a quienes esta otorga un lugar (*une place*), por tan humilde o sencilla que sea” (p. 68) (traducción propia). Augé (2010) define el lugar antropológico desde tres criterios: identitario, relacional e histórico: es “todo espacio en que uno puede leer inscripciones del vínculo social [...] y de la historia colectiva” (p. 172) (traducción propia). El lugar permite a los sujetos ubicarse y ser ubicados en el espacio (social y espacial), es principio de identificación.

El sentido del lugar tiene también un fuerte componente imaginario, entendido lo imaginario como potencia creativa que permite producir sentidos originales más allá de la estricta adecuación entre significante-significado (Augoyard, 1979). En introducción de su libro *Space and place*, Tuan (1977) comparte con nosotros el relato, hecho por dos físicos, de su visita al Castillo de Kronborg, lugar de la tragedia de Hamlet:

¿No es extraña la manera en la cual el castillo cambia en el momento en que uno imagina que Hamlet ha vivido allí? Como científicos, creemos que un castillo nada más está hecho de piedras, y admiramos la

forma en la cual el arquitecto las ensambló.
(p. 4) (traducción propia)

2. La dialéctica territorialización/ desterritorialización como expresión de relaciones de poder por y en el espacio

El concepto de territorio ha sido tradicionalmente utilizado en geografía humana para pensar los vínculos entre los grupos sociales y el espacio mediante la “semiotización” del último (Raffestin 1986); el espacio “semiotizado” se vuelve factor de identificación del grupo frente a “los otros”.

El territorio es una construcción consubstancial de la llegada a forma, y luego a visibilidad social de un grupo, comunidad, o de todo otro colectivo cuyos miembros pueden emplear un “nosotros” identificador. Es la condición y expresión del vínculo social. (Tarrus, 2001, p. 84) (traducción propia)

El tema de la identificación al grupo social, materializada en el espacio ha sido objeto de discusiones importantes. Rippoll y Veschambre (2002) advierten contra una “hegemonía del territorio” que nos lleva hacia “derivas holistas” al querer naturalizar la relación entre una sociedad como entidad homogénea y una parte delimitada del espacio. Al sobrevalorizar el ideal comunitario, uno tiende a silenciar los conflictos de poder internos

en la “comunidad” (véase Middleton & Samanani, 2022). Nos encontramos finalmente con cuestionamientos similares a los que han podido surgir en torno al concepto de lugar. Di Meo (2000) articula ambos conceptos dentro de un juego de escala: “El territorio agrupa y asocia los lugares en redes tanto concretos como simbólicos, les otorga un sentido colectivo más afirmado que el otorgado por su sentido práctico” (p. 43) (traducción propia). No obstante, me parece que el territorio es más que una acumulación de lugares, y que el lugar es más que un eslabón del territorio: los lugares son territorializados de manera fragmentada y desigual, y un lugar puede ser una escala de análisis pertinente de los procesos de (des)territorialización, como se propone en este texto.

Desde mi perspectiva, el interés sobre el concepto de territorio, y en el punto donde complementa el de lugar, es su relevancia para pensar el espacio como objeto en disputa, es decir, como objeto de luchas de poder. El vínculo entre territorio y poder ha sido enfatizado con mucha claridad por dos geógrafos brasileños, De Souza (1995) y Haesbaert (2011). Según el primero, “el territorio es un espacio definido y delimitado por y a partir de relaciones de poder” (p. 80). El territorio está vinculado al control de procesos sociales, mediante el control del espacio (Haesbaert, 2011). Eso implica que la territorialización de algunos (individuos, grupos, corporaciones, etc.) provoca la

² Véase, por ejemplo, el libro *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (Zunino et al., 2018) o los números de las revistas *Alteridades* (Aguilar & Pérez, 2016), *Quid 16* (Cosacov & Di Virgilio, 2018) e *INVI* (Lulle & Di Virgilio, 2021).

desterritorialización de otros, la cual, sin embargo, no puede dissociarse de formas de reterritorialización, ya que nunca puede uno estar completamente desterritorializado. Esta perspectiva presenta el territorio como algo dinámico y procesual: siempre haciéndose y deshaciéndose. Ambos autores insisten en el carácter discontinuo y fluido del territorio, recurriendo a términos como “multiterritorialidad”, “transterritorialidad” (Haesbaert) y “territorialidades flexibles” (De Souza). Ambos enfatizan los profundos cambios en nuestras maneras de relacionarnos con el espacio en las sociedades modernas, caracterizadas por la movilidad.

3. La movilidad peatonal, una nueva perspectiva para repensar las relaciones entre las personas y los espacios urbanos

El desarrollo de las tecnologías de transporte y de comunicación, que acompaña al fenómeno de globalización a nivel mundial, ha contribuido a poner la movilidad en el centro de la vida social y a repensar nuestras conceptualizaciones de los lugares y territorios. Desde el mundo anglosajón se planteó la necesidad de un “nuevo paradigma de la movilidad” (Sheller & Urry, 2006) que llama a superar las perspectivas “estáticas”, las cuales, según los voceros de este paradigma, dominan en las ciencias sociales. Varios de los trabajos que se han enmarcado en el nuevo paradigma de la movilidad, que

tuvo cierta audiencia en Latinoamérica,² contribuyeron a brindar un enfoque cualitativo, tomando como punto de partida la experiencia cotidiana de las personas y ofreciendo perspectivas originales para entender las desigualdades socioespaciales en las ciudades latinoamericanas (véase, por ejemplo, Jirón, 2008). El enfoque en la movilidad contribuyó a repensar el concepto de lugar (Cresswell, 2004; Imilan et al., 2015) al interrogar la producción de significados espaciales en el contexto de sociedades móviles y plurales. Por otro lado, el trabajo pionero de García et al. (1996) propone pensar la movilidad como un elemento clave de la experiencia urbana de los ciudadanos. Según los autores, se conoce y se piensa la ciudad atravesándola diariamente desde recorridos pensados como viajes, por la dimensión iniciática que contienen, donde interviene también la producción imaginaria.

El enfoque en el caminar como práctica de movilidad, y como elemento de la construcción del ser urbano, ha sido más reciente. Su carácter cotidiano y “trivial” ha contribuido a su marginación e invisibilización, tanto desde las políticas públicas y la investigación científica como desde la reflexividad de los propios sujetos (Monnet, 2021; Vega, 2017). Sin embargo, en los últimos años numerosos trabajos se han enfocado en el caminar desde distintas perspectivas: autores se centraron en la temática de la producción, material y social, de las infraestructuras peatonales (Capron et al., 2022), y en la

marginación del peatón frente a la hegemonía de los modos mecanizados dentro de los sistemas de planeación urbana (Pérez, 2015). Otros en la experiencia del caminar, pensada desde la dimensión corporal y fenomenológica (Avilés, 2020; Martínez, 2019; Rodríguez, 2022), adoptando una variedad de perspectivas incluyendo las memorias urbanas (Aguilar, 2016), los afectos y las emociones (Herrmann-Lunecke *et al.*, 2021), la percepción de caminabilidad (Figueroa *et al.*, 2019), etc. Aquí, el caminar se piensa como vector del arraigo de los ciudadanos a los espacios urbanos (Thomas, 2007), siendo las posibilidades de tal arraigo muy desiguales. Así mismo, se ha hecho énfasis en el vínculo entre el caminar y formas de marginación socioespacial, agregando también la dimensión del género a partir de comparaciones entre espacios centrales y periféricos, favorecidos y marginados (Gálvez, 2020; Martínez, 2019). Al fin y al cabo, la movilidad peatonal empieza a ser reconocida como un buen indicador de la habitabilidad, del carácter inclusivo de los espacios urbanos y de las formas de sociabilidad que estos permiten.

Así, los conceptos de lugar y territorio, vistos desde la perspectiva del caminar, servirán como marco de análisis para pensar los vínculos entre los habitantes de San Gregorio y el espacio local. Partiré de las siguientes preguntas:

- ¿En qué medida los desplazamientos cotidianos a pie son un elemento

fundamental para el arraigo de los habitantes en el espacio local?, ¿qué nos enseñan sobre los elementos que contribuyen a su construcción como un lugar; elementos compartidos por las personas, con los cuales se identifican y que quieren defender como parte de su identidad colectiva?

- ¿Cómo las dificultades mencionadas por las personas respecto a sus prácticas de movilidad cotidianas contribuyen al debilitamiento de sus vínculos con el lugar y, desde luego, a la pérdida de capacidad para actuar en él, es decir, a una forma de desterritorialización?

Movilidad peatonal y representaciones sociocognitivas del lugar

El ejercicio de producción de los mapas mentales realizado en grupo, obliga a las personas a comunicarse entre ellos sobre el espacio y, por supuesto, a encontrar puntos de referencia y de ubicación compartidos (véase figuras 1, 2 y 3). La observación de las discusiones durante el proceso de creación de los mapas me permitió comprender: (1) cómo las personas representan su entorno de vida y cuáles son los elementos materiales que sirven como puntos de ubicación compartidos; (2) cuáles son los vectores del conocimiento del espacio local, y (3) qué elementos son valorizados por las personas como elementos clave de su relación afectiva al lugar.

Figura 3. Taller de la avenida Chapultepec, junio 2022



Fuente: elaboración propia.

1. Movilidad peatonal y espacio conocido

Mis observaciones van en el mismo sentido que las hechas por Tuan (1974): las personas conocen verdaderamente una pequeña parte de su “barrio”. Como bien lo enfatizaron autores que se interesaron por las representaciones sociocognitivas del espacio (Licona, 2012; Tuan, 1974, 1977), el conocimiento empírico del espacio urbano, necesariamente fragmentado, está “completado” por representaciones “abstractas” (rumores, representaciones

cartográficas, imaginarios, etc.). Sin embargo, me di cuenta de que las partes del pueblo que los habitantes pueden representar con más detalles y facilidad son las que conocen empíricamente desde sus desplazamientos cotidianos, “sus rutas” y desde las redes de relaciones sociales que han tejido en su espacio local.

La calle donde las personas residen es su primer punto de arraigo, a partir del cual se ubican y posicionan en el espacio. Nos damos cuenta de la importancia de las calles como punto de partida de la ubicación en el espacio local y de la sociabilidad barrial, desde la elección por parte de los organizadores de repartir los talleres por tramos de calles. Una de las razones a la desigual asistencia a los talleres, según ellos, era la presencia o no, en las distintas calles, de una “persona clave” que pudo o no servir de apoyo para convocar a los vecinos. La calle es el lugar privilegiado del conocimiento mutuo entre vecinos y también el lugar desde donde perciben con más agudeza los problemas de la movilidad peatonal. Durante los talleres muchas personas se enfocaron principalmente en los problemas de “su calle”, y fue a veces difícil lograr que extendieran su reflexión a todo el pueblo. Ciertas partes del pueblo resultaron poco conocidas por los habitantes que confesaban “no conocerlas tan bien”, porque “no era su zona”. En los mapas presentados a continuación (figuras 4 y 5), producidos en el mismo taller, vemos que el primero se

quedó muy centrada en la calle, cuando el otro logró incluir otras partes del pueblo, pero todavía contiene muchas zonas dejadas en blanco. El conocimiento de otras partes del pueblo está basado en ciertas centralidades importantes para la vida cotidiana de las personas (escuelas, iglesia, mercado), frecuentemente mencionados en los mapas; o en lugares donde tienen familias o conocidos.

2. Puntos de ubicación, marcadores espaciales y marcadores sociales

En su libro *La imagen de la ciudad*, Lynch (1960) se interesa por la manera en la cual los sujetos logran ubicarse en el espacio urbano y construir representaciones “coherentes” de la ciudad, tanto al nivel individual como colectivo. Lynch apunta a la existencia de “puntos de ubicación”, cuya “imagenabilidad” (*imageability*) permite estructurar las representaciones del espacio. Las escuelas, iglesias, mercado, ya mencionados, son puntos de ubicación, casi siempre presentes en los mapas, así como el panteón, el deportivo, etc. Sin embargo, también son mencionados en los mapas otros puntos de ubicación que tienen un alcance más local y que son vinculados a la experiencia intersubjetiva de las personas, tal como algunas tiendas, tal puesto de comida, la casa de tal persona, etc. En este caso, las personas se ven obligadas a ser más específicas y a dar algunas precisiones para ser entendidas

por los demás: “la tienda de fulano, hermano de fulano, que vende tal cosa en la esquina donde se encuentra el puesto de tal cosa...”. Esta forma de describir los lugares remite, de cierta manera, a su “personificación”: tal lugar se ve asociado a tal persona conocida, o reconocida. Eso nos dice mucho en cuanto a la importancia de las redes interpersonales como herramientas que permiten cierta familiaridad con el espacio. El caminar facilita una diversidad de encuentros fortuitos, en donde surgen discusiones informales entre los habitantes, y nacen o se refuerzan vínculos sociales; así, una de las habitantes presenta a las calles cercanas al mercado como un “centro informacional”, donde los habitantes se enteran de las noticias y chismes del pueblo. La recurrencia de estas interacciones fugaces genera formas de reconocimiento mutuo entre los vecinos, las cuales se expresan por los saludos, acompañados de un uso frecuente de apodosos y a veces de bromas, principalmente entre hombres; todo esto contribuye a generar una sensación, sino de “comunidad”, de cierta pertenencia a un espacio común, en donde los habitantes se identifican como “vecinos” o como “habitantes de San Gregorio”.

3. Espacios del caminar y espacios memoriales

Durante los talleres, las personas mencionan con frecuencia ciertos elementos

espaciales que podríamos llamar patrimoniales y que tienen una fuerte connotación identitaria: la zona chinampera y la zona cerril, donde permanecen ciertas prácticas agrícolas, a pesar de su fuerte urbanización son mencionadas con frecuencia como parte de una identidad campesina en peligro. Las invasiones de tierra y el crecimiento urbano en general son percibidos con un peligro tanto desde una perspectiva ambiental —el bajo nivel de agua en los canales de las chinampas es una preocupación importante para los habitantes— como de la identidad del pueblo. Los relatos de los habitantes, basados en recuerdos de sus desplazamientos a pie, que remontan a veces hasta el período de su infancia, nos permiten darnos cuenta que este patrimonio no es abstracto, sino un patrimonio vivido. Las memorias compartidas se difunden a través de anécdotas y de relatos de experiencias vividas: tal habitante cuenta recuerdos de su niñez, cuando iba a caminar al cerro con su padre que tenía una milpa, o a robar frutos en los árboles de las chinampas; estos tipos de recuerdos son evocadores para los demás habitantes, que a menudo vivieron experiencias similares. En estas narraciones nostálgicas se recuerda una posibilidad de circular libremente en el pueblo, en ámbitos naturales abiertos, agradables, bellos y sanos, que contrastan con el espacio actualmente urbanizado, cercado y contaminado.

El sentido del lugar en un contexto de “desterritorialización”

1. El caminar desde la perspectiva de la territorialización/desterritorialización

Los sociólogos Bassand y Brülhardt (1980) plantearon la idea de la movilidad como “hecho social total”, retomando este concepto de Marcel Mauss. Los autores apuntan a la necesidad de “considerar la movilidad como un hecho social total, es decir, una categoría de fenómenos que involucran la totalidad de la sociedad y de sus instituciones, pero también de sus componentes invisibles y escondidos” (p. 55) (traducción propia); la idea de “hecho social total” remite también a cierta “banalización” del fenómeno de la movilidad, “rutinizado” al punto que permea las identidades, la vida cotidiana y los saber-haceres cotidianos (Gallez & Kaufmann, 2009). Pensar la movilidad peatonal en San Gregorio como “hecho social total” nos permite entender que atañe numerosas áreas de la vida social local. En los mapas mentales (véase la figura 6), los temas recurrentes de la “desterritorialización” percibida desde la experiencia del caminar son:

1. La mala calidad de las “infraestructuras peatonales”, sean banquetas³ en mal estado, cruces peligrosos, ausencia de semáforos, falta de luminarias,

³ En México, término para nombrar las banquetas.

entre otras. El mal sistema de drenaje causa también problemas importantes para caminar, ya que las calles se inundan en tiempo de lluvia. Las lluvias se mezclan con las aguas negras, generando situaciones de insalubridad.

2. El incremento del tráfico automóvil en el pueblo: la extensión de la metrópoli ha convertido a San Gregorio en un pueblo de paso, el volumen del tráfico ha aumentado de manera significativa; los automovilistas entran permanentemente en conflicto con los peatones. La llegada de moto-taxis al pueblo es también fuente de numerosos conflictos. La “contaminación auditiva” ligada al tráfico automóvil es una preocupación importante para las personas.
3. Conflictos para los usos del espacio público: la ocupación de las banquetas por comerciantes ambulantes y vecinos que la consideran como extensión de su casa.
4. La estética e identidad visual del pueblo y el cuidado de los espacios públicos implica de igual manera la falta de mantenimiento de los espacios públicos; la falta de voluntad para la preservación de edificios y sitios reconocidos como patrimonio por los habitantes; el comportamiento “individualista” de vecinos que “no cuidan a sus calles”; la falta de interés en el mejoramiento de la estética del pueblo (pintar las casas, cuidar los espacios

verdes, participar en faenas colectivas, entre otros).

5. El “desbordamiento de la ciudad” y la llegada de población migrante proveniente de otros estados, en asentamientos irregulares.
6. El tema de la inseguridad, la violencia y el narcomenudeo.

Todos estos elementos actúan como fuerzas “deterritorializadoras” que debilitan las posibilidades de apropiación del espacio y el vínculo afectivo con el lugar. Así, las personas describen a San Gregorio como un lugar muy conflictivo, donde la gente carece de educación y civismo, donde las tradiciones se pierden. El debilitamiento de las posibilidades de disfrutar una experiencia sensorial, afectiva, plena de los lugares, en un contexto de una movilidad peatonal dificultada, ha sido claramente evidenciado en la tesis de doctorado de Martínez (2019), sobre el caminar en Santiago de Chile. La autora utiliza la metáfora de la ciudad trenzada (*plaited city*), cuando la experiencia del caminar permite tejer un vínculo fuerte con el espacio; en oposición a la ciudad por puntos (*dotted city*), cuando solo permite establecer un vínculo débil, incompleto y fragmentado.

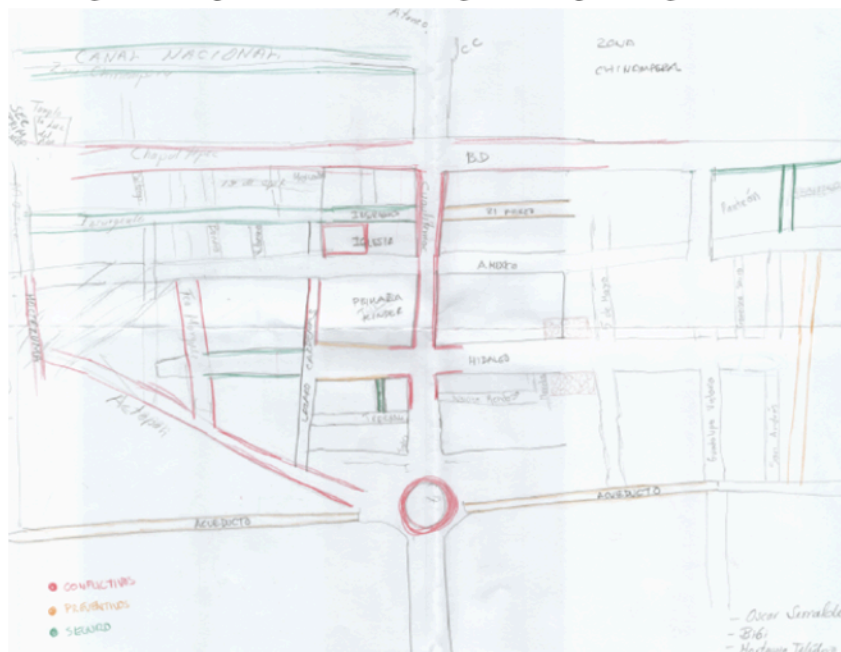
En el siguiente mapa (figura 7) los habitantes establecieron una clasificación de las calles según sus posibilidades de uso peatonal. Identificaron tres tipos de lugares:

Figura 6. Mapa mental de San Gregorio Atlapulco, junio 2022



Fuente: realizado por habitantes de la avenida Belisario Domínguez.

Figura 7. Mapa mental de San Gregorio Atlapulco, agosto 2022



Fuente: realizado por habitantes de la avenida México Oriente.

territorios
49-Especial

11

- Conflictivos: es mejor no transitar por estas calles, más aún estando solo, siendo mujer o caminando de noche.
- Preventivo: andar con precaución, evitar pasar por estas calles de noche, estar alerta.
- Seguro: se puede caminar sin problemas.

Si tienen que atravesar calles identificadas como “conflictivas” o “preventivas”, los habitantes relatan el uso de tácticas para “arreglarse con el espacio”, según la expresión de Certeau (1980): caminar más rápido, o correr; caminar con otra persona o con un perro; mirar fijamente adelante, entre otras.

Los habitantes mencionan también puntos positivos que favorecen su arraigo en el espacio local, brindan alegría en el marco de sus caminatas cotidianas y que potencializan formas de “territorialización”:

1. Las calles contiguas al mercado, ocupadas por puestos donde los campesinos venden sus productos, son puntos de encuentro, de información sobre la vida del pueblo, de chismes, donde caminar es agradable.
2. Ciertos elementos patrimoniales que se encuentran en el pueblo (casas antiguas), o en su alrededor (sitios arqueológicos).
3. Ciertas porosidades entre los lugares de las prácticas agrícolas (las zonas chinampera y cerril) y el casco del pueblo: ciertas calles como la Belisario

Domínguez “conectan” con la zona chinampera; los habitantes manifestaron su deseo de desarrollar un corredor peatonal hacia el cerro.

4. Ciertas calles “más tranquilas” donde la circulación automóvil es menos intensa y donde las banquetas son más continuas —o incluso ausentes—, lo que permite un caminar fluido.
5. Ciertos espacios públicos donde subsisten árboles y áreas de descanso.

Vemos que la temática del caminar abarca numerosas áreas de la vida cotidiana. Incluye elementos de cierta identidad colectiva, consideraciones estéticas, otras de carácter práctico; insiste también en el caminar como una práctica “socializante”. Los participantes ponen énfasis en la necesidad de preservar la tranquilidad del pueblo, espacios verdes y de descanso, sitios patrimoniales y cierta “identidad campesina”. Así mismo, cuando la posibilidad de caminar “con libertad” se dificulta, se debilitan varios elementos de arraigo al lugar. La experiencia corporal del espacio se hace fragmentada ya que ciertos espacios son atravesados con prisa, con miedo, o son evitados a ciertas horas del día. En consecuencia, los habitantes llegan hasta sentir que “su pueblo” ya no les pertenece.

2. Un conflicto entre distintos “órdenes urbanos”

En su libro *Las reglas del desorden, habitar la metrópoli*, Duhau y Giglia (2008)

afirman que los sujetos habitan la metrópoli integrando distintos “órdenes urbanos”, entendidos estos últimos como conjuntos de reglas, formales e informales, que ordenan los usos del espacio. La ciudad, con su diversidad morfológica y social, es pensada como un aglomerado de distintos órdenes urbanos ya que, según los autores, “existe un grado significativo de correspondencia entre cada forma de producción del espacio urbano, su forma de organización, y las prácticas de apropiación y uso de este último” (p. 25). Por supuesto, los autores precisan que los distintos órdenes urbanos son “tipos ideales” y que su producción y reproducción tiene una fuerte dimensión conflictiva, debido a los enfrentamientos entre lecturas distintas acerca de los derechos sobre el espacio. Podríamos decir que en San Gregorio dos órdenes urbanos se encuentran en conflicto: pueblo originario (espacio ancestral) y la colonia popular (espacio negociado), ya que nuevas poblaciones se instalaron en San Gregorio y que las formas de relacionarse con el espacio local han evolucionado con el tiempo. El primero tiene que ver con relaciones sociales basadas en el conocimiento mutuo, la confianza y el linaje, y con la existencia de un espacio-tiempo compartido desde la performatividad de rituales religiosos; el segundo tiene que ver con la producción de un “espacio colectivo”, desde la intensidad de sus usos, a menudo contradictorios, lo cual implica un sinnúmero de arreglos entre sus habitantes que se encuentran en

un estado de permanente renegociación. En el caminar se reconocen y se negocian, desde la práctica, estos órdenes urbanos dando lugar a cierto “orden híbrido” (Capron *et al.*, 2022) que mezcla —de manera a menudo conflictiva— elementos de ambos órdenes: los habitantes se quejan regularmente de la falta de civismo de ciertas personas que invaden la banqueta para sus negocios o para estacionar su auto; de los mototaxis que no respetan a los peatones; de la presencia de lugares de consumo de alcohol; del narcomenudeo que se apoderó de las calles, etc.

Me quiero detener sobre un elemento interesante que aparece frecuentemente en los discursos de los habitantes como principio de inconformidad con el orden urbano presente y como horizonte de expectativa para el mejoramiento de la movilidad local. Hablaré de una “ética del cuidado”, concepto que propone renovar las formas de pensar la moral y la justicia, considerando a los seres humanos como personas relacionales e interdependientes, en vez de agentes racionales y autónomos (Held, 2006). Una “ética del cuidado” permite considerar “otras voces”, como las de mujeres (principalmente), que se hacen cargo de trabajos no remunerados y poco valorizados. En términos de movilidad y de acceso, varios autores (Jirón & Mansilla, 2013; Soto, 2016) analizaron la estrecha relación entre género, actividades de cuidado y ciertas formas de moverse, subrayando la posibilidad diferenciada para las mujeres de acceder a

los distintos espacios públicos de las ciudades latinoamericanas. En sus discursos, los habitantes relacionan el caminar con prácticas de cuidado —llevar los niños a la escuela, hacer compras—. En muchas ocasiones, aluden también a la necesidad de cuidar a las personas más vulnerables, que son las más impactadas por las difíciles condiciones de movilidad peatonal (los ancianos, los niños, las personas con discapacidad). Los habitantes hacen cierta asociación entre espacio local, movilidad peatonal y actividades de cuidado. Estas últimas se vuelven para ellos una prioridad en el momento de pensar la organización de la vida colectiva a escala local. Así, el caminar es un elemento de la producción y reproducción de un orden urbano local, lo cual implica procesos de permanentes negociaciones e hibridaciones. Las consecuencias de los cambios urbanos sobre la movilidad peatonal debilitan el orden reconocido y anhelado por los habitantes, contribuyendo a generar un sentimiento de desposesión y desterritorialización.

Los talleres como producción de “común”, posibles herramientas de reterritorialización

El reconocimiento de cierta autonomía política de los “pueblos originarios” por parte del gobierno de la Ciudad de México es reciente, fruto de duras luchas, y en gran parte incompleto, pues en los hechos, la realidad de sus derechos queda muy a menudo en un nivel discursivo. En

la voz de los habitantes, las autoridades son presentadas como incompetentes y corruptas, y el derecho a la autoorganización aparece debilitado por las tentativas de injerencias de partidos políticos en los asuntos del pueblo. Los miembros de la autoridad tradicional del pueblo se identifican orgullosamente “fuera de todo partido” y “sin ningún otro interés que los del pueblo”. En el volante producido por los organizadores para convocar a los vecinos (figura 8), tanto el eslogan, “Camina con libertad en San Gregorio Atlapulco”, como el objetivo anunciado en el descriptivo, “hacer de nuestro pueblo un lugar más digno”, tienen que ver con la voluntad de impulsar principios de un “buen vivir” a escala local.

En numerosas ocasiones, los habitantes reconocen que el problema principal, en cuanto a la movilidad peatonal, no tiene tanto que ver con la infraestructura o la materialidad del espacio, sino con las relaciones entre los vecinos. Muchos denuncian cierta “apatía”, la falta de interés en los asuntos colectivos —la baja participación en las asambleas y en las faenas colectivas, las dificultades para movilizar a los vecinos, para hacer bloque común y reivindicar los derechos del pueblo frente a las autoridades—. En palabras de una organizadora de los talleres, uno de los objetivos principales es generar una “riqueza organizacional”. Vemos que los vecinos se agarran de la problemática del caminar para crear un “común”. El filósofo Pierre Dardot y el sociólogo

Christian Laval (2014) han producido un importante marco teórico en cuanto a la noción de “común”: la comuna designa la forma de autogobierno político local; los comunes son los objetos gestionados por la actividad colectiva; el común es el principio que anima esta actividad. El común se genera en la acción (el actuar en común). Es producto del involucramiento colectivo en una tarea. Desde el sentimiento de “desbordamiento de la ciudad” de México, tanto en términos materiales como políticos y “culturales”, nace cierta voluntad de diferenciarse de la urbe y de cultivar esta diferencia. Podríamos hablar de cierta forma de heterotopía, en el sentido de Lefebvre, como “espacio social liminar de posibilidad” donde “algo diferente” es posible. Este “algo diferente” no necesariamente proviene de un plan consciente, sino simplemente de lo que las personas hacen, sienten, perciben y llegan a articular en la búsqueda de sentidos en su vida cotidiana (Harvey, 2019).

A modo de conclusión

Con este trabajo se sugieren elementos de un “sentido del lugar” a partir de las representaciones del espacio local por parte de habitantes de la periferia, observadas desde la perspectiva del caminar urbano. El planteamiento inicial es que la movilidad peatonal nos puede servir de enfoque para entender, bajo distintos ángulos, las lógicas de los usos y los modos de cierta apropiación del espacio desde las prácticas

Figura 8. Volante para el taller de la avenida Chapultepec, junio 2022

CAMINA CON LIBERTAD EN SANGREGORIO ATLAPULCO

¿Se puede caminar libremente en la Av. Cuahutémoc?

Vecino: Te invitamos a compartir tus experiencias sobre la forma en que nos movemos en parte del Pueblo. La cita es el Martes 09 de Agosto 2022 a las 11:00 horas. en la Av. Cuahutémoc. Número 30 en la purificadora 24 horas a 30 metros de la base de la ruta 81, tu opinión cuenta para hacer de nuestro pueblo un lugar mas digno



PARTICIPA

Fuente: realizado por los organizadores para el taller.

de las personas. Este trabajo se enfocó primero en las modalidades del conocimiento del espacio, donde interviene la experiencia empírica desde prácticas cotidianas, vínculos sociales y memorias compartidas. Luego, vimos que un debilitamiento de las condiciones de movilidad peatonal genera un sentimiento de des-territorialización; cuando el potencial de

territorios
49-Especial

apropiación y de disfrute del espacio se ve debilitado, se reivindican ciertos elementos de un “sentido del lugar” que los habitantes desean preservar. La inconformidad con los cambios en los usos del espacio público, que dificultan la legibilidad del orden urbano local, lleva a los habitantes a reivindicar ciertos usos del espacio, donde predomina una “ética del cuidado”. Los mismos talleres son, de alguna forma, productores de “lugar”, el cual se vuelve punto de partida para la edificación de un común, basado en la voluntad colectiva de promover una forma de “buen vivir” a escala local. Así, los resultados de este trabajo me permiten afirmar que la movilidad peatonal es un elemento clave para la producción social del espacio de la proximidad y el arraigo al espacio local: la experiencia corporal del espacio es fundamental para su conocimiento; las múltiples interacciones cotidianas refuerzan el arraigo de los vínculos sociales en el espacio; los recuerdos compartidos de recorridos pasados contribuyen a anclar una memoria social local. Todos estos elementos generan un sentimiento de lugar, y las dificultades actuales para caminar que relatan los habitantes, debilitan este arraigo al lugar, en sus distintas facetas, pero también estimulan cierto impulso de resistencia que redibuja el lugar, subrayando y enfatizando ciertos de sus aspectos.

Finalmente, el lugar que se esboza aquí es producto de este trabajo de reflexión en común que son los talleres; es un lugar plural que se dibuja desde distintas

perspectivas y voces filtradas por la del investigador que las plasma en el papel. Los límites del lugar —que perturban, con razón, a investigadoras como Massey (1991)— son finalmente los límites metodológicos del ejercicio —edad, situación residencial y profesional de las personas, manera en la cual el ejercicio está entendido y apropiado por las personas—. Me parece, sin embargo, que la idea de lugar, esbozada desde este trabajo conjunto por parte de los habitantes, puede servir de base en la construcción de formas de organización colectiva, y de la autodeterminación de los habitantes respecto a cómo quieren vivir en su entorno de vida.

Referencias

- Aguilar, A. (2016). El caminar urbano y la sociabilidad. Trazos desde la Ciudad de México. *Alteridades*, 26(52), 23-33. <https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/704>
- Aguilar, A., & Pérez, R. (Eds.). (2016). Movilidad y experiencia urbana. *Alteridades*, 26(52). https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_issuetoc&pid=0188-701720160002
- Alanis, C., & Vázquez, M. (2020). Los pueblos indígenas en Ciudad de México y sus derechos fundamentales. En F. Barrera (Ed.), *Sentencias relevantes comentadas* (pp. 147-175). UNAM.
- Appadurai, A. (1996). *Modernity at large: Cultural dimensions of globalization*. University of Minnesota Press.

- Augé, M. (1992). *Non-lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Seuil.
- Augé, M. (2010). Retour sur les «non-lieux». *Communications*, 87(2), 171178. <https://doi.org/10.3917/commu.087.0171>
- Augoyard, J.-F. (1979). *Pas à pas: Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Seuil.
- Avilés, F. (2020). *Poéticas del caminar: la ciudad entramada en la experiencia sensible del recorrido cotidiano* [Tesis doctoral, Pontificia Universidad Universidad de Chile]. Repositorio Pontificia Universidad Católica de Chile. <https://doi.org/10.7764/tesisUC/ARQ/50040>
- Bassand, M., & Brulhardt M. C. (1980). *Mobilité spatiale*. Georgi.
- Capron, G., Monnet, J., & Pérez, R. (Eds.). (2022). *Banquetas. El orden híbrido de las aceras en la Ciudad de México y su área metropolitana*. Universidad Autónoma Metropolitana.
- Cosacov, N., & Di Virgilio, M. (Eds.). (2018). Movilidades espaciales de la población y dinámicas metropolitanas en ciudades latinoamericanas. *Quid 16: Revista del área de Estudios Urbanos*, (10), 1-16. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6702393>
- Cresswell, T. (2004). *Place: A short introduction*. Blackwell Pub.
- Dardot, P., & Laval, C. (2014). *Commun: Essai sur la révolution au XXIe siècle*. La Découverte.
- De Certeau, M. (1980). *L'invention du quotidien, I. Arts de faire*. Gallimard.
- De Souza, M. (1995). O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. En I. Castro, P. Da Costa & R. Lobato (Eds.), *Geografia: conceitos e temas*. Bertrand Brasil.
- Di Meo, G. (2000). Que voulons-nous dire quand nous parlons d'espace. En J. Lévy & M. Lussault (Eds.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux* (pp. 37-48). Belin.
- Duhau, E., & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. Siglo XXI Editores.
- Escobar, A. (2010). *Una minga para el postdesarrollo: lugar, medio ambiente y movimientos sociales en las transformaciones globales*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Figueroa, C., Hodgson, F., Mullen, C., & Timms, P. (2019). Walking through deprived neighbourhoods: Meanings and constructions behind the attributes of the built environment. *Travel Behaviour and Society*, (16), 171181. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2019.05.006>
- Gallez, C., & Kaufmann, V. (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales. En M. Flonneau & V. Guigueno (Eds.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (pp. 4155). Presses Universitaires de Rennes.
- Gálvez, E. (2020). *Caminar entre paisajes del miedo y la confianza en la*

ZMVM: las regiones Nezahualcóyotl-Chimalhuacán y Roma-Condesa [Tesis doctoral, Universidad Autónoma Metropolitana]. Repositorio Universidad Autónoma Metropolitana. <http://ilitia.cua.uam.mx:8080/jspui/handle/123456789/877>

García, N. (1990). *Culturas híbridas: estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Grijalbo.

García, N., Castellanos, A., & Mantecon, R. (Eds.). (1996). *La ciudad de los viajeros: travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*. Fondo de Cultura Económica.

Giglia, A. (2012). *El habitar y la cultura: perspectivas teóricas y de investigación*. Anthropos.

Halbwachs, M. (1925). *Les cadres sociaux de la mémoire*. Albin Michel.

Haesbaert, R. (2011). *El mito de la desterritorialización. Del fin de los territorios a la multiterritorialidad*. Siglo XXI Editores.

Harvey, D. (2019). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. Verso.

Held, V. (2006). *The ethics of care: Personal, political, and global*. Oxford University Press.

Herrmann-Lunecke, M., Mora, R., & Vejar, P. (2021). Perception of the built environment and walking in pericentral neighbourhoods in Santiago, Chile. *Travel Behaviour and Society*, (23), 192206. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.01.002>

Imilan, W., Jirón, P., & Iturra, L. (2015). Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Revista Antropologías del Sur*, 2(3), 87-103. <https://doi.org/10.25074/rantros.v2i3.833>

Jirón, P. (2008). *Mobility on the Move: Examining Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile* [Tesis doctoral, London School of Economics and Political Science]. London School of Economics. <http://etheses.lse.ac.uk/2325/>

Jirón, P., & Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), 5374. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300004>

Kuri, E. (2017). La construcción social de la memoria en el espacio: una aproximación sociológica. *Península*, 12(1), 930. <https://doi.org/10.1016/j.pns-la.2017.01.001>

Licona, E. (2012). Construcción simbólica del espacio urbano. *Antropología Experimental*, (12), 61-75. <http://revista.ujaen.es/huesped/rae/articulos2012/05licona12.pdf>

Lussault, M. (2007). *L'homme spatial: la construction sociale de l'espace humain*. Seuil.

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.

- Lulle, T., & Di Virgilio, M. M. (Eds.). (2021). Movilidades. *Revista INVI*, 36(102). <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582021000200001>
- Martínez, S. (2019). *May I Walk with You? Exploring Urban Inequality in Everyday, Walking Practices in Santiago de Chile* [Tesis doctoral, University College London]. University College London. <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10069934/>
- Massey, D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today*, (38) 24-29. http://aughty.org/pdf/global_sense_place.pdf
- Middleton, J., & Samanani, F. (2022). Whose city? Which sociality? *Urban Geography*, 43(5), 17. <https://doi.org/10.1080/02723638.2021.2007665>
- Monnet, J. (2021). Trivialité. En K.-E. Demailly (Ed.), *Dictionnaire pluriel de la marche en ville*. Oeil d'or.
- Pérez, R. (2015). Quand le piéton défie la ville: Traverser la chaussée à Mexico. *Environnement Urbain/Urban Environment*, (9). <https://journals.openedition.org/eue/538>
- Portal, M., & Ziri6n, A. (Eds.). (2019). *Periferias: antropologías en los límites de la ciudad y la cultura*. Universidad Autónoma Metropolitana.
- Quijano, A. (1972). La constitución del "mundo" de la marginalidad urbana. *EURE, Revista de Estudios Urbano Regionales*, 2(5), 89-106. <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/viewFile/837/685>
- Raffestin, C. (1986). Ecogénèse territoriale et territorialité. En F. Auriac & R. Brunet (Eds.), *Espaces, jeux et enjeux* (pp. 173-185). Fayard.
- Ripoll, F., & Veschambre, V. (2002). Face à l'hégémonie du territoire: éléments pour une réflexion critique. En Y. Jean & C. Calenge (Eds.), *Lire les territoires*. Presses Universitaires François-Rabelais.
- Rodríguez, A. (2022). *Fenomenología de la movilidad peatonal: la experiencia de la calle en dos ciudades del norte de México*. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Santos, M. (1993). Temps-Monde et Espace-Monde. Relever le défi conceptuel. *Strates*, (7), 1-8. <https://doi.org/10.4000/strates.1109>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Soto, P. (2016). Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos. *Andamios, Revista de Investigación Social*, 13(32), 37-56. <https://doi.org/10.29092/uacm.v13i32.524>
- Tarrius, A. (2001). Le lien social fort comme préalable à la réussite économique. Initiatives des migrants entrepreneurs des économies souterraines internationales: Parcours, étapes, transactions commerciales. *Journal des Anthropologues. Association Française*

- des Anthropologues*, (84), 111-144. <https://doi.org/10.4000/jda.2592>
- Thomas, R. (2007). La marche en ville. Une histoire de sens. *L'Espace géographique*, 36(1), 1526. <https://doi.org/10.3917/eg.361.0015>
- Tuan, Y.-F. (1974). *Topophilia a Study of Environmental Perception Attitudes & Values*, Columbia University Press.
- Tuan, Y.-F. (1977). *Space and place: The perspective of experience*. University of Minnesota Press.
- Valette, J.-F. (2014). *Mobilités et ancrages dans les quartiers populaires de la périphérie de Mexico: Une approche de la maturation urbaine* [Tesis doctoral, Université Panthéon-Sorbonne]. Université Panthéon-Sorbonne. <https://theses.hal.science/tel-02193535>
- Vega, P. (2017). La desigualdad invisible: el uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI. *Territorios*, (36), 23-46. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.5097>
- Zunino, D., Giucci G., & Jirón P. (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Editorial Biblos.