

Experiencias Subjetivas del Transporte a la Universidad

Introducción

En la vida estudiantil, trasladarse a la universidad es un ritual cotidiano. El trayecto se mapea de forma distinta en la mente de cada estudiante. Las representaciones de espacio y distancia se internalizan no como algo fijo, sino como una experiencia moldeada por el movimiento constante. El ejercicio de retratar, mediante la narración, los espacios que configuran las experiencias subjetivas del transporte a la universidad, hace que dichos espacios se vuelvan perceptibles en el propio acto de experimentarlos. Como sostiene Michel de Certeau, el espacio es un lugar practicado. La traducción de una experiencia representada en el imaginario a una cartografía subjetiva es la base de lo que se conoce como la psicogeografía, disciplina de la cual parte la idea del presente trabajo.

Planteamiento del problema

Los medios de traslado son el contexto dentro del cual se desarrollan las experiencias subjetivas de las personas. Para mapear una cartografía subjetiva, esta dependerá de lo que le dé tiempo de ver a cada persona, de respirar y contemplar. En este sentido, la capacidad de deriva está condicionada por el medio de traslado, volviendo la trayectoria un espacio de recuperación mental o, lo contrario, uno de estrés y cansancio. Las percepciones de seguridad, estética, limpieza, densidad, etc. también forman parte de este mapa interno. Todos estos factores guardan una relación interdependiente con el concepto de la temporalidad; el tiempo objetivo, percibido y narrativo. El objetivo general de la investigación es comprender cómo el medio de transporte afecta la experiencia afectiva de ir a la universidad. Específicamente, se busca entrevistar a cinco personas sobre sus experiencias de transporte a la universidad y a través de ello conocer las distintas vivencias.

Estado del arte

La exploración de las experiencias subjetivas de la vida urbana tiene su origen en la psicogeografía, corriente que establece una relación interdisciplinar entre la psicología

social y la geografía, y que busca comprender la relación de los comportamientos afectivos con los lugares, espacios y ritmos de la ciudad. El término lo propuso Guy Debord, filósofo y cineasta francés, fundador del movimiento de la Internacional Situacionista en 1957.

Este movimiento buscaba transformar la sociedad mediante el arte del anti-espectáculo a partir de la vida cotidiana, la cual había sido completamente reestructurada por el capitalismo modernizado. Según Debord, el arte debía asumir un papel revolucionario y consciente dentro de la vida social. Movidos por la idea de que era necesario dismantelar el mundo para reconstruirlo bajo el signo propio de la creatividad e imaginación —y no bajo el de la economía o de agendas externas—, los situacionistas idearon una técnica que no consistió en crear nuevas formas, sino en disponer de otra manera elementos ya existentes, proporcionados por la misma cotidianidad capitalista (Arribas, 2021). Así nació la deriva, concebida como un acto lúdico y colectivo que tiene como objetivo hacer conscientes los elementos que nos rodean, así como las emociones que nos provocan.

Las emociones y los comportamientos son contextuales, están mediados por un entorno, y la geografía sirve para mapear ese entorno, esos espacios donde ocurre la vida. Al entrelazar los sentimientos y pensamiento de las personas con los lugares que habitan, este mapeo se convierte en una cartografía subjetiva más completa de las experiencias cotidianas, un mapeo de emociones.

Marco teórico

Para el análisis de esta investigación se tomaron como marco los siguientes conceptos. El fundamental es la psicogeografía, entendida como “el estudio... del entorno geográfico sobre las emociones y comportamientos de los individuos que resulta en... una interpretación que es cartografiada con las respectivas percepciones, experiencias y emociones del ámbito urbano” (Mandujano, 2020). Estas cartografías de emociones son definidas por Ríos (2021) como “la recopilación de preocupaciones filosóficas, sociológicas y psicológicas colocada en un lugar geográfico, urbano”. En cambio, Ferrás Sexto (2025) propone el concepto de mapas psicogeográficos, que son aquellas representaciones gráficas subjetivas del espacio vivido. Permiten la interpretación libre

del paisaje en relación con las emociones y sobre ellas se identifican los sentimientos y percepciones de, por ejemplo, lugares agradables y desagradables, relajados o estresantes, seguros o inseguros, alegres o tristes, etc.

Esto da pie a lo que podríamos llamar lugares de sufrimiento o psicopatologías urbanas. Las psicopatologías urbanas se refieren a todo estímulo urbano que pueda enfermar a quienes lo habitan. Por ejemplo, el exceso de ruido, el tráfico, la constante necesidad y uso del dinero, el aislamiento social, el empuje hacia la productividad, etc. En una investigación realizada por Perlis et al. (2023), se constató cómo la prevalencia de la depresión desciende a medida que aumenta la movilidad espacial de las personas y se multiplican las interacciones sociales. Afirmando la teoría de la proxémica, que busca estudiar el uso de los espacios y su efecto sobre el comportamiento, la comunicación e interacción social. Otro ejemplo que identificó Ferras Sexto en 2025 se observa en los casos de trastornos de ansiedad, en los cuales se puede identificar los lugares tóxicos o de miedo, y analizar los factores desencadenantes en esos lugares y momentos.

Metodología

Se optó por utilizar la entrevista semiestructurada como metodología por su capacidad de generar un panorama amplio y detallado sobre el tema a investigar. Se realizaron entrevistas a cinco mujeres estudiantes universitarias que se desplazan de cinco maneras distintas: en transporte público, en transporte proporcionado por la universidad, con auto propio, con chofer y caminando. Las preguntas planteadas fueron las siguientes:

1. ¿Qué medio de transporte usas, en qué condiciones se encuentra y qué elementos consideras indispensables para tu recorrido?
2. ¿Con quién o quiénes te trasladas o encuentras en camino a la universidad?
¿Interactúas con ellos?
3. ¿Cuánto tiempo te toma llegar a la universidad? ¿El trayecto se te hace más corto o largo de lo que realmente dura?
4. Describe tu recorrido diario a la universidad: la ruta que sigues, los lugares que frecuentas, lo que ves, escuchas y sientes.

5. ¿Qué consideras importante en tu recorrido? ¿qué te gusta o molesta y en qué piensas o haces durante el trayecto?

Análisis

Para el análisis de las entrevistas se tomarán en cuenta tres vertientes principales: la percepción de seguridad, la recuperación mental y la temporalidad. La percepción de la seguridad incluye factores como las condiciones de limpieza y del entorno social. La recuperación mental entendida como la contemplación, el descanso, la creatividad, etc. Y, por último, la temporalidad que engloba el tiempo objetivo, así como el tiempo percibido. Las experiencias subjetivas de transporte a la universidad analizadas son las de Alejandra, que se traslada en su propio auto; América, que se traslada con chofer y ocasionalmente en auto propio; Camila que se traslada caminando; Roaa que se traslada en transporte proporcionado por la universidad y Sofía, que se traslada en transporte público y caminando.

Percepción de seguridad

En el eje de la percepción de seguridad encontramos elementos distintos que tienen mayor o menor importancia según el medio de transporte. En la experiencia de Camila, al estar en alerta constante para no ser atropellada, la seguridad es una consideración indispensable. Esto nos hace pensar en una psicopatología urbana, la ciudad pensada para los autos y no los peatones. Comparte la estudiante, “Podría mejorar la calle en la que cruza porque los autos se siguen pasando cuando el semáforo está en amarillo o incluso rojo” (Camila Pombo, comunicación personal, 1 de noviembre 2025). En la experiencia de Sofía, la percepción de seguridad cambia cuando camina dentro de la residencia donde vive. Esta seguridad se entrelaza con la capacidad de recuperación mental, como dice la estudiante, puede ir “en su mente”. En cambio, cuando camina por la carretera debe ir más alerta. Sofía comparte su molestia cuando no han cortado el césped bajando del camión diciendo que una vez casi pisa un roedor. Otra vez, la ciudad pensada para los autos se refleja en la configuración de la ciudad y sus cuidados.

Roaa expresa que al trasladarse en un medio de transporte que proporciona la universidad, tiene total confianza en el conductor, en la ruta que toma y en que va a llegar

bien. Lo relaciona con recuerdos de su infancia, caminando en la calle con su papá, sin preocupaciones y con la libertad de sólo observar lo que le resultaba bonito. Esta relación es muy simbólica en la manera que podemos pensar a la institución universitaria como una entidad a la que están sujetos los estudiantes, incluso fuera de los límites del campus. Incluso desde la parada del camión en la ciudad, al ver caras conocidas la alumna comparte sentir confianza, “Ahí está mi gente de la Ibero, entonces todavía no ha pasado el bus” (Roaa Abou Issa, comunicación personal, 3 de noviembre 2025). La interacción social cobra un sentido distinto en el transporte de la universidad, mientras mantiene su función de recuperación mental, también adquiere la de seguridad.

Escuchar música es un elemento que todas las entrevistadas comparten, pero en el caso de Alejandra es la única que nos comparte que además de escucharla, canta. Lo cual hace pensar en la seguridad y comodidad que se tiene al trasladarse en un espacio propio a diferencia de uno compartido. Incluso los tamaños de los medios de transporte influyen en nuestra percepción de seguridad. En el carro propio, todo el espacio es para uno, existe la posibilidad de explayarse tanto en voz como pertenencias. Dentro de los confines de un carro, entre las puertas de una burbuja propia, la vulnerabilidad se siente menor que, por ejemplo, ir a pie.

Recuperación mental

La experiencia de transporte a la universidad tiene la capacidad de ser un espacio de recuperación mental, así como uno de estrés y cansancio. Esto dependerá de distintos factores que exploraremos a continuación.

Algo que comparten todas las estudiantes entrevistadas es que mientras se trasladan a la universidad, van pensando en los pendientes del día. Además de eso, América comparte que cuando se traslada en auto propio, la manejada se vuelve un espacio de análisis y reflexión sobre cosas que ha hecho o podría mejorar. También encuentra creatividad en el camino, compartiendo que este semestre está tomando una materia de taller publicitario y que al observar la publicidad de la ciudad se le ocurren ideas. La contemplación de la ciudad también atribuye a la reflexión de emociones, tanto propias como de las personas que se observan, “Había un señor caminando con su ramo de cempasúchil, y había un poquito de sol caliente... disfruté mucho y ... me di cuenta que estoy en México y pasando algo...lindo... ver el señor, los colores, el sol...” (Roaa

Abou Issa, comunicación personal, 3 de noviembre 2025). En la experiencia de Roaa, el traslado a la universidad es concebida como un momento para ella misma, para pensar y tratar temas emocionales, procesarlos y entenderlos.

Hay algo que se rescata de la experiencia al no trasladarte en un auto propio, y es la de encontrarte con personas conocidas que van hacia el mismo camino. Reafirmando una vez más la teoría de la proxémica Tanto la experiencia caminando, como en la del transporte público y de la universidad comparten el factor de encontrarse con compañeros. Esto no sólo vuelve espontánea la interacción social sino también opcional, "...depende qué tan cercanos sean a mí..." (Camila Pombo, comunicación personal, 1 de noviembre 2025). "Si son amigos míos... los saludo y voy con ellos. Me ha tocado ver conocidos, pero... los topas de vista nada más... entonces... no les hablo" (Sofía Salas, comunicación personal, 11 de noviembre 2025). Al volver la interacción una decisión activa, la búsqueda de esta podría venir de un lugar más genuino a diferencia de las interacciones por compromiso o no solicitadas.

Estas interacciones sociales tienen la capacidad de atribuir al estrés y cansancio en vez de la recuperación. Alejandra compartía una anécdota reciente: "Luego la gente... está tonta para manejar (entre risas). Pero sí porque...se te meten y...como la gente ya va súper tarde... luego te mientan la madre, el otro día me dijeron pendeja... me sentí humillada..." (Comunicación personal, 27 de octubre 2025). Hay quienes encuentran en estas interacciones desagradables la oportunidad de desarrollar habilidades y despertar curiosidad. América compartía que, a raíz de experiencias similares a las de Alejandra, le ha perdido el miedo a abogar por sí misma pidiendo el paso. Además, ha descubierto cierto gusto por analizar el comportamiento de los conductores, observando quién va rápido, quién va lento y cómo reaccionan ante ella, lo que le ha permitido sacar conclusiones personales sobre las diferentes actitudes.

Otro aspecto de la recuperación mental es la contemplación no sólo de lo visual sino también de lo auditivo. La experiencia sonora de Camila, quien va caminando a la universidad, es mucho más variada que las demás que se trasladan en vehículos. Su recorrido incluye calles ruidosas, música de cafeterías y el canto de los pájaros entrando a la universidad, una de sus partes favoritas del camino. Camila fue la única entrevistada que contó su recorrido hasta llegar a su salón. La continuidad en su discurso, y recorrido,

hace pensar en lo que concebimos como medios legítimos para trasladarnos y qué consideramos como parte de nuestros recorridos. Otro elemento del que disfruta Camila es ir a paso lento, remitiendo a la idea del control que se tiene sobre el ritmo al que se va, según el medio de transporte. Parece haber más agencia al trasladarse caminando; al poder escoger su ritmo, la preocupación por llegar tarde se percibe más bajo el control de la persona que en factores externos. En cambio, las que van en automóvil o camión están a expensas de alguna calle cerrada, accidente, construcción, etc.

Algunas psicopatologías urbanas que consideran las estudiantes aparte de los altercados e imprevistos son los baches, el tráfico y el ruido de los claxons. El tráfico regresa como factor estresante en varias experiencias de las entrevistadas, marcando distintos puntos en los mapas psicogeográficos como “lugares de sufrimiento”. Por ejemplo, los túneles de un carril, las rutas que dan muchas vueltas y hacen rodear mucho provocan sentimientos de frustración y desesperación, como lo expresa Roaa al hablar de uno de estos lugares de sufrimiento: “Siempre ahí hay tráfico entonces ahí es un momento en el que odio la ciudad, digo yo no quiero vivir aquí, quiero vivir en un pueblo. Cuando paramos mucho sí me da ansiedad...a veces pasa que estamos parados por quince minutos y veo (la) desesperación de todos y estamos mal...” (Comunicación personal, 3 de noviembre 2025). Esta desesperación también la comparte América. Las veces que va tarde y lleva su propio auto, la desesperación llega a tanto que en el camino comienza a pensar en darse la vuelta y regresar a su casa. Esas mañanas llega a la universidad estresada, enojada y harta: “Una vez...tenía examen...yo llegue...así de...ya se me olvidó todo”. En cambio, cuando no le toca tanto tráfico, llega incluso con más ganas de socializar. Las veces que la lleva su chofer comenta que siempre llega de buenas, “Sí cambia mucho” (Comunicación personal, 27 de octubre 2025).

En las experiencias donde quizá haya más recuperación mental son en las que la persona conductora es alguien en quien se confía. En la experiencia de Roaa, como fue descrito, este factor influye en su percepción de seguridad y, por ende, en su recuperación mental, manifestándose en una variedad de actividades como dormir, leer, observar, escuchar música y tomar café tranquilamente. En la experiencia de América, este factor tiene mayor influencia en su recuperación mental, pues la relación longeva con su chofer le permite abrirse emocionalmente con él, “Es como mi psicólogo...porque

le cuento todo... y más que nada porque él me conoce desde que tengo 15 años entonces ya sabe cómo soy... le tengo mucha confianza” (Comunicación personal, 27 de octubre 2025). Además, suele quedarse dormida seguido en el camino, reflejando quizá el mayor grado de recuperación mental al que se puede llegar.

Temporalidad

Un factor influyente en la temporalidad es la interacción social. Alejandra comparte que cuando va acompañada de su hermana y van platicando, el tiempo se pasa rápido. Las estudiantes que caminan a la universidad fueron las únicas que percibieron el tiempo justo o incluso más rápido del que es realmente. El ritmo al caminar es muy distinto al de otros medios de transporte, y, por lo tanto, modifica la percepción.

En la experiencia de Roaa, la percepción de la temporalidad es muy peculiar. El trayecto es muy largo, ya que el transporte va haciendo paradas, pero la estudiante compartió lo siguiente, “Yo disfruto el camino... porque sé que voy a llegar a clases entonces digo no quiero llegar... pasa todo el tiempo en el tráfico... no me molesta... también a veces estoy pensando y no quiero que interrumpa mi pensamiento ya que tenga que bajar”. Parece que el trayecto le suma tiempo a su vida, al ser dedicado a la reflexión y contemplación. Esta experiencia es muy distinta a la de las estudiantes que manejan su propio auto y tienen un contacto más directo con el tráfico, pues la mente se fatiga ante tantos estímulos.

Conclusiones

El conjunto de las distintas experiencias de transporte a la universidad nutre la cartografía del imaginario urbano, conformando una experiencia colectiva del espacio compartido, vivido y recorrido. Las tres vertientes desde las cuales se desarrolla el análisis están intrínsecamente vinculadas: sin seguridad no hay recuperación mental, y en la medida que haya recuperación mental, la percepción del tiempo cambia.

Parece ser que las experiencias a pie, en las que se pone el cuerpo, resultan mucho más interactivas con el ambiente en todos los sentidos. En sociedades que cada vez aspiran al progreso, vendiendo la ilusión de una movilidad rápida y eficiente, planeando ciudades sin pensar en los peatones, habrá que cuestionarse por qué. ¿A qué ritmo de vida se nos está empujando a vivir y aspirar?

Las experiencias caminando muestran una recuperación mental distinta a las otras experiencias de desplazamiento, una mucho más atenta y consciente del entorno. Al relacionarse con el ambiente, uno se enfrenta a la espontaneidad, dejando de ensimismarse. Es una práctica que se vincula con andar a la deriva, como proponía Guy Debord, que se da aún cuando tengamos un destino.

Quizá, si concibiéramos de manera diferente las formas en que podríamos trasladarnos, las interacciones hostiles no ocurrirían tan seguido. Si imagináramos que, en lugar de puertas de automóviles separándonos, fueran personas caminando a nuestro lado, la cercanía física y posibilidad de verlas realmente podría transformar la manera en que reaccionamos frente a los demás. Tal vez seríamos más considerados. Tal vez nos daríamos cuenta que la confianza es la base de nuestra seguridad y podríamos reconocerla en la mirada de quienes nos topamos en el camino. Tal vez pensaríamos y narraríamos diferente nuestros cuerpos, territorios y recorridos. O quizá no. Lo cierto es que, para experimentar la ciudad desde otra perspectiva, se necesita la disposición a cambiar el ritmo en el que nos movemos y permanecer atentos a lo que sucede. En fin, andar a la deriva.

Referencias

- Arribas, M. (2021). *La Internacional Situacionista: el arte y la revolución de lo cotidiano*. Materia Oscura. <https://materiaoscuraeditorial.com/blog/2021/12/22/lainternacional-situacionista-el-arte-y-la-revolucin-de-lo-cotidiano>
- Ferrás Sexto, C. (2024). *La Psicogeografía en la frontera del conocimiento*. Crítica Urbana. Revista de Estudios Urbanos y Territoriales. Vol. 7, núm. 33, Memoria y ciudad. <https://criticaurbana.com/la-psicogeografia-en-la-frontera-del-conocimiento#:~:text=Por%20lo%20tanto%2C%20se%20abre,que%20la%20Geograf%C3%ADa%20puede%20proporcionar.&text=Ferr%C3%A1s%20C.,Ge%C3%B3grafos%20Espa%C3%B1oles%2C%20186%2D199.&text=Carlos%20Ferr%C3%A1s%20Sexto.,:%20Cr%C3%ADtica%20Urbana%2C%20septiembre%202024>
- Ferrás Sexto, C. (2025). *Psicogeografía: los mapas de nuestras emociones*. The Conversation. [https://theconversation.com/psicogeografia-los-mapas-de-nuestras-emociones-255650#:~:text=Llamamos%20mapas%20mentales%20\(o%20mapas,en%20relaci%C3%B3n%20con%20las%20emociones](https://theconversation.com/psicogeografia-los-mapas-de-nuestras-emociones-255650#:~:text=Llamamos%20mapas%20mentales%20(o%20mapas,en%20relaci%C3%B3n%20con%20las%20emociones)
- Mandujano, C. (2020). *Psicogeografía*. Arquine. <https://arquine.com/psicogeografia/>
- Perlis, R. H., Trujillo, K. L., Safarpour, A., Quintana, A., Simonson, M. D., Perlis, J., Santillana, M., Ognyanova, K., Baum, M. A., Druckman, J. N., y Lazer, D. (2023). *Community Mobility and Depressive Symptoms During the COVID-19 Pandemic in the United States*. JAMA Network Open, 6(9), e2334945. <https://doi.org/10.1001/jamanetworkopen.2023.34945>
- Ríos, B. (2021). *Situacionismo, psicogeografía y deriva: una cartografía de emociones*. Geografía Infinita. <https://www.geografiainfinita.com/2021/03/situacionismo-psicogeografia-y-deriva-una-cartografia-de-emociones/#:~:text=La%20psicogeograf%C3%ADa:%20una%20cartograf%C3%ADa%20de,lugar%20geogr%C3%A1fico%2C%20urbano%2C%20concreto>