

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México
Nada humano me es ajeno

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES

“Lugares Móviles: Espacios de interacción social en el Municipio de Chalco”

TRABAJO RECEPCIONAL
PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADA EN
CIENCIAS SOCIALES

PRESENTA

María Cristina Villalobos Tochimani

Directora del trabajo recepcional

Dra. María Teresa Mc Kelligan Sánchez

Ciudad de México, junio 2016.

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS ©

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

A MI HIJA Y ESPOSO

AGRADECIMIENTOS

El producto de años de formación constante, en conjunto a la guía incansable de mis profesores (as), compañeras (os) amigas (os) y familiares, han hecho posible la conclusión de este ciclo en mi vida y tiene como resultado el final de esta tesis, que entre la curiosidad de conocer más sobre los estudios de la ciudad de México y tratar de entender la complejidad urbana, social, y cultural de la vida humana de nuestro país, me ha llevado por el camino del conocimiento, para finalizar una etapa más dentro de mí formación.

No podría finalizar este proyecto, sin antes mencionar a todas las personas que de una u otra forma me apoyaron para la elaboración de esta investigación, culminando así una etapa importante de mi vida. En primer lugar a mi madre a la que le agradezco el regalo más valioso que una persona puede otorgarle a otra ¡la vida!

A mi esposo José, mi inseparable compañero, por su solvencia económica, y más aún por su infinita paciencia, por estar siempre a un lado alentándome, motivándome y llenado mi vida de amor y comprensión.

Quiero expresar mi más grande agradecimiento, a mi amada hija Mayrín Itzel, quien con su sonrisa me llena de ánimo y fuerzas, siendo el motor que impulsa mi vida ¡A ti hija mía! te dedicó mis triunfos y prometo que trataré de seguir día a día superándome, tratando de ser un ejemplo para ti.

A toda mi familia por estar siempre cuando los necesite. A mis profesores y profesoras que guiaron mis años de formación académica, con paciencia, cortesía y comprensión, respaldándome social, cultural e intelectualmente siendo un ejemplo a seguir y con los cuales no podría haber concluido este proyecto.

A mis compañeros, amigos y amigas, en especial a Patricia Rodríguez Aranda y todos aquellos (as) que compartieron este largo camino en donde la amistad creció y se fortaleció a medida que el tiempo transcurría y que cada uno se involucraba en nuevos aprendizajes, fortalecimiento intelectual y crecimiento personal, todos con un mismo sueño, alcanzar nuestra meta. A todos ustedes gracias, fue un placer el compartir y vivir esta experiencia tan grata, el recorrido fue largo pero valió la pena.

A mi directora de tesis Teresa Mackelligan, a quien me gustaría agradecer sinceramente por su orientación, conocimientos, manera de trabajar, su persistencia, su paciencia y sobre todo su motivación que han sido fundamentales en mi formación como investigadora.

Así mismo, agradezco a mis lectores Nicolás Olivos, Daniela Razwich, Araceli Parra, quienes orientaron a esta autora para la redacción y correcciones pertinentes; ya que sin estas aportaciones no hubiese sido posible el correcto desarrollo de dicha investigación. Pero en especial a la profesora Ana Helena Treviño, quien sembró en mí la inquietud, por el estudio de nuestra gran Ciudad de México.

No podría faltar, mi casa de estudios, la Universidad Autónoma de la Ciudad de México UACM, por abrirme sus puertas y enseñarme un camino lleno de enseñanzas, respeto, conocimiento, fortaleza, perseverancia, lealtad, alegría, responsabilidad, amistad, compañerismo, educación, esperanza, etcétera; gracias porque nunca me dejaste sola y seguiste apoyándome hasta el final con una beca para la impresión y empastado de esta tesis que tienen la intención ferviente de honorificar y retribuir a esta universidad, quien me abrigó durante el proceso de formación y me acogió como parte de ella, a ti UACM mil gracias, porque sin este espacio y el apoyo correspondiente, no hubiese sido posible este proyecto, mediante el cual se concluye un ciclo en mi vida y con ello la realización de un sueño hecho realidad, nuevamente gracias UACM, por siempre estar ahí respaldándome y guiando cada paso en este largo camino.

Como siempre, mencionar a todos resulta muy difícil, por lo que me permito extender mi agradecimiento a todas aquellas personas, que de cierta manera colaboraron con un granito de arena para que este proceso concluyera de manera satisfactoria.

A todos ustedes, Gracias.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	7
CAPITULO I. CONCEPCIÓN TEÓRICA SOBRE CIUDAD.....	12
1.1. LOS CLÁSICOS Y LA IDEA DE CIUDAD	13
1.2. CIUDAD: CENTRO PERIFERIA	17
1.3. LA CIUDAD Y EL PROCESO DE URBANIZACIÓN: DISTINCIÓN ENTRE CIUDAD Y URBANIZACIÓN.....	19
1.4. TEORÍA HISTÓRICA DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN PARA LA CONFORMACIÓN DE CIUDAD.	20
1.5 EJEMPLOS DE EXPERIENCIAS CONCRETAS E HISTÓRICAS DE CIUDADES A PARTIR DE UNA DESCONCENTRACIÓN PRODUCTIVA.	21
1.6. NUEVAS TEORÍAS: CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN DE LA CIUDAD.	23
1.7. LA CIUDAD DE MÉXICO: ENTORNO A LO LOCAL.....	28
1.8. A MANERA DE SÍNTESIS	29
CAPTITULO II. CHALCO Y LA CIUDAD.....	31
2.1. CHALCO ANTIGUO: UNA VISIÓN GENERAL A TRAVÉS DEL TIEMPO.	33
2.2. CHALCO Y LA CIUDAD DE MÉXICO A TRAVÉS DE LA HISTORIA.....	38
2.3. CHALCO Y LA CIUDAD DE MÉXICO EN LA ACTUALIDAD.	43
2.4. TRANSFORMACIONES EN LA INDUSTRIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y ANTECEDENTES DE LA INSERCIÓN INDUSTRIAL EN EL MUNICIPIO DE CHALCO.	47
2.5. CHALCO Y SUS VÍAS DE COMUNICACIÓN	49
2.6. MOVILIDAD COTIDIANA EN MUNICIPIO DE CHALCO	54
2.7. ¿CHALCO CIUDAD DORMITORIO?	57
2.8. TRANSFORMACIÓN DE LA VIDA COTIDIANA EN EL MUNICIPIO DE CHALCO	63
CAPÍTULO. III TEORÍA CONCEPTUAL SOBRE: MOVILIDAD Y VIDA COTIDIANA, INTERACCIÓN SOCIAL Y LUGARES O NO LUGARES.....	68
3.1. VIDA COTIDIANA COMO UNA GENERALIDAD	68
3.2. CATEGORIZACIÓN DEL CONCEPTO “VIDA COTIDIANA”	70
3.3. DESARROLLO DEL CONCEPTO “VIDA COTIDIANA”	72
3.4. MOVILIDAD COTIDIANA	76
3.4.1. <i>Introducción del concepto “movilidad cotidiana”.</i>	76
3.4.2. <i>Concepto “movilidad cotidiana”</i>	77
3.5. RELACIÓN: VIDA Y MOVILIDAD COTIDIANA	81
3.6. INTERACCIÓN SOCIAL.	83
3.7. LUGARES Y NO LUGARES	85
3.7.1 <i>Diferenciación entre espacio y lugar</i>	86
CAPÍTULO IV: LUGARES MÓVILES DENTRO DE LA VIDA DIARIA DE CHALCO.	90
4.1. EL CENTRO DE CHALCO: GENERADOR DE MOVILIDAD.	90
4.2. ENTORNOS INMEDIATOS	91
4.3. OTRO ENTORNO INMEDIATO: LA ZONA INDUSTRIAL DE CHALCO DE DÍAZ COVARRUBIAS.....	100

4.4. LUGARES MÓVILES: FORMAS DE INTERACCIÓN SOCIAL.....	107
4.4.1. <i>Unidades de transporte público de Chalco ¿Lugares o no lugares?</i>	108
4.4.2. <i>Rutas de los lugares móviles: municipio de Chalco</i>	109
4.4.3. <i>Formas de Interacción social</i>	110
4.4.4. <i>Análisis interpretativo de los lugares móviles a partir de las formas de interacción que se desarrollan en ellos.</i>	123
CONCLUSIONES.....	127
BIBLIOGRAFÍA.....	132

INTRODUCCIÓN

El municipio de Chalco se ha transformado en los últimos años, la causa fundamental es su cercanía con la Ciudad de México. Hasta hace poco la mayoría del paisaje era de carácter rural. En la actualidad es uno de los 125 municipios que conforma el Estado de México, además de encontrarse dentro de la periferia del territorio conurbado de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) conformada por 16 delegaciones y 60 municipios.

En este sentido, Chalco se ha visto envuelto en el contexto urbano de la ciudad metropolitana con una reconfiguración del lugar, no sólo física y geográficamente, sino económica, social y culturalmente, a partir de la expansión territorial de la gran Ciudad de México que se ha venido dando paulatinamente en los últimos años. Así, el territorio Chalquense no solo ha tenido readaptaciones a lo largo del tiempo, sino que, todas ellas han contribuido de manera significativa a grandes cambios en el entorno. El establecimiento y el desarrollo de la industria de la zona en cuestión, así como la incorporación de componentes propios de la urbanización han provocado que dentro de la vida cotidiana de los habitantes se desprenda una movilidad diaria.

De tal manera, decimos en primera instancia que como parte de la vida cotidiana de los agentes sociales del municipio de Chalco, encontramos a la movilidad pendular como vertiente que define una de las múltiples variables del hacer diario, por tal motivo los desplazamientos, vienen a ser el anclaje de reflexión para esta indagación, y una de las coordenadas de la acción social de nuestra área de investigación, es decir, definen de cierta manera “desde dónde” abordar el estudio de la cotidianidad, cuestión que se pretende en el presente trabajo.

Así, nuestro planteamiento hipotético se centra en el supuesto sobre la presencia de que en el Municipio de Chalco existen “lugares móviles” (transporte colectivo) que construyen e interpretan en la vida diaria de los habitantes del área, es decir; los lugares móviles actúan como sitios cargados de significación, a partir de las interacciones sociales que construyen los sujetos en el interior de dichas unidades móviles.

Como objetivo general nos proponemos identificar la existencia, de una movilidad que tiene como base vital el elemento que sirve para trasladarse, por lo que en esta tesis tomamos como dispositivo principal y fundamental de la movilidad cotidiana a las unidades de transporte público (UTP) del lugar, expuestas sobre un debate teórico sobre si son lugares o no y en el que consideramos finalmente a las UTP como “lugares móviles” que concentran tipos de interacción social, esto se logró mediante nuestras preguntas eje:

1. ¿Existe la posibilidad de que se desarrollen interacciones sociales con características particulares, durante la movilidad cotidiana que presentan las personas que se trasladan en la zona de estudio?

Si se plantea que el Municipio de Chalco tiene ciertas características particulares dentro de su movilidad cotidiana, a partir de las interacciones que se establecen en el interior del transporte público, entonces valdría la pena saber:

2. ¿Cuáles son las características de interacción que distinguen al Municipio de Chalco?
3. ¿De qué forma se hacen evidentes?
4. ¿Existen modos de vida en proceso de reconfiguración a partir de las interacciones que surgen dentro de movilidad cotidiana?

La estructura de esta investigación se realizó de la siguiente manera:

El primer capítulo se construyó con la finalidad de contextualizar la idea de que el Municipio de Chalco ubicado en el Estado de México es una pieza más del rompecabezas urbano de la Ciudad de México y no un fragmento aislado (Hiernaux D. , 1995) Por tal motivo, se realiza este capítulo a partir de una concepción teórica sobre ciudad. Dicha conceptualización nos proporciona un panorama general de lo que significa pertenecer a una urbe como ésta. Si bien, esta sección no tiene la intención de profundizar en el concepto de ciudad, sí tiene como principal interés la contextualización de un fenómeno general que apela a lo local, sin que ello, deje de lado la importancia que implica pertenecer a la ZMVM.

En el primer apartado se retoma la idea de ciudad de teóricos clásicos como: Marx, Weber y Durkheim, bajo la consideración de una representación general sobre el significado de ciudad, al igual que la noción de centro-periferia, término relacionado estrechamente con la idea del surgimiento de nuevos lugares centrales y con el proceso de urbanización e

industrialización. Estos dos últimos conceptos también se desarrollan de manera general para la complementación de nuestro primer capítulo y para la realización de un panorama con mayor amplitud, además de incorporar las nuevas teorías sobre el crecimiento y la expansión metropolitana que sirven como base para contextualizar de cierta manera el área de la presente investigación, ya que es una extensión y como tal una articulación de la gran Ciudad de México.

No podríamos continuar sin antes saber cómo se ha ido transformado Chalco, desde la antigüedad hasta el presente. Por ello, en el capítulo II, se realiza un recorrido histórico-descriptivo con el propósito de señalar algunos de los cambios físicos, económicos, sociales y culturales más representativos que se han dado en la región chalquense a través del tiempo, de igual manera, enmarcar algunas de las continuidades que persisten hasta el momento entre el área de estudio y la Ciudad de México.

En el primer apartado nos remontamos a través del tiempo y de manera breve, a describir el antiguo lago de Chalco y la contribución e importancia de la subcuenca, con la población del lugar. En el segundo apartado, puntualizamos las relaciones que se establecieron entre la antigua ciénega y la Ciudad de México, para proseguir con un tercer apartado, que da cuenta de los vínculos que permanecen entre la zona de estudio y la gran metrópoli.

Continuamos con la descripción de las principales vías de comunicación del Municipio de Chalco que conectan con la Ciudad de México y otras regiones del país, en donde la infraestructura vial da cuenta de un conjunto de vías jerarquizadas que facilitan la comunicación y la movilidad diaria entre Chalco y diferentes áreas del país. Dicha infraestructura ha contribuido en buena medida a las transformaciones que se han dado fisiográficamente desde tiempo atrás y hasta la actualidad.

En el cuarto apartado hacemos referencia a la movilidad cotidiana de Chalco, cabe decir, que solamente se expresan algunas generalidades sobre dicha movilidad, ya que más adelante, se precisa con mayor exactitud. Finalmente en el último apartado del capítulo II, hablamos de los cambios que se han venido dando en los estilos de vida que tienen las personas que residen en el área Chalquense. Todo esto con la finalidad de ofrecer al lector un esbozo general que dé cuenta de las grandes continuidades y transformaciones del área de estudio.

En nuestro capítulo III introducimos el desarrollo conceptual de los términos vida cotidiana y movilidad cotidiana. En la primera concepción se trabaja inicialmente, haciendo referencia al uso común que le da la sociedad, dentro de su misma cotidianidad y cómo es entendido por estos, para pasar después a la categorización del término vida cotidiana, culminando con el desarrollo del mismo concepto.

En el siguiente apartado, se trabaja de igual manera el concepto de movilidad cotidiana, eje central de nuestra tesis, pues es uno de los fenómenos urbanos actuales más importantes que refleja el funcionamiento de la ciudad expandida (Arango, 2010), pero no solo eso, sino también, contiene en su núcleo fenómenos sociales como el de la presente investigación. El principal objetivo sobre el desarrollo del concepto, es expresar la existencia de movilidad cotidiana en la población del área de estudio, y a su vez enunciar que dentro de ésta se encuentra una variedad que se expresa en manifestaciones reales y teóricas. En resumen, nuestro capítulo tres tiene la intención de ubicar teóricamente el fenómeno social que aquí se presenta, pues se ha planteado desde la perspectiva de la vida y movilidad cotidiana, aunado al debate teórico sobre lugares y no lugares en conjunto con el concepto de interacción social.

El capítulo cuarto, tiene como objetivo principal evidenciar la presencia de los lugares móviles en el municipio de Chalco a partir de las interacciones que emergen en su interior. Esto se realizó bajo la herramienta metodológica de la observación participante que nos llevó a la obtención de información empírica mediante un diario de campo para el registro de lo observado durante 90 días. Así mismo, se realizaron tres entrevistas con un perfil de movilidad diaria, que en conjunto sirvieron para el desarrollo de la presente investigación.

Los resultados obtenidos son un producto de estudio cualitativo, el cual se estructuró en tres dimensiones: entornos inmediatos, el centro de Chalco y la Zona Industrial de Chalco de Díaz Covarrubias (ZICDC) y las interacciones presentes dentro de las unidades de estudio. Para finalizar, realizamos un análisis interpretativo de los lugares móviles a partir de las interacciones desarrolladas dentro de éstos, resaltando las particulares que se encontraron dentro de las interacciones. Finalmente, en conjunto con la revisión teórica y las evidencias empíricas permitieron realizar nuestras conclusiones, que en síntesis afirman la existencia

de los lugares móviles en el municipio de Chalco a partir de las interacciones sociales que se expresan en dichos lugares.

CAPÍTULO I

CONCEPCIÓN TEÓRICA SOBRE CIUDAD

Hacer el retrato de una ciudad es el trabajo de una vida y ninguna foto es suficiente, porque la ciudad está cambiando siempre. (Berenice Abbott)

¿Por qué, introducir el tema de Ciudad, en nuestra investigación? Por la simple razón de que el área de estudio forma parte de ZMVM, y constituye una de las articulaciones que conforma a la gran Ciudad de México al estar ubicada en una de las periferias conurbadas de la metrópoli, por otro lado, la concepción teórica nos proporciona un panorama general de lo que significa pertenecer a una zona como ésta con las características y dimensiones que se hayan en esta ciudad. En tercer lugar, porque es una base que sirve como punto inicial para comprender diversas situaciones y fenómenos que surgen en una ciudad que día a día extiende su territorio con procesos de urbanización que no sólo traen consigo un cambio de infraestructura, sino que implícitamente aportan los elementos que modifican maneras de vivir, de ahí el interés particular por incorporar el contenido del presente capítulo.

A la par estudios realizados, han sugerido infinidad de términos que dan cuenta de fenómenos sociales que acontecen en las ciudades incluyendo el mismo concepto de ciudad. La extensa variedad de trabajos contienen de igual manera, enfoques y vertientes diversas que se conceptualizan para mayor comprensión dentro de la multiplicidad de fenómenos sociales existentes. Así mismo, estudiar conjuntamente los diferentes aspectos y fenómenos sociales que nacen en la ciudad es un desafío exageradamente complejo, por tal razón es que optamos por la realización de una investigación más específica, sin que ello, deje de lado la importancia del crecimiento y la incorporación de nuevos territorios a la gran Ciudad de México. Hecho que nos llevó a seleccionar la estructura de este capítulo, con la finalidad de reunir elementos de relevancia para lograr el objetivo de contextualización y así poder ofrecer un panorama general sobre la idea de ciudad.

Como punto de partida, consideramos a los clásicos, pues ellos son los primeros en reflexionar y construir conceptualmente a las ciudades, y son la base para fuertes debates teóricos que en la actualidad persisten sobre el constructo de ciudad, y que sin estas referencias no sería posible entender el surgimiento de dichas discusiones, además de que nos ayudan a comprender y aclaran factores importantes sobre los recorridos teóricos más recientes.

Entre los factores más visibles de las ciudades se encuentra la expansión territorial hacia los alrededores, siendo una de las inquietudes más mencionadas por diversos autores desde la década de los setentas, cuando surge el término centro periferia con la finalidad de dar nombre a un conjunto de procesos que emergen de este crecimiento, entre los cuales se encuentra la idea de que las periferias actúan como nodos de accesibilidad que articulan todo tipo de flujos a la par de las implicaciones que conlleva tanto el transporte individual como colectivo. De aquí la importancia de dicho concepto pues es una punta de lanza que nos hace mirar de manera específica la incorporación de estos territorios con la gran ciudad.

Continuamos con un recorrido histórico sobre los procesos teóricos de urbanización que han conformado a la ciudad, a fin de continuar con las bases teóricas que dieron origen conceptualmente la idea de ciudad y los fenómenos que surgen en ella, para ello mencionamos las tres principales escuelas clásicas enfocadas en los procesos de urbanización, mismos que nos sirven como antesala para continuar con las nuevas teorías que básicamente están dirigidas a entender el crecimiento y la expansión de la ciudad.

1.1. Los clásicos y la idea de ciudad

La idea de “ciudad” tiene una larga trayectoria y en torno a ella ha crecido una gran cantidad de nuevos conceptos. Sin embargo, lo que interesa resaltar en este apartado es la idea construida sobre ciudad, misma que se ha trabajado y desarrollado desde tiempo atrás por autores clásicos que nacieron dentro del proceso de industrialización, elemento que caracteriza a las ciudades entre otras cosas.

En primer lugar, para Marx la relación entre campo y ciudad, marca la división de trabajo más antigua; se trata de una oposición y expresa una distribución desigual de los

excedentes creados en el campo. En este sentido, la oposición campo-ciudad no es propia del capitalismo. El modo de producción capitalista penetra de la misma manera en ambos ámbitos creando dos tipos nuevos de relación social con la ciudad capitalista, a) la que proviene del trabajo, y b) la que proviene del consumo; fundando las condiciones propias para la producción. (Lezama, 2005)

La reproducción y acumulación del capital requieren de una concentración espacial para la ampliación del mercado, la circulación y la distribución. La Ciudad moderna e industrial se convierte entonces en el escenario del proceso capitalista, que funge como centro no sólo de población, sino también como centro del capital y de los instrumentos de producción, además de ser el espacio central de la toma de decisiones, es decir, es el territorio del poder. (Lezama, 2005)

Por lo tanto, “el proceso de desarrollo capitalista conlleva un proceso de concentración urbana y de socialización del consumo”. (Castells, 1979, pp. 34-43) De esta forma Marx (1958) representa a la ciudad como el escenario de una “gran fábrica de obreros” que concentra la distribución de productos y territorio que simboliza el poder. En este sentido, es también un espacio que reproduce la enajenación de los individuos.

Por su parte, Durkheim coincide con Marx al concebir a la ciudad como el escenario de concentración económico y político, ya que para él la ciudad determina la organización de espacio y de la vida social. Para este autor dentro de la ciudad se desarrollaron nuevas patologías urbanas como el suicidio, los divorcios, la delincuencia entre otros, que expresaron las consecuencias más negativas de la división del trabajo, puesto que con esta división se desarrolló un relajamiento de la cohesión moral dentro de la sociedad, que implicó un cambio cultural. (Lezama, 2005)

Por otro lado, Weber considera a las ciudades como construcciones céntricas, pues éstas han surgido a través de la historia y por factores económicos, políticos y religiosos. Weber construyó una tipología de ciudades en donde se encuentran “la Ciudad de los consumidores”, la de “productores”, la de “comerciantes” y las “metropolitanas” (grandes centros financieros). Para este autor el funcionamiento de la ciudad moderna gira en torno de la economía en donde la ciudad industrial es autónoma y tiene gran independencia del mundo que lo rodea. De igual manera tiene la función mercantil, política y administrativa. En

suma considera a las ciudades como las formas de organización de la vida social y económica, son en sí el centro del poder y de la racionalización, por lo que “interpreta a las ciudades como la personificación misma del principio de racionalidad y como territorio que simboliza la libertad”. (Lezama, 2005, p.118)

Ahora bien, como se puede observar la ciudad ha sido estudiada desde varios puntos de vista, tan es así, que en párrafos anteriores los clásicos Marx, Weber y Durkheim, voltearon a ver desde diferentes vertientes a las ciudades cada uno con su propio enfoque, pero lo que sí es un hecho, es que estos tres autores coinciden con la idea de que la ciudad es una manifestación de la realidad social en donde uno de los rasgos más comunes observables es la separación entre lo rural y lo citadino; en segundo lugar, coinciden en que hay un proceso en la intensificación de la urbanización vinculado al desarrollo de ciudades industriales; que tiene como resultado que las ciudades fungan como los grandes centros de organización social, económico y político. Sin embargo, se puede decir que la ciudad no es su objeto de estudio, sino la sociedad misma, puesto que su visión de ciudad es estrictamente social y no espacialista. Es decir, Durkheim, Marx y Weber vieron a la ciudad como escenario de las relaciones sociales y como concentradora del poder político y económico. En resumen, lo que estos tres teóricos determinaron es que la ciudad moderna es un producto que se desarrolló dentro de la sociedad industrial.

Los estudios continuaron en una inquietante búsqueda sobre los fenómenos urbanos, el énfasis se centra ahora en las relaciones sociales y la forma en que han ido cambiando a partir del desarrolló de un modo de ser capitalista que preexiste en las ciudades, y que las sociedades que viven en ellas se han visto envueltas en esta racionalidad; cambiando una manera de ser para adoptar otra totalmente distinta, es decir los individuos se ven en la necesidad de adoptar el intercambio y reciprocidad que establece la economía y mentalidad urbana de las ciudades, creando con ello mentalidades individualizadas que se enfocan básicamente en un intercambio de valor (dinero) con lo cual la vida del humano se torna indiferenciado y superficial, ahora las interacciones sociales se realizan en otro plano que están sujetas a la apariencia superficial es por ello que Simmel introduce la idea de una doble funcionalidad de la despersonalización por lo que sostiene que:

La ciudad genera una forma de la interacción social que se basa en el anonimato, en el desarrollo de relaciones impersonales que se hacen patentes en la indiferencia y la superficialidad (...) descubre

una relación de reciprocidad entre economía y mentalidad urbana que distorsiona los contenidos humanos de las relaciones sociales (...) el dinero sumerge al individuo en lo genérico y lo reduce, (...) a un valor de cambio en el cual desaparece la personalidad humana. (Lezama, 2005, p. 144)

Sin embargo, Simmel no se queda con sólo la idea de la despersonalización, sino que va más allá por lo que, realiza una definición de libertad en la cual introduce y sintetiza la relación que existe entre el espacio (ciudad) y las interacciones sociales. En ella, establece que en los espacios pequeños se cuanta la libertad debido a que los contactos sociales son más estrechos, en cambio, en los lugares como las grandes ciudades se extiende la libertad individual pues en ellas no hay una vigilancia persistente sobre las conductas personales, por tal motivo considera que dentro de las ciudades se alcanza la libertad de todo individuo y que ésta tiene que ser alcanzada desde su propia construcción en conjunto con la racionalidad que se encuentra en toda ciudad. (Lezama, 2005) En síntesis, Simmel considera que la ciudad está caracterizada por “sociedades de moneda” que tiene implícitamente el elemento liberador para el individuo que tiene como génesis la producción de nuevos modos de interacción social.

A partir de todos los elementos mencionados hasta el momento, podemos caracterizar de manera general a la ciudad; como espacio urbano industrial que se distingue y rompe claramente con lo rural. Sus rasgos principales son tamaño y densidad. En estos rasgos se incluyen una gran variedad de aspectos como: densidad poblacional, intensidad de intercambios, heterogeneidad social, multiplicidad de actividades, formas y modos de vida, aglomeraciones, edificaciones, alta movilidad. Es decir:

La ciudad no constituye en ella un dato más de la realidad sino que es, en muchos aspectos, la manifestación más expresiva de esta realidad, o al menos representa el gran escenario para las acciones más significativas de la vida moderna (...) sociedad industrial, aparece lo urbano o su forma territorial, la ciudad. (Lezama, 2005, p.117)

Con lo anterior, se puede decir que el acento se marca en la industrialización como factor detonante de las grandes ciudades. En otras palabras, se puede establecer que las ciudades se caracterizan principalmente por una oposición entre el campo y ciudad que denota un contraste entre lo rural y lo citadino, en segundo lugar, las ciudades muestran una diferencia en la densidad de habitantes que viven dentro de éstas, ya que por lo general es un número considerable y que varía de acuerdo a cada ciudad, otra característica, es el

hecho de que las sociedades que se congregan dentro de las urbes son sociedades complejas debido a la cantidad de fenómenos que yacen dentro de una multiplicidad de grupos diversos existentes, así mismo, se puede distinguir un claro paisaje construido por el hombre en donde el ritmo de vida observable es rápido. Por lo que, si tomamos como ejemplo a la Ciudad de México desde estas características tendremos como resultado que México es efectivamente el prototipo de ciudad que describen los clásicos, pero hay que mencionar, que conforme avanzan las investigaciones se describen nuevos tipos de ciudades, debido a su desarrollo expansivo que presentan las grandes urbes, ya que se muestran nuevos fenómenos, como por ejemplo la construcción de pequeños centros cercanos a las grandes ciudades, es decir, la conformación de ciudades-región, las cuales tienen como característica principal la prolongación expansiva de la metropolización que en la medida de su crecimiento se amplía, por lo que la expansión territorial metropolitana viene a determinar tipos de configuración de límites difusos en las periferias urbanas, que se estructuran de manera policéntrica a la gran ciudad. (De Mattos, 2001)

1.2. Ciudad: centro periferia

Como se menciona en el apartado anterior, Weber ya había conceptualizado la idea de ciudades como construcciones céntricas, pero este concepto no alcanza a explicar lo que hoy en día se ha generado en las ciudades, ya que en principio éstas se han expandido hacia las periferias.

Conforme han avanzado las investigaciones los teóricos se han visto en la necesidad de crear nuevos conceptos que den explicación y que definan los nuevos fenómenos que surgen en las ciudades. Así, Méndez considera que:

La forma urbana heredada por la ciudad europea y caracterizada por la existencia de un gradiente densimétrico en sentido centro-periferia, tanto en términos de población, como de actividad y empleo, junto a la identificación de unos límites externos bastante netos frente al entorno rural, se desdibuja con rapidez. (Méndez, citado en De Mattos, 2001, p. 10)

De aquí, que el autor haya tenido que considerar otro término para las periferias que se desarrollan en torno a las grandes ciudades, puesto que cada vez éstas se expanden más

hacia sus alrededores creando con ello un sinfín de nuevas actividades. Estos lugares que él llama centro-periferia actúan como una copia de la ciudad central.

Cabe destacar, que dentro de la Ciudad de México efectivamente se han desarrollado nuevas formas espaciales que muestran cambios importantes debido a la expansión que se ha dado en los últimos 40 años. Entre estos cambios encontramos: “la fragmentación territorial de procesos productivos que afectan áreas rurales; gradientes centro-periferia más irregulares; el surgimiento de nuevos ‘lugares centrales’; o formación de redes de ciudades con mayores interacciones y menores fricciones en la distancia”. (Aguilar, 1999, p.147)

Es decir, lo que ha pasado en las últimas décadas del siglo XX y principios del XXI, es que la ciudad, ha tenido no solo un crecimiento de ampliación territorial hacia las periferias, sino que también se ha trasladado ese incremento hacia ciudades medias y pequeñas ubicadas dentro de la misma área metropolitana a una distancia considerable del núcleo central, es decir, de la ciudad principal. El resultado son verdaderos sistemas productivos centrales, de límites difusos, en los que, como señala Méndez, se produce una reestructuración territorial de integración y dispersión que forman parte de un mismo proceso:

Por un lado, una creciente integración y vinculación entre territorios cada vez más extensos, articulados por todo tipo de flujos, tanto materiales como inmateriales. Por otro, una dispersión de actividades y la población, que favorece la formación de subcentros en nodos periféricos de alta accesibilidad. (Méndez, Citado en De Mattos, 2001, p. 11)

A la par vienen las innovaciones tecnológicas y organizacionales, que logran extender el campo de externalidad metropolitana a un amplio conjunto de áreas urbanas menores, dando lugar al nuevo tipo de configuración. En el cual “los nuevos campos de externalidad no tienen ya una forma de área compacta, ni un radio tan limitado, sino que se configuran como retículas articuladas en centros y sistemas urbanos pequeños o grandes, en extensiones territoriales macrorregionales”. (Demattesis, citado por De Mattos, 2001, p. 11)

Como consecuencia de lo anterior, la expansión metropolitana no podría explicarse si no se considera el uso de transporte individual y colectivo, lo que otorgó mayor viabilidad a las preferencias de las familias por lugares más alejados. Estos sitios de preferencia se ubicaron en las periferias metropolitanas, que a la larga terminaron por generar una

demanda creciente por infraestructura urbana. Desde entonces, las vías y carreteras contribuyen a la acentuación de ciudades con una morfología de tipo tentacular. (De Mattos, 2001)

Cabe destacar, que las nuevas tecnologías, también han favorecido el mejoramiento en las redes de transportes y comunicaciones, así como una mejor dotación de infraestructura en los centros urbanos menores. Estas innovaciones tecnológicas han permitido reducir la distancia como factor limitante para la localización de las familias y de las empresas, lo que incidió fuertemente en una disminución del peso de la distancia en las decisiones de la localización de unas y otras. Ello, por una parte, estimuló un progresivo aumento del trabajo en el lugar de residencia, favoreciendo el crecimiento de Municipios periurbanos como sitios habitacionales permanentes. Y, por otra parte, también favoreció la localización de diversos tipos de sedes empresariales y de establecimientos productivos en nuevas áreas municipales, así, fue posible encontrar terrenos más baratos y más amplios. Acompañando esta dinámica, un amplio abanico de servicios, comenzó a moverse hacia las familias, las sedes y los establecimientos productivos. (De Mattos, 2001)

1.3. La ciudad y el proceso de urbanización: distinción entre ciudad y urbanización.

Conforme avanzaba la investigación sobre el concepto de ciudad se crearon nuevos términos y nuevas construcciones que no sólo se concentraron en el ámbito físico, sino que otros enfoques pusieron especial énfasis en las relaciones sociales que surgían dentro de las grandes ciudades, Simmel ya nos hacía referencia en torno a ello, pero posteriormente Lefebvre se enfocó aún más, al decir que la sociedad de igual manera que la ciudad se urbanizaba, por lo que pone especial interés en la vida cotidiana de las personas, proponiendo así una nueva forma de estudiar la ciudad, a lo que algunos expertos en el tema consideran que:

Entre lo urbano y la ciudad, no existe una equivalencia, aunque sí son inseparables. De una parte, la ciudad se entiende como una relación real (la realidad urbana), una forma específica, compuesta de hechos, representaciones e imágenes, siempre en curso de transformación, misma que proviene de la ciudad antigua, preindustrial, pre-capitalista y de continuas y nuevas elaboraciones. Por su parte, lo

urbano puede asociarse a un "ambiente social", que supone encuentros, conocimientos y reconocimientos, maneras de vivir, cuyo contexto, si bien tiene a la ciudad como polo dominante y coexistiendo con ella, termina por cubrir, virtualmente, a toda la sociedad." (Centro de Estudios y Opinión [CEO], 2013, La posición crítica de Lefebvre, p. 16)

Esta posición la obtienen algunos estudiosos en referencia al pensamiento de Lefebvre, pues plantea un enfoque innovador para el estudio de la ciudad a través de la vida cotidiana de las sociedades, por lo que propone que las nuevas investigaciones dejen de ver solamente la perspectiva de ciudad y se enfoquen en lo urbano, es decir, en el ambiente social, a lo que él llama la vida cotidiana y todo lo que conlleva ello.

1.4. Teoría histórica del proceso de urbanización para la conformación de ciudad.

Tres escuelas teóricas clásicas se han enfocado en los procesos de urbanización: la perspectiva alemana, la escuela de Chicago y los pensadores marxistas. La primera escuela, enfoca un punto de partida que describe el proceso de urbanización como un impacto de vida social rápido, que determina interacciones de personas. En la segunda, los aportes se enfocaron más en las cuestiones ecológicas que plantean modelos urbanos, pero el autor que destacó por sus aportes dentro de esta escuela fue Louis Wirth (1962), quien retoma la teoría alemana para considerar al urbanismo como modo de vida urbano. Sostiene que la urbanización es la producción social entre personas, que se hace visible como una forma de vida, misma que condiciona el crecimiento y los futuros procesos de urbanización. Esta perspectiva trata de entender la construcción social que se encuentra en los procesos de urbanización. A su vez, los pensadores marxistas en concreto Henri Lefebvre, considera que el urbanismo es una entidad autosuficiente interrelacionada con otras estructuras que intervienen en su delimitación y que transforman su totalidad. De ahí que proponga que el proceso de urbanización no es impulsado por una expansión de la población y movilidad; sino más bien por las acciones claves de los actores sociales. Estos agentes sociales producen y reproducen los espacios en las ciudades, y en la medida que éstos reproduzcan las formas dominantes de las desigualdades sociales y económicas será recreado el espacio metropolitano. Así, para Lefebvre "la ciudad es la forma territorial y la organización

social que parece conducir todos los procesos de la modernización y racionalidad de la nueva sociedad capitalista". (Lezama, 2005, p. 139)

1.5 Ejemplos de experiencias concretas e históricas de ciudades a partir de una desconcentración productiva.

Recurriremos a grandes ejemplos para entender cómo se ha desarrollado la expansión periférica como nuevo proceso de urbanización dentro de las grandes ciudades. En primer lugar tenemos: el paisaje urbano europeo está hecho de una superposición de procesos socio-económicos y tiempos históricos que trabajan sobre un espacio construido, destruido y reconstruido en oleadas sucesivas de transformación urbana. A lo que podemos comentar que:

El mundo suburbano de las ciudades europeas es altamente diferenciado. En él se incluyen en particular las periferias de clase obrera y trabajadores de servicios en torno a los polígonos de viviendas públicas o subvencionadas construidos durante el periodo álgido del Estado del Bienestar urbano. Son también lugares de producción industrial, tanto tradicional como de nuevas tecnologías. (Borja y Castells, 1997, p.11)

En este sentido, algunos autores interpretan que este tipo de procesos no sólo se da en las ciudades europeas sino, que también se ha trasladado a otras ciudades latinoamericanas como lo comenta Aguilar (1999) al estipular una desconcentración productiva en la Ciudad de México en la cual se establecer la existencia de una dispersión industrial que tiene como factor principal:

La dispersión industrial a través de procesos como la desconcentración productiva y la industrialización local o rural, rompe el modelo metropolitano industrial, y en esta nueva etapa la especialización funcional de las economías locales constituye un factor estratégico que favorece el papel de las complementariedades, aumenta las relaciones de cooperación y las posibles alianzas entre ciudades. (Precedo citado por Aguilar, 1999, p.150)

Por tanto, y de acuerdo a Manuel Castells (1998) los procesos de urbanización se refieren a la articulación espacial, continua o discontinua, de población y actividades. Para él, el estudiar lo urbano tiene que ver con las relaciones políticas y sociales que implican la organización tanto del espacio como de las actividades productivas. Así, la Ciudad de

México no está exenta de estos procesos ya que en las últimas décadas se ha dado precisamente un proceso de desconcentración industrial, favoreciendo la complementariedad de cooperación entre poblaciones y actividades que incluye a la ciudad central como a las zonas aledañas de ésta que se han visto envueltas en este tipo de procesos.

Otro ejemplo, lo comenta Manuel Castells (1998) al decir que Norteamérica se ha visto en un continuo intento por superar los problemas económicos, sociales y urbanos a través de su experiencia histórica, la cual se refleja mediante la movilidad geográfica explicada, evento que también se ha reflejado en toda América Latina tal como lo comenta en sus múltiples estudios sobre urbanización, en los cuales exhibe que la movilidad geográfica que se está dando en las grandes metrópolis se presenta como una emigración que implica:

El abandono de las ciudades centrales por las clases medias para construir una nueva civilización suburbana en torno al automóvil, la televisión y la propiedad de una casa unifamiliar subvencionada por el gobierno; y ahora, con la superación de las áreas rurales y la formación de estas “ciudades orilla” formadas a lo largo de ejes de autopistas sin otra orientación que lugares de trabajo igualmente dispersos, residencias individuales en paquetes densos, sin referencia urbana, y centros de servicios en nudos de intercambio de autopista (...) internodales que se constituyen como una nueva forma urbana”. (Borja y Castells, 1997, p.56)

Lo dicho en la cita antes referenciada, nos clarifica sobre la existencia de una desconcentración de las ciudades principales para la conformación de nuevas áreas urbanas que tienen dentro de sus características principales, la inserción de una movilidad espacial, que se da mediante el transporte ya sea particular o público, misma que permite una mayor accesibilidad a estas ciudades orilla y la zonas que se anexan a las grandes ciudades centrales como es el caso de la Ciudad de México que en su crecimiento territorial ha extendido su urbanidad y con ella el aumento de una movilidad que articula las zonas entre sí.

En este contexto, Norteamérica desarrolló un nuevo proceso urbano, mismo que implicó “un tipo de civilización de áreas de urbanización, en donde la vida se organiza en torno a una bipolaridad trabajo informatizado/hogar individualizado y dominado por la cultura audiovisual. Sin embargo, no sólo Norteamérica ha presentado este tipo de desarrollo, sino que una gran parte de ciudades latinoamericanas. Como es el caso de la Ciudad de México,

que se ha visto envuelto en la interdependencia funcional de diferentes unidades y procesos del sistema urbano a través de grandes distancias, minimizando el papel de la proximidad territorial y maximizando la importancia de las redes de comunicaciones, tanto en línea telefónica como en transporte terrestre.

1.6. Nuevas teorías: crecimiento y expansión de la ciudad.

Las nuevas investigaciones sobre la idea de “ciudad” han tenido que recorrer un largo camino, pues muchos de ellos retoman las propuestas de los clásicos y del marxismo en conjunto con nuevos conceptos teóricos que pretenden interpretar de cierta manera, el desdoblamiento expansivo que presentan las ciudades. Muchas de las definiciones que se han creado recientemente son con el propósito de nombrar los límites geográficos que den cuenta del crecimiento que se está dando en las ciudades, por lo que una gran cantidad de términos nuevos han surgido en torno a ello:

1. *Periferia*: concepto que incluye a todos aquellos municipios que se clasificaron como urbano, a partir de la presencia de localidades urbanas (mayores de 15000 habitantes) dentro de sus límites. Estas unidades representan un universo urbano de muy rápido crecimiento en su mayor parte construido por pequeños centros urbanos menores de 100 mil habitantes. En este caso, se partió de una clasificación general de todos los municipios de la Región Centro, en cuatro categorías: rurales, mixtos rural-urbanos, mixtos urbano-rurales y netamente urbanos. (Unikel, 2015, p.505)
2. *Zonas Metropolitanas*: se refiere a “la extensión territorial que incluye a la unidad político-administrativa que contiene la ciudad central, y las unidades político-administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas y que mantienen una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central, y viceversa” (Llovera, 2007, p 21). Asimismo, dicho tamaño coincide con la definición operativa de las ciudades que integran el sistema urbano principal del país. Municipios centrales. Corresponden a los municipios donde se localiza la ciudad principal que da origen a la zona metropolitana, los cuales se identificaron a partir de las siguientes características:
 - a) Municipios que comparten una conurbación intermunicipal, definida ésta como la unión física entre dos o más localidades censales de diferentes municipios y cuya población en conjunto asciende a 50 mil o más habitantes.
 - b) Municipios con localidades de 50 mil o más habitantes que muestran un alto grado de integración física y funcional con municipios vecinos predominantemente urbanos.
 - c) Municipios con ciudades de un millón o más habitantes.

d). Municipios con ciudades que forman parte de una zona metropolitana transfronteriza, con 250 mil o más habitantes.

El umbral mínimo de población de la localidad o conurbación que se considera centro de la zona metropolitana se fijó en 50 mil habitantes, pues se ha comprobado que las ciudades que han alcanzado este volumen presentan una estructura de usos del suelo diferenciada, donde es posible distinguir zonas especializadas en actividades industriales, como zona metropolitana. Así su límite comprende delegaciones y municipios completos, incluyendo a todas sus localidades. (Llovera, 2007, pp.21-22)

3. *Área Urbana*: Al área urbana de la capital también se le suele llamar la "Gran ciudad" área urbana es el área habitada o urbanizada, con usos del suelo de naturaleza urbana (no agrícola) y que, partiendo de un núcleo central, presenta continuidad física. (Unikel, 2015, p. 505)

4. *Suburbanización*: se refiere al crecimiento urbanístico de las ciudades, la suburbanización se asocia fuertemente al asentamiento en baja densidad, al estilo de la llamada ciudad jardín, de los sectores sociales de niveles económicos medios y altos y a la utilización del automóvil como medio de transporte individual y familiar, en los países menos desarrollados, con énfasis en América Latina, este proceso se caracterizó por la concentración de la pobreza rural en los suburbios, en busca de mejores oportunidades económicas. Este espacio, que no es campo ni es ciudad, ha sido objeto de estudio en los últimos años a nivel mundial. (Orellana, 2010, p. 31)

5. *Conurbación*: tal término se refiere al fenómeno que se presenta cuando una ciudad, al expandirse hacia su periferia, anexa localidades antes físicamente independientes, formando así un área urbana mayor que la original. Para dar una idea de la magnitud de este proceso en el caso de la ciudad de México se ha estimado que, de 1950 a 1960, la conurbación capitalina anexó localidades no urbanas (menores de 15 000 habitantes) que sumaron, en conjunto, 254 mil habitantes. (Unikel, 2015, p. 507)

Así, el término conurbación alude a la unión de dos o más localidades, dentro de las cuales por lo menos una de ellas es urbana (de 2500 y más habitantes o es cabecera municipal). (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2010)

6. *Periurbanización*: Se refiere a la extensión continua de la ciudad y a la absorción paulatina de los espacios rurales que le rodean; se trata del ámbito de difusión urbano-rural e incluso rural, donde se desarrollan prácticas económicas y sociales ligadas a la dinámica de las ciudades. El elemento central en cuanto a la existencia del fenómeno lo constituyen las relaciones que se establecen por la cercanía y proximidad con el entorno urbano. En otras palabras, se ha identificado lo periurbano a una zona de contacto entre dos ámbitos que tradicionalmente se consideraban opuestos: el rural y el urbano. Dos mundos con valores y objetivos distintos: una población rural vinculada a las actividades agropecuarias y una población urbana ligada a las funciones de la ciudad. (Ávila, 2009, p.95)

7. *Megalópolis*: el término se refiere específicamente a la "unión física de dos o más áreas urbanas o zonas metropolitanas". (Unikel 2015, p. 507) Entre otros.

Como podemos ver, han surgido infinidad de definiciones que en aras de nombrar y de explicar el crecimiento de las ciudades se conjuntan con la evolución del pensamiento y el análisis en torno al constructo de ciudad. Así, las perspectivas sobre la idea de ciudad quedan expresadas en un abanico de vertientes, las cuales son propuestas desde diferentes ámbitos disciplinarios como la geografía, el urbanismo, la sociología, etcétera.

Algunos de los estudios más recientes retoman de los clásicos la idea de contacto que existente entre la ciudad y el campo, ello ha reanimado las discusiones sobre las relaciones que ahí se establecen. De tal forma que aparecen nuevas investigaciones que tienen como factor principal plantear las complementariedades que se expresan en las nuevas estructuras espaciales y, que no son precisamente la expresión tradicional de la oposición o destrucción del campo debido a la expansión metropolitana.

En este rubro se encuentra el experto Daniel Hiernaux, (1995, 2005) quien menciona que paulatinamente han decrecido de manera excesiva las actividades no agrícolas en zonas rurales distantes de los núcleos, de tal suerte que esto lleva a una valorización distinta del campo y requiere de un enfoque distinto para el análisis de las ciudades.

Otros estudios se enfocan en los procesos que se han dado dentro de la era de la globalización, sosteniendo que existen efectos importantes en la organización espacial de los sistemas urbanos, sobre todo entre la ciudad principal, las zonas periféricas y el conjunto de su región (procesos de desconcentración y flujos migratorios). Por lo que proponen que existe una nueva dinámica en la evolución del actual sistema de los asentamientos humanos. Los procesos ya no son los mismos, ni desde lo urbano, ni desde el espacio rural. Las ciudades, en sus tendencias de expansión y crecimiento, ocupan áreas deshabitadas de muy bajo o nulo valor productivo; por otro lado, también incorporan terrenos localizados en zonas de producción agrícola. El proceso entraña una serie de transformaciones profundas del espacio en cuestión. La conformación de las zonas metropolitanas pone en entredicho las concepciones duales y la separación de las funciones tradicionales entre el campo y la ciudad. La expansión de las urbes ha alcanzado a los espacios rurales, donde se han asentado históricamente las comunidades campesinas.

Posteriormente, otros autores como Collin (1992), han señalado y consideran que la expresión de los procesos demográficos y de los factores de la producción es un proceso cíclico que alterna etapas de concentración con otras de expansión en los conglomerados urbanos; dichas etapas inciden en las formas de acceso a la tierra y las modalidades de operación del capital inmobiliario en cuanto al acceso a la vivienda.

Por su parte, otros estudios como el de la autora Patricia Arias (2002), hablan sobre la periurbanización y espacios rurales en la periferia, aludiendo a que éstos tienen una forma específica de vincularse con la ciudad y el espacio inmediato que le rodea; se desarrollan nuevas formas de vivir y relacionarse, de apropiarse y de aprehender los espacios periféricos y los rurales en torno a la ciudad.

El geógrafo Adrián Guillermo Aguilar (2006), considera que en la actualidad, prevalece un nuevo modelo de expansión urbana en el contexto espacial de la metrópoli y de la ciudad-región. La globalización, mediante la expresión territorial de las mega-ciudades, ha favorecido un proceso de dispersión urbana, expresado en el desarrollo de nuevas y diversas actividades económicas (sobre todo servicios), así como el desarrollo de infraestructura urbana y del transporte, además de la desconcentración de funciones hacia ciudades medias y pequeñas, o bien hacia espacios rurales o urbano-rurales dentro de la región.

La idea se fortalece cuando menciona que de las periferias metropolitanas expandidas como los espacios alrededor de las áreas metropolitanas y donde se expresa la influencia directa de la gran ciudad; no tienen límites geográficos bien definidos. En estos espacios ocurre una intensa transformación de las áreas agrícolas periféricas hacia patrones de usos discontinuos del suelo urbano-rural. El proceso encuentra su referente en un tipo de urbanización de base-regional, donde los procesos rebasan los límites de la ciudad y operan en un espacio regional mayor. (Aguilar, 2003)

Otros autores piensan a la ciudad como espacios ya sea disputados, homogéneos, colectivizados, ancestrales o insulares, lo que pretenden es plantear la relación existente entre lo que se denominan orden socio-espacial de la metrópoli y la diversidad de la experiencia metropolitana asociada a dicho orden, tratando de resaltar y razonar sobre los diversos nexos que surgen en estas dimensiones de la realidad metropolitana

contemporánea, que explican los conflictos y situaciones urbanas diversas, propios de nuestras ciudades latinoamericanas.¹

Como podemos ver el surgimiento de nuevas propuestas teóricas giran en un afán de entender los procesos urbanos que atañen al crecimiento de las ciudades. Aquí sólo mencionamos algunos enfoques teóricos, que sirve de referencia a este fenómeno. Existen otros planteamientos por diversos autores, sin embargo, no se mencionan debido a que son una gran cantidad de enfoques diversos e interdisciplinarios.

En síntesis, podemos decir que existen infinidad de formas para pensar y releer la ciudad, uno de los puntos de partida para explicar los fenómenos expansivos se encuentra como ya mencionamos en los sucesos de urbanización. Así mismo, hay que considerar, que conforme avanzan los procesos urbanos, seguirán habiendo nuevas teorías para entender el crecimiento y la expansión de las ciudades. A lo que, las nuevas investigaciones ya no se limitan sólo a definir el proceso por el cual las personas se ven atraída por un lugar llamado ciudad, e incorporadas a su sistema de vida. Los interés de algunas investigaciones apuntalan hacia características distintivas del modo de vida entre lo urbano y lo rural, que se asocia con el crecimiento de la ciudad y finalmente, con los cambios en la dirección de los modos de vida reconocidos como urbanos, que son evidentes entre las personas, se encuentren donde se encuentren, que han sucumbido al atractivo de las influencias que la ciudad ejerce en virtud del poder de sus instituciones y personalidades, que actúan a través de los medios de comunicación y transporte.² Así mismo, el urbanismo como modo característico de vida se puede enfocar empíricamente desde tres perspectivas interrelacionadas:

- 1) como estructura física que abarca una base de población, una tecnología y un orden ecológico.
- 2) como sistema de organización social que abarca una característica estructural social, una serie de instituciones sociales y una pauta típica de relaciones sociales.

¹ Véase: DUHAU, Emilio y Giglia Angela. "El orden metropolitano y la división social del espacio" en ***Las Reglas del desorden: Habitar la Metrópoli.***

² Véase: BASSOLS, Mario. Donoso, Roberto (compiladores). ***Antología de Sociología Urbana.*** México. UNAM. 1988.

3) como conjunto de actitudes e ideas y constelación de personalidades que participan en formas típicas y comportamiento colectivo sujetas a mecanismos característicos de control social. (Bassols, 1988, p. 163)

Así pues, las nuevas investigaciones conducen a nuevos planteamientos. Estos planteamientos ya no se enfocan sólo a ver los procesos de urbanización que están dirigidos básicamente al crecimiento de infraestructura, sino que orientas sus indagaciones en un afán de especificar la rapidez en que se suscitan estos procesos, es decir, se habla de una reestructuración urbana, la cual interpreta que con el desdoblamiento territorial de las grandes urbanidades y la incorporación de las zonas periféricas a las grandes metrópolis, tiene como consecuencia requerimientos y demandas de las nuevas sociedades aledañas, debido a que éstas se desarrollan en la medida de las exigencias que solicita el mismo proceso urbanizador.

1.7. La Ciudad de México: entorno a lo local.

La Ciudad de México es el claro prototipo de una ciudad urbana con cambios físicos entre los cuales se encuentra la expansión territorial, y con ello los múltiples procesos urbanos que envuelven a las grandes ciudades. Pero al mismo tiempo, existe en ella la conformación de espacios que se encuentran imbricados en una mezcla de urbanidad y tradición comunal, a los que les han dado el nombre de pueblos originarios, la controversia se centra en que estos espacios se encuentran dentro de una metrópoli con todas las características que tiene la urbanización de toda ciudad, pero que al mismo tiempo conservan elementos distintivos de un modo de vida que está enfocado en un estilo de tipo comunitario.

Por tal motivo, es importante mencionar que la Ciudad de México contiene además de los procesos urbanos que se desarrollan día a día, mecanismos a través de los cuales se reproducen tipos de culturas urbanas, teniendo cavidad para una heterogeneidad en ellas, con la posibilidad de diferentes maneras de ser urbano. “Así, lo urbano en México se construye a partir de integración de formas complejas o ‘modernas’ en interrelación con lo rural o ‘tradicional’, e incorpora un mosaico muy variado de prácticas” (Portal, 1997, p. 46) mismas que se expresan en los diferentes estilos de vida que se observan dentro de la ciudad.

Los pueblos originarios de la Ciudad de México son precisamente un claro ejemplo de la diversidad de maneras de vivir que existen dentro de un ámbito citadino, que rompen con el esquema de toda ciudad y que son también, un punto focal para aquellas nuevas exploraciones que orientan otro tipo de estudios sobre las ciudades en que las interacciones sociales de la vida diaria son el eje central de nuevas investigaciones.

1.8. A manera de síntesis

Hasta el momento, podríamos decir que una ciudad comprende infinidad de entramados complejos, por un lado, tienen que ver con su magnitud territorial y su densidad poblacional, por otro lado, se encuentra una marcada diferenciación entre lo rural y lo citadino. Así, dentro de las ciudades se encuentran sociedades igualmente complejas y ligadas entre sí, que tienen como resultado nuevas formas de vida. De la misma manera, las ciudades determinan una estructura física, que organizan y estructuran relaciones sociales e institucionales, al mismo tiempo, que fungen como un cohesionador del control social.

De esta manera, podríamos decir que lo urbano y lo rural son dos polos opuestos, mientras el último tiene como característica principal la siembra como estilo de vida, la urbanización da cuenta de una abrazadora hegemonía dentro de sus procesos modernizadores que tienen implícitamente la estandarización no sólo del espacio, sino también, de sociedades que se apegan a los cambios que se encuentran en la conversión de modos de vida campesinos a modos de vida urbanos con todo lo que implica la palabra misma.

Con todo lo dicho anteriormente, se puede inferir que muchos de los procesos urbanos desarrollados en las ciudades, influyen en la conformación de características distintivas de modos de vida urbana dentro de las mismas sociedades, sin embargo, en el caso de la Ciudad de México vemos que los pueblos originarios contienen peculiaridades de ambos polos por lo que podríamos decir que dentro de la gran metrópoli se conforman estilos de vida no solo de estilo urbano como podríamos imaginar, sino que también existen modos de vida que preservan características de tipo comunal así como, de tipo citadino y que en conjunto conforman nuevos estilos de vida. Por lo que cabría preguntar ¿La conformación

de nuevos estilos de vida que conjugan lo comunal y lo urbano se están trasladando a otras áreas de la Ciudad de México?

Por otro lado, creemos que es pertinente plantear el segundo capítulo. Esto con la finalidad de brindar un contexto histórico-descriptivo de nuestra área de estudio que nos proporcione las dimensiones necesarias para la obtención de nuevas herramientas que nos auxilien en el desarrollo de nuestra investigación y de una contextualización local más amplia.

CAPÍTULO II

CHALCO Y LA CIUDAD

*Oh tú que imperas entre espadañas,
Moctezuma, y tú Nezahualcóyotl;
estandartes de plumas verdes y amarillas:
ondulan, hiervan: viene el chalca
apresurado, viene el morador de
Amaquemecan. (Chipepon: poeta litigante
perteneció a la nobleza chalca)*

Hasta aquí se ha abordado de manera general la conceptualización de ciudad. Esto con la finalidad de señalar de cierta manera el contexto de nuestro estudio, que no es en sí la ciudad misma, sino sólo una parte de ella; una extensión y como tal una articulación de la gran Ciudad de México. Así, dicha concepción teórica, nos proporciona las bases necesarias para contextualizar de cierta manera el área de estudio.

Así mismo, en este capítulo le ofrecemos al lector un recorrido histórico y cronológico del Municipio de Chalco a partir de las épocas más representativas de la historia de México con la finalidad de seguir una secuencia y esbozar un contexto descriptivo del lugar desde la antigüedad hasta el presente, a fin de establecer las grandes transformaciones que se han dado en el área de estudio. De aquí la razón por la cual damos una breve semblanza a través del tiempo de lo que fue y ha sido hasta la actualidad Chalco, para brindar un panorama general que dé cuenta de los grandes cambios del área, por otro lado, plantear cuales han sido las relaciones que se establecieron con la Ciudad de México y cuáles permanecen. En tercer lugar, recrear en cierta medida la forma de vida que ha existido desde tiempo atrás y como ha ido cambiando conforme avanzan los procesos de urbanización en conjunto con la movilidad cotidiana que presentan los actores del lugar.

Antes de comenzar, es preciso ubicar geográficamente la zona de estudio la cual, pertenece al Estado de México como uno de sus 125 municipios. Chalco de Días Covarrubias se

2.1. Chalco antiguo: una visión general a través del tiempo.

El cronista del Municipio de Tlalmanalco del Estado de México, Jaime Noyola, nos representa una forma muy descriptiva de cómo visualiza él al Chalco prehispánico:

La subcuenca chalca estuvo conformada por una ciénega rodeada de sierras y altas montañas, el cuerpo pantanoso era alimentado por las aguas que vertían sus caudales a través de barrancas, siguiendo el curso de corrientes permanentes y estacionales. Montaña y Ciénega constituyeron una unidad fisiográfica junto a las tierras transicionales que mediaban entre esos extremos, integrados por ríos y arroyos. (Tortolero, Coord., 1993, P. 23)

En esta descripción claramente nos podemos imaginar un Chalco encantador, aunque ciertamente no está del todo alejado del verdadero Chalco antiguo, ya que se dice que cuando llegaron los españoles a ellos les parecía de cierta manera un paraíso, rodeado de volcanes y de paisajes esplendorosos. Tal es el caso de Francés Calderón de la Barca, que en sus visitas a la Ciudad de México se detenía a admirar la belleza de la laguna mexicana, por tal motivo viajeros, principalmente españoles acogieron el siguiente refrán: “si a morar a Indias fuereis, que sea donde los volcanes viereis”. (Tortolero, Coord., 1993, P.9). Foto.1 y 2.

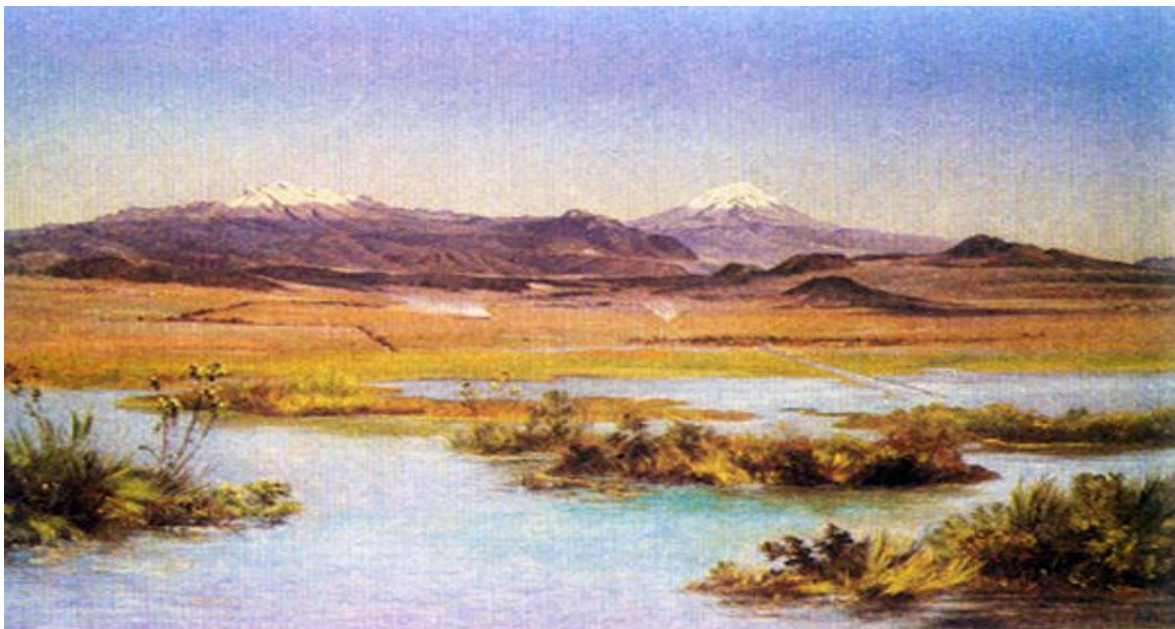


Foto 1

Los Volcanes desde Chalco, óleo sobre tela. (1882)(Colección Particular) José María Velasco.



Foto.2

Camino a Chalco con los Volcanes, (1891) óleo sobre tela José María Velasco (Museo Nacional de Arte, México)

Los datos disponibles del antiguo lago de Chalco lo caracterizaban como un pantano o como un cuerpo de agua superficial, salvo las crecientes en la temporada de lluvias, pues nunca alcanzó profundidades mayores a las de uno o dos metros. La altura promedio de la Ciénega era de 68 centímetros. La subcuenca chalquense contaba entre sus tributarios a los ríos permanentes de Amecameca y Tlalmanalco, que vertían las aguas del deshielo de los volcanes; la cual se filtraba a través de la tierra y así se mantenía esta subcuenta con la ayuda de algunas otras fuentes de agua, pero las primordiales son la que se mencionan anteriormente, el agua de la zona no era potable aunque en algunas partes era dulce, pero debido a su salinidad no se podía consumir, las personas que llegaron a hacerlo se enfermaban. La laguna o ciénega situada a una altura máxima de 2,242/m. sobre el nivel del mar era rica en recursos lacustres, tales como peces, tortugas, insectos larvarios, tules y anátidos migratorios,³ (Tortolero, coord., 1993) los cuales eran de gran aprecio para los habitantes de esta región ya que se consideraban parte esencial de su dieta y la mayoría de ellos con propiedades nutritivas. En la actualidad se conserva una parte del antiguo lago de Chaco, llamado hoy en día humedales de Tláhuac; la protección ecológica desde

³ *anátido: familia de las aves, como el pato.

1986 considera esta zona cómo un patrimonio natural debido a que ella es el hábitat de aproximadamente 25 especies de animales entre los cuales destacan reptiles, peces, aves y algunos mamíferos. Foto. 3.



Foto. 3

Humedales de Tláhuac. Disponible en <https://www.google.com.mx/search?q=paisajes+de+chalco>

Esta subcuenca también se alimentaba de los manantiales que se formaban por las lluvias de: Tlapacoya, Ayotzingo, Tezompa, Tecomitl y Tetelco, algunos estudiosos mencionan que el agua era clara principalmente en Xico, pero las personas del lugar, los viajeros extranjeros y nacionales les tenían un mayor aprecio a las aguas que provenían de manantiales y ríos que se encontraban fuera de la laguna por ser bellas, abundantes, cristalinas, y muchas de ellas potables para el consumo humano, además de embellecer el paisaje de la región. Contaba con un desagüe natural hacia la ciudad de México, tenía cuatro islas: Xico, Tlapacoya, Tláhuac y Cuitláhuac, comunicadas entre sí por una calzada. (Alemán, 1999)

Así, el lago de Chalco contribuía en gran medida a que los pobladores pudieran mantener una dieta más completa debido a los recursos que les proporciona la Ciénega, posteriormente se complementó aún más con la siembra de plantas en chinampas enriqueciendo la ingesta alimenticia. Elementos que dieron lugar a un mayor

establecimiento de personas en el área, ya que las condiciones eran favorables, adecuadas y atractivas para los asentamientos de población. Foto 3, 4 y 5.



Foto 3.

*Cúpula del Kiosco del Parque Central de Chalco. Cristina Villalobos Tochimani (2007)*⁴*



Foto 4.

Cúpula del Kiosco del Parque Central de Chalco. Cristina Villalobos Tochimani (2007)

⁴ En la actualidad se remodelo el kiosco y se eliminaron los murales Prehispánicos.



Foto 5.

Cúpula del Kiosco del Parque Central de Chalco. Cristina Villalobos Tochimani (2007)⁵

Cabe resaltar, que Chalco además de su hermoso horizonte panorámico y de las condiciones propicias para vivir del lugar, tenía elementos atractivos que destacaban como los volcanes del Iztaccíhuatl y el Popocatepetl. Sí a esto le aumentamos que la zona también fungía desde la época antigua como uno de los lugares de paso hacia la ciudad de México. Tenemos como resultado que, “El lago de Chalco tuvo una influencia muy importante ya que Chalco en el siglo XVI era un puerto lacustre en cuatro muelles, donde atracaban las trajineras que llevaban verduras y semillas hacia la ciudad de México”. (Alemán, 1999, p.79)

La importancia de este lago chalquense radicaba en su modo de vida chinampera, el cual se concentró principalmente en la siembra de maíz, tomate, cebolla, col, coliflor, chile, calabaza, rábanos, zanahoria, frutas, legumbres, flores, complementándose con la actividad lacustre y la recolección de materiales de construcción como la madera, paja, leña, carbón, tezontle y piedra, mismos que se transportaban a través de sus dos embarcaderos; Aytozingo y Chalco. Estos embarcaderos se vieron favorecidos por el intenso tráfico y las cercanías con la Ciudad de México. De aquí, que, Calnek (citado por Tortolero, Coord., 1993, p. 69) planteara la hipótesis que sugirió que “la zona chinampera de la subcuenca chalca-xochimilca, jugó un papel sumamente importante pues supone que

⁵ Los chalquenses consideraban el maíz como el génesis de la vida. De ahí la representación de los cuatro tipos de maíz que se muestran en la fotografía y el feto en gestación.

de ahí los mexicas adquirieron entre la mitad y dos tercios del total de requerimientos para la subsistencia de Tonochtitlán”, ya que la población de ésta era alrededor de 200 mil personas a principios del siglo XVI. El autor consideró altas necesidades alimentarias en la ciudad, debido a una limitada capacidad agrícola local, siendo subsanadas con productos vecinos como la región chalquense.

Considerando esta suposición como cierta, la zona de Chalco participó desde épocas antiguas en un porcentaje para cubrir las necesidades alimentarias que la ciudad de México necesitaba, y que no obstante como ciudad no ha podido cubrir debido a que nunca ha producido sus alimentos. De aquí que Chalco continuó aun después de su desecación con el abastecimiento de productos, por lo que dicha hipótesis deja al descubierto una de las relaciones más antiguas entre la Ciudad de México y la región de Chalco.

Así, y después de su desecación del gran lago, se conformaron seis poblados o regiones: Zumpango, Xaltocan, San Cristóbal, Texcoco. Xochimilco y Chalco. En este último surgieron, florecieron y decayeron un gran número de asentamientos que a su vez han vuelto a reconfigurarse a través del tiempo. Todo lo anterior nos permite recrear la forma de vida económica, social y cultural que se desarrolló en esta región.

2.2. Chalco y la Ciudad de México a través de la historia.

La importancia de la ciénega chalquense fue igualmente relevante en la historia precolombina como parte del desarrollo de los pueblos de la cuenca de México; jugando un papel fundamental dentro del sistema de organización de los pueblos de la zona lacustre. La riqueza de sus tierras en cuanto al lago y el área de las faldas del monte, por supuesto su abundante mano de obra, su cercanía con Tenochtitlán y su posición estratégica hacía los valles vecinos, como Cuernavaca, Cuautla, Puebla y Tlaxcala, adquirió el papel básico en el suministro de alimentos para los pueblos del centro de México. De igual manera, el abasto de mano de obra por vía de tributo. (Hernández, 1993) Históricamente se cuenta con referencias de que el valle de Chalco ciertamente llegó a suministrar “30 mil toneladas de

maíz estimadas como consumo anual” (Tortolero, Coord., 1993, p.68) para los pueblos del centro de la ciudad de México en la época precolombina.

Para la época colonial la vida cotidiana de Chalco se centra básicamente en el comercio, considerando a este lugar como un gran almacén de legumbres, frutas y granos entre los que se encontraban principalmente el maíz en sus cuatro variedades. Estos insumos llegaban de tierras calientes por Cuautla y se transportaban en canoas que cruzaban la ciénega de oriente a poniente pasando por el islote de Xico, el recorrido continuaba hacia el canal general que dirigía hacia el centro de la Ciudad de México, para poder llegar a los embarcaderos que se encontraban en San Lázaro. (Alemán, 1999)

La facilidad de acceso al mercado de la ciudad de México fue justamente lo que impulsó la producción cerealera de la provincia. Las tierras eran propicias y adecuadas para el desarrollo agrícola, pero además existía un mercado para sus productos. Combinando esta actividad con otras como la explotación de los bosques y la pesca. Cabe decir, que la provincia brindó ante todo, las condiciones propias como lugar estratégico de intercambios, en el cual llegaban productos de otras tierras como maíz, azúcares y mieles entre muchos otros, que se cultivaban y procesaban en los territorios del Valle, por lo que, Chalco llegó a ser el mercado más grande de la Nueva España. (Alemán, 1999)

Entre finales del siglo XVII y principios del XVIII surgen grandes haciendas, Dentro de la producción hacendaria se encontraba el ganado, y el cultivo de trigo, pero la mayoría se dedicaba a la siembra de maíz con lo que Chalco fue reconocido como uno de los principales productores de dicho grano. De igual manera surge una importante producción lechera dentro de la zona. Cabe decir, que son los pioneros en dicha producción láctea. Así mismo, el desarrollo que se observaba en Chalco, se complementó aún más con la incorporación industrial, ya que se establecen fábricas textiles en Miraflores.

El desarrollo del área chalquense se encontraba en su esplendor, por lo que el hacendado Iñigo Noriega (compadre de Porfirio Díaz y dueño de un tercio de las haciendas chalcas) se concentró en lograr el máximo rendimiento para sus propiedades, por tal motivo solicitó la desecación del lago, (Foto 6 y 7) con el fin de crear el llamado complejo agropecuario y

forestal. Así, El 7 de octubre de 1892, el señor Noriega solicita al gobierno de Porfirio Díaz la apertura de un canal, pasando por el lado sur del peñol de Xico, este canal comunicaría la ciudad de México con Chalco. Dicho proyecto se aprobó el día 4 de mayo de 1893 quedando libre una parte de la laguna para desecarla diciendo lo siguiente:

Siendo nosotros dueños de dicho Peñol de Xico, con las ciénagas y porción del lago de Chalco que le rodea y teniendo necesidad de cerrar dicho canal de Riva Palacio con un borde sur a norte entre el cerro de Tlapacoya y el referido Peñol de Xico, a fin de poder cerrar la ciénaga comprendida dentro del perímetro de ésta línea y la que existe por el bordo del canal que forma la nueva ruta pluvial entre esta capital y Chalco, cuya ciénaga se compone de poco menos de un sitio de ganado mayor, la cual deseamos desecar y poner en condiciones de aprovechar para siembra de maíz y otros cereales haciendo al mismo tiempo que la higiene en la población de Chalco sea mucho mejor que la actual. (Alemán, 1999, p.86)

Con dicha solicitud comenzó una nueva etapa del lugar, la cual se constituía por haciendas cada vez más grades y productoras agropecuarias, y con ello, “la desaparición paulatina de uno de los principales actores del paisaje el lago y en su lugar fue ocupado por un nuevo actor, ahora social, una amplia gama de inversionista extranjeros”. (Tortolero, coord., 1993, p. 363.) Que contribuyó a una fase de cambios dentro de la zona.

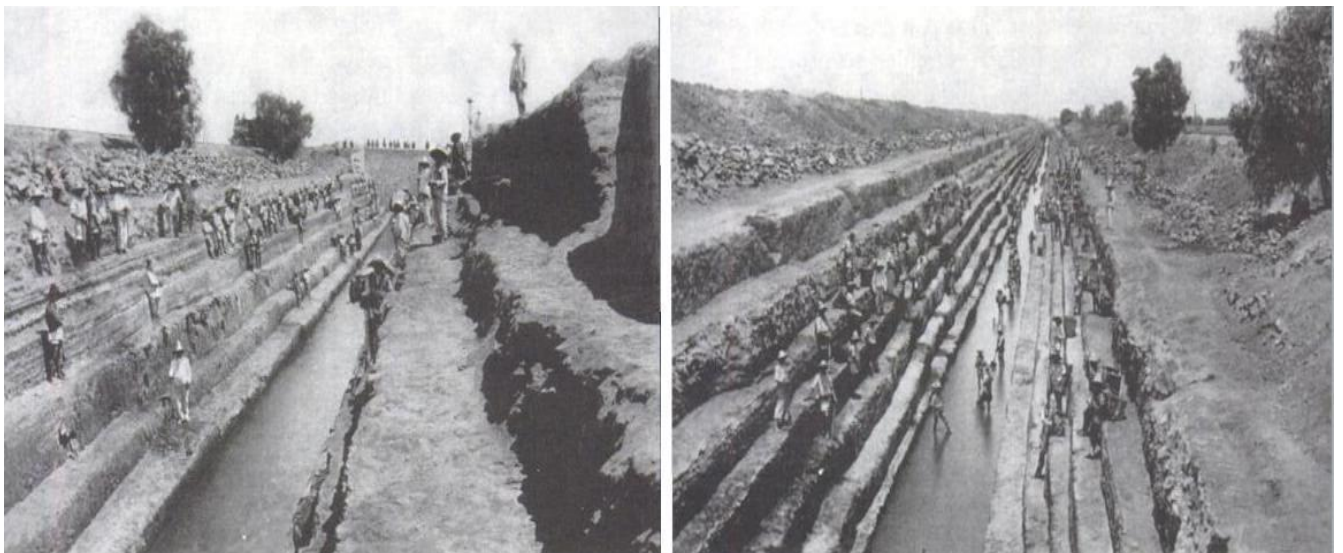


Foto 6 y 7. Desecación del lago de Chalco.

<https://www.google.com.mx/search?q=desecacion+del+lago+de+chalco> (5/10/2015).

Esto trajo como consecuencia un nuevo comienzo de asentamientos poblacionales, pues las condiciones del lugar cambiaron drásticamente:

Un paisaje que había permanecido casi sin cambios durante varios siglos, en el último tercio del siglo XIX observó por lo menos los siguientes procesos: la introducción de los ferrocarriles; la construcción de diques y obra de irrigación de los ferrocarriles; la apertura de dos grandes fábricas en la zona la papelera San Rafael y la textilera de Miraflores *(Foto 8); la tala de bosques para ser aprovechados como recursos en las industrias papelera y ferrocarrilera para formar nuevos asentamientos como los ranchos; la creación de compañías agrícolas, las cuales introdujeron nuevos cultivos y nuevas técnicas. (Tortolero, Coord., 1993.)

A lo largo de los años continuó el estilo de vida provinciano que se menciona en párrafos anteriores e incluso hoy en día (aunque en pequeñas proporciones) en algunas regiones de la zona se conservan algunas de estas formas de vida: la agricultura, en el cual se sigue cosechando maíz, frijol, calabaza y chile; la producción de lácteos elaborados en establos e inclusive en casas habitación de la región y, por supuesto en mayor cantidad la industria y el comercio.



Foto 8.

Papelera San Rafael y anexas, S. A. <https://www.google.com.mx> (5/10/2015)

Cabe resaltar, que el área chalquense fue terreno rentable para muchos españoles, por tal motivo la economía fue fructífera para aquellos novohispanos que residían en el lugar. Aunado a ello, la zona como paso entre la ciudad de México y áreas más alejadas como la costa y el área de Oaxaca les permitía ampliar el comercio de sus productos, por lo que, Chalco fue y sigue siendo uno de los puntos nodales de intercambios con los que cuenta la ciudad de México, ya que esta zona conecta a través de sus vías de comunicación, a la ciudad con otros lugares más alejados. De acuerdo a Tortolero (1993, p. 9), se puede decir que las razones singulares de esta área chalquense para seguir en los roles antes ya mencionados “proviene de estar ubicada en un territorio sumamente fértil, centro de producción y abastecimiento de la gran ciudad de México durante varios siglos”.

Se puede decir que las relaciones más evidentes entre la ciudad de México y Chalco descansa en el centro de las particularidades mencionadas en los párrafos anteriores, las cuales evidencian la comercialización y la distribución de los innumerables productos que entran y salen de la ciudad. De igual manera, como ya se ha mencionado:

Chalco ha ejercido esta función desde tiempo atrás, tanto siendo cabecera de Distrito en el Porfiriato, como cabecera municipal después de la Revolución. La red de vías de comunicación ha favorecido este papel en la región, como punto nodal de paso del tráfico de Cuautla a México, pero también porque se encuentra adecuadamente comunicada con las localidades de su municipio y de los circunvecinos. (Hiernaux, 1995, p.70)

Así, el Municipio de Chalco ubicado en el Estado de México, y en la periferia oriente de la ZMVM, sigue siendo una de las puertas que tiene la ciudad para la entrada y salida de mercancías, precisamente por su ubicación geográfica que facilita el flujo de productos. En la actualidad la población del municipio chalquense que trabaja en el Distrito Federal, contribuye a la mano de obra de la Ciudad de México, reforzando con ello la idea de que Chalco y la gran ciudad del país Mexicano han tenido siempre una estrecha relación por diversos aspectos que se reflejan a través del tiempo en los diferentes episodios históricos.

Con lo expuesto anteriormente, se ejemplifica y describe de manera histórica que la región chalquense no sólo se ha conformado como una extensión más de la Ciudad de México, sino que también ha establecido a lo largo del tiempo que es una zona fundamental que ha tenido grandes implicaciones en el desarrollo de la ciudad central del país.

2.3. Chalco y la Ciudad de México en la actualidad.

Como se ha señalado, Chalco tiene vínculos estrechos con la ciudad de México, mismos que vienen de tiempo atrás. Estos lazos implican muchas relaciones entre una y otra por lo que, sólo mencionaré las relaciones que me parezcan más relevantes para el estudio de este trabajo, a partir de su contexto urbano mencionado en el capítulo uno.

Después de la desecación del antiguo lago de Chalco, se manifestaron cambios drásticos en los cuales, se ven implicadas grandes transformaciones en el paisaje, en primer lugar, haciendas y ranchos más grandes,* (Foto 9 y 10) y con mayores tecnologías para un mejor funcionamiento agropecuario, igualmente mayor interés en la elaboración de lácteos, conjuntamente a ello, se crearon elementos de infraestructura como la implementación de nuevas vías de comunicación entre las cuales surgió la vía ferrocarrilera y la implementación de fábricas dentro del lugar. Todo ello, ocasionó que con el tiempo se creara una mejor vialidad de carreteras y avenidas que se conectan con el municipio de Chalco, creando con ello límites difusos.

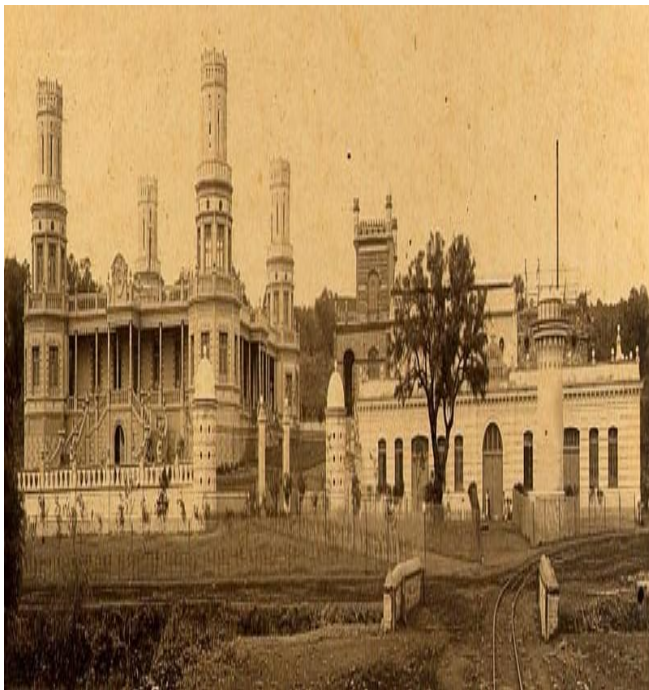


Foto. 9

Hacienda de Xico (5/10/2015)

<https://www.google.com.mx/search?q=hacienda+xico+chalco>



Foto. 10

Los Volcanes: Cremería Chalco (5/10/2015)

<https://www.google.com.mx/search?q=cremeria+chalco>

Así, y a través del tiempo Chalco se ha conformado como una extensión más de la capital mexicana, dentro de los Municipios conurbados que tiene la ciudad. Es por ello, que Hiernaux, Lindón y Noyola (coors.,1997-2000, p.11) coinciden en la idea de que “la expansión urbana de la ciudad de México ha producido nuevos territorios que se integran paulatinamente a lo que se ha identificado con la desafortunada expresión de mancha urbana”.

Esta expansión determina lo que Hiernaux, (1995) experto en el tema llama: *la construcción social de un territorio emergente: Valle de Chalco*. Así, la relación de la ciudad de México con el resto del territorio nacional es uno de los fenómenos quizás más significativos en términos territoriales, y también uno de los fenómenos claves para entender el surgimiento y la consolidación de formas territoriales periféricas. Pero no sólo las formas territoriales, sino también las representaciones y procesos sociales que se han dado a partir de esta relación entre la ciudad de México y Chalco.

Uno de los procesos sociales que se dio entre la Ciudad de México y el área chalquense fue a partir de la década de 1970 en donde hubo un crecimiento explosivo de la población migrante de la ciudad. Así, y con el transcurrir de los años se dio una “transferencia de población metropolitana de las áreas centrales hacia la periferia de la ciudad de México, distribución que también se produce internamente entre diversas regiones de la periferia.” (Tortolero, Coord., 1993, p.586) Esta transferencia constituye lo que Hiernaux, Lindón y Noyola (1997-2000) (Tortolero, Coord., 1993) llama una “migración intrametropolitana”, haciendo referencia al mayor aporte de población que ha tenido el valle de Chalco en el proceso de crecimiento. Prácticamente el 90% de la población que reside en el Municipio chalquense proviene del área metropolitana. Teniendo como consecuencia que cierta población en su mayoría desprovista se viera en la necesidad de trasladarse hacia las afueras de la ciudad, es decir, tuvieron una reubicación en el que las periferias fueron elegidas para su asentamiento.

Así pues, y debido a la migración intrametropolitana, empezaron los asentamientos irregulares que finalmente formaría el Municipio del Valle de Chalco, fenómeno clave para entender el crecimiento de este Municipio. Dicho lo anterior, se tiene según el Censo de Población y Vivienda de 2010, que la población total del municipio de Chalco es de 310 130 personas, de las que 151 403 son hombres y 158 727 son mujeres. (INEGI, 2010)

Además, y de acuerdo con el Censo de 1990, la población del municipio era de 282 940 habitantes, en los cuales estaban aún incluidos aquellos que a partir de 1994 pasaron a formar parte del nuevo municipio de Valle de Chalco. Por lo que, en 1995 la población disminuyó a 175 521 habitantes y de esa fecha continuó su crecimiento hasta alcanzar 310 130 en el Censo de 2010, siendo uno de los municipios con mayor tasa de crecimiento poblacional del país. (INEGI, 2010) Así, Chalco en la última década del siglo XX y la primera del siglo XXI ha tenido uno de los procesos sociales más significativos con una expansión exponencial en su crecimiento poblacional. Este crecimiento poblacional tuvo como consecuencia el surgimiento de un nuevo territorio urbano, el Valle de Chalco, que se dio desde finales de los setena. A pesar de haber sido un lugar dedicado a la agricultura, “lecho del antiguo lago de Chalco desecado desde [el siglo pasado]. El Valle de Chalco es un ejemplo, entre varios, de estos territorios emergentes en el contexto de las profundas transformaciones de la sociedad, la economía y la política”. (Hiernaux, Lindón y Noyola, coords., 1997-2000, p.13)

Se observa a partir de los datos anteriores, que otra de las grandes relaciones que existen entre el municipio de Chalco y la ciudad de México durante las últimas décadas, se dio a partir de la migración “intrametropolitana”, fenómeno que marcó una correlación poblacional entre ambas zonas. Ésta posiblemente contribuye en buena medida a la mano de obra que se necesita en la ciudad metropolitana, ya que, una buena parte de la población chalquense se desplaza a trabajar al Distrito Federal, y otra parte se queda en la región y se emplea en:

Dos tendencias complementarias al interior: por una parte, el crecimiento del empleo en ciertos sectores comerciales y de servicio, entre otros con la concentración de los servicios especializados y modernos en torno a la ciudad de México; por la otra, el crecimiento considerable de la llamada economía informal, integrada tanto por los trabajadores independientes como por las unidades familiares que se auto-emplean. (Hiernaux, 1993, p. 586, 1995, 2000, 2005).

Cabe mencionar que la población restante se emplea en los diferentes comercios, consorcios o en las industrias del lugar. En este contexto, se puede decir, que la expansión poblacional que migró de la Ciudad de México hacia la periferia de Chalco contribuía y sigue contribuyendo en buena medida al fortalecimiento de la mano de obra barata que las empresas de la ciudad de México requieren. Con ello, hace visible una “relación de dependencia [que] no ha terminado, aunque hoy se expresa en un contexto económico

diferente: traslados regionales de larga duración que llevan a un porcentaje importante de la fuerza de trabajo vallechalquense hacia los sitios centrales donde encuentran empleo (...)” (Hiernaux, 1993 p.590) fenómeno que se caracteriza como la segunda relación que permanece visible entre la zona de estudio y la gran ciudad.

Otra cuestión que prevalece entre la Ciudad de México y Chalco tiene que ver con lo que ya se ha hablado al principio de este capítulo, sobre la comercialización y la distribución de los innumerables productos que entran y salen de la metrópoli y que muchos de ellos tienen que pasar forzosamente por Chalco como punto de distribución.

Así mismo, uno de los vínculos más comunes que hoy en día sigue habiendo entre el municipio y la capital mexicana, se muestra significativa en la vida de los habitantes del Valle según lo que comentan las propias personas que se desplazan a la ciudad y de acuerdo a las encuestas realizadas en el trabajo del libro “*Nueva Periferia, Vieja Metrópoli: El Valle de Chalco, Ciudad de México*”. En el que declaran los habitantes del Valle, que van a veces al centro de la ciudad, esencialmente para hacer compras, para pasear, para trabajar o visitar familiares principalmente.

Todos los elementos descritos anteriormente, exponen que en la actualidad sigue habiendo lazos substanciales entre la gran ciudad de México y el municipio de Chalco, posiblemente existan muchas relaciones más, sin embargo, no es nuestra intención abarcar todas ellas, sólo evidenciar que sigue habiendo vínculos estrechos entre ambos lugares, que han prevalecido a través del tiempo y que difícilmente se podrán acabar debido a la ubicación geográfica y la cercanía que existe entre una y otra región, ya sea por cuestiones laborales, comerciales, distributivas, de entretenimiento, de ocio, etcétera, pero los vínculos al parecer seguirán existiendo por muchos años más.

2.4. Transformaciones en la industria de la ciudad de México y antecedentes de la inserción industrial en el municipio de Chalco.

Otro grande exponente, y preocupado por los procesos que se dan en las ciudades es sin duda Lefebvre, quien destaca las cuestiones industriales, enfatizando su inserción y sus repercusiones en las grandes metrópolis. Así, el autor considera que la industrialización es una de las características más representativas de las nuevas ciudades en desarrollo, y que éstas están tomando otro giro completamente diferente en cuestión a las ciudades de tiempo atrás por lo que comenta:

La industria puede prescindir de las ciudades antiguas, o las toma por asalto, remodelándolas conforme a sus necesidades, para constituir aglomeraciones, en las cuales el carácter urbano se deteriora. La ciudad se torna así, históricamente conflictiva y problemática, con la articulación de dos procesos que son inseparables: industrialización/urbanización. (Lefebvre, citado por CEO, p. 22)

Desde este punto de vista Lefebvre considera que las ciudades modernas, como él las hacer llamar son ahora un punto de partida, en el cual se encuentra todo un nuevo proceso industrial, que deja de lado las cuestiones sociales, centrándose únicamente en la industria y los beneficios económico, es decir, las ciudades se transforman a partir de la implementación de la industria, y con ello se establece un nuevo orden en el que recae el poder de valor monetario que se obtiene de este elemento, así:

La economía industrial niega lo social urbano, (...) Lefebvre entiende en sentido estricto, "sociedad urbana" como aquella que sucede a la sociedad emanada de la industrialización. Este es el momento virtual, tendencial, o posible, de tipo posindustrial. Evidentemente, los procesos industriales anotados, se siguen produciendo en las ciudades, en las cuales permanecen ventajas comparativas (vialidad y transporte, servicios, fuerza de trabajo abundante, consumidores, ciencia y conocimiento, etc. (CEO, La posición crítica de Lefebvre, p. 22)

Con referencia a la cita anterior, nos podemos dar cuenta que Lefebvre tenía un claro interés por la vida cotidiana de los sujetos que viven en las ciudades, a lo que propone no sólo el estudio del desarrollo industrial dentro de la grandes urbes, sino un análisis que tenga como eje de investigación a las sociedades que emergen de los grandes procesos de urbanización, es decir, poner el enfoque hacia el hacer diario de los sujetos, creando así una nueva forma de investigación para las grandes ciudades, por lo que otros trabajos de análisis tienen precisamente esta orientación.

Ahora bien, en cuanto a la industria en la Ciudad de México desde 1950 a 1970 hubo un proceso de sustitución y diversificación de la estructura industrial que tiene como punto de partida el traslado de empresas industriales, hacia las zonas conurbadas en especial hacia los municipios del Estado de México. Lo que implicó una desconcentración paulatina de la industria de la ciudad central hacia las periferias en procesos de desarrollo urbano, por otro lado, esta dinámica propició de cierta manera que la población económica activa (PEA)⁶ se centrará principalmente en el sector secundario a lo que algunos autores han postulado en referencia a los municipios conurbados que tienen como base económica el comercio; que son sitios o lugares centrales, que a su vez tiene una relación intermediaria entre las cuestiones agrícolas e industriales. (Garza, 2000)

Por tanto, se inferir que los municipios conurbados de la ZMVM, a pesar de que no todos son centros de producción industrial, tienen una estrecha relación con la ciudad central, pues son articulaciones que determinan cierto tipo de actividades que están estrechamente relacionadas a la gran metrópoli, provocando en las últimas décadas distintos y nuevos procesos de industria. Así mismo, el desarrollo industrial que se han dado en la ciudad de México está vinculado con la relocalización de las actividades manufactureras, mismas que empezaron a partir de:

La dispersión industrial a través de procesos como la desconcentración productiva y la industrialización local o rural, rompe el modelo metropolitano industrial, y en esta nueva etapa la especialización funcional de las economías locales constituye un factor estratégico que favorece el papel de las complementariedades, aumenta las relaciones de cooperación y las posibles alianzas entre ciudades. (Precedo, citado por Aguilar, 1999, p.150)

Lo anterior se dio bajo el acompañamiento de la expansión metropolitana, y así mismo, de la aparición de áreas emergentes en partes más lejanas de la periferia urbana y/o en algunas ciudades intermedias próximas a la aglomeración, especialmente valorizadas en función de su ubicación con relación a importantes vías de comunicación. “En ello incide (...) oferta de parques industriales en áreas periféricas.” (De Matos, 2001, p. 16) Evento que se está dando como un proceso de reorganización industrial, lo que Aguilar (1999) llama

⁶ PEA (Población Económica Activa): Corresponde a la fuerza laboral efectiva de un país, al estar constituida por las Personas en edad de Trabajar que están laborando o buscan trabajo. En otras palabras, corresponde a los individuos que participan del mercado de trabajo, ya sea que hayan encontrado un empleo o no. Disponible en: <http://www.icesi.edu.co/cienfi/images/stories/pdf/glosario/poblacion-economicamente-activa.pdf> (17/10/1013)

transferencia territorial de capacidad productiva, aunada a una desconcentración de plantas industriales y de nuevos flujos migratorios hacia ciudades y zonas periféricas de la ciudad.

Cabe destacar, que la industria es y ha sido a través del tiempo el elemento que marca a las ciudades en un proceso de urbanización, es decir, la ciudad al constituir y concentrar el mercado de trabajo industrial, tiene que generar medios de circulación, servicios, etc., para garantizar los procesos de reproducción social y material del capital, así mismo estos procesos se han extendido hacia los alrededores de las grandes metrópolis y con ello, se crea el aumento de zonas urbanizadas a partir de la inserción de la industria, además de nuevos vínculos entre áreas periféricas y el centro de la ciudad, para dar nuevas formas urbanas, no sólo físicas, sino también de índole social.

2.5. Chalco y sus vías de comunicación

En la actualidad Chalco se encuentra dentro del desarrollo de nuevas formas espaciales que muestran cambios importantes debido a la expansión que se ha dado en los últimos años. Entre estos cambios encontramos:

Una creciente integración y vinculación entre territorios cada vez más extensos, articulados por todo tipo de flujos, tanto materiales como inmateriales. Por otro, una dispersión de actividades y la población, que favorece la formación de subcentros en nodos periféricos de alta accesibilidad (...)" (Méndez, citado por Aguilar, 1999, p. 146)

Es decir, y como hemos mencionado en repetidas ocasiones Chalco presenta características de alta accesibilidad debido a su ubicación geográfica por ser el paso hacia la ciudad central del país mexicano, lo que ha traído como resultado un flujo de mercancías innumerables, que a la par de las innovaciones tecnológicas y organizacionales, se ha logrado extender hacia el campo de externalidad metropolitana. Como consecuencia a esto la expansión chalquense no puede explicarse si no se considera el uso del transporte individual y colectivo.

Para ello, hay que especificar primero cuáles son las principales vías de comunicación del Municipio de Chalco que conectan a esta área con la Ciudad de México y otras regiones del país, pero antes de describirlas hay que indicar qué se entiende por vías de comunicación.

De acuerdo al Código Administrativo del Estado de México “se define a la infraestructura vial como el conjunto de vías jerarquizadas que facilitan la *comunicación* entre las diferentes áreas de la actividad económica.”(Secretaría de Comunicaciones y Transportes [SCT], 2012, p.3) Tomando como referencia esta definición se puede pasar a detallar cuáles son exactamente las vías que facilitan las actividades económicas entre cada región circundante a la zona de estudio.

Por su ubicación, el municipio de Chalco tiene ciertas facilidades en cuanto a la construcción vial orientada a los viajes interurbanos. Así, se cuenta con las siguientes carreteras o autopistas pavimentadas:

1. México-Puebla
2. Huitzilango-Distrito Federal
3. Tláhuac-Chalco
4. Mixquic-Chalco
5. San Nicolás Tetelco Chalco-Tlalmanalco
6. San Mateo Chalco-San Gregorio Cuatzingo
7. San Martín Cuautlalpan

Además de que cuenta con algunos caminos de terracería como son:

1. San Miguel Xico-Chalco
2. San Miguel Xico Viejo-Amalinalco
3. Cuautlalpan-Huixtoco.

Así también, cuenta con una vía férrea que atraviesa de noreste a suroeste del municipio pasando por:

1. San Miguel Xico Viejo
2. San Lorenzo Chimalpa
3. San Pablo Atlazalpa.

El Municipio de Chalco es atravesado por autopistas, carreteras y avenidas pero, las vías centrales que conectan a este lugar con el Distrito Federal son:

- a) La Carretera federal México-Puebla (aunque realmente cruza por el centro de Ixtapaluca). Aunque resulta relativamente accesible, presenta una circulación baja porque tiene graves problemas de mantenimientos preventivo y correctivo.
- b) La Autopista México-Puebla, es la mejor vía de comunicación que existente en la zona y se le puede atribuir mucho del crecimiento de Chalco. Pasa cercana al límite entre Chalco e Ixtapaluca y se puede catalogar como una vía segura y rápida por ser autopista de cuota y presentar un mayor mantenimiento. Cabe mencionar, que la gran mayoría de los vehículos que van a las nuevas zonas de Chalco no alcanzan a llegar a la caseta, pues se desvían antes. Así, disfrutan de una infraestructura a la que no contribuyen directamente en su mantenimiento. Actualmente se encuentra en etapa de ampliación.

*Foto. 11 y 12.

- c) La Carretera de Chalco a San Pedro Tláhuac, la cual es una carretera importante para la población residente al suroeste de Chalco. Sin embargo, es de alto riesgo por cruzar una zona pantanosa conocida como humedales de Tláhuac. El problema radica en que, paradójicamente, esta carretera sólo está pavimentada en los tramos que cruzan el lago. Así, el tramo que está sobre el agua se encuentra sin pavimentar y en época de lluvias este trayecto del camino es muy peligroso porque se producen deslaves de tierra. Además se enloda la vía principal y se dificulta o incluso interrumpe la circulación de vehículos. Esto ha generado varios accidentes, donde desafortunadamente se han perdido vidas humanas, debido principalmente a la volcadura de unidades al lago por las pésimas condiciones del camino.



Foto.11.

Autopista México-Puebla (a un costado del cerro de Tlapacoya). Cristina Villalobos Tochimani. Noviembre 2015.



Foto.12

Autopista México-Puebla (a la altura de Puente Rojo). Cristina Villalobos Tochimani. Diciembre 2015.

Otras vías de comunicación importantes con que cuenta la región Chalquense, son la Carretera Chalco-Mixquic, este es un camino pequeño pero relativamente en buen estado. Sin embargo, por su orientación (hacia el sur) no atiende una mayor cantidad de viajes realmente interurbano o hacia la ciudad. Los caminos de comunicación de Chalco con otros estados son sólo dos: la autopista México-Puebla, comunica con Puebla, Tlaxcala, Veracruz y Tabasco, y la carretera federal México-Cuautla, esta carretera comunica al municipio con la ciudad de Cuautla, Morelos.

Por otro lado, el transporte de este municipio está constituido por las modalidades de bicitaxis, combis, microbuses, autobuses suburbanos “Chimecos”, y en menor cantidad por el servicio de taxis particulares. Cabe subrayar, que el principal desplazamiento de la población es por motivo de trabajo: la mayoría de los usuarios viajan al exterior del municipio con diversos destinos en las zonas industriales y de comercio del Distrito Federal. Igualmente, sus alternativas de regreso al hogar son mínimas. Este problema se debe a la insuficiente infraestructura vial que conecta a la región de Chalco con el Distrito Federal pues sólo se cuenta con dos caminos principales que son la autopista México Puebla y el camino hacia Tláhuac.(Couturier, 1993)

En este contexto y como ya se ha mencionado en varias ocasiones, la región oriente de la ZMVM tiene como característica ser uno de los puntos nodales de comercialización e intercambio dentro y fuera de la ciudad de México. Así mismo, la zona de estudio sigue teniendo una limitada infraestructura urbana ya que con la densa población que radica en el lugar, se crea por lo general un tráfico pesado, puesto que la mayor parte de la población de esa zona se traslada utilizando la carretera federal y la autopista de cuota México-Puebla. Por ello, se ha implementado (obra que está en proceso):

La construcción e instalación del TS3 (Línea tres del tren suburbano) que va de Chalco a Constitución de 1917, (...) para continuar con la conexión a la línea A del metro que desemboca en las inmediaciones de la avenida Zaragoza y Ermita Iztapalapa, demarcación que se constituye como un punto crítico, altamente sensible a eventos meteorológicos y accidentes vehiculares, con una deteriorada relación volumen-capacidad. [Ya que] la autopista y la carretera federal, que debieran ser enlaces de largo recorrido, ahora dan servicio a necesidades locales (urbanas), para las cuales no fueron diseñadas. (SCT, 2012, p. 4)

De aquí que, el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 (PNI) del Sector Comunicaciones y Transportes prevé como estrategia impulsar el desarrollo de trenes suburbanos de pasajeros que reduzcan de manera significativa el tiempo de traslado de las personas entre sus hogares, centros de trabajo, escuela, clínicas y hospitales e incluso lugares de esparcimiento, para lo cual establece como meta poner en operación la primera etapa de los Sistemas 1, 2 y 3 del Tren Suburbano de la ZMVM. (SCT, 2012,) Sin embargo, mientras dura la edificación del tren suburbano y la ampliación de la autopista México-Puebl se padecen los estragos que ocasiona toda obra que se encuentra en construcción, creando con ello un tráfico mayor.

2.6. Movilidad cotidiana en el municipio de Chalco

Después de la descripción física sobre las vías de comunicación que tiene el municipio chalquense podemos determinar implícitamente, la presencia de movilidad que despliega el área a partir de los desplazamientos que tienen sus habitantes. Por tal motivo, la pertinencia de continuar con la movilidad cotidiana que existe en Chalco.

El Municipio de referencia despliega una cantidad considerable de movilidad y desplazamientos de habitantes. Esta movilidad se da en una población tanto interna como externa, haciendo que el traslado cotidiano hacia el territorio de Chalco, se dé dentro de un marco de tiempo (rutina) y espacio (vivienda-trabajo) a través de medios (transporte) que posibilitan dicho traslado pero, ahora bien, ¿Qué tipo de movilidad se desarrolla dentro de este Municipio? Sí bien, se puede decir que hay innumerables desplazamientos dentro del lugar, también es cierto que primero hay que definir a qué tipo de movilidad nos estamos refiriendo de acuerdo al interés de este estudio. Así, la definición de movilidad que en este trabajo se pretende utilizar es la que se hace llamar movilidad cotidiana o desplazamientos pendulares.⁷ Esta definición la interpreta Casado como:

El conjunto de desplazamientos que suponen el retorno al lugar de permanencia habitual dentro de un mismo día. La movilidad cotidiana se identifica así con las prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia vinculadas a distintos fines. Donde estadísticamente

⁷ Se especifica de manera más exacta en el capítulo III el concepto de movilidad cotidiana.

predominan los desplazamientos al trabajo y al lugar de estudio (en ocasiones englobadas como movilidad obligada), aunque existen otras motivaciones: compras, ocio, ir a comer, visitar a familiares y amigos, llevar o recoger a alguien, realizar trámites, acceder a servicios médicos, entre otras actividades igualmente acostumbradas. (Citado por Arango, 2010, p. 47)

La movilidad cotidiana que tiene la región Chalco-Amecameca es de dos tipos de migrantes pendulares; la primera está compuesta por la población originaria de los municipios, y la segunda por la población nueva, generalmente originaria de la Ciudad de México que habita en la región Chalco-Amecameca. La movilidad cotidiana es una práctica que se intensificó en la región desde la década de 1970. En los últimos años la cantidad de población que se desplaza diariamente a la ciudad es mayor por los intensos procesos de urbanización. Hecho que ratifica nuevamente la relación entre esta región y la actual ciudad de México existe desde hace varios siglos. (Arango, 2010)

Así, la movilidad cotidiana que presenta el área suburbana que se estudia en el presente trabajo, muestra una importante actividad de desplazamientos en primer lugar, se encuentran los traslados que se dan por cuestiones de trabajo. Una parte de estos traslados, se llevan a cabo por los habitantes del Municipio que tienen que desplazarse hacia el Distrito Federal. La otra parte restante, son las personas (económicamente activas) del municipio y de las áreas aledañas que se movilizan hacia el centro de Chalco para llegar a sus centros de trabajo en los diferentes consorcios, empresas, industrias, comercios entre otros.

El problema de la movilidad en las grandes ciudades del mundo en desarrollo está vinculado a su gran tamaño poblacional y a una creciente motorización contra un incremento más lento de la infraestructura vial, pese a lo cual, la población urbana de dichos países presenta una movilidad mucho mayor en relación a sus residentes rurales, (Casado, 2008) sin embargo, esta problemática no es exclusiva de las grandes ciudades, también se puede observar en el área chalquense, debido a su creciente densidad de población. Las personas que tienen que desplazarse hacia a las afueras del Municipio tienen que padecer el tráfico que se da en las dos vías que comunican con la gran ciudad de México. Por lo que se puede inferir, que lo que “caracteriza los movimientos pendulares o movilidad cotidiana es que son diarios y de tipo laboral, por lo general siempre en el mismo horario y con el mismo punto de partida y destino, el mismo recorrido y mismo tipo de transporte”. Casado (citado por

Arango, 2010, p. 46) Lo anterior, explica el porqué de los problemas viales que se presentan día a día en las dos principales vías que comunican a la periferia con la gran ciudad.

Así mismo, la combinación de elementos como: rutina, manejo de tiempo, accesibilidad, transporte, infraestructura urbana, condiciona la movilidad de manera local, sus expresiones en el territorio y la calidad de vida de la población implicada. Se puede decir, que detrás de las moviidades cotidianas que se plasman en la periferia mencionada, y en cuanto a los traslados que efectúan los habitantes tanto del mismo municipio como de las zonas circundantes, para realizar sus compras, dejar a los niños en las escuelas, ir a lugares de salud, o bien, lugares como el banco, entre otros, resulta ser una combinación que condiciona una forma de vida.

Cabe resaltar, que las personas que se quedan dentro del Municipio y realizan sus actividades cotidianas como ir a la escuela, al servicio médico, a las compras, al banco etcétera, les resulta ser mucho más cómodo hacerlo en el centro de Chalco, evitando problemas viales. Por lo que la movilidad que se da en el interior de este municipio es cada vez más fuerte y visible, creando con ello, como ya se dijo, una forma de vida que se encuentra vinculada a la movilidad cotidiana. Así mismo, y en palabras de Seguí y Martínez “la movilidad manifiesta una gran dependencia de los niveles tecnológicos, organizativos y culturales de las sociedades y sus territorios”. (Citado por Miralles-Guasch, 2009, p. 197) Por lo que la movilidad de las personas se suele considerar y estudiar como una actividad individual, la estructura familiar y las actividades cotidianas que llevan a cabo sus miembros inciden en la organización de los desplazamientos de cada uno de ellos y de los medios de transporte que utilizan. Por ello, las actividades de los diferentes miembros del hogar las relaciones entre ellos, las estrategias que se establecen para que todos puedan llegar a lugares de trabajo, estudio, de compras o de ocio conforman distintas necesidades de movilidad, todas ellas interrelacionadas. (Miralles-Guasch, 2009) Por lo tanto, se puede decir que la movilidad de las personas que residen dentro del municipio de Chalco, combinan diferentes comportamientos de movilidad para cumplir sus fines a corto y largo plazo y que éstas a su vez se encuentran interrelacionadas.

Cabe mencionar, que las características que tiene el área chalquense sobre su movilidad son muchas, pero, si bien, no se ha planteado hacer un análisis comparativo, con alguna

otra región, sí cabría preguntarse ¿Cuáles son esas características de movilidad cotidiana que distinguen al Municipio de Chalco?

En este apartado solamente se han expresaron algunas generalidades sobre la movilidad del área chalquense, por lo que, más adelante se retomará el tema puntualizando como punto focal la movilidad que realizan las personas que se desplazan a trabajar a la zona industrial del municipio, tema que se ampliará de acuerdo a los intereses de esta investigación.

2.7. ¿Chalco ciudad dormitorio?

Una gran mayoría de estudios sobre la metrópoli de la Ciudad de México, coinciden en que la urbanización se ha extendido hacia las orillas de la gran ciudad, creando zonas conurbadas en las periferias de ésta. Y con ello, nuevos patrones de movilidad y de residencia, como es en el caso de la zona oriente en los municipios de Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Ecatepec y Valle de Chalco regiones que alguna vez fueron lacustres y que con el paso del tiempo fueron desecadas. Y que a su vez, han estado en el foco de investigaciones múltiples debido al acelerado proceso de urbanización popular irregular que han tenido desde los años ochenta y hasta la fecha. (Duhau y Giglia, 2008) La configuración geográfica de dichas regiones y la manera en que se han venido desarrollando, ha creado lo que hoy se denomina como colonias populares⁸ clasificadas dentro de un nivel bajo y muy bajo, este es el caso de la antigua zona lacustre del Valle de Chalco.

Así, el incremento poblacional en el área chalquense, tuvo en sus entrañas que una cantidad considerable de las personas que reside en el lugar, tuviese que desplazarse al centro de la Ciudad de México para trabajar, este fenómeno no sólo se dio en el oriente, sino en la mayoría de las zonas conurbadas de la periferia de la ciudad, lo que trajo como consecuencia, la elaboración de estudios sobre dicho suceso. Estas investigaciones apuntalan hacia un nuevo orden urbano en el que las residencias de dichas poblaciones son prácticamente casas-dormitorios, ya que el supuesto consiste en que las personas de

⁸ Véase DUHAU Emilio, Giglia Angela. "Las ciudades en la Metrópoli" en *Las Reglas del desorden: Habitar la Metrópoli*. Pág. 189-434.

áreas periféricas se desplazan a trabajar al centro de la ciudad de México, dando a entender que las casas habitacionales se quedan todo el día solas, y solamente son ocupadas para dormir después de la jornada laboral, por lo que se creó un nuevo término en aras de nombrar de alguna manera a estos lugares.

A lo que, el término '*Ciudades dormitorio*' fue acuñado principalmente por los geógrafos norteamericanos debido a su difusión por parte de estudiosos, además de la permanencia en las investigaciones de este mismo rubro. Así, el término fue utilizado para describir periferias que refiere a todos:

Aquellos municipios situados en el entorno de una gran ciudad que tienen una función esencialmente residencial y escasez de servicios y de trabajo en relación con su población activa, sus habitantes se desplazan diariamente por razones de trabajo o estudio a zonas próximas (incluida la gran ciudad), así pues, la población activa sólo ocupa esta ciudad después de la jornada laboral [ver movimientos pendulares de la población, abordado en el capítulo III]. En España aparecen en las grandes ciudades a partir del desarrollo industrial de los años 60, y se vuelven a generar más tarde debido a las políticas de descongestión de grandes ciudades, por lo que suelen ser municipios cercanos y, a veces, incluso colindantes a aquellas, con la ventaja de un precio del suelo mucho más barato en comparación con el existente en la ciudad principal, (...). Suelen situarse en torno a grandes vías de comunicación, para facilitar el transporte diario. (Académicos, Diccionario de Conceptos Geográficos, 2015)

En efecto el término *ciudades dormitorio*, encaja descriptivamente con la zona de nuestro estudio, debido a que la mayoría de las casas que se establecieron en la zona oriente fueron realizadas de forma irregular por parte de los pobladores, es decir, llegaron y se establecieron de manera precaria y sin tener los servicios más básicos, como luz, agua, drenaje entre otros muchos servicios, esto aunado a que es un municipio conurbado dentro de la periferia, y que los precios del suelo, suelen ser considerablemente más económicos que los del centro de la ciudad, además de que geográficamente se encuentra situado en torno a una vialidad central, ya que se localiza a la orilla de la autopista México-Puebla, una de las salidas principales de la ciudad de México.

Así, y debido a la popularidad del concepto mencionado anteriormente, diversos autores han señalado el término como apropiado para las zonas conurbadas, puesto que éste hace referencia a asentamientos residenciales que se encuentran ubicados en la periferia de una ciudad, aunados al bajo precio del suelo, que permite una edificación de viviendas más económicas. Son áreas catalogadas sin capacidad de empleo, y por tanto exportadora de

mano de obra, es decir, sus habitantes deben desplazarse a diario a centros de trabajo vecinos. En este caso la Ciudad de México es la alternativa más viable de acuerdo a algunos estudios.

Sin embargo, en contraparte se tiene que el término de *ciudades dormitorio* ha sido ocupado en una gran cantidad de investigaciones, dicha definición de acuerdo con Hiernaux y Lindón (2004, p. 102) conlleva un abuso a lo que cometan que:

Es innegable que los estudios sobre las periferias urbanas han usado y abusado de ciertos clichés, entre los cuales está el de 'periferia dormitorio'. Estas expresiones han alimentado el discurso oficial sobre el tema, pero también numerosos escritos académicos que no necesariamente han dado una evaluación crítica de la expresión, sino que muchas veces han empleado estas voces como si fuesen verdades autoevidentes. Además, estas expresiones han sido incorporadas en los discursos coloquiales, es decir, los de sus habitantes de la sociedad civil de México en términos generales. Nos referimos a los discursos no especializados pero que se refieren al tema, por ejemplo, el de los propios habitantes de la periferia.

La cita de Lindón, sobre el término 'periferia dormitorio' alude más específicamente a la zona de Valle Chalco, ya que es una de las áreas estudiadas en sus investigaciones, por tanto, ella sugiere que la definición carece de elementos que ayuden a otros enfoques sobre las periferias como es caso de Valle de Chalco, y que a su vez ésta ya ha tenido un exceso al expresarlo e introducirlo de manera coloquial como ilustra un artículo en el periódico Universal (Montes, 2012, Ciudades dormitorio) el cual habla de que, "Las ciudades dormitorio de la metrópoli lo seguirán siendo mientras no exista una política pública federal que permita un desarrollo urbano para construir casas cerca de centros de trabajo, aseguran expertos del Centro de Transporte Sustentable (CTS)". Como vemos, en este artículo se habla de ciudades dormitorio como expresión que alimenta un discurso oficial, tal como lo señala Lindón en la cita antes ya mencionada.

Lindón, proponen nuevas alternativas sobre el estudio de las periferias. Así, el valle chalquense no es sólo una ciudad dormitorio, en ella se despliegan muchas otras actividades dentro de la vida diaria. Tal como lo expresa dicha autora en: *De la trama de la cotidianidad a los modos de vida urbanos*. El Valle de Chalco, en este trabajo se realiza una afanosa investigación que da cuenta de la existencia de:

Una zona periférica donde se dan modos de vida diferentes al tema ampliamente estudiado de las áreas periféricas dormitorio por lo que se plantea como un eje orientador de un conjunto de dimensiones de la vida social en un caso particular y que no pretende comparar con otras situaciones. (Billares, 2000, p. 277)

Como vemos la autora Alicia Lindón, expone en este trabajo que el área de la periferia oriente de la Ciudad de México tiene cuestiones de estudio más profundas que el simple hecho de ser una zona dormitorio, ya que en ella se despliegan múltiples dimensiones dentro de la vida diaria de los habitantes, cuestión que realza en todos sus trabajos de investigación al considerar que la región es:

Una de las zonas más dinámicas del Estado de México y considerado recientemente como uno de los mayores asentamientos urbanos de la periferia metropolitana de la ciudad de México. Interesante por diversos aspectos demográficos, como la migración, espaciales como el lugar de residencia y sociológicos como la construcción de un modo de vida urbano a partir de la intersubjetividad que plantean las relaciones sociales en el ámbito de lo cotidiano y no sólo con asuntos urbanos como la dotación de servicios. (Billares, 2000, p. 275)

Cabe aclarar, que ciertamente surgieron las ciudades dormitorio, y a la par las ciudades residenciales, ciudades de descongestión, entre otras. En principio surgen estas denominaciones como grandes barrios periféricos reducidos a la única función de habitación, pero poco a poco se transforman no sólo en células urbanas que tienen autonomía propia y que gravitan en torno al núcleo principal de la ciudad, sino también en torno a las múltiples actividades diarias de su población, en este se encuentra la periferia oriente de la metrópoli mexicana.

Como hemos dicho, las periferias no sólo concentran la acción en función de residencias dormitorio, en el caso de la zona chalquense existen en primer lugar, un parque Industrial que albergan a un porcentaje de trabajadores, que no tienen que desplazarse hacia la Ciudad⁹ de México, otro ejemplo, lo tenemos precisamente en el centro de Chalco el cual cuenta con diversidad de comercios y establecimientos, una pequeña plaza, que proporciona trabajo a otro porcentaje de la población además del micro-comercio informal fijo, semifijo y ambulante, *Foto 13 y 14. En tercer lugar, tenemos que existen otras actividades, como el trabajo en negocios propios, ya sea en lugares rentados con cercanía a sus hogares

⁹ *Parque industria: Zona Industrial de Chalco de Díaz Covarrubias con aproximadamente 30 empresas funcionales. En Capítulo IV hablaremos de esta zona.

o bien, en accesorias ubicados dentro del mismo domicilio.¹⁰ Así también, parte de la población trabaja en comercios ya existentes, tiendas de abarrotes, mercados públicos, supermercados e incluso en tianguis ambulantes. Dentro de la población que no trabaja, se encuentran las amas de casa dedicadas al cuidado de los hijos y de la casa-hogar, por su parte los estudiantes que por lo general estudian en escuelas dentro del área, son otra muestra de que la zona oriente en cuestión, no sólo funciona como dormitorio, sino que, dentro de este existen acciones múltiples en la vida cotidiana de los individuos que residen en el área chalquense. Hechos que nos muestran claramente que no toda la población se tiene que trasladar hacia la Ciudad de México, dejando por asentado que las casas de nuestro caso, no son únicamente dormitorios, sino más bien hogares en la extensión de la palabra.



Foto 13.
Plaza Chalco. Cristina Villalobos Tochimani. (29 de Septiembre 2015)

¹⁰ Véase:

*Hiernaux y Lindón (2002) "Modos de vida y utopías urbanas", *Ciudades*, núm. 53, Enero-Marzo, pp. 26-32.

*Hiernaux, Lindón y Noyola (coords) (1997-2000) *La construcción social de un territorio emergente. El Valle de Chalco*, El Colegio Mexiquense/H. Ayuntamiento de Valle de Chalco Solidaridad. Toluca, México.

*Lindón, A. (1999) *De la trama de la cotidianidad los modos de vida urbanos. El Valle de Chalco*. El Colegio de México/Colegio Mexiquense. México.



Foto. 14

Parque central de Chalco. Cristina Villalobos Tochimani. (29 de Septiembre 2015)

Por lo tanto, el municipio de Chalco no es sólo un espacio más que se anexa como articulación a la gran Ciudad de México, sino que en él se encuentran múltiples relaciones sociales que constituyen elementos fundamentales para el desarrollo de sociedades en estos contextos. Con ello, quiero decir que los hogares de Chalco son más que simples dormitorios. Son parte de la constitución de una sociedad estructuralmente compleja que va más allá de simples dormitorios, es decir, el área de nuestro estudio, no se limita a ser sólo una 'periferia dormitorio', sino que da muestra palpable de que las viviendas del lugar son funcionales como comúnmente los conocemos, ya que en sus entrañas existen muchos otros factores que muestran múltiples actividades diferentes por parte de los individuos que viven en el lugar, y no sólo la de dormir.

2.8. Transformación de la vida cotidiana en el municipio de Chalco

Como hemos mencionamos en la introducción de esta investigación Chalco se ha transformado en los últimos años, a causa de la cercanía que tiene con la Ciudad de México. En años no muy lejanos el panorama con que contaba la zona era de carácter rural-agrícola. En la actualidad su realidad es otra al formar parte de los municipios conurbados de la periferia oriente de la gran ciudad, ubicado dentro del Estado de México. Dicha proximidad con la ciudad de México ha favorecido al desarrollo de las recientes ampliaciones de carreteras e infraestructura vial, que se ha dado en los últimos años, marcando así, una continuación del llamado corredor oriente. A partir de estas situaciones el área chalquense ha sido parte del proceso de expansión que tiene la ciudad central de nuestro país, a lo que se le suma la inserción de infraestructura vial, lo que trae como consecuencia implícita transformaciones dentro de la vida diaria de los lugareños. Así, el territorio de Chalco no solo ha tenido readaptaciones a lo largo del tiempo, sino que, todas ellas han contribuido de manera significativa a grandes cambios en el entorno físico, cultural, social, político y económico.

Como vimos desde el comienzo de este capítulo, el antiguo lago de Chalco, sostenía un estilo de vida basado en la siembra en chinampas, la caza, la recolección de madera y leña, la pesca lagunar, lo que en conjunto constituían un modo de vida particular. Lo que facilitó la conformación de un sistema económico, social y cultural, que tenía como principales elementos el cultivo y el intercambio de productos.

Este tipo de vida duró varios siglos hasta que el lago fue desecado. Evento que marcó una readaptación conforme al modo de vida de los lugareños, ya que después de este acontecimiento significativo, las personas tuvieron que adaptarse al cambio, por lo que se dedicaron a las actividades primarias. Pero en este caso el cultivo de maíz se realizaba directamente en tierra firme. Dicho suceso, no cambio de forma exacerbada la manera en como las personas vivían, ya que prácticamente seguían obteniendo de manera autosuficiente sus alimentos y de igual manera aportaban sus excedentes a la gran ciudad de México como lo venían haciendo desde tiempos atrás.

Cabe mencionar, que en este periodo los agricultores fueron peones de los grandes hacendados hasta la reforma agraria, por lo que los dueños de las haciendas agropecuarias

se adelantaron y vendieron sus tierras antes de ser expropiadas, a los peones que no contribuyeron en la revolución de México. Con ello, se mantuvo y se continuó de cierta manera un modo de vida agrícola:

En suma en [algunas regiones de] Chalco-Amecameca el maíz sigue siendo central en la vida y economía de la familia campesina, como lo fue antes de la conquista, en la colonia, durante los años posteriores a la independencia y a la revolución de 1910. (Tortolero, Coord., 1993, p. 525)

Podemos decir que Chalco conserva en la medida de lo posible estilos de vida que están emparentados con una vida comunitaria que tienen como base la agricultura, la cual persiste a pesar del avance urbanizador que ha tenido la expansión hacia la periferia oriente de la Ciudad de México. De aquí de enunciemos que esta región evidencia lo que Guillermo Bonfil Batalla escribió respecto a la labor agrícola:

Al cultivar el maíz el hombre también se cultivó. Las grandes civilizaciones del pasado y la vida misma de millones de mexicanos de hoy, tienen como raíz y fundamento el generoso maíz. Ha sido un eje fundamental para la actividad cultural de cientos de generaciones: exigió el desarrollo y perfeccionamiento continuo de innumerables técnicas para cultivarlo, almacenarlo y transformarlo; condujo al surgimiento de una cosmogonía y de elaboración de un arte culinario de sorprendente riqueza; marcó el sentido del tiempo y ordenó el espacio en función de formas de expresión estética; y se convirtió en la referencia necesaria para entender formas de organización social, maneras de pensamiento y conocimiento y estilos de vida de las más amplias capas populares de México. Por eso en verdad, el maíz es el fundamento de la cultura popular mexicana. (Citado por Tortolero, Coord., 1993, p.525)

Ciertamente la zona de Chalco tiene como raíz el cultivo del maíz, mismo que no sólo es importante para la dieta de los lugareños, sino que, mediante esta actividad se reafirma identitariamente una cultura popular, a la cual hace referencia Bonfil, se mantiene la organización social, así mismo, se trasminen conocimientos ancestrales que influyen directamente en formas de vida, que en algunos casos siguen permaneciendo hasta la actualidad, por lo que los campesinos que siguen cosechando maíz dentro de la zona de Chalco, preservan una de las actividades primarias, hecho que constituye una infranqueable muralla al embate de la ciudad. (Tortolero, Coord., 1993)

Pero, conforme ha pasado el tiempo el estilo de vida del municipio chalquense ha tenido que readaptarse a las condiciones urbanizadoras que día a día los alcanza. Así, confirmamos lo que mencionamos en el apartado anterior “el territorio no es sólo un agente

pasivo, un reflejo o un 'contenedor' de las relaciones sociales, sino un factor central en la constitución y la evolución de las estructuras de las sociedades avanzadas o subdesarrolladas." (Hiernaux, 1995, p.9) Por lo tanto, la población de Chalco es un tanto más compleja, pues en ella se resguardan modos de vida que tienen como base primaria la constitución de una vida agrícola en conjunto con las implementaciones que han traído los proceso de urbanización, mismas que se han implementado en este lugar a través del tiempo y que juegan un papel importante en la vida cotidiana de las personas que en la actualidad residen en el área.

El paisaje chalquense ciertamente ha sufrido muchos cambios a lo largo de la historia, esto se debe principalmente a la implementación de infraestructura que conforman las distintas zonas viales como las carreteras, los puentes vehiculares, el distribuidor de la concordia, entre otros muchos cambios, que no sólo se han dado en el paisaje, sino que también, han repercutido en el estilo de vida de los habitantes del municipio.

Considerando que el municipio de Chalco, se formó a la orilla de la autopista México-Puebla y en su mayoría por personas migrantes de los diferentes estados de México y del Distrito Federal, que en aras de obtener una casa unifamiliar ya fuera a través de la compra de un terreno, o una de las casas habitacionales que fueron hechas en paquetes densos, conformó todo lo que hoy constituye el municipio de Chalco y lo que podría llamarse una nueva forma urbana, que contribuye a su vez a nuevos estilos de vida. (Tortolero, Coord., 1993, Hiernaux, 1995)

No es extraño, escuchar decir que la zona de Chalco es una de las más pobres de la ZMVM, sin embargo, la realidad que presenta la zona contrarresta los prejuicios que se elaboran en torno a la periferia, debido a que en ella se despliegan múltiples procesos sociales que convergen en los ámbitos sociales, culturales, políticos y económicos, que a su vez dan muestra de una sociedad mucho más compleja de lo que a simple vista puede verse. Por lo tanto, filtrarse en la cotidianidad de las personas que habitan el valle de Chalco tiene todo un constructo social que emplea descifrar códigos de significación construidos por los actores sociales en su hacer diario, es decir:

Hablar de la construcción social del valle implica considerar a los individuos y su hacer cotidiano en un complejo entramado de sentidos y significados dentro del cual los sujetos actúan de ciertas formas,

construyen lugares y no lugares¹¹, se identifican con su territorio unas veces y otras lo rechazan. (Hiernaux, Lindón, y Noyola, 2000, p. 21)

Por lo que, es un tanto difícil aventurarse a expresar cuáles son las transformaciones a ciencia cierta que ha tenido la población de Chalco en su vida cotidiana, pero lo que sí es un hecho es que sí hay modificaciones de vida, que tiene que ver con la transformación, adaptación y preservación a lo que Juárez (citado por Hiernaux y Lindón 2000, p.23) comenta:

Los vallechalquenses construyen y reconstruyen el “quién soy” al reunir la memoria de las acciones colectivas emprendidas en el lugar, la identificación del territorio vallechalquense e incluso tradiciones del lugar de origen (...) estas construcciones identitarias se hacen, se deshacen y se vuelven a hacer en el orden de la interacción cotidiana.

Cabe decir, que en efecto las personas que habitan la zona de Chalco han tenido que evolucionar en la forma de adaptarse a los cambios y procesos urbanos del área por lo que, deconstruyen, construyen y reconstruyen maneras de vida. Tal vez de ello, es que surgen peculiares formas de vida dentro del área de Chalco, las cuales se reflejan en ciertos estilos de vida diaria que deja ver la coexisten entre lo rural y lo urbano, es decir, algunas familias del lugar continúan con la siembra de maíz, calabaza, chile entre otros, pero al mismo tiempo, algunos miembros de la familia (generalmente suelen ser los hijos) salen a trabajar, empleándose en las industrias, comercios, consorcios, etcétera, del municipio. Hecho que contribuye a la economía familiar, pero al mismo tiempo, da cuenta de que se combinan elementos que se vinculan con lo urbano-rural. Es decir, al continuar con el cultivo, preservan uno de los elementos más representativos de lo rural, por el otro lado, una de las características típica de lo urbano es el emplearse en fábricas industriales, en grandes consorcios, en empresas trasnacionales etcétera. Estas dos cuestiones, son desempeñadas al mismo tiempo por algunas de las familias del lugar, que de manera estratégica y complementaria compaginan en su vida cotidiana, creando con ello peculiares formas de vida.

Cabe aclarar, que también existen maneras de vida en las cuales familias se auto emplean en negocios propios dentro del mismo lugar de residencia, otras en negocios informales, y

¹¹ No lugares: se especifica más adelante. Capítulo III.

otras tantas, se desenvuelven dentro de características de índole urbanas. Por tanto, tenemos que existen una variedad de modos de vida dentro de la zona chalquense, que reflejan por un lado, la transformación del lugar y de la vida de los individuos que se establecen dentro de la región, por el otro, la preservación de acciones ancestrales, y por último, una mezcla entre ambas.

Después del breve recorrido que expresamos a través del tiempo sobre Chalco, nos vemos en la necesidad de puntualizar conceptos que servirán para entender y ampliar el presente trabajo. Dada la pertinencia continuaremos en el siguiente capítulo con el recorrido teórico sobre la conceptualización de interacción social, la relación imbricada que existe entre movilidad y vida cotidiana, aunado a la discusión teórica sobre lugares y no lugares.

CAPÍTULO III

TEORÍA CONCEPTUAL SOBRE: MOVILIDAD Y VIDA COTIDIANA, INTERACCIÓN SOCIAL Y LUGARES O NO LUGARES.

En este capítulo se presenta la definición de los principales conceptos teóricos, en primer lugar; se plantea a la vida cotidiana como expresión de generalización común dentro de la misma vida cotidiana, para proseguir con la diferenciación entre rutina y vida cotidiana culminando en el desarrollo del concepto “vida cotidiana”. En segundo lugar; damos paso al término movilidad el cual abarca desde su generalidad, su diversidad y desarrollo conceptual. Proseguimos con la relación inseparable entre los conceptos vida cotidiana y movilidad, para después abordar el concepto de interacción social y por último, desarrollamos un debate sobre lugares y no lugares.

3.1. Vida Cotidiana como una generalidad

La vida cotidiana es un término que se utiliza comúnmente dentro de la sociedad y dentro de su misma cotidianidad. El uso coloquial que le dan las personas es independiente a cualquier ideología, filosofía o religión, ya que la vida cotidiana es entendida por éstos como las prácticas que se desarrollan dentro de la vida de la misma persona y lo que ocurre usualmente dentro de ésta, por lo que la cotidianidad, se percibe como todo lo que engloba el transcurrir habitual del día a día.

Así, el sentido que le proveen los individuos a la vida cotidiana, por lo general, radica en el acontecer habitual de la vida diaria, es decir, toman como cotidiano todas aquellas situaciones que son rutinarias durante el lapso del día, en otras palabras se puede decir que la sociedad tiende a relacionar la rutina con el término “vida cotidiana”, bajo la creencia de que la repetición de las prácticas usuales, están aparejadas con la misma cotidianidad.

Cabe aclarar, que si bien la rutina engloba todas aquellas acciones realizadas regularmente como: el levantarnos de la cama, asistir a trabajar, a la escuela entre muchas otras, y que tienen que ver con el hacer de todas aquellas labores que se realizan diariamente, es decir;

la rutina equivale a la repetición de lo que vemos y hacemos a diario, como “normal”, lo habitual o lo rutinario, lo que provoca en cada persona la sensación de que esa forma de conducirse, es la única posible e impide que los individuos reflexionen sobre la vida misma.

La diferencia de la “vida cotidiana” como concepto radica en que éste permite desde sus múltiples vertientes de estudio concientizar lo rutinario de la vida y dar trascendencia a lo habitual. Cabe decir, que en efecto las prácticas que realiza un actor social en el transcurrir del día, forman parte de la cotidianidad del individuo, pero estas son normalizadas bajo la repetición y el hacer diario; lo que no ocurre, bajo la categoría de vida cotidiana, puesto que dichas prácticas toman nuevos sentidos desde su conceptualización, es decir, y en palabras de Reguillo:

La vida cotidiana se encuentra basada:

En una operación de oposición y al mismo tiempo en complementariedad: de un lado, lo cotidiano se constituye por aquellas prácticas, lógicas, espacios y temporalidades que garantizan la reproducción social por la vía de la reiteración, es el espacio de lo que una sociedad particular, un grupo, una cultura considera como lo “normal” y lo “natural”; del otro lado, la rutinización normalizada adquiere “visibilidad” para sus practicantes tanto en los periodos de excepción como cuando alguno o algunos de los dispositivos que la hacen posible entra en crisis. (Lindón Coord., 2000, p.78)

Por lo tanto, un día cotidiano es la composición de todas aquellas prácticas que se realizan repetitivamente en un tiempo y en un espacio determinado y que responde a toda acción social, lo que constituye que las actividades más frecuentes como levantarse en un cierto horario, desayunar, desplazarse al trabajo o a la escuela, cumplir con un itinerario previamente establecido, regresar al hogar, cenar y dormir entre otras muchas diligencias que se realizan diariamente y que son consideradas como rutinarias, se vean ahora como un campo de estudio “vida cotidiana”. Es decir, para la mayoría de las personas la vida cotidiana es la vida en sí misma. Sin embargo, a partir de que se conceptualiza, su relevancia adquiere otro sentido al de la rutina, puesto que se concientizan todas esas prácticas habituales, y por ende, se adquieren nuevos conocimiento sobre las actividades que realiza un individuo y es a partir de ello, que la vida cotidiana ya no es una simple generalidad, sino un campo de estudio con diferentes ejes de investigación.

Después del paréntesis sobre la diferencia entre rutina y vida cotidiana, podemos agregar que la cotidianeidad ahora ya entendida como concepto, no sólo se interesa en todas aquellas prácticas realizadas por los agentes sociales, sino que va más allá, puesto que incluye la historia individual o colectiva de una sociedad a partir de un aquí y un ahora, que a su vez está inmerso en una determinación de pluralidades y generalidades, mismas que pueden ser estudiadas desde diferentes parámetros dentro de las ciencias sociales, pero que a su vez, dificulta su estudio por la grandeza que tiene implícitamente el mismo término.

3.2. Categorización del concepto “vida cotidiana”

Desde tiempos remotos el ser humano ha expresado una preocupación en la evolución social de éste mismo a lo que algunos autores en su mayoría teóricos sociales, se han inclinado por descubrir las interfaces más representativas dentro de la vida cotidiana. Lo que tiene como repercusión el abordaje de toda una línea de reflexiones teóricas-conceptuales concentradas en lo que hoy llamamos sociología de la vida cotidiana.

Desde la perspectiva teórica de la sociología de la vida cotidiana se encuentran autores que han cargado de reflexión teórica el concepto de vida cotidiana, definición clave para el entendimiento de toda acción que se realiza diariamente de manera habitual por parte de un agente social.

Al categorizar lo cotidiano, surgen limitantes debido a su grandeza conceptual lo que ha ocasionado que los autores que manejan el concepto en sus trabajos de investigación, den por sentado y sobreentendido el significado del término, por tal motivo no explicitan a ciencia cierta el concepto de vida cotidiana, haciendo aún más complejo su significado e interpretación.

Tal hecho, marca en ocasiones repetidas una heterogeneidad dentro de la variabilidad del término mismo que sin duda tiene un sin fin de usos debido a los matices que el mismo concepto maneja implícitamente. De aquí, lo complicado de explicar una categoría con semejantes dimensiones. Ya que, el concepto dista de diferentes vertientes y acepciones según la utilidad para los diferentes estudios. Por ello, el énfasis de Norbert Elías (1998, p.

333) al decir que el concepto: “brilla en múltiples colores, tiene variados significados que comprenden toda una gama de tonos de fondo y de tonos polémicos ante todo”.

De tal forma, se puede decir, que las posibilidades de manejo que tiene tal concepto radican en el empleo que se le dé según torne la investigación. Sin embargo, trataremos de esclarecer en la medida de lo posible el término. Por lo que empezaremos a mencionar que las sociologías de la vida cotidiana son las que han tomado como objeto de estudio el hacer diario del individuo principalmente y han interpretado a esta como, “*el conjunto de actividades que caracterizan la reproducción de los hombres particulares, los cuales a su vez, crean la posibilidad de la reproducción social*”. (Heller, 1970, p.19.) Es decir, las sociologías de la vida cotidiana, se ocupan de los procesos de producción de la sociedad a través de las prácticas diarias y habituales.

En palabras Wolf (2000, p.8) “las prácticas no pueden ser estudiadas al margen de los sentidos que llevan consigo, o lo que a veces se ha denominado los contextos de sentido socialmente compartidos”. Cabe reiterar, que la categorización de vida cotidiana es multifacética, elemento que es abstracto y complejo a la vez, así como, manejable y ajustable a investigaciones multidisciplinarias, puesto que lo social reside en lo cotidiano (Lindón, coord., 2000) de tal suerte, que el término “vida cotidiana” es hoy por hoy una categoría de debates teóricos dentro de las investigaciones sociales, pero también una herramienta para la creación de nuevo conocimiento puesto que:

Lo cotidiano se centra principalmente en los asuntos con aspectos subjetivos de la convivencia humana, es decir, en el supuesto sentido de estos aspectos, en cómo los implicados mismos experimentan las diversas facetas de la sociedad y, dentro de este ámbito, especialmente las no oficiales, no públicas o de todas maneras las no rigurosas y firmemente institucionalizadas. (Norbert, 1998, p. 333)

En suma la vida cotidiana se caracteriza por dos grandes variables por ser heterogénea y jerárquica:

- Heterogénea: compone los diversos ámbitos en que nos desarrollamos, así como también, los distintos contenidos y significados que se construyen en estos ámbitos.
- Jerárquica: constituye el factor de orden en la vida cotidiana de acuerdo a cada estructura social.

3.3. Desarrollo del concepto “vida cotidiana”

El eje de la vida cotidiana como podemos ver no sólo sujeta el acontecer usual de la vida diaria, sino que también, contiene mucho más que la apreciación común y general que se le suele dar a dicho término. Dentro de su percepción conceptual dicha categoría es mucho más amplia y compleja, tan es así, que la experta en el tema Heller (1970, p.96) sostiene que el trascurso de la historia universal se asienta en la vida cotidiana, por tal motivo considera que:

La vida cotidiana es en su conjunto un acto de objetivación: un proceso en el cual el particular como sujeto deviene “exterior” y en el que sus capacidades humanas “exteriorizadas” comienzan a vivir una vida propia e independiente de él, y continúan vibrando en su vida cotidiana y la de los demás de tal modo que estas vibraciones a través de algunas mediaciones se introducen en la fuerte corriente del desarrollo histórico del género humano y de este contraste obtienen un objetivo contenido de valor.

Con lo expuesto en la cita anterior, podemos decir que la objetivación como exteriorización es el proceso por el cual se transforma lo subjetivo en objetivo. Esto ocurre en distintos niveles, ya que no todas las acciones pueden considerarse como objetivadas, o por lo menos no en el mismo nivel de objetivación, puesto que la complejidad de las actividades y de los objetos se encuentra sujetan a representaciones que tienen una carga simbólica, la cual está fuertemente ligada y es dependiente a un tiempo-lugar de la misma forma que a la cultura de cada actor social. Por lo tanto, para poder estudiar la vida cotidiana antes que nada hay que considerar el conjunto de actos objetivados que realiza cualquier individuo a partir de sus habilidades que se desarrollan de manera independiente, y que a su vez, repercuten en su vida cotidiana y en la de las demás personas, creando la base de un proceso histórico universal, que se sostiene en la vida, en sí misma, o dicho de otra manera en “la vida cotidiana” de cada sociedad.

De tal manera, la vida cotidiana representa la heterogeneidad y jerarquía en los sentidos y aspectos más diversos de la vida del ser humano. De aquí, que esto sea el punto central y en el cual radique la particularidad de la vida diaria de todo individuo. De ello, se desprende una línea continua, en la que todo actor se halla constituido de actividades acumuladas, las

cuales se encuentran en procesos históricos como sustancia de toda sociedad, se puede decir que:

En el ámbito de una determinada fase de la vida y el conjunto de las actividades cotidianas está caracterizado, por la continuidad absoluta, es decir, tiene lugar precisamente cada día. Éste constituye el fundamento respectivo del modo de vida de los particulares. (Heller, 1970, p.20)

Cabe decir entonces, que el hombre nace ya inserto en su cotidianeidad, pero necesita una cantidad de aprendizajes para su desarrollo social, los cuales se obtienen y se focaliza en las actividades diarias que se desprenden de la vida cotidiana de cada ser humano, y por ende, estas actividades resultan ser la base del proceso histórico de la cotidianeidad que tiene como resultado estilos de vida sujetos a aprendizajes como:

- a) Desenvolvimiento en el medio físico
- b) Adquisición de las capacidades sociales
- c) Aspectos generales de la vida
- d) Conocimiento adquirido de las experiencias

Lo anterior, despliega un abanico de la personalidad individual, rica en matices, que configura por sí misma su modo de vida, las comunidades libremente elegidas por los individuos. Es decir, se presentan las características de cada actor, en el hacer del día a día, acciones que se convierten en formas, estilos o modos de vida, elegidos por los mismos sujetos. En otras palabras, en la historia individual de cada persona en un aquí y un ahora.

Desde esta perspectiva, utilizaremos el concepto de vida cotidiana, mismo que ha sido clave para la creación de nuevas teorías de pensamiento sociológico de la actualidad, por lo que, se han creado un sinnúmero de gamas de estudios diversos entre los cuales destacan trabajos de Joseph (1988) Hiernaux (1993, 1995 y 2004) Lindón (1997, 2000, 2004) León (2000), Reguillo (2000), Hiernaux, Lindón y Noyola (2000) Wolf (2000) entre otros.

Dichas investigaciones sobre la vida cotidiana comprenden diversos enfoques, por tal motivo, el trabajar con la cotidianidad brinda múltiples líneas de indagación, hecho que complejiza aún más su conceptualización, puesto que en su interior se maneja una doble vertiente, por un lado, se encuentran nuevas posibilidades de estudio, pero por el otro, hay

una amplia gama de acepciones y conceptos sobre el entendimiento de la vida cotidiana. Por lo que el término también se ha extendido conceptualmente a lo que León refiere que:

Lo cotidiano se deriva de su propia etimología “occidental” está en la propia invención de la espacialidad y temporalidad de la vida social. Con ello la cotidianeidad se reconoce como el manto genérico de las relaciones de apropiación humana, cuyo abanico de posibilidades es subsidiario de la variación práctica con que el ser humano puede desplegar esos procesos. La forma como se condensa esa multiplicidad de posibilidades de apropiación (como posesión del mundo y de uno mismo) da lugar a toda clase de producciones simbólicas, sociales y materiales. (Lindón, coord., 2000, p. 64)

Desde la perspectiva de León, nos damos cuenta que la autora continúa con la categorización de la autora Heller le confiere a la vida cotidiana, en el entendido de que las prácticas realizadas por los individuos contiene infinidad de matices, las cuales se presentan característicamente en el hacer del día a día de toda sociedad, convirtiéndose en los llamados “modos de vida”.

Así mismo, decimos en acuerdo con Heller y León, que la vida cotidiana es en su conjunto actos objetivados, los cuales son el génesis de procesos sociales, donde las capacidades humanas trascienden en el desarrollo del ser humano, creando nuevos estilos de vida que caracterizan a ciertas sociedades en la actualidad.

Por lo tanto, podemos decir que lo cotidiano deriva del desprendimiento de un ámbito particular de la vida cotidiana dentro de un espacio, y por ende, lo cotidiano se encuentra en la invención del espacio-tiempo de la vida diaria. (Lindón, coord., 2000) Estos dos elementos contienen en su interior, una vertiente de la cotidianidad, en la cual “los desplazamientos” que realizan los actores sociales diariamente son una punta de lanza para el estudio de la vida cotidiana por lo que menciona lo siguiente:

Otra expresión de la centralidad del espacio-temporalidad en el campo de la vida cotidiana puede ser el desplazamiento [...] en donde se da cuenta de un anclaje de espacio-temporal. Por tal motivo, el tiempo y el espacio son, y han sido, los ejes de la reflexión histórica y geográfica respectivamente, ambos también son las coordenadas de la acción social para las sociologías de la vida cotidiana y ambos vienen a definir un “desde dónde” abordar el estudio de la cotidianeidad. (Lindón, 2000, p. 188)

Ahora bien, con la sugerencia de Lindón, tenemos un punto de partida para abordar de manera más puntual la vida cotidiana, pues el desplazamiento que es un ámbito particular

de lo cotidiano viene a ser precisamente el hilo conductor de nuestra investigación. Cabe mencionar, que los desplazamientos cotidianos tienen como eje articulador el contexto urbano en el que se vive actualmente dentro de las periferias de la ciudad. Así pues, cabe especificar cuál es la función que adquiere la vida cotidiana dentro de estas características:

Cumple la función de desprender un ámbito particular de la vida social en general (de ahí el adjetivo "cotidiana"); con lo cual se reafirma la idea de que la configuración social en su globalidad se caracteriza por la parcelación de sus espacios. En este sentido, lo familiar, privado, íntimo, informal, etc., no hablará de una duración y ritmo micro de lo cotidiano, que se despliega no solo día a día, sino en un sinfín de "interacciones chicas" entre sujetos y objetos de la experiencia colectiva. (Lindón, coord., 2000, p.16)

Cabe agregar, que la vida cotidiana es una demostración evidente de una fuerte construcción teórica, que formula la desagregación de x situación particular dentro de la vida social. De aquí, que se considere que:

La vida cotidiana se constituye en un lugar estratégico para pensar la sociedad en su compleja pluralidad de símbolos y de interacciones ya que se trata del espacio donde se encuentran las prácticas y las estructuras, del escenario de la reproducción y simultáneamente, de la innovación social. (Lindón, coord., 2000, p.77)

Así mismo, si la vida cotidiana establece el lugar estratégico para observar fenómenos sociales, también habría que agregar que dentro de los asuntos cotidianos se encuentra una organización por parte de los actores sociales para los innumerables rituales que realizan diariamente, mismos que responden a un orden social, lo que da como resultado una jerarquización que varía de acuerdo a la función de estructura social en un tiempo-espacio. Esto se ve reflejado en lo que expresa Reguillo al decir que:

La naturalidad con la que ella se despliega la vuelve ajena a toda sospecha y amparada en su inofensivo transcurrir selecciona, combina, ordena el universo de sentidos posibles que le confieren a sus procedimientos y a su lógica el estatuto de normalidad. (Lindón, coord., p. 76)

En este contexto, cabe resaltar que el estudio de la vida cotidiana, tiene implícitamente el tiempo y el espacio como base principal para abordar las interacciones sociales, cuestión que se pretende en la presente investigación. De aquí, que se tome el desplazamiento como el elemento que entreteje un contexto urbano-espacio-temporal, en el cual se desarrollan interacciones sociales. Así mismo, se puede decir que estas tres variables determinan y son

las bases necesarias para la organización de las prácticas de cada actor social dentro del mundo social. De esta manera, podemos inferir que dentro del tiempo y el espacio se aprenden y se construyen las acciones sociales, es decir las interacciones sociales en determinado tiempo y lugar, en otras palabras, en un aquí y en un ahora.

3.4. Movilidad cotidiana

“La movilidad cotidiana es uno de los fenómenos urbanos actuales más importantes porque refleja el funcionamiento de la ciudad expandida” (Arango, 2010, p. 48)

El siguiente apartado tiene como principal objetivo expresar la existencia de movilidad en la población, y que dentro de ésta se encuentra una variedad que se expresa en manifestaciones reales y teóricas. La geografía es la que más ha estudiado el concepto de movilidad espacial principalmente en dos rubros migración y circulación, el primero se enfoca en la movilidad o permanencia del lugar de residencia y la segunda por referirse a desplazamientos cortos, reiterativos o cíclicos.

Es decir, estas dos clases de movilidad se diferencian entre sí, la migración se encuentra sujeta a un desplazamiento que da como resultado la estabilidad permanente en un determinado lugar llamado hogar; y la circulación tiene como característica principal, un desplazamiento corto realizado a un lugar relativamente cercano al cual lo podemos identificar como “ida y vuelta”. Sin embargo, estas definiciones han sido insuficientes para dar cuenta de nuevos fenómenos sobre movilidad existentes.

3.4.1. Introducción del concepto “movilidad cotidiana”.

La diversidad de interpretaciones sobre el término de movilidad llevó a Kaufmann (citado por Casado, 2008) a proponer cuatro tipos de movilidad espacial: movilidad cotidiana, movilidad residencial, viaje y migración. Estas nuevas definiciones son el hilo conductor para

el entendimiento de los nuevos comportamientos de movilidad que se están dando dentro de las grandes urbes. En este caso y para la presente investigación el concepto que nos servirá es el de movilidad cotidiana¹², el cual ya de entrada tiene una dificultad teórica debido a que no se ha logrado una unificación conceptual, de tal suerte que el hallazgo teórico-conceptual arroja una cantidad de interpretaciones de acuerdo a la investigación disciplinar de cada autor, entre algunos de los cuales se encuentran:

Movilidad intrametropolitana, movilidad cotidiana de personas, movilidad urbana, movilidad residencial, movilidad cotidiana, movimientos pendulares, migración pendular, tráfico diario, movilidad intraurbana, etcétera. En el idioma alemán se reconoce a nivel popular, político y científico el término “Pendlerbewegungen”, es decir, “movimientos pendulares” como fenómeno territorial que incluye a la población que se traslada por motivo de trabajo dentro de una metrópolis. (Arango, 2008, p. 47)

3.4.2. Concepto “movilidad cotidiana”

En el presente estudio se hace uso de los términos movilidad cotidiana o movimientos pendulares como sinónimos de un fenómeno urbano que apela a lo local por su terminología en la lengua española. Debido a que son conceptos de mayor uso y aceptación dentro de las investigaciones mexicanas. Así mismo, los movimientos pendulares sirven como indicadores territoriales de la influencia metropolitana, de igual manera, específica la movilidad que define desplazamientos breves y reiterativos, como la jornada diaria al trabajo, que implica un viaje diurno o repetitivo desde una ubicación fija (hogar). Es decir, la movilidad cotidiana o pendular se entiende como:

El conjunto de desplazamientos que suponen el retorno al lugar de pernocta habitual dentro de un mismo día. La movilidad cotidiana se identifica así con las prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia vinculadas a distintos fines, donde estadísticamente predominan los desplazamientos al trabajo y al lugar de estudio (en ocasiones englobadas como movilidad obligada), aunque existen otras motivaciones: compras, ocio, ir a comer, visitar a familiares y amigos, llevar o recoger a alguien, realizar trámites, acceder a servicios médicos, (Casado, 2008, Introducción) entre otras.

¹² Algunos autores prefieren el término “commuting” (palabra utilizada en inglés) concepto que suele utilizarse por su universalidad.

Cabe resaltar, que lo que caracteriza los movimientos pendulares es que son diarios y de tipo laboral, abarca traslados frecuentes de corta duración, principalmente aquellos que implican el desplazamiento al lugar de trabajo, por lo general siempre en el mismo horario y con el mismo punto de partida y destino, el mismo recorrido y mismo tipo de transporte.

Por otro lado, el término de movilidad cotidiana, no se puede interpretar sin el contexto urbano en que se desarrolla la ciudad de México, por lo que, se puede interpretar que la movilidad se encuentra subordinada a los niveles tecnológicos, organizativos y culturales de las sociedades y sus territorios. Así, la multiplicidad de movilidad cotidiana que se despliega en el Distrito Federal y zonas conurbadas se encuentra subordinada a los avances técnicos, urbanos, y organizativos de las distintas regiones de la gran ciudad. Esta movilidad cotidiana, refiere a desplazamientos pautados en el espacio y en el tiempo, con franjas horarias y recorridos fijos, que van del lugar de residencia al de trabajo y a la inversa principalmente como ya se mencionó anteriormente. Es decir, el traslado cotidiano de la población del nuestro estudio se da dentro de un marco de tiempo (rutina) y espacio (vivienda, empleo) a través de medios (transporte) que posibilitan dicho traslado.

Por tal motivo, la movilidad cotidiana requiere una inversión de tiempo, los traslados separan esferas cotidianas diferentes como los lugares de residencia, laborales, de entretenimiento, de salud, entre muchos otros, de tal manera que los traslados tienen implícitamente la función de separar lugares a través de la distancia temporal. (Miralles-Guasch, 2009) Simultáneamente, el tiempo de la movilidad permite aunar las distintas actividades cotidianas y los diversos espacios donde se realizan. Es decir, la movilidad cotidiana sostiene una doble función, por un lado separa grandes esferas cotidianas, pero al mismo tiempo une las actividades más cotidianas. Por lo tanto, y a diferencia de otros tiempos sociales, como el del trabajo, el del ocio, el tiempo de la movilidad no tiene un objetivo por sí mismo. Es un tiempo calculado por el individuo y que precede ante las actividades de este y por lo general suele ser estudiada como una diligencia individual. Así, las actividades que presentan los diferentes actores sociales durante su hacer diario determina un tipo de movilidad interrelacional.

Por otro lado, uno de los problemas de la movilidad en México como en otras grandes ciudades del mundo, se vincula a los fenómenos urbanos y metropolitanos, mismos que tiene que ver con el crecimiento poblacional, contra el incremento lento de la infraestructura vial. Por lo que, los flujos de movimientos habituales de la población constituyen una de las variables que definen la ciudad misma, ya que en el interior de estos fenómenos urbanos se desarrollan desplazamientos diarios y repetitivos entre el domicilio y el lugar de trabajo, es decir, las áreas de cohesión se construyen a partir de la agregación de multitud de espacios de vida parciales (sólo considerando el desplazamiento entre lugar de residencia y lugar de trabajo)". (Módenes, 2007, p. 12) Mismos que se hacen extensivos a otros lugares periféricos de áreas locales, los cuales contribuyen de manera significativa en la movilidad de la vida diaria de los habitantes.

De aquí, que Figueroa (2005, citado por Casado, 2008, introducción) destaque la crisis permanente en que se encuentran los sistemas de transporte urbano en las ciudades latinoamericanas, así como los importantes problemas que experimentan sus transportes públicos (informalidad, bajos estándares de calidad y degradación física de la flota vehicular). Por su parte, Gakenheimer (1998, citado por Casado, 2008, introducción) piensa que es precisamente en América Latina donde ocurren los desplazamientos más prolongados. Sin embargo, en nuestra investigación no pretendemos precisar en traslados largos debido a que otras indagaciones ya han abordado este tipo de traslados como el en caso de Arango (2010) que realiza una exhaustiva investigación sobre los desplazamientos prolongados que realizan los habitantes de periferia oriente de Ixtapaluca, entre otros estudios con este mismo corte que no han contemplado los traslados cortos. Por lo tanto, lo que pretendemos es poner la mirada en una movilidad más local y conocer lo que surge en ella, ya que la mayoría de estudios enfoca a la Ciudad de México dentro de una movilidad que determina:

La creciente especialización de los espacios dentro de la ciudad como un factor que lleva a los individuos a fraccionar espacialmente su cotidianeidad a través de innumerables desplazamientos para realizar las múltiples actividades con las que se llena la vida, con la particularidad de que esa alta movilidad espacial es un transitar, un pasar por muchos lugares, un atravesar lugares, pero sin permanecer en ninguno de ellos. (Lindón, coord., 2000, p.15)

De tal manera, que la movilidad en traslados de larga duración fracciona la cotidianeidad de los actores sociales y por ende, está se convierte en un espacio-tiempo sin significación, es decir, los agentes sociales no le confieren ningún significado simbólico a este tipo de desplazamiento debido a su connotación temporal, misma que determina que: “la segmentación de la existencia en innumerables tiempos, con la consecuencia del sentido de ‘falta de tiempo’ y la tensión resultante. Nos dice, ‘al espacio fragmentado le corresponde un tiempo tenso’. (Lindón, coord., 2000, p.15)

Los grandes desplazamientos diarios que se dan en México, parecen pautar grandes ritmos temporales de cotidianeidad. La vida cotidiana resulta así, dividida y fraccionada, por la multiplicidad de movimientos en el espacio, una diversidad de movilidad cotidiana. En este contexto:

El suelo se ha transformado en transporte, en velocidad y la atmósfera simbólica ha devenido inmediatez, transitoriedad, fugacidad. De esta forma, la vida cotidiana (...) más que comprenderse por una atmósfera simbólica arraigada al suelo, debe entenderse por la transitoriedad, la fugacidad de lo que está en permanente situación de tránsito, de movimiento, lo instantáneo. (Lindón, coord., 2000, p.15)

En resumen, la movilidad cotidiana que vive la Ciudad de México se encuentra sujeta a la transitoriedad que ella misma posee, cuestión que provoca que los individuos que suelen desplazarse en largos trayectos le resten a éstos elementos simbólicos de reproducción social, ya que son vistos sólo como elementos de paso y transitoriedad.

De aquí, que estemos de acuerdo con Reguillo (2000) en que la movilidad de la vida cotidiana en relación con el espacio y el tiempo tengan su importancia tanto en el tiempo como en el espacio en relación con la vida cotidiana, y deben ser entendidos simultáneamente como delimitación que equivale al tiempo social y como una movilidad que refiere a las apropiaciones y usos diferenciales del tiempo y del espacio.

De tal manera, podemos decir que la incorporación tecnológica y de infraestructura ha provocado una acelerada movilidad dentro de las sociedades actuales, y en conjunto han generado modos de vida adaptados en un tiempo y espacio temporal en asociación con otras esferas de la vida cotidiana. La característica común de la movilidad cotidiana es que por lo general los traslados se efectúan varias veces en un mismo día y estos son realizados

por diferentes medios de transporte; automóviles particulares, autobuses, camiones, metro, microbuses, bicitaxis, metro-bus, bicicletas, patines, patinetas, etcétera.

3.5. Relación: vida y movilidad cotidiana

La movilidad urbana constituye una de las problemáticas más importantes de la vida urbana contemporánea. (Lange, 2011)

Esta última parte, tiene como pretensión explorar las posibilidades de diálogo conceptual que ofrecen los términos definidos anteriormente. Es importante reconocer el carácter incluyente de los conceptos, vistos por separado pero con una pretensión de relación inseparable entre ambos.

En cierto modo, se puede inferir intuitivamente que en efecto la movilidad desemboca como una articulación dentro de la vida cotidiana de cada individuo. La relación existente entre estos conceptos, no sólo se desprende de la intuición, sino que se refuerza con la reflexión teórica, por tal motivo, reiteramos que dentro del hacer cotidiano se encuentra todas aquellas actividades que se realizan diariamente de manera habitual ya sea que estén organizadas u inorganizadas representan actos sociales, pues están cargadas de significados y son incorporadas dentro de los espacios sociales.

Ahora bien, después de recordar la amplitud de la vida cotidiana, hay que resaltar que como categoría ésta es un tanto más complicada, puesto que:

En lo que se refiere al mundo social como un todo, se vuelve relevante pensar cómo las realidades múltiples, como parte del mundo social, están conectadas al mundo de la vida cotidiana; es decir, cómo están respectivamente conectadas entre sí con una estructura significativa y específica. (Lindón, coord., 2000, p. 123)

En este contexto, la vida cotidiana se encuentra inmersa dentro del mundo social, y dentro de la cotidianidad misma, que a su vez emergen conceptos nuevos sistematizados en su interior, uno de ellos, es la espacialidad de la vida cotidiana. Esta definición surge en aras

de comprender la movilidad a través de los espacios. (Lindón, Coord., 2000) En este sentido, podemos afirmar, que la movilidad cotidiana es una ramificación de la vida cotidiana, y que el vínculo entre estos dos términos se establece a partir de dicho ramal. Así pues, la vida en las grandes ciudades parece constituirse cada vez más en torno al aumento de la movilidad cotidiana.

De tal manera, tenemos y de acuerdo con Heller (1987) que la vida cotidiana se desarrolla siempre en un ambiente inmediato, así, cuando un agente social se apropia de su ambiente inmediato y lo reconoce como su propio mundo, (considerando en este caso que la apropiación del lugar es el transporte público en dónde se da la movilidad) tenemos como consecuencia, la apropiación del lugar, y con ello, la aceptación del sistema de usos y del modo de pensar, que engloba a su vez la pertenencia del individuo a una integración con las demás personas y con el lugar, es decir “la integración le pertenece y él pertenece a la integración: El sistema de usos de esta integración es el suyo, las exigencias de la integración son las suyas, el particular se identifica con su integración.” (Heller, 1987, p.44)

Cabe mencionar, que si bien, se pueden hacer bastantes combinaciones e interpretaciones, sobre el estudio de la cotidianidad; en esta ocasión, sólo resaltamos la relación que se establece entre vida cotidiana y movilidad, por su carácter necesario para la presente investigación. Así, la correlación que se establece entre la vida cotidiana y movilidad cotidiana se despliega precisamente de la cotidianidad de la movilidad que se expresa en la vida diaria de cada actor social y de la manifestación como uno de los ejes articuladores que contiene la vida cotidiana.

Finalmente, podemos decir que el estudio de la vida y la movilidad cotidiana se han impuesto con éxito en el campo de las ciencias sociales. De aquí, que estos conceptos sigan vigentes y sean utilizados desde diferentes disciplinas como ejes investigativos que apuntalan fenómenos diversos, que se desenvuelven dentro de una extensa gama de vertientes para el desarrollo de nuevas investigaciones, y que a su vez son empleados indistintamente desde diferentes ángulos de acuerdo a la perspectiva que se les dé en el transcurso de cada investigación.

Algunas de las investigaciones realizadas, se centran en la urbanización, en el entramado de modos de vida cotidiana, en los ritmos de vida, en la tipología de vidas cotidianas etcétera, pero antes de seguir comentando las investigaciones hechas por otros investigadores recuperemos algunas de las interrogantes de apartados anteriores, esto con el fin de no olvidar el eje de nuestra investigación: podría decirse que las características que tiene un área determinada sobre su movilidad cotidiana son muchas, pero, si bien, no se plantea hacer un análisis comparativo, sí cabría preguntarse ¿Cuáles son esas características de movilidad cotidiana que distingue el área de estudio? ¿Cuáles son los modos de vida que se encuentran en construcción en este territorio emergente, a partir de su movilidad cotidiana?

3.6. Interacción social.

El término de interacción social es muy amplio porque prácticamente todo el tiempo estamos interaccionando, sin embargo, existen diferentes tipos de interacción: cuando hablamos, miramos, gestionamos, tocamos etcétera. Así, la interacción debido a su complejidad ha pasado de ser sólo una expresión a convertirse en una categoría teórica a estudiar dentro de las ciencias sociales.

Uno de los principales exponente de la interacción social es sin duda Erving Goffman (1991, p. 173.), de quien tomaremos la definición de este concepto: “la interacción social puede definirse en sentido estricto como aquella que se da exclusivamente en las situaciones sociales, es decir, en las que dos o más individuos se hallan en presencia de sus respuestas físicas respectivas”.

Como podemos ver, en la definición que realiza Goffman sobre la interacción social, sugiere que la emergencia de la interacción depende, pues, de la co-presencia física de agentes que, quieranlo o no, comunican con sus acciones físicas. Por lo que podríamos decir que para el autor la interacción depende de un orden y éste no sólo refleja las estructuras sociales más amplias, sino un ámbito de la realidad social con estructuras propias.

De aquí, que el experto en interacción social prestará especial atención a dos tipos de reglas ceremoniales: la deferencia y el comportamiento: la deferencia remite al cuidado que

tenemos en la interacción para no ofender a los otros (si alguien, sin querer, eructa después de la comida y se disculpa, no vamos a empezar a reírnos de él). Por su parte, el comportamiento tiene que ver con los “buenos modales”, es decir, con los códigos sociales que muestran nuestra capacidad como agentes de la interacción. (Goffman, 1991) De tal manera, que podemos interpretar que dentro de la interacción social, lo que uno dice cuenta, pero lo que uno hace es igual de importante. Como consecuencia tenemos que toda acción en presencia de dos o más individuos es una manera de interacción social, y ésta a su vez recibe forzosamente algún tipo de respuesta.

Por otro lado, podemos interpretar fácilmente que la interacción social al tener su expresión en presencia de otros agentes sociales, tiene como resultado que se dé por consiguiente dentro de la vida cotidiana y que sea una de las actividades que se realiza constantemente dentro del día a día. De aquí que el autor Goffman explore la vida social desde esta perspectiva y que enfoque principalmente las interacciones de los individuos a través de una organizada idea de actuación o representación teatral.

Para ello, consideró en primera instancia a los lugares como los escenarios que despliegan muestras de escenas dramáticas cotidianas, “donde los sujetos constantemente se socializan y desocializan, mismos que toman y dejan roles moviéndose por su sensibilidad a las circunstancias y las apariencias”. (Isaac, 1998, p. 27) Partiendo de esta idea, y en segundo lugar, propone que las interacciones sociales se encuentran en un perfecto encuadre dentro de los marcos de referencia los cuales evidencian las significaciones de toda interacción:

Como el encuadre de una foto o vídeo que nos permiten atribuir sentido a las situaciones en que participamos. Ese sentido no surge de los acontecimientos (contenidos) sino del contexto delimitado por los marcos en que los encuadramos. De ahí que sirva para construir la interpretación de la realidad: esa es su función estratégica. Un “marco” es pues aquello con lo que una persona da sentido a un encuentro y con lo que maneja cualquier novedad en su vida. (José Luis, 2013, marco de referencia).

Por lo tanto, coincidimos con Goffman en que el marco de referencia representa todo lugar contenido por barreras instituidas socialmente, y que estos funcionan para la construcción e interpretación de las múltiples acciones de interacción que se desenvuelven a la luz de los diferentes encuadres.

3.7. Lugares y no lugares

“La sobremodernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares”. (Augé, 2000)

Para el teórico Augé la modernidad de hoy en día ha creado un ritmo apresurado en el que las personas se encuentran en constante movimiento, lo que ha dado pie a la conformación de lugares para la circulación acelerada de personas y bienes, puntos de tránsito y ocupaciones provisionales como vías aéreas, ferroviarias, autopistas, y medios de transporte, los cuales constituyen espacios no identitarios al negar significaciones colectivas para quienes los habitan-, no relacionales – al impedir un reconocimiento participativo entre dichos sujetos respecto de la significación establecida, y no históricos al fomentar una mínima estabilidad en los referentes espacio-temporales que son comunes a todos. (Lange, 2011) Estos espacios que carecen de relación identitaria e histórica es lo que el autor Marc Augé (2000) llama “no lugares”.

De tal suerte, un “no lugar” existe igual que “un lugar”, aunque este no existe bajo una forma pura, es por ello, que a simple vista no encontramos diferencia entre uno y otro. Sin embargo, un “no lugar” ocupa un espacio circunscripto y específico, en otras palabras se encuentra reducido a ciertos límites específicos. Desde esta idea, y a diferencia de la impresión que usualmente se tiene de ello, para Augé “lugares” y “no lugares” constituyen una polaridad falsa, ya que se entrelazan e interpenetran durante el tránsito de los sujetos urbanos. De esta manera, los “no lugares” componen puntos o artefactos de dedicación cuya ocupación nunca representa un fin en sí mismo, sino simplemente un medio. Por ende:

Los “no lugares” constituyen aquellos puntos de la ciudad donde se da el vínculo fugaz y transitorio entre el sujeto y su entorno social y territorial, vínculo que en definitiva deviene absolutamente fragmentario y que es antecedente claro para la generación de relaciones sociales contractuales y para el anonimato. (Lange, 2011, la movilidad urbana desde una perspectiva socio-cultural)

Por otro lado, “los lugares” a pesar de que éstos se entretujan con los “no lugares” durante la circulación de los individuos, vienen a ser lo contrario pues Augé (2011) los define como lugares relacionales, identitarios e históricos:

- Identitarios: porque tienen sentido de unidad para aquellos/as que los habitan, definen a un grupo, cultura, región, etcétera, como propia y diferenciada del resto, compartiendo unas características y unos rasgos con los que se identifican y de los que forman parte.
- Relacionales, porque ser miembro de un lugar implica un desarrollo grupal que no es estático, que se sostiene con base a un discurso y a un lenguaje peculiar que dinamiza formas de hacer, de actuar y de reunirse.
- Histórico ya que por ellos transcurre el tiempo, se vive en la historia y concibe la duración de su estancia en dichos lugares. Suelen tener la capacidad de añorar tiempos pasados como mejores, como un hecho continuado.

Por lo tanto, los “lugares” constituyen relaciones de reconocimiento y establecen significaciones entre los actores sociales de acuerdo al espacio-temporal en el que concuerdan. Es decir, si tomamos como ejemplo que para Hernández las calles representan un lugar y éstas representan:

La constitución del “lugar” tiene en las calles uno de sus principales referentes, ya que es en ella donde sus habitantes y sus visitantes se convierten no sólo en observadores sino también en protagonistas cotidianos de la vida social. Es en la calle, y gracias al movimiento propio que ella incita, que cada una de ellas aporta no sólo perspectivas distintas respecto de los hechos o fenómenos que ocurren día a día, conformando así una “ forma de vida” peculiar y características que tienen la experiencia directa y real su principal instrumento de reproducción cultural. (Augé, 2011, p. 85)

3.7.1 Diferenciación entre espacio y lugar

Sin lugar a dudas muchos de nosotros ocupamos de manera coloquial y como sinónimos lugar y espacio, sin embargo, y en la medida que éstos son utilizados conceptualmente en nuestra investigación, nos parece oportuno realizar una aclaración entre la definición de lugar y “el término ‘espacio’ [que] en sí mismo es más abstracto que el de lugar” (Augé, 2011, p. 85), ya que abarca desde la visión geográfica todo lo que nos rodea. En este sentido, su estudio es un abanico de perspectivas, por lo que, diversas disciplinas entienden de diferente manera la definición. Asimismo, los espacios han sido estudiados desde varias vertientes, como también se le han aunado otras palabras para hacer conceptos muchos

más amplios, hecho que proporciona herramientas para un estudio más extenso. En este rubro se encuentran: espacio rural, espacio urbano, espacio físico, espacio público entre otras muchas expresiones.

Cabe decir, que el espacio como categoría es sin duda enorme y a su vez manejable, sin embargo, está estrechamente ligada al término lugar, puesto que, “el espacio sería al lugar lo que se vuelve la palabra cuando es hablada” (Augé, 2011, p. 85), es decir, el espacio se transforma en lugar en el momento de que a éste se le atribuyan significaciones. Desde esta idea, se puede decir que el lugar, es el lugar al cual se le atribuye una carga simbólica a partir de que uno o varios individuos le carguen de sentido trascendental, por lo tanto, y desde la perspectiva antropológica hemos dicho que un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico.

Así mismo, y desde esta visión algunos autores de las ciencias sociales han estudiado el espacio, como lugares que se encuentran cargados de significaciones. Dichas investigaciones se despliegan a partir de yuxtaponer otros enfoques como: la vida cotidiana, la construcción de territorios emergentes, las acciones que se desarrollan dentro de los mismos lugares, entre muchas otros trabajos que giran en torno a la idea simbólica e interaccional que emergen y se construyen dentro de estos mismos. Desde este enfoque, se piensa que los lugares están dados, es decir; que se observan estables y en los cuales ocurren cantidad de fenómenos sociales, que pueden ser explicados a través investigaciones diversas.

Como consecuencia tenemos que uno de los ejes de indagación se encuentre precisamente en la vida diaria y las actividades que realizan los individuos en diferentes espacios. Dentro de estos estudios se encuentran los de Erving Goffman quien es uno de los autores que explorar la vida social, su interés se enfoca principalmente en las interacciones de los individuos, vista desde una perspectiva sociológica organizada a partir de la idea de la actuación o representación teatral. Para ello, considera en primera instancia a los lugares como los escenarios que despliegan muestras de escenas dramáticas cotidianas, “donde los sujetos constantemente se socializan y desocializan, mismos que toman y dejan roles moviéndose por su sensibilidad a las circunstancias y las apariencias”. (Isaac, 1988, p.72)

Dentro de esta misma línea se encuentran otros autores, uno de ellos es Isaac Joshep (1988) quien sigue muy de cerca las ideas goffmanianas. De ahí que en su libro *El transeúnte en el espacio público* considere que calles, parques, restaurantes, teatros, salones de baile o ventanillas son ejemplos de espacios públicos (considerados como lugares) y que dentro de ellos, los individuos actúan como unidades vehiculares en movimiento, cuya característica distintiva es que externalizan símbolos, recurriendo a la utilización de los gestos corporales generales para definir e intercambiar pruebas normativas sobre lo correcto y lo incorrecto, lo conveniente y lo tolerable en la vida social. (Pagliai, 2000)

Alicia Lindón es otra autora que ha considerado necesario el estudio del espacio urbano a partir de lo que ha llamado “la vida urbana”, otras veces “la cultura urbana”, o lo que también se denomina ‘los modos de vida urbanos’ que se vinculan con fenómenos económicos de la ciudad así como con dimensiones culturales. Asimismo, considera esencial regresar a las bases culturales de la vida metropolitana, pues mediante ellas podemos obtener reflexiones y nuevos conocimientos sobre las vivencias dentro de estos espacios.

Daniel Hiernaux, se encuentra muy cercano a Alicia Lindón ya que juntos han producido trabajos de investigación por varios años, por tanto, algunos de sus innumerables trabajos se enfocan en las reflexiones de la vida cotidiana tomando como ejes articuladores a ésta las variables de, lugares e imaginarios, la geografía humana, la sociedad-espacio, la cultural, las periferias metropolitanas dentro de las cuales incluye el Valle de Chalco, etcétera. Este autor, al igual que su colega Lindón considera pertinente el estudio de los territorios emergentes, pues en ellos se desenvuelven cantidad de fenómenos sociales que perfilan modos de vida actuales.

De esta línea de investigación de despliegan otros autores como Michel Maffesoli, Rossana Reguillo, Salvador Juan, Pablo Fernández Christlieb, Claude Javeau, Héctor Rosales Ayala, Jaime Noyola. Todos ellos, focalizando sus estudios en la vida cotidiana para conocer el hacer diario de los agentes sociales desde diferentes perspectivas y variables, dichas indagaciones las han hecho de manera individual, o bien coordinados por Hiernaux y Lindón.

Por otro lado, enfatizando al espacio de Chalco como un lugar de historia en diferentes facetas se encuentran Tomas Jalpa, Rodolfo Huerta, Lucia Martínez, Alejandro Tortolero, Mayté Banzo, Alfonso Iracheta, Mary G. Hodge, Susan Schroeder, Gloria Artís, Ernesto Vázquez, John Tutino, Norberto López, Laura Espejel, Enrique Cruz. Estos autores trabajan el valle chalquense desde diferentes vertientes y enfoques, lo que da como resultado un panorama general, descriptivo y contextual del lugar. Todos ello, al igual que los anteriores constan de trabajos individuales, o bien en coordinación con otros.

Por su parte, Emilio Duhau y Angela Giglia, consideran que las grandes ciudades y el desarrollo de las metrópolis contemporáneas deben de ser pensadas y reflexionadas a partir del espacio público ya que existe una crisis de éste, además de ser uno de los ejes principales en debates dentro de la vida urbana.

Después de mencionar brevemente y de manera somera las diferentes formas apreciativas que tienen algunos autores sobre el estudio del espacio cabe decir, que los autores Isaac, Lindón, Hiernaux, y Duhau, son de cierta manera influenciados por Goffman en cuanto a la idea de que el espacio (considerado como lugar) es el escenario y a su vez éstos se convierten en 'marcos' que nos permiten evaluar las interacciones sociales en términos significativos para así construir la interpretación de una realidad, puesto que un marco viene a dar sentido a los encuentros cara a cara y novedades de la vida diaria. Es decir, los espacios a partir de la significación puesta, empiezan "a decir", a construir por si solos significación: se convierten en marcos, estableciéndose una relación en los dos sentidos, lugar y actores que interactúan.

Esto se ve reflejado cuando Hiernaux expresa que dentro del imaginario los espacios configuran significaciones. Al igual que con Lindón quien considera que los espacios son lugares en los que se propician diversos sucesos de la vida cotidiana como: del espacio de vida al espacio vivido, modos de vida urbanos, identidades, socialidades espacialidades, geografías de la vida cotidiana entre otros.

CAPÍTULO IV

LUGARES MÓVILES DENTRO DE LA VIDA DIARIA DE CHALCO

El objetivo de este capítulo es evidenciar la existencia de los lugares móviles a partir de las interacciones que emergen en su interior. Para ello, los resultados que aquí se presentan están organizados en las siguientes dimensiones de estudio: entornos inmediatos, el centro de Chalco y la Zona Industrial de Chalco de Díaz Covarrubias (ZICDC) y las interacciones presentes dentro de las unidades de estudio. En último lugar, mostraremos una síntesis relacional de lo descrito arriba con situaciones particulares dentro del interaccionismo de las regiones en estudio. La información es producto de un análisis cualitativo, obtenido a partir de la observación de campo y de tres entrevistas con un perfil de movilidad diaria.

En el primer apartado se desarrollan las observaciones obtenidas del centro de Chalco, en espacios como el parque, la iglesia, el mercado, etcétera que describen actividades realizadas por actores sociales dentro de la vida cotidiana en diferentes horarios, con la intención de descubrir las actividades que generan y anteceden los desplazamientos diarios.

Continuando con la herramienta que nos proporciona la observación, continuamos con el segundo apartado y la descripción de otro entorno inmediato que precede de igual manera a la movilidad pendular de los agentes sociales de la zona de estudio (ZICDC), lugar de importancia fundamental por ser un entorno generador de movilidad. En el tercer apartado desarrollamos las interacciones que emergen en el interior de los lugares móviles de Chalco y por último, realizamos una pequeña síntesis relacional que evidencia algunas particularidades que encontramos dentro del interaccionismo que se desarrolla en estos lugares.

4.1. El centro de Chalco: generador de movilidad.

Como ya sabemos, Chalco es uno de los 125 municipios pertenecientes al Estado de México, pero al mismo tiempo se encuentra catalogado como municipio conurbado dentro de la ZMVM ubicado en el lado oriente de la periferia de la gran ciudad. Desde este contexto

partimos para realizar nuestra primera parte del trabajo empírico. El cual consiste en primer lugar, en enmarcar el entorno que de cierta manera propicia la movilidad de los agentes sociales dentro de su vida diaria. Cabe aclarar que como entorno inmediato y uno de los generadores de la movilidad cotidiana referimos a las calles más céntricas del área de estudio, como también a los sitios de mayor representatividad del lugar.

De tal manera, decimos que las calles del Centro de Chalco son uno de los entornos inmediatos al reflejar una vida cotidiana a partir de su movilidad, de aquí la importancia de expresar un panorama general del área como antecedente previo o posterior a la movilidad cotidiana que presentan los agentes sociales del lugar. Para ello, describimos algunas de las actividades más usuales de los habitantes del lugar.

Cabe decir, que el centro de Chalco contiene una movilización diaria al ser un punto céntrico de unión, en el que se integran cuestiones mercantiles, de trabajo, bases de transporte público que desplazan a las personas a diferentes lugares, además de contener espacios de esparcimientos. Todos estos aspectos en conjunto fungen como un sitio de cohesión social entre los pobladores de Chalco.

4.2. Entornos inmediatos

De tal manera, decimos que dentro de la movilidad cotidiana del centro de Chalco, existen desplazamientos cortos y reiterativos en un mismo día, por lo tanto, la característica principal de la movilidad pendular del municipio, se encuentra en la realización de prácticas habituales y reiteradas que propician los desplazamientos de corta duración dentro de un mismo día y trayectos vinculados a distintos fines entre los cuales principalmente se encuentran (Casado, 2008):

- a) Las compras
- b) La realización de trámites y servicios
- c) El entretenimiento
- d) La escuela
- e) El trabajo, entre otros.

Como primer punto, tenemos las compras como una de las actividades habituales que suele realizarse dentro de un mismo día y define desplazamientos breves que permiten el retorno al lugar de origen (hogar), por lo tanto, esta acción se encuentra dentro de las principales tareas que detonan la movilidad pendular del área y suele realizarse generalmente en el centro de Chalco pues es el núcleo económico del lugar, además que para los circunvecinos es más fácil desplazarse a Chalco que al centro de Ciudad de México, ya que prácticamente se encuentra todo lo que uno pueda necesitar dentro de la habitualidad diaria debido a la diversidad mercantil que existe en el lugar:

*CCC.D17.OB17. Al caminar entre sus calles asfaltadas nos encontramos con locales diversos entre los cuales se hallan, tiendas de ropa, de calzado, puestos que venden artículos personales, de belleza, de comida, entre otros muchos artículos. Conforme avanzamos hacia las calles más céntricas observamos más movimiento de gente, y a su vez, nos encontramos con el mercado principal (Acapol) en el que se vende todo tipo de verduras y frutas, carnes, locales de comida, ropa, zapatos y todo lo que podemos imaginar que se encuentra en cualquier mercado ubicado dentro de una Ciudad. Al lado izquierdo se ubica la plaza principal de Chalco; dentro de ella se encuentra un cine, una tienda comercial (Aurrera), locales que venden ropa, calzado, accesorios personales, celulares, electrodomésticos, comida (hamburguesas, tortas, pollo KFC, tacos, comida china, helados, café, etcétera), entre otros. Afuera de esta plaza se hallan puestos ambulantes, entre los cuales podemos observar personas que vienen de los pueblos más cercanos a vender verduras que ellos mismos cosechan, entre otros muchos negocios. *Foto 15,16 y 17.*

Como podemos ver, el centro de Chalco se desarrolla prácticamente a través del variado comercio que se establece en el lugar, y es posiblemente por ello que Chalco se encuentre como el principal lugar para la realización de las compras básicas de los habitantes y de algunos circunvecinos, lo que genera un desplazamiento de las personas para la adquisición de enseres como:

CCC.D22.OB22. Cuando empieza el atardecer, como a eso de las 6:30 de la tarde, se observa gente que va y viene, de aquí para allá, pero es un señor de entre 45 y 50 años de edad quien me llama la atención, pues va saliendo de la plaza de Chalco con 4 bolsas de mandado dos en cada mano y entre los brazos un paquete de pañales y un bote de leche.

CCC.D30.OB30. Caminando por la calle Cuauhtémoc a eso de las 6:30 de la tarde nos encontramos a la señora Mary, quien trabaja en una fábrica de dulces:

José—hola señora Mary, ¿Para dónde va?

Señora Mary—Para mi casa pero antes voy a pasar a comprar pan para cenar.

E1. Después de salir del trabajo, pues ya nos vamos al mercado ahora sí que para comprar para la comida ¿Pasas al mercado del centro de Chalco? Sí, tengo que pasar para aunque sea comprar algo para la comida, lo que pasa es que llegamos en la noche hago de comer, cenamos y hago la comida y dejo para que mis papás almuercen, y entonces por eso es que diario tengo que hacer de comer y diario paso al mercado.

E.2 Saliendo del trabajo hay que pasar al centro, que compra algo para la comida, si se va a hacer algo de comer, y si no, si ya está en casa pues no, me voy directo ¿A dónde pasas por tu mandado? En el mercado que se encuentra enfrente de la iglesia.

Tanto en las observaciones como en las dos entrevistas, podemos ver que las compras son una de las actividades cotidianas que se realizan regularmente y que estas adquisiciones son en algunos casos generadoras de movilidad cotidiana como apreciamos en la primera observación citada en la cual el señor realiza compras cotidianas como los pañales y la leche de bebé.

Por lo que, podríamos decir que la zona céntrica de Chalco representa un lugar estratégico que se encuentra inmerso dentro de un mundo social que proporciona un espacio idóneo para el movimiento diario, debido al comercio que se encuentra en el lugar, de aquí que no sea extraño que las calles y avenidas de este municipio desplieguen una movilidad cotidiana con referencia a la adquisición de productos tal y como lo expresan las personas de las entrevistas uno y dos al confirmar que las compras se encuentran dentro de sus prácticas habituales y que éstas son realizadas en el mercado del centro del Chalco.

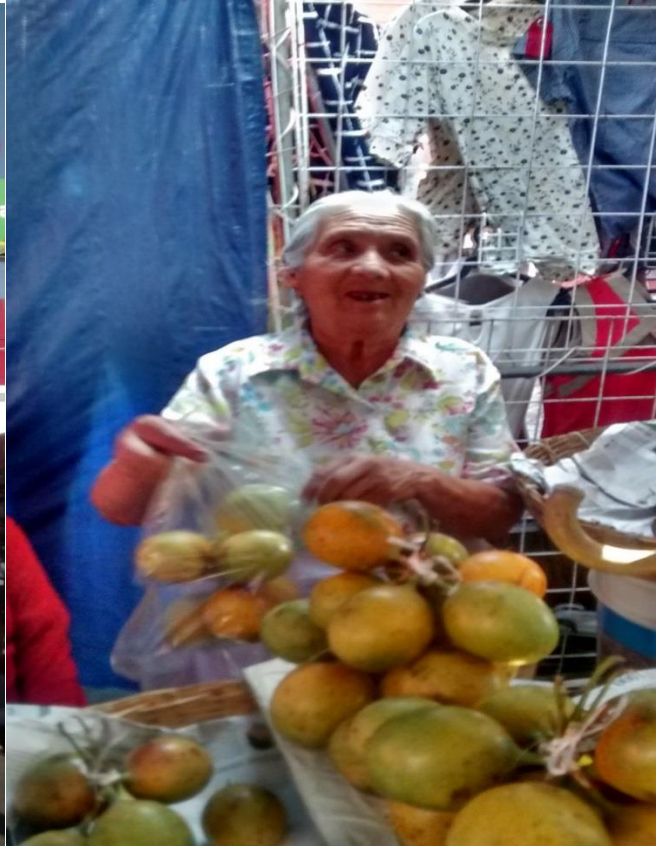


Foto 15 y 16.
Cristina Villalobos Tochimani. 2015.



Foto. 17

Al fondo se encuentra el *Mercado Acapol de Chalco*. Cristina Villalobos Tochimani. 2015. Otras de las actividades que promueve el desplazamiento diario es la realización de trámites y servicios, y como es de imaginar el centro chalquense es el principal lugar para este tipo de diligencias al contar con una zona de bancos y lugares para la realización de trámites diversos que dan servicio a la población:

*CCC.D18.OB18. La casa colorada fue edificada en el siglo XV es uno de los símbolos históricos del municipio de Chalco pues en la antigüedad servía como almacén de granos, en la actualidad este inmueble da servicio como banco (Santander) a la comunidad, casi en frente se ubica otro banco (bbva), en la esquina una cremería y restaurante (Los volcanes), adelante otro restaurante (Los cochinitos) siguiendo por la calle Cuauhtémoc nos encontramos locales de ropa, de comida, entre otros (...) un poco más adelante el banco (Azteca) y en contra esquina otro banco (Banamex), enfrente una gasolinera y a un costado el Palacio Municipal de Chalco en el cual se realizan trámites de diferentes tipos como el pago del predio, de agua, realizar una denuncia ciudadana, entre muchos otros. *Foto 19 y 20.*

E.3. Casi por lo regular, casi no soy de quedarme en la calle, nada más se puede decir que solo un día a la semana sí tengo que quedarme un ratito en el centro de Chalco, porque tengo que hacer unos pagos y tengo que pasar al banco, pero de ahí en fuera lo que hago es salir caminar hacia la base de las combis.

La descripción de una de las principales avenidas de Chalco, evidencia una zona de bancos y la ubicación del Palacio Municipal, lugares que en conjunto proporcionan servicios a la población y que a su vez promueve de cierta manera que las personas tengan que realizar algún tipo de desplazamiento para su efecto.

Por lo que podemos decir, que el centro de Chalco cuenta con las instancias necesarias, para los trámites y servicios más esenciales de la actualidad dentro de la vida cotidiana de todo individuo, y los bancos se encuentran dentro de las actividades habituales debido a su carácter económico cuestión de relevancia para la vida diaria de todo sujeto, tal y como lo observamos en la entrevista tres, pero existen otras tantas diligencias que de igual manera promueven el desplazamiento de personas dentro del lugar, como es la realización de trámites realizados en el Municipio o bien la adquisición de gasolina, el servicio a la salud, entre otros muchos, como:

CCC.D25.OB25. Entre las 7:00 y 7:30 a.m. aproximadamente en la guardería de nombre Crí-crí afiliada al seguro social, llegan mujeres que dejan al servicio de esta institución a sus pequeños. Después parten hacia sus diferentes lugares de trabajo, no obstante, aunque la mayoría son mujeres, también se llega a ver a algunos hombres que se dan a la tarea de llevar a los hijos a la estancia infantil.

La actividad de llevar a los hijos a una institución como una guardería deja ver el hecho de que éste es un servicio al que acuden mujeres y hombres que trabajan y que tienen la necesidad de dejar sus hijos al cuidado de una guardería, cuestión que permite interpretar la existencia de un desplazamiento diario por parte de los agentes sociales que utilizan este servicio. Como vemos los servicios y trámites son una de las acciones que incitan la movilidad cotidiana de actores sociales, pero también existen otras prácticas que suscitan la movilidad de los agentes sociales como el entretenimiento y esparcimiento.



Foto 19.
Palacio Municipal de Chalco. Cristina Villalobos Tochimani. 2015.



Foto. 20

Casa Colorada-actualmente banco Santander. <https://www.google.com.mx> (10/5/2007).

Así, consideramos que el entretenimiento o esparcimiento representa otra de las muchas actividades cotidianas que realizan los individuos, y al encontrarse dentro de las acciones habituales es generadora de una movilidad pendular, tal como lo observamos en la descripción de las calles y lugares más representativos del centro de Chalco.

*CCC.D19.OB19. La Catedral Santiago Apóstol ubicada justo en el centro de Chalco, destaca el lugar debido a su arquitectura y a su atrio que cuenta con grandes jardines. Esta iglesia no sólo da servicio religioso, sino que también funge como un lugar de esparcimiento social, al contar con bancas que son utilizadas por personas para descansar, platicar con amigos o bien fumar un cigarrillo; pasillos en los cuales se ve gente pasar caminando, niños corriendo y jugando. A un costado de ésta se ubica el parque municipal, el cual contiene en el centro un kiosco y alrededor bancas para disfrutar el panorama que denota todavía el toque campirano que expresa todo pueblo, pero que al mismo tiempo, se encuentra mezclado con elementos urbanos como la plaza que ya mencionamos. *Foto 21, 22 y 23.*

La Catedral Santiago Apóstol ubicada en el corazón de Chalco adquiere en cierto momento un espacio de distracción para algunas personas que suelen acudir a dicha iglesia, tal como lo acabamos de ver en la descripción del centro de Chalco donde, hay niños jugando y corriendo, gente descansando en las bancas y platicando. Todo esto denota que la Catedral

se encuentra dentro de los espacios de distracción, pero al mismo tiempo es proveedor de servicios religiosos, y como tal, un lugar que propicia la de movilidad pendular, pero existen otros sitios con esta característica:

CCC. D20.OB 20. *En el parque del centro de Chalco, se encontraba sentado en una banca el señor Alfredo, quien fumaba un cigarrillo y contemplaba el atardecer, cuando llegó José y le preguntó ¡Qué onda Alfredo! ¿Qué andas haciendo?, inmediatamente contesto Alfredo: Aquí fumándome un cigarrito pepetón, por lo regular pasó diario a fumar y a veces hasta encuentro con quien platicar un ratito, hay unas muchachonas bien guapas y platicadoras (en tono de coquetería). Después de un rato me voy a mi casa, pero mientras ya me desestresé un ratito del trabajo. De hecho ya se me hizo costumbre pasar todos los días, a lo mejor y en una de esas y encuentro una noviecita-jajaja*

CCC.D22.OB22. Después de una jornada laboral, algunas mujeres se acompañan en parejas para fumar un cigarro y platicar un momento en las bancas que se encuentran en el atrio de la Catedral de Chalco.

Como vemos en las dos descripciones, el parque se encuentra dentro de los lugares de esparcimiento más representativos del centro de Chalco, además de otros elementos mencionados anteriormente como el cine que se encuentra en la plaza Aurrera, lo que genera que este tipo de actividades recreativas inciten de cierta manera los desplazamientos cotidianos.

En resumen, tenemos que algunos entornos inmediatos como los parques, las plazas, las iglesias, los mercados, las calles, los bancos entre muchos otros, son ventanas abiertas que muestran múltiples actividades que se desarrollan dentro de la vida diaria como las compras, el entretenimiento y la realización de servicios y trámites, eventos que generar una movilidad cotidiana, pero éstas no son las únicas prácticas que incitan a una movilidad, también se encuentra el desplazamiento por actividad escolar y de trabajo, estos últimos son el principal motivo por el que los agentes sociales suelen efectuar una movilidad pendular debido al su carácter cotidiano, pues tanto el estudiante como el trabajador tiene la obligación de presentarse diariamente en el lugar correspondiente. Por lo tanto, el desplazamiento generalmente tiene un recorrido con el mismo horario y punto de partida, con lo cual el agente social suele apropiarse del ambiente inmediato y generar un tipo de movilidad pendular.

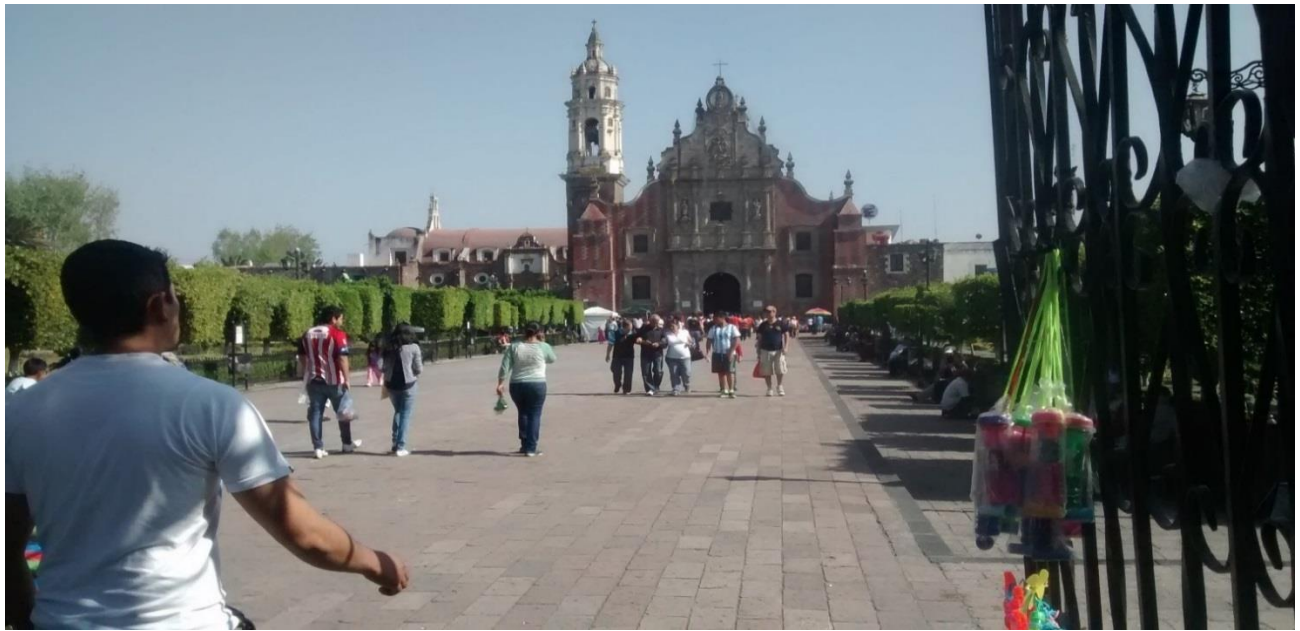


Foto. 21
Parroquia Santiago Apóstol. Cristina Villalobos Tochimani. (2015).

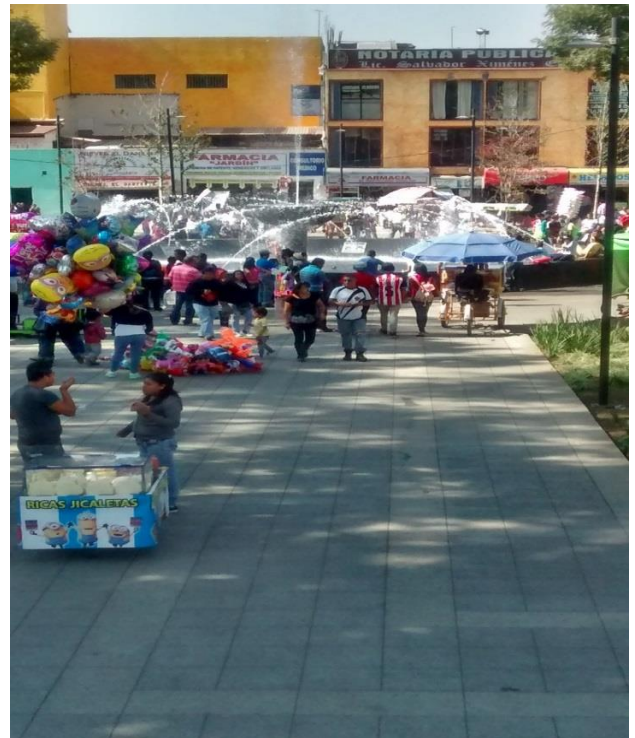


Foto. 22 y 23
Parque central de Chalco. Cristina Villalobos Tochimani. (2015).

4.3. Otro entorno inmediato: la zona industrial de Chalco de Díaz Covarrubias.

Como acabamos de decir, uno de los detonantes principales de la movilidad cotidiana radica en la cotidianeidad laboral, debido a que por lo general las personas que se encuentran en actividad económica se tienen que desplazar al lugar de trabajo y realizar un camino habitual que comprende un mismo recorrido y horario. Es por ello, que decidimos separar este entorno inmediato, pues desde nuestro punto de vista contiene la actividad cotidiana más predominante que generar la movilidad pendular del lugar, ya que prácticamente es una diligencia obligada dentro de habitualidad de todo individuo y por lo tanto, la principal actividad propiciadora de traslados diarios y repetitivos.

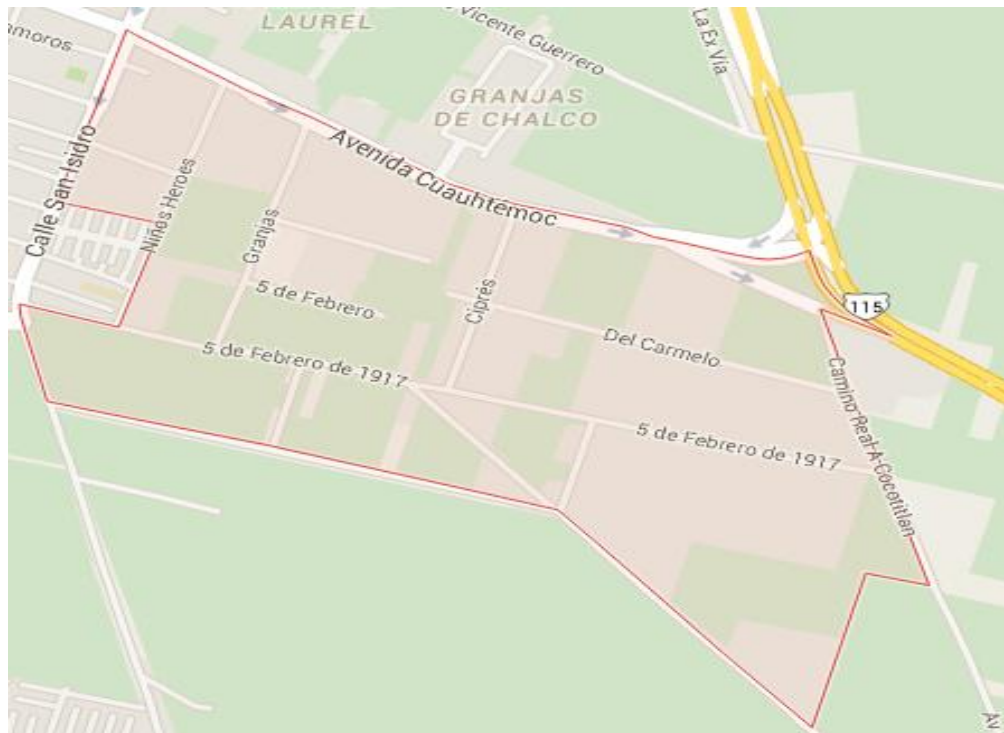
El municipio de Chalco cuenta con un área que refiere estrictamente la actividad laboral, hablamos de la Zona Industrial de Chalco de Díaz Covarrubias (ZICDC), la cual se ubica sobre la carretera México-Cuautla Km 38, en el lado oriente, dentro del centro de este mismo Municipio, *(ver mapa 1 y 2) con un aproximado de 30 empresas dedicadas a diferentes rubros e inscritas al Sistema Mexicano de Promoción de Parques Industriales (SIMPPI). (SIMPPI, 2000). *(Ver cuadro 1) Cabe reiterar, que enmarcamos a esta zona como otro de los entornos inmediatos, pues contiene una fuerte actividad laboral y por ende, consideramos que es el principal entorno inmediato generador de movilidad cotidiana de los agentes sociales en cuestión.



Centro de Chalco.
(Google Maps 4/2/15)

Autopista México-Cautla
(Google Maps 4/2/15)

Mapa 1.



ZONA INDUSTRIAL, CHALCO DE DÍAZ COVARRUBIAS, Estado de México. (Google Maps 4/2/15)

Mapa 2.

Cuadro 1.

EMPRESAS ESTABLECIDAS EN LA ZONA INDUSTRIAL DE CHALCO		
Nombre	Giro	Productos
OBEREN DE MÉXICO, S.A. DE C.V.	FUNDICIÓN DE HIERRO	CUERPOS MOLEDORES, BOLA PARA MOLINOS
TEKNO PURA, S.A. DE C.V.	EMBOTELLADORA	AGUA PURIFICADA
CUCHILLERIA TOLEDO, S.A. DE C.V.	METÁLICO	CUCHILLOS
GRUPO INDUSTRIAL TORILLO E HIJOS S.A. DE C.V.	METÁLICO	HERRAMIENTAS Y ARTÍCULOS PARA FERRETERIA
MENAMEX SA DE CV	QUÍMICO	MEDICAMENTOS Y PERFUMES
CALISAN, S.A. DE C.V.	PLÁSTICO	INYECCIÓN DE PLÁSTICOS
PROFILATEX SA DE CV	PLÁSTICO	CONDONES DE HULE LATEX
PLASTICOS KAMICO S.A DE C.V.	PLÁSTICO	TRANSFORMACIÓN DE POLIMEROS
VARMEN DE MEXICO	PLÁSTICO	ELABORACIÓN DE ARTÍCULOS NAVIDEÑOS
CALISAN, S.A. DE C.V.	PLÁSTICO	INYECCIÓN DE PLÁSTICOS
MONTEBLANCO ALIMENTOS, S.A. DE C.V.	ALIMENTOS	EMBUTIDORA DE CARNES
FÁBRICA DE MUEBLES IXTAPALUCA, S.A. DE C.V.	MUEBLES	MUEBLES RUSTÍCOS
MÁQUILA Y MAQUINARIA DE CHALCO, S. DE R.L. MI	METAL-MECÁNICA	HERRAJES PARA CALDERAS, PARTES MECANIZADAS DE DIFERENTES MAQUINARIAS, PAILERIA
MOBILIARIA CHALCO	MAQUILADORA	MÁQUILA DE PARTES PARA MUEBLES
DLP MEDICAL	COMPRA VENTA, DISTRIBUCIÓN DE MATERIAL MÉDICO	GUANTES DE LATEX, JERIGNAS, BISTURI, RASTRILLO Y CONDÓN
PALAFER S.A. DE C.V.	PLÁSTICO	PABILOS DE LIMPIEZA
PROCESADORA DE ALIMENTOS FRANCAR	ALIMENTOS	BOTANAS Y REFRESCOS
DENTILAB, S.A. DE C.V.	COMPRA, VENTA, DISTRIBUCIÓN, IMPORTACIÓN-EXPORTACIÓN DE MATERIAL MÉDICO Y DENTAL	GUANTES LATEX, GUANTE PARA CIRUGÍA, CONDÓN, CEPILLO DENTAL
COBRE ELECTROLÍTICO, S.A. DE C.V.	FABRICACIÓN DE SOLERA Y ALAMBRES DE COBRE Y ALUMINIO	SOLERAS DE COBRE Y ALUMINIO
MR. PISTACHO, S.A. DE C.V.	FÁBRICA DE DULCES	ELABORACIÓN DE DULCES

Como podemos ver, dentro los rubros de las empresas establecidas en la zona industrial se encuentran, desde la elaboración de muebles, medicamentos, guantes de látex, preservativos, aluminieras, entre otros muchos artículos. Cabe recordar que en la década de los cincuenta y sesenta, hubo en México un proceso de diversificación de la estructura industrial en el cual establecimientos industriales fueron gradualmente desplazándose hacia los Municipios periféricos*(Ver capítulo I). Posiblemente éste fue el caso de las empresas instauradas en Chalco, sin embargo , no vamos a entrar en detalle, pues lo que nos interesa resaltar es el hecho de que debido a la implementación de la industria en Chalco se dio una movilidad pendular sujeta a la cuestión laboral que proporcionan las empresas de la zona.

Ahora bien, antes de continuar establezcamos el panorama del área industrial de Chalco que referimos, esto con la intención de visualizar el entorno que precede a la movilidad de las personas que trabajan allí.

ZICDC.D1.OB1. La entrada principal del Parque Industrial se encuentra sobre la avenida Cuauhtémoc y cuenta con un letrero que anuncia la llegada a la zona (Foto. 24); otra entrada se ubica en un entronque de avenidas, en primera instancia, se halla la autopista México-Cuautla, en segundo lugar, la continuación de la avenida Cuauhtémoc y en tercer lugar, el antiguo camino Real de Cocotitlan; esta última calle es la más utilizada por las personas que trabajan en las empresas de la zona industrial.(ver mapa 1 y 2).*

Podemos decir que es indiscutible el hecho de que la industria establecida en el Parque Industrial genera una movilidad diaria por cuestiones de trabajo. Esta movilidad queda asentada desde horas muy tempranas del día, cuando se observan a personas apuradas por llegar a sus lugares de trabajo dentro de la zona.

ZICDC.D1.OB1. A tempranas horas del día ya se puede apreciar un transitar continuo de carros, que van y vienen sobre las grandes avenidas, evento que dificulta el cruce peatonal de las personas que se dirigen al parque. En el inicio de la calle principal que nos adentra al interior del parque industrial (camino Real a Cocotitlan, esquina con la avenida Cuauhtémoc), se encuentra una base de taxis a la espera de ser abordados, principalmente por la gente que trabaja en la zona. La calle se encuentra pavimentada para los autos que circulan en el lugar, pero al inicio no cuenta con una banqueteta para el tránsito peatonal a pesar de que es más la gente que llega en transporte público y posteriormente ingresa caminando, que la que lo hace en auto propio, algunas personas atraviesan a través de las áreas de siembra, las

que ingresan por el camino Real a Cocotitan, tienen que ser precavidos debido a los autos que pasan al mismo tiempo que las apuradas personas que se dirigen a sus distintos sitios laborales. Cuando uno camina por esta calle, al inicio del día a eso de las 6:00 a.m. y con el sol apenas asomándose, resaltan de ambos lados de la calle áreas que son utilizadas para la siembra de maíz; del lado derecho se encuentra un deshuesadero de autos que contrasta con el paisaje campestre y con las industrias. *(Foto 25).



Foto 24 y 25

HUERTA, JOSU? *La desconocida zona industria de Chalco: fotos.* 15 de Agosto 2011. El Universal. Disponible en [dhttp://www.eluniversaledomex.mx/chalco/nota20692.html](http://www.eluniversaledomex.mx/chalco/nota20692.html) (fecha de consulta 27/10/2015).

La movilidad más intensa se haya en el entronque de la autopista México-Cuautla, la continuación de la avenida Cuauhtémoc y el antiguo Camino Real de Cocotitlan, pues es allí una de las paradas estratégicas de las unidades de transporte público al bajar y subir usuarios frecuentemente, pero en su mayoría son personas que laboran en la zona industrial

del lugar, ya que en esta área se encuentran terrenos dedicados a la siembra y muy pocas casas, por lo que no es difícil inferir que los individuos que abordan alguna unidad de transporte público lo hacen porque su lugar de trabajo se encuentra en alguna de las industrial del lugar, tal y como lo observamos:

ZICDC.D1.OB1. Una gran cantidad de trabajadores (as) esperan el transporte en el entronque de avenidas, que mencioné al principio, la primera opción es saliendo de la zona, en donde se encuentra la base de taxis ubicada en esquina av. Cuauhtémoc y Camino Real a Cocotitlan, ahí pasan combis que van a diferentes destinos como: Ozumba, Amecameca, Tlapala, Ayotzingo, Tlalmanalco, Cocotitlan, entre otros. Cruzando la avenida Cuauhtémoc, pasan peseros que se dirigen al centro de Chalco, Valle de Chalco, Ixtapaluca; ya sobre la autopista Cuautla-México, se encuentra una base de transporte público que se dirige hacia el metro la Paz, metro San Lázaro y Zaragoza principalmente.

Sin embargo, no todo el personal que trabaja dentro de la empresas de la ZICDC, se traslada en transporte público, ya que algunas personas de oficinas lo hacen por medio de automóvil propio, algunos otros trabajadores mediante transportes como bicicletas o motocicletas (Foto 26) y en algunos otros casos en transporte interno, es decir; transporte otorgado por parte de la empresa como es el caso:

ZICDC.D3.OB3. En la calle 5 de febrero de 1917, justo a un costado de Medical, tenemos otra empresa laboratorista Profilatex que se dedica a la producción de guantes de látex y preservativos (condones). Esta empresa es la más grande de la zona industrial, en ella se trabaja día y noche y cuentan con camiones propios encargados de llevar y traer al personal que labora dentro de la fábrica, teniendo diferentes horarios y destinos a los lugares circunvecinos de Chalco como: Valle de Chalco, Covadonga (dentro de Valle de Chalco), Centro de Chalco, La Zapata (dentro de centro de Chalco) Cocotitlan (pueblo de Chalco), San Martín (pueblo de Chalco), Ayotzingo, entre otros.

A pesar de que la empresa *Profilatex* tiene como prestación el traslado de su personal, existe como hemos visto en las observaciones anteriores del parque industrial de Chalco un gran número de personas trabajadoras de otras empresas (*Foto 27) de la zona que se desplazan en transporte público debido a que éstas no cuentan con este servicio de transporte de personal entre algunas de ellas se encuentran:

ZICDC.D1.OB1. *Conforme uno avanza nos encontramos con las empresas establecidas en el área, la primera que encontramos se dedica a la elaboración de medicamentos: DL medical Esta industria tiene al inicio áreas verdes con canchas de fútbol y de basquetbol, enseguida se encuentra la entrada principal y después su estacionamiento. Siguiendo por el camino Real a Cocotitlan, del lado derecho, se encuentran otras empresas como Luz Fran y del lado izquierdo una gran extensión de siembra. Nuevamente nos encontramos que tanto industrias, como terrenos de siembra conviven en el mismo entorno.*

ZICDC D9.OB9. *Así mismo, al andar por el lugar, se aprecian de ambos lados de las banquetas, empresas dedicadas a la elaboración y distribución de distintos productos como: aluminio, botanas, medicamentos, pan empacado, muebles para escuelas etcétera.*(Foto 27).*



Foto. 26

HUERTA, JOSU? *La desconocida zona industria de Chalco: Fotos. 15 de Agosto 2011. El Universal. Disponible en <http://www.eluniversaledomex.mx/chalco/nota20692.html> (fecha de consulta 27/10/2015).*



Foto. 27

ZONA INDUSTRIAL, Chalco de Díaz Covarrubias, Estado de México. (Mapa Satelital. Google Maps 4/2/15)

Como podemos observar, en la imagen se aprecian tanto las áreas verdes que son utilizadas para la siembra de maíz, calabaza entre otros, pero lo que nos interesa observar son las naves de las empresas industriales del lugar, ya que son éstas las que proporcionan trabajo a circunvecinos y lugareños obteniendo como resultado una movilidad diaria por parte de los agentes sociales y por lo tanto, un estilo de vida que articula la movilidad pendular dentro de su hacer diario.

Finalmente, podemos decir que la movilidad cotidiana de Chalco se da en un tiempo y un entorno determinado, Miralles-Guasch (2009) considera que los desplazamientos determinan una ruptura que separa en distancia y tiempo las diferentes esferas de la vida cotidiana, sin embargo, en esta tesis consideramos que los traslados son un anclaje de unión entre las diferentes acciones habituales como las compra, el entretenimiento la realización de trámites, el trabajo, etcétera, pues existe una continuidad entre las diferentes esferas cotidianas de los actores sociales al permitir aunar las distintas diligencias diarias que realizan los actores, es decir, la movilidad cotidiana es un tiempo derivado, de unión entre distintas actividades, pero esto no sería posible sin el medio de transporte al que consideramos el puente de unión de estos ámbitos y por lo tanto fundamental dentro de la movilidad pendular.

4.4. Lugares móviles: formas de interacción social.

Como hemos dicho desde la introducción y a lo largo de esta investigación, dentro de la cantidad de actividades que presentan los sujetos del municipio de Chalco se encuentra la movilidad, vertiente que define una de las múltiples variables de la vida cotidiana del lugar, por tal motivo los desplazamientos marcan un tiempo y un espacio desde los cuales se pueden comprender interacciones sociales. De aquí, que los traslados sean vistos en este trabajo como un anclaje de reflexión en un contexto de espacio y tiempo fundamental que se encuentra fuertemente ligados a la acción social, es decir, la movilidad pendular constituye uno de los ángulos predominantes dentro del hacer diario de todo individuo, por lo que, consideramos puntualmente que los traslados determinan parte fundamental de la

cotidianidad, y por lo tanto, los medios utilizados para la movilidad diaria son el factor dominante de una realidad social.

4.4.1. Unidades de transporte público de Chalco ¿Lugares o no lugares?

En las ciudades la mayoría de las actividades se dan en espacios considerados como no lugares, pues por lo general están sujetas a una movilidad que es considerada como efímera, pues se sostiene que estos sitios no son áreas para la socialización ya que la urbanidad y el ritmo acelerado en que se desarrollan las personas ha generado un anonimato entre individuos, es decir, el proceso abrazador de urbanización que toda ciudad profesa está inmerso en un desconocimiento por el otro dentro de los no lugares, sin embargo, existen zonas donde la movilidad de las personas se encuentra dentro de un entorno urbano, y a pesar de ello, contienen elementos significativos dentro de espacios considerados como no lugares, hecho que revela que no todo lugar considerado como un no lugar funciona como tal.

Desde esta idea, consideramos que las diferentes actividades que se dan dentro la movilidad cotidiana, no podrían ser, sin un transporte que lleve a los agentes sociales de aquí para allá. En este trabajo consideramos a las unidades de transporte público como el puente de unión entre tiempo y prácticas habituales, pero al mismo tiempo consideramos que son “lugares” que determinan algún tipo de interacción social.

En este sentido y como hemos expresado en el capítulo III, el concepto de lugar puede ser estudiado a la par de diferentes vertientes, como: la vida social, la vida cotidiana, el imaginario entre otros conceptos que se compaginan con dicho término y que a pesar de que cada estudioso ha realizado sus investigaciones desde diferentes perspectivas, todos coinciden en una cosa: en el hecho de que todo espacio es concebido como un lugar que se encuentra fijo, estático, inmóvil. Ahora bien, realicemos unas interrogantes ¿En qué momento diferentes autores suponen un lugar como fijo? ¿Acaso las unidades de transporte público no son un lugar a pesar de su movilidad? ¿Sólo en espacios estáticos se establecen interacciones sociales que permiten conceptualizar el denominado concepto de lugar? ¿El

transporte puede ser entendido como un lugar que se le carga de significación a partir de la interacción que emerge de él?

Cabe decir, que en efecto la mayoría de los lugares que conocemos son de índole fija, como los parques, los mercados, las áreas de trabajo, el hogar entre muchos otros sitios, en los cuales se desarrollan infinidad de dinámicas. Sin embargo, la reflexión que nos proporciona Marc Augé (2000) sobre la existencia de “no lugares”, tenemos que se encuentran las carreteras, las vías aéreas y los medios de transporte. De acuerdo con la catalogación que propone el autor, éstos son producto de la sobremodernidad, los “no lugares” representan espacios que no son ni identitarios, ni relacionales, ni históricos.

Ejemplo de un “no lugar” es el metro, considerado como zona efímera, ya que las personas que utilizan este medio no suelen conversar, si se encuentran en la necesidad de estar cara a cara, evaden la mirada a través de la ventana más próxima, piensan que la situación es sólo de paso, por lo que se terminará en cuanto se acabe el trayecto y con él la incomodidad de proximidad con otros sujetos. Por ello, podríamos decir que se encuentra en el anonimato, en un “no lugar” porque aparentemente no se localizan significaciones dentro de éste y otros medios de transporte utilizados dentro de las grandes ciudades, pues su fin sólo se halla en la movilidad de un desplazamiento temporal.

Pero, ¿qué pasa cuando un espacio catalogado como un ‘no lugar’, en este caso el transporte de pasajeros, como una combi, un microbús o un camión del área de Chalco, desarrollan interacciones que permanecen a través del tiempo? La respuesta es simple se convierte en lo que llamamos “lugar móvil”: un lugar con movimiento, el cual representa el escenario y a su vez éste se convierte en el marco, que permite valorar las interacciones sociales en términos significativos, para así construir la interpretación de una realidad que da sentido a los encuentros que se establecen cara a cara en el día a día de los sujetos del lugar, tal como lo vemos más adelante.

4.4.2. Rutas de los lugares móviles: municipio de Chalco

Antes de continuar, mencionemos las rutas de los lugares móviles y sus diferentes destinos, ello con la finalidad de proporcionar un panorama general del espacio-temporal de los

recorridos realizados por los agentes sociales. Hacia la zona oriente se dirigen algunas combis que llegan a: Tlalmanalco, Cocotitlan, Temamantla, Ameca-meca, Tlapala, San Lorenzo entre otras localidades más pequeñas. El acceso vial hacia estos pueblos es sobre la carretera libre México-Cuautla.

En el poniente, tenemos Ixtapaluca, Santa Bárbara, San Buenaventura y Cuatro Vientos. En el caso de Cuatro Vientos hay que tomar dos unidades de transporte público el primero debe dejarnos en la caseta México-Puebla y el segundo debe dirigirse hacia el centro de Chalco.

En el sur, se encuentra Tlahuác, Mixquic y San Martín. El transporte que toman las personas que se dirigen hacia el centro de Chalco los dejan en las orillas de este municipio, por lo que tienen que caminar entre 15 a 20 minutos para llegar a los diferentes lugares de trabajo que se encuentran en la zona Industrial, aunque tienen la opción de tomar otra combi que vaya hacia el oriente, pero ello, implicaría un gasto extra. En la zona norte se encuentra Xico y Valle de Chalco. Estas áreas tienen el mismo problema que la zona sur, ya que las bases de transporte público sólo llegan a las orillas del centro chalquense.

Hacia el norte se encuentran combis que se dirigen hacia el metro la paz con aproximadamente 30 minutos de recorrido. Los camiones ecológicos tienen las rutas que van hacia el metro Zaragoza, Puebla y Pantitlán. Estos últimos trayectos son de los más largos, dentro de su desplazamiento, ya que se realizan en aproximadamente una hora para llegar a cualquiera de las estaciones del metro antes mencionadas. Después tenemos microbuses que avanzan hacia el metro San Lázaro, siendo esta la ruta más larga, con un recorrido de aproximadamente una hora y veinte minutos dependiendo del tráfico.

4.4.3. Formas de Interacción social

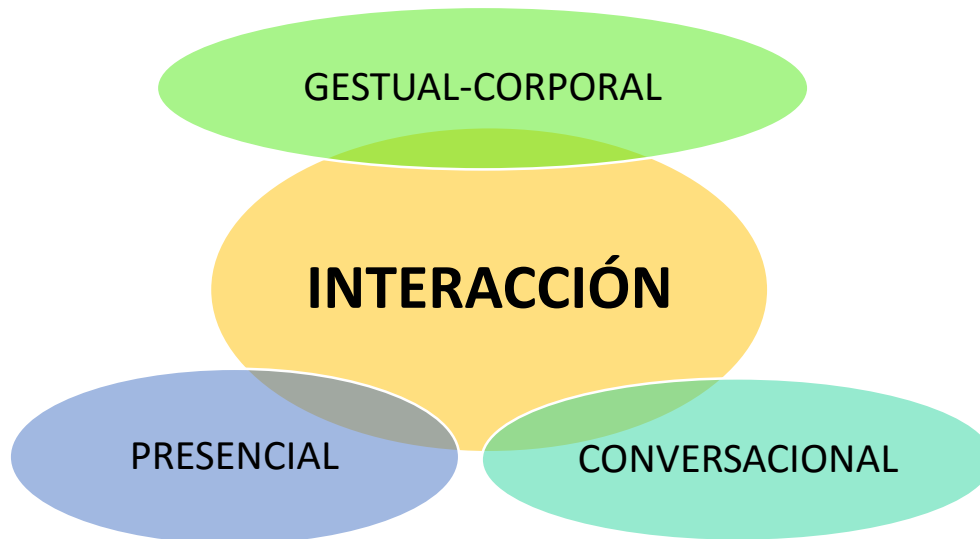
Después de mencionar los entornos inmediatos y actividades que propician los traslados cotidianos, además de las ya mencionadas rutas y destinos de los lugares móviles que desplazan a los agentes sociales del área de estudio, concentraremos nuestra atención en las tres siguientes interrogantes ¿El interior de los lugares móviles, se desarrollan procesos de socialización e interacción social, durante el lapso de traslado que tienen los individuos

que viajan en estos vehículos? ¿Cuáles son las interacciones cotidianas que realizan las personas que se transportan en este tipo de unidades, en el tiempo que dura el traslado? ¿La movilidad que efectúan los individuos que utilizan este transporte, les genera un tipo de experiencia cotidiana significativa?

Como hemos dicho en el capítulo III la interacción social es parte de todo ser humano en la vida cotidiana, y por lo tanto, se constituye de la reciprocidad entre los agentes sociales a partir de las acciones y de acuerdo a la presencia física inmediata y continua, es decir, las interacciones de este trabajo tienen lugar y se localizan dentro de un conjunto de individuos en presencia mutua.

Para comenzar, empecemos por indicar, que los lugares móviles los podemos definir como regiones, término que utiliza Goffman (1998, p. 117) para los diferentes sitios de interacción social, en el entendido de que: “una región puede ser definida como todo lugar limitado, hasta cierto punto, por barreras antepuestas a la percepción.” Así, los lugares móviles del área chalquense, utilizados para transportar a los individuos, separan de cierta manera, a las personas que se encuentran en su interior, de las que se hallan afuera, como es el caso. Es decir, dichas regiones aíslan a los agentes sociales, del contacto personal y auditivo, aunque no en lo visual (Goffman, 1898). Por lo tanto, los lugares móviles, son regiones que se convierten en un momento dado, en uno de los diferentes escenarios que producen y reproducen cotidianidades de las personas que se sirven de este servicio, ya que, no sólo funcionan para trasladar a los individuos que se dirigen hacia sus hogares, áreas de trabajo u otros lugares, sino que estos actúan como un escenario en movimiento, el cual permite enmarcar las interacciones en términos significativo, para así construir e interpretar una realidad de la vida cotidiana que da sentido a los encuentros cara a cara, los cuales hemos agrupado en la siguientes tres categorías:

Esquema 1.



Fuente: elaboración propia retomando categorías propuestas por Goffman (1997).

A. INTERACCIÓN GESTUAL-CORPORAL

Las interacciones de carácter gestual se enfocan en la terminología de la palabra, en “gestos” faciales y las identificamos como todas aquellas acciones gestuales por parte de los actores sociales, en esta interacción también incluimos aquellas que refieren ademanes que indiquen una actitud o acción, es decir, en este tipo de interacción se engloba toda mueca como son las sonrisas, el torcer la boca, el saludar con un movimiento de cabeza o mano, el alzar la ceja, los movimientos de los ojos (guiños) o con el cuerpo, etcétera.

Así mismo, hemos dicho que la vida cotidiana se entiende por las actividades habituales que desarrolla todo individuo y dentro de esas prácticas consideramos el hábito constante que tiene todo agente social al gesticular frecuentemente. Y por supuesto los lugares móviles son partícipes de esta actividad, al funcionar como el encuadre dentro del cual se genera este tipo de interaccionismo:

UTP1.D 41. O41. Subió una señora de caderas amplias, sólo había un lugar para sentarse en el interior de la combi al fondo de ésta, habiendo tres señoras robustas que no se movieron para hacer un espacio más amplio ocupando los asientos que debieran ser para cuatro, por lo que la señora que ingresó realizó un movimiento de caderas el cual apelaba

un espacio más amplio; las tres señoras percibieron el movimiento de esta señora y tornaron una mueca que consistía en enchuecar la boca en respuesta a su desagrado por tener que compartir el lugar que era mínimo para los cuatro sujetos que evidentemente no cabían.

UTP1.D 88. O88. Subió una joven delgada, había dos asientos disponibles uno en una esquina al final de la combi otro al inicio. Las personas del final no intentaron moverse e hicieron como que no vieron que subió la joven, por lo que, las personas que se encontraban en los asientos principales se recorrieron lo más que pudieron en aras a proporcionar el lugar correspondiente a la chica.

Como hemos observado el movimiento de las caderas es una acción corporal que tiene implícitamente una intención clara, en la cual se pretende que los otros se acomoden de manera que la persona que realizó el movimiento de cadera pueda sentarse. En algunos casos esta acción es atendida por los individuos a los que se les lanza el lenguaje corporal, como es el ejemplo de la joven, sin embargo, en otras ocasiones como es el caso de la señora con caderas amplias se obtiene una reacción en la que surge a manera de respuesta una mueca gestual que indica el desagrado de la acción. Pero, en ambos casos existe la interacción gestual-corporal, por la simple razón de que existe una acción-reacción.

En este sentido, las evidencias empíricas antes descritas, los movimientos corporales o gestuales de los individuos que se transportan en los lugares móviles, tanto el movimiento de cadera que incita a un espacio mayor como en el segundo caso, en el que se recorren las personas para proporcionar el espacio para que la chica se siente, son ejemplos que muestran un tipo de interacción gestual-corporal que se manifiesta dentro de estos espacios.

Así, tenemos que toda acción gestual o corporal tienden a exteriorizarse en aras a una reacción-respuesta por parte de los sujetos que se encuentran como partícipes de este tipo de interacción, es decir, implícitamente contienen un lenguaje de códigos interpretativos que tienen como base la acción gestual o corporal del individuo, por ende, toda acción gestual-corporal corresponde a una reacción por parte de los otros. Cabe agregar, que aunque no hay un lenguaje en términos fonéticos, si lo hay en términos interpretativos y por tanto, una interacción entre individuos significativa.

De igual manera, decimos que el atender a una conversación es una interacción de este tipo, por el simple hecho de que existe una acción corporal que involucra la atención aunque

no sea participe en el lenguaje como tal, sin embargo, sí lo es en cuanto a la atención que se le proporciona a los actores que conversan, tal como se muestra en la siguiente observación:

UTP1.D 45. O45. Hay manita y en la mañana que veníamos al trabajo te diste cuenta que casi, casi íbamos cargando al tipo ese—sí, ¡Estaba bien gordo! e ¡íbamos bien apretadas y en un cachitito del asiento! ¡Se deberían de poner a dieta! o ¡Pagar doble pasaje!, porque eso de ir cargando a alguien que ni conoces está ¡Bien feo! ¡Ay sí! Porque a mí me estaba aplastando mi piernita, y hasta se me entumió un buen, ya ves que cuando bajamos de la combi no podía apoyarla bien porque me hormigueaba mucho, ¡pero el tipo iba bien a gusto! ¡A todas sus anchas! ¡Ni se preocupaba en lo más mínimo! Luego las dos empezaron a reír y con ellas varias personas que atendían a la plática disimuladamente y que no pudieron contener la risa.

Cabe decir, que el mirar y el oír actividades que trasmite una acción corporal: la atención, y contiene en su núcleo una reacción como en el caso de las personas que sonrieron con la conversación que escuchaban de las dos señoras, por lo tanto, tenemos que el atender a la conversación implica una acción de atención y una reacción al manifestar la sonrisa. Así pues, se muestra que dentro de los lugares móviles del municipio de Chalco existen interacciones gestuales-corporales.

B. INTERACCIÓN PRESENCIAL

Cabe reiterar, que toda interacción social depende de la presencia física entre agentes sociales y las interacciones presenciales no están exentas de esta dependencia, pues quiéranlo o no, todo individuo transmiten a través de sus acciones físicas. Así, dentro de los espacios móviles en cuestión y durante el trayecto estipulado de estos, encontramos actividades frecuentes que refieren a éste tipo de interacción:

1. Dormir
2. Escuchar música
3. Mirar a través de la ventana

En el hacer cotidiano se encuentra la necesidad de viajar habitualmente, esto como hemos dicho se da por razones particulares y por lo general en el transporte público, a lo que algunos individuos optan por evadir al otro, tratando de mantener su individualidad en la medida de lo posible, pues la cercanía que preexiste en el lugar es una de las cuestiones inevitables que se encuentran siempre en un estado latente, por tal razón algunos agentes sociales realizan actividades como es escuchar música, mirar a través de la ventana y evitar el contacto visual con los otros usuarios, entre otros aspectos, con la intención aparente de no socializar.

UTP2.D31.OB31. Son pocas personas las que abordan la unidad, conforme avanza en su trayecto suben otras tres personas en diferentes lugares, todos dan las buenas noches. No hay ninguna plática, todo el trayecto se realiza en silencio, alguna que otra persona realiza miradas furtivas hacia los otros usuarios, otros más miran a través de la ventana.

UTP1.D32.OB32. Después de que se llenó la combi, arrancó tomando la ruta correspondiente, en su interior todo permaneció en silencio, algunas personas llevaban puestos sus audífonos y escuchaban música, otros dormían, otros más sólo miraban por la ventana como si quisieran llegar lo antes posible a sus hogares, transmitían a través de sus rostros el agotador día de trabajo. En estas condiciones se realizó todo el trayecto.

UTP2.D32.OB32. Son pocas personas las que abordan la unidad, el chofer de la unidad espera otros minutos para ver si alguien más sube, pero sólo se arranca con las 4 que ya estaban en su interior, conforme avanza en su trayecto van subiendo otros usuarios. Casi se llena la combi, sólo faltaron dos asientos. No hay ninguna plática, todo el trayecto se realiza en silencio.

Como podemos apreciar, en las observaciones ya mencionadas, los pasajeros de los lugares móviles, no realizaron ninguna conversación, pues algunos miraban por la ventana o bien escuchaban música en sus celulares, sin embargo, el hecho de que no hubiera ninguna plática, no quiere decir que no haya ningún tipo de interacción, ya que como vimos en las interacciones gestuales-corporales, no se necesita de conversación alguna para interactuar, pues el simple hecho de encontrarse dentro de un grupo de personas genera algún tipo de interacción como es el caso.

En este sentido, el tipo de interacción que se establece dentro del lugar refiera a una interacción presencial a pesar de su carácter aparentemente distante entre individuos, tiene características primordiales, entre las que se encuentra que toda actividad realizada por parte de un agente social en presencia de otro (s) que tenga lugar en un período y lugar señalado, tiene cierta influencia sobre los otros e implícitamente tienen lugar a interactuar entre sí.

UTP1.D33.OB33. La mayoría de personas van durmiendo, los que no duermen, escuchan música de su celular y tienen puestos sus audífonos, son personas jóvenes entre 20 y 30 años. Todo el trayecto se presentó en silencio, sólo hablaron con el chofer para pagar su transporte.

UTP1.D35.OB35. Sólo son cuatro las personas que vienen en la combi, y otras dos mujeres suben posteriormente saludan cortésmente. La mayoría de las personas observan por la ventana. El trayecto se torna en silencio, hasta el centro de Chalco.

UTP2.D37.OB37. En el interior de la combi se encontraban cuatro personas esperando a que se terminara de llenar. Después de aproximadamente 5 minutos. Empezaron a llegar más personas para ocupar los asientos restantes, no sin antes saludar cortésmente con un buenas-tardes a las personas que ya se encontraban dentro de la unidad. Enseguida el conductor arrancó. Durante el trayecto 3 personas dormitaban, otras dos escuchaban música en su celular, los individuos restantes sólo miraban por la ventana y de vez en cuando observaban a las personas que venían a su alrededor.

UTP1.D39.OB39. En el interior de la combi se encontraban varias personas. La unidad se llenó en su totalidad a los pocos minutos. El trayecto se realizó en total silencio y con unas que otras miradas esporádicas entre los usuarios.

UTP1.D340.OB40. La mayoría de personas van escuchando música con su celular o bien van durmiendo debido al cansancio de la jornada laboral.

Como podemos ver en las evidencias que nos proporciona la herramienta de la observación, algunos agentes sociales que comparten las regiones móviles, tienden a realizar actividades distanciadas hacia los demás, sin embargo, reiteramos que aunque las acciones como el dormir, mirar, escuchar música, entre otras, son realizadas individualmente, la interacción existe y se evidencia, a pesar de que no se manifestó de forma verbal, pues la interacción

presencial se revela mediante la acción, por lo que cualquier actividad en presencia de otro (s) aun esté exenta de conversación se encuentra inmersa en una interacción se quiera o no. Esto se desarrolla mediante la observación del otro al ingresar a los lugares móviles, pues se encuentran de cierta manera influenciados tanto actores como observadores, en palabras de Goffman, “cualquier individuo situado en un conglomerado espacio-temporal se hallará en condiciones de observar la actuación y podrá ser guiador por la definición de la situación que ella suscita.” (1997, p. 117) Por lo tanto, toda acción o actividad que realiza un individuo en presencia continua de otro (s) determina alguna forma de comportamiento de relación social, y por ende, una representación de interacción con el otro.

C. INTERACCIÓN CONVERSACIONAL

Por otro lado, dentro de las interacciones más frecuentes que encontramos en las regiones móviles están las interacciones conversacionales, dentro de las cuales cada interlocutor se adapta a la plática mediante pautas, comportamiento y expectativas del otro, quedando asentado que toda interacción conversacional tiene implícito el establecimiento de reglas, normas y dinámicas compartidas dentro de una región. Las interacciones conversacionales que encontramos más repetidamente giraron prácticamente en tres rubros:

- a. Familiares (hijos, padres, esposos, etcétera)
- b. Cuestiones laborales o escolares
- c. Cuestiones relacionadas con el hogar

- a) Familiares (hijos, padres, esposos, otros)

Se puede decir, que las pláticas son una de las actividades más cotidianas y necesarias dentro de la vida diaria de todo ser humano, y por ende, una de las interacciones sociales más repetitivas y representativas del interaccionismo, de ahí, que sea indiscutible que se manifieste cotidianamente dentro de las relaciones entre agentes sociales. El primer tipo de conversaciones que encontramos dentro de la regiones móviles se concentra en el interés por personas cercanas como son, los familiares: padres, hijos, hermanos, pareja, etcétera, como vemos a continuación:

UTP.D33.OB33. Dos mujeres platican sobre sus hijos que son compañeros de la escuela.

M1. ¿Ya sabes cómo vas a realizar la báscula que les pidieron en la escuela?

M2. ¡Ay no! pero pues ya veremos cómo la hacemos igual y ¿con dos platos de unicel se puede hacer no crees? o a ver con qué la hacemos ¿Para cuándo es?

M1. Para el viernes yo estaba pensando que mi niño la puede hacer con una tapas de crema y pues ya ¿Las cosas que piden en las escuelas verdad? La tarea es para nosotras no para nuestros hijos ¿A poco no?

M2. La verdad sí.

UTP.D35.OB35. Una pareja platica sobre su sobrina:

M. Esta niña que no entiende, ya me dijo su mamá que llegó muy tarde, en la madrugada por irse a una fiesta y ni le avisó.

H. Pues debe de obedecer, dile a tu hermana que se ponga más enérgica con ella, porque no está bien lo que anda haciendo.

M. Si, además es bien peligroso hoy en día andar en la calle ya muy tarde. En fin, a ver qué pasa, pero ojalá y entienda que no está bien lo que hace.

Siguiendo a Goffman (1997), las interacciones son la realización regular y rutinaria de los encuentros, o dicho de otra forma, son situaciones sociales completas, lo cual se refleja a través de las interacciones conversacionales que se desarrollan dentro de los lugares móviles. Es decir, la interacción se completa de forma verbal y es puesta en escena mediante un diálogo temático que gira en torno a personas cercanas como la familia. En este sentido, las interacciones conversacionales vienen a manifestar claramente el fundamento de toda relación social.

UTP.D39.OB39. Dos mujeres conversan sobre sus hijos que son compañeros en la secundaria:

M1. Mi niño es bien noble si ve que estoy cansada él se acomide a realizar lo que yo estoy haciendo, que sí trae el bote de agua, que si ya me ayuda a ir por esto o por el otro. ¡Mi niño es un sol!

M2. Hay que daría porque Kevin fuera así, ¡es bien flojo! no ayuda a nada, pero eso sí, quiere que le demos para esto y para el otro, pero yo sí le digo que tiene que ganarse las cosas, su responsabilidad antes que nada es la escuela.

UTP.D40.OB40. Una señora ocupó el último lugar, pero antes pidió ayuda para subir pues era una señora de edad avanzada y comentó que le dolían mucho sus rodillas a lo que rápidamente otra señora la ayudo conjunto con un señor. A los pocos minutos la señora entabló una plática con la señora que la ayudó a subir a la camioneta:

M1. Ya me vine porque no hubo nada de venta en el tianguis, yo vendo delantales de tela como éste (y mostró uno de los que llevaba), pero creo que ya casi nadie usa delantales hoy en día las mujeres no se ponen casi delantales, antes nosotras siempre usábamos, pero las mujeres de hoy ya no les gusta, o si acaso usan son de esos que venden en las tiendas grandes y son de hule. Yo tengo un hijo y me dice que ya no venda que él me da lo que yo necesite, de hecho él me da mi gastito, pero yo quiero trabajar, sentirme útil, porque siempre me he ganado mi dinerito, es un buen hijo, pero mi nietecito es un canijo yo lo cuidé y ahora que trabaja no me da ni para mi pasaje, a veces son unos ingratos, por eso hay que aceptar lo que nos den los hijos, porque a mi nieto no le interesa que yo ya estoy grande y que tengo necesidades. Por eso usted pídale a sus hijos y que le den porque uno ya los cuidó toda la vida.

M2. (Escuchaba con atención y asentaba con la cabeza) Eso sí.

M1. Y luego que no vendí ni un sólo delantal, no me salió ni para comer, lo que traía me lo gaste en un taco y ya.

Como podemos apreciar en las evidencias empíricas, las conversaciones que giran alrededor de familiares y que se desarrollan dentro de los espacios móviles son un tipo de interacción que se manifiesta regularmente. Teniendo como puesta en escena la temática familiar y como encuadre a ello, los lugares móviles.

b) Cuestiones laborales o escolares

Existen otros diálogos que encontramos frecuentemente dentro de los lugares móviles. Estos se enfocan en temáticas laborales o escolares y al igual que las conversaciones anteriores constituyen una continuidad de las actividades cotidianas, que se manifiesta a través del habla y que por ende, representan una parte de la realidad social dentro de un espacio-temporal en movimiento que escenifica la puesta en escena.

UTP. D34.OB.34. Dos señoras (trabajan en la empresa Serral: cuestión observable debido a los uniformes que tienen bordado el logo de la empresa) platican sobre un accidente que sucedió en la fábrica:

M1. ¡Que feo se agarró su mano con la máquina esta Carmen verdad! Le dieron 4 semanas de incapacidad, los accidentes pasan! Ya ves quienes alcanzaron a ver corrían por todos lado, algunos se apresuraron a llevarla al hospital y a llamarle a sus familiares, de la impresión unas compañeras estaban llorando, no sabían qué hacer ¡qué fuerte estuvo! los accidentes pasan, y por lo general no estamos preparados para ver este tipo de heridas y no sabemos qué hacer en estos casos, ¡pero en fin debemos de tener más cuidado! ¡Porque uno nunca sabe!

M2. Sí, ¡Qué feo! hay que ser más precavidos para evitar en la medida de lo posible accidentes como éste, esperemos que todo salga bien con Carmen y que no vaya a tener consecuencias graves en su mano.

UTP.D36.OB.36. Abordó la unidad una señora que conocía a otro pasajero:

M. Buenas tardes Don Gregorio, ¿Cómo ha estado?

H. Bien gracias ¿Y usted?

M. También bien gracias, hacía tiempo que no lo veía, ¿Cómo va el trabajo?

H. Bien, ahorita ando calificando exámenes, ya ve cómo es esto, desde que la cambiaron ya no la he visto tampoco.

M. Sí, ya ve que en el INEA, así están las cosas uno anda de aquí para allá pero pues estamos muy bien, ahorita yo ando viendo con los nuevos programas de estudio que se van a implementar.

Como podemos ver, dentro de las pláticas cotidianas se encuentra el tema laboral desde diferentes aspectos como accidentes o simplemente el saber cómo le ha ido al otro en el trabajo. La cuestión fundamental, es que esta práctica se encuentra dentro de los rituales comunes y habituales que se mantienen en el interior de las regiones móviles, y determinan aspectos relacionales entre sujetos, es decir, cualquier agente social que establezca alguna conversación de cualquier tipo mantiene una dinámica con base en el lenguaje, y por ende, una interacción conversacional.

UTP.D36.OB.36. Dos muchachas que subieron posteriormente comienzan a platicar sobre la escuela son de aproximadamente 16 años, platican sobre acontecimientos que ocurrieron en la escuela, sobre una compañera que les cae mal.

UTP.D40.OB40. Dos personas van conversando un hombre y una mujer.

M. ¿Ya se va a trabajar?

H. Ya, ahora me tocó de noche y pues ni modo a darle hay que comer ¿Y usted?

M. voy aquí adelantito con mi comadre por unas cosas, voy de rapidito porque ya es tarde y tengo que regresar para dar de cenar, ya ve que luego llega uno de trabajar bien cansado y con hambre y a mí se me juntan todos: Lalo que viene de la escuela y Pepe del trabajo, Sarita me ayuda pero pues ella también tiene cosas que hacer como su tarea de la secundaria, pero en fin eso es de todos los días, por eso voy de rapidito.

Así mismo, podemos decir que las prácticas habladas en torno a cuestiones laborales o escolares tienen la misma función de continuidad de las actividades diarias que se extienden a través del diálogo, y que a su vez relaciona a individuos, para los que la temática en cuestión tiene sentido y significación, componentes vitales de la interacción social, y por lo tanto, del interaccionismo conversacional.

c) Cuestiones relacionadas con el hogar

Por su parte, las interacciones conversacionales que abordan prácticas relacionadas con actividades del hogar, también se encuentran de manera regular dentro de la acción verbal y es al igual que las laborales, escolares y familiares una de las temáticas que más se exponen en las prácticas de los actores sociales. Además de que este tipo de interacción conversacional, también viene a determinar una secuencia del hacer diario, en el que se expresa la continuidad de actividades cotidianas como la realización de las compras para el hogar, el quehacer de la casa (lavar trastes, ropa, trapear, barrer, entre muchas otras).

UTP1.D33.OB33. Cuatro mujeres platican sobre cuestiones del hogar.

M1. Tengo que ir este fin de semana a comprar mi despensa, porque ya no tengo café, ni azúcar, ni arroz, y me hacen falta otras cosas más, como papel higiénico, jabón, ya ves que trabajamos toda la semana, y sólo tenemos el fin para realizar los quehaceres y las compras, pero espero que me dé tiempo de hacer todo, porque también voy a lavar ropa.

M2. Hay sí, uno nunca descansa, ni siquiera los fines de semana con eso de que hay que limpiar la casa, lavar y no sé cuántas cosas más, no da tiempo de descansar, pero en fin, hay que tratar de organizarse lo mejor posible y hacer lo que se pueda.

M1. Yo espero que este el fin de semana me dé tiempo de ir de compras.

M3. ¡Ay apenas estamos a media semana! y ya estoy pensando en que el fin de semana y yo también tengo que lavar mi ropa y recoger mi cuarto, me voy a apurar a hacer todo de volada para poder ir a bailar con unos amigos ¡ya hace falta una bailadita! porque luego uno no tiene tiempo de distraerse, con eso de que trabajamos el mayor tiempo de nuestras vidas.

M4. Eso sí

Como hemos visto las interacciones conversacionales de asuntos familiares, laborales, escolares y del hogar son una constante en las prácticas de los individuos sociales que utilizan las unidades móviles del lugar y al parecer son relevantes para entablar un diálogo. Así mismo, tenemos que la particularidad de estas interacciones, radica en que es una práctica habitual que se desarrolla en estos sitios. De tal manera que tanto, conversaciones familiares, de trabajo, escolares y del hogar, constituyen parte de una realidad que se

manifiesta a través de interacciones conversacionales dentro de un espacio-temporal delimitado con característica móvil.

Así, a través de las evidencias empíricas mostradas con anterioridad podemos decir, que las conversaciones son fundamentales dentro de la habitualidad de los agentes sociales al constituir uno de los factores primordiales para la interacción social, lo que da pie al desarrollo de diferentes diálogos en los que se incluyen frecuentemente temas relacionados con la vida cotidiana de todo individuo y como tal, la continuación de una realidad que se evidencia en el encuadre de los lugares móviles que actúan como marcos que permiten valorar en términos significativos los diferentes tipos de interacción.

4.4.4. Análisis interpretativo de los lugares móviles a partir de las formas de interacción que se desarrollan en ellos.

Hemos dicho que todo lugar se considera como un espacio a partir de que uno o varios individuos le carguen de sentido a través de las interacciones puestas en escena. Desde esta idea partimos para la confirmación de que los lugares móviles son sitios cargados de sentido en el momento que estos actúan como los marcos que permiten valorar de manera significativa las interacciones que surgen en ellos.

Ahora bien, podemos decir que los lugares móviles al ser un espacio idóneo para establecer cierto tipo de interacciones, también representan sitios en los cuales se desarrollan interacciones relacionales, es decir, la interacción social es parte de todo ser humano en la vida cotidiana, pero en este caso, dentro de las evidencias empíricas observamos una interacción relacional que tiene que ver con una determinada forma de actuar, esto lo vimos en la observación UTP.D40.OB40. Cuando la señora de edad avanzada pidió ayuda para subir a la combi, a lo que una señora y un señor reaccionaron a la petición y le ayudaron, pero también se observa cuando tanto la señora de la tercera edad, como la que la ayudó, entablan una conversación a pesar de no conocerse con anterioridad. La acción de entablar pláticas con desconocidos aparentemente parece ser una práctica regular entre los usuarios de las regiones móviles pues así lo expresaron las personas entrevistadas cuando les preguntamos:

¿Alguna vez ha tenido conversaciones con otros usuarios que utilizan este mismo servicio?

E.1. Sí, conocí a una muchacha que va a la escuela y llega casi siempre a la misma hora porque, casi siempre la encontramos, y platicamos de cómo nos ha ido en el trabajo o en la escuela.

E.2. Sí, algunas veces.

E.3. Sí, platicamos de cómo nos ha ido en el trabajo, que esto que el otro.

Sin embargo, y a pesar de que algunas de las pláticas que se desarrollan dentro de los lugares móviles son entre personas desconocidas, éstas interacciones las podemos interpretar significativamente, como una forma de reconocimiento entre los actores sociales que se transportan en estos sitios, es decir, estos comportamientos infieren una pertenencia identitaria ya sea al lugar o a un grupo en común, por lo tanto, esta forma de conducirse tiene sentido para aquellos individuos del lugar que actúan dentro de sus estándares culturales-regionales.

Así mismo, tenemos que las interacciones que emergen dentro de los establecimientos móviles, confirman que los lugares móviles son espacios relacionales, identitarios e históricos, tal como lo mencionamos en el capítulo tres, al decir que todo lugar, se concibe bajo estas tres premisas. Por lo tanto, los lugares móviles del presente trabajo son relacionales al desarrollar interacciones grupales que tienen como base un lenguaje que dinamiza formas de hacer, tal como lo vemos en las entrevistas realizadas:

¿Cómo suele ser el contacto con otros usuarios que utilizan el mismo transporte?

E.1. Más que nada de respeto ¿no?, que llegan y saludan, y algunas veces cuando se llega a conocer bien a la persona, sí se platica se cotorrea, se platican de muchas cosas, ya sea de música o del trabajo, de la escuela y así.

E.2. Pues, de cortesía y respeto, por lo regular siempre nos saludamos.

E.3. Pues, si los conocemos muy bien es de buenos días, buenas tardes, como has estado, y así, es dependiendo del tiempo que no nos hayamos visto, de hecho sí la mayoría de la gente es como que, el trato es muy cordial, como que no sé, como que el trato sí es más cordial.

Como vemos, estas interacciones refieren una influencia recíproca entre individuos a partir de las acciones del otro. Esto quiere decir, que los lugares móviles surgen de la circulación de los agentes sociales, y son sitios relacionales ya que, en el momento en que se encuentra un grupo de personas dentro de estos espacios, son parte del desarrollo interaccional del grupo.

De igual manera, decimos que los lugares móviles son identitarios por el hecho de que, de cierta manera definen un grupo dentro de una región como propia y diferenciada del resto, por lo tanto, comparten característica y rasgos que los identifican como parte del lugar, en este sentido decimos, que dentro de los agente sociales que viajan en las regiones móviles existe un reconocimiento por el otro, lo que da como resultado un sentido de identidad y pertenencia al lugar cuestión que se evidencia en las entrevistas cuando preguntamos:

¿Reconoces a las personas que se suben al transporte público?

E.1. Sí, más que nada vecinos, porque por lo regular siempre nos encontramos a la misma gente, la mayoría ya se conoce ya sea de vista o por ser vecinos y siempre nos saludamos, así es por lo regular, la mayoría de las personas nos conocemos.

E.2. Sí, a vecinos o con excompañeros de la prepa. Platicamos de cómo nos ha ido en el trabajo, en nuestras vidas y así por lo general.

E.3. Pues sí, no te voy a decir que siempre son las mismas, pero pues sí (...) Se puede decir que si, de hecho sí, algunos son de los pueblitos cercanos, y a veces platicamos de cómo nos ha ido en el trabajo, que esto que el otro.

En efecto, podemos concluir que los lugares móviles, dan sentido y definen un espacio de interacciones basado en las significaciones de las acciones de los actores sociales, es decir, estos sitios permiten ver, conocer, construir y establecer vínculos sociales que permiten continuidades dentro del hacer diario.

Por lo tanto, consideramos que las regiones móviles, son lugares que actúan como encuadres de referencia para evaluar en términos significativos las interacciones que ahí se desarrollan y ello, nos permite construir e interpretar las interacciones cara a cara dentro de una realidad social, por ende, estos lugares móviles configuran significaciones empiezan a

decir, a construir por sí sólo significación: se convierten en marcos, estableciéndose una relación en los dos sentidos, lugar y actores que interactúan.

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación, se planteó que el municipio de Chalco ha tenido una reconfiguración a partir de que se ha visto involucrado en el crecimiento metropolitano de la gran Ciudad de México. La expansión e incorporación paulatina a la ciudad central ha provocado que la vida de los pobladores de la zona de estudio se vea envuelta en dinámicas propias de la urbanidad, transformando o readaptando estilos de vida en aras de un hacer diario que incluye la necesidad de traslados más frecuentes o bien desplazamientos diarios dentro de la cotidianidad.

El objetivo general lo alcanzamos mediante las evidencias empíricas de observación que revelaron diferentes tipos de interacciones desarrolladas en el interior de las unidades móviles, a partir de ello, se constata que las unidades de transporte público del área de investigación son efectivamente lo que nosotros llamamos lugares móviles, al fungir como espacios de interacción social con características relacionales, identitarias e históricas como cualquier otro sitio al cual se le considere lugar.

Dicho objetivo lo pudimos conseguir tomando como punta de lanza la siguiente interrogativa:

¿Existe la posibilidad de que se desarrollen interacciones sociales con características particulares, durante la movilidad cotidiana que presentan las personas que se trasladan en la zona de estudio?

El resultado sobre la pregunta ya planteada se pudo acreditar mediante las evidencias empíricas que revelaron en respuesta afirmativa que durante los lapso de movilidad que presentan los agentes sociales de la zona de estudio se desenvuelven diferentes tipos de actuar y de hacer a partir de las interacciones más frecuentes (gestual-corporal, presencial y conversacional) que se expresan en las regiones móviles. Ahora bien, implícitamente planteamos dentro de nuestra pregunta la posibilidad de que durante la movilidad cotidiana de los actores sociales se desenvuelven interacciones que presentan características particularidades, por lo que se desplegaron otras interrogantes con la finalidad de precisar este tipo de interaccionismo.

1. ¿Cuáles son las características de interacción que se distinguen al municipio de Chalco?
2. ¿De qué forma se hacen evidentes?
3. ¿Existen modos de vida en proceso de reconfiguración a partir de las interacciones que surgen dentro de movilidad cotidiana?

Con respuesta a la primera y segunda pregunta, sobre cuáles son las características de interacción que se distinguen en el municipio de Chalco, obtuvimos mediante las observaciones ya mencionada en el capítulo cuatro y de acuerdo a las categorizaciones que realizamos, que el interaccionismo presente durante el trayecto de movilidad se encuentra en tres grandes rubros básicamente gestual-corporal, presencial y conversacional, dentro de las cuales resaltan características particulares de las interacciones que se desarrollan en los lugares móviles, las que destaca principalmente es la del interaccionismo conversacional precisamente por la manera en que surge el diálogo entre usuarios que en repetidas ocasiones son extraños, sin embargo, parece que el hecho de que compartan una unidad de traslado, hace que surja una empatía entre algunos usuarios, este hecho es poco común en los trasportes colectivos de la ciudad de México, pero en el municipio chalquense y sus alrededores de acuerdo a las observaciones de campo y las entrevistas realizadas es una constante dentro de los trayectos realizados por las personas del lugar, aunado a que la mayoría de personas tienen entre sus maneras de hacer la característica del saludo hacia las personas que se encuentran en el interior de los lugares móviles, acción que marca, no sólo un acto cultural, sino también un reconocimiento hacia el otro, es decir; existe una pertenencia identitaria con la región (colindante y circunvecina) con base en el reconocimiento y por ende, este tipo de interaccionismo distingue de cierta manera al municipio de Chalco al establecer interacciones sociales con estas características.

Así mismo, podemos decir en referencia a la pregunta tres sobre si existen modos de vida en proceso de reconfiguración a partir de las interacciones que surgen en la movilidad cotidiana: que las interacciones que se manifiestan dentro de los lugares móviles, encontramos particularidades que como ya mencionamos consisten en un reconocimiento entre los agentes sociales que suelen interactuar en estos espacios, otras de las

singularidades son las formas de proceder y actuar, ya que dentro de estos lugares las personas son cordiales y suelen por lo general saludar a todo agente social que se encuentre dentro de estos espacios móviles, así mismo reiteramos que, suelen darse conversaciones entre los actores sociales aún no se conozcan, por lo que en conjunto y de acuerdo a lo ya mencionado este proceder es de tipo cultural y desde esta perspectiva consideramos que configura estilos de vida que tienen como trasfondo el reconocimiento del otro.

Así, mediante nuestras preguntas guía pudimos no sólo conocer y alcanzar nuestro principal objetivo en el cual se revela que las unidades de transporte público contienen diferentes tipos de interacciones, sino que también, nos ayudaron en conjunto con las evidencias empíricas a demostrar la hipótesis de que dentro del municipio de Chalco existen “lugares móviles”, pues son espacios a los cuales se les atribuye una carga simbólica y trascendental por parte de los agentes sociales, pues dichos lugares móviles son aquellos en los cuales se desarrollan relaciones sociales, que tienen implícitamente formas de actuar, de reunirse y de hacer, es decir; los lugares móviles actúan como el marco en el cual se reproducen realidades sociales.

Por consiguiente, podemos decir que los lugares móviles dan sentido y se definen como espacios de interacción basados en las significaciones de las acciones de actores sociales, es decir, permite distinguir, edificar y establecer vínculos entre los actores sociales que se sirven de estos ámbitos móviles, para así determinar de cierta manera el ambiente social que se vive en estos lugares. Todo esto lo podemos asociar con maneras de vivir, en las cuales el reconocimiento del otro, la actitud cordial y el entablar pláticas con otros agentes sociales, son características de una forma cultural que se expresa como forma de vida.

En segundo lugar, tenemos que la configuración social en su globalidad se caracteriza por la parcelación de sus espacios (Lindón, 2000), entonces los lugares móviles son espacios que segmentan de cierta manera diferentes esferas de la vida cotidiana, sin embargo, desde nuestro punto de vista, los lugares móviles son un punto de unión entre las diferentes esferas cotidiana del hacer diario, y por ende, son una ventana abierta a un tipo de acción social.

Así mismo, consideramos desde el ámbito micro-social que las interacciones son parte de la vida cotidiana entre individuos, y son la base de las relaciones sociales, que nos llevan a

comprender una realidad social dentro de una región-espacio-temporal. Por lo que en esta investigación consideramos que dentro de estos espacios temporales se encuentran los lugares móviles de Chalco y son de cierta manera una revelación de una parte de la vida cotidiana de los pobladores de este municipio que nos pueden llevar a comprender una realidad de mayores alcances dentro de la vida cotidiana de los habitantes de esta área, pues la base de todo proceso social se sostiene en la vida cotidiana mediante la interacción social, por lo que el hacer diario implica un mundo ordenado mediante significados compartidos por la comunidad, tal como se aprecia en las interacciones que se desarrollan dentro de las regiones móviles.

En suma diremos que todo sujeto es parte de un sistema más amplio que incluye la relación con otros en un determinado contexto, por lo tanto, incluye una forzosa interacción entre individuos y por ende, se constituye como parte de una realidad social. El individuo reproduce su contexto social a partir de las interacciones cotidianas, así pues, el mundo de la cotidianidad es sólo posible si existe un universo simbólico de sentidos compartidos, contruidos socialmente, y que permiten la interacción entre agentes sociales.

Finalmente indicaremos que un escenario, en este caso los lugares móviles, tienen una escenografía que determina el desarrollo de la acción social, es decir, fungen como un lugar socializado y socializador al servicio de la comunicación interaccional que, como se ha ilustrado a través de las evidencias empíricas, no son percibidos en forma pasiva por los agentes sociales, sino que son escenarios contruidos, valorizados y socializados a través de las acciones y las relaciones que allí se mantienen.

Sin embargo, no logramos saber si este tipo de interaccionismo es exclusivo de la zona, pues las evidencias sólo reflejan el comportamiento interaccional que se presenta en el área chalquense dentro de los lugares móviles durante un lapso de tiempo. Para descubrir si las interacciones distintivas que se presentan en el municipio de Chalco son exclusivas del lugar se tendrían que hacer investigaciones de esta misma índole en lugares periféricos con características similares a las del municipio de referencia, pero para ello se requiere una indagación más exhaustiva, por lo que podría ser un eje de reflexión para próximas investigaciones con este mismo corte, o bien, la continuación de este trabajo en un futuro. Lo que abre la posibilidad de nuevas interrogantes que guíen investigaciones de índole socio-antropológico ¿Dentro de la Ciudad de México y sus alrededores existe la posibilidad

de nuevos patrones de interacción dentro de los llamados no lugares? ¿Existe la posibilidad de que del transporte público sea un escenario de nuevas dinámicas de interacción?

No podemos concluir, sin antes expresar el hecho de que probablemente hallan fenómenos similares con este tipo de características y que se estén dando de manera similar en otras periferias conurbadas de la Ciudad de México o incluso dentro de la misma ciudad, sin embargo, existen muy pocos trabajos con este eje indagatorio, ya que la mayoría son trabajos de corte urbanistas, por lo que, es un campo amplio en el cual podríamos realizar investigaciones que se centren en las dinámicas que establecen los usuarios en la habitualidad diaria dentro del transporte colectivo.

Bibliografía

- AGUILAR M., A. G. (2003). *La Megaurbanización en la Región Centro de México. Hacia un Modelo de Configuración Territorial*, en Aguilar A. G. (Coord.) *Urbanización, Cambio Tecnológico y Costo Social. El Caso de la Región Centro*. México: Instituto de Geografía-UNAM, CONACYT, Porrúa.
- AGUILAR M., A. G. (2006). *La ciudad de México y su estructura policéntrica regional en Aguilar A. G. (coord.) las grandes aglomeraciones y su periferia regional. Experiencias en Latinoamérica y España*. México: Cámara de Diputados, Instituto de Geografía-UNAM, CONACYT, Porrúa.
- ALEMAN R., O. (1999). *Chalco. Monografía Municipal*. México: Asociación Mexiquense de Cronistas.
- ARIAS, P. (2002). *Hacia el espacio rural-urbano. Una reión de la relación campo-ciudad en la antropología social mexicana. Estudios Demográficos y Urbanos*. México: El Colegio de México.
- AUGE, M. (2000). *Los no lugares, espacios del anonimato*. Barcelona, España: Gedisa.
- BASSOLS, M. D. (1988). *Antología de Sociología Urbana*. México: UNAM.
- BERGER, P. y LUCKMANN, T. (2006). Los fundamentos del conocimiento en la vida cotidiana. En *La construcción social de la realidad* (págs. 34-50). Madrid, España: Amorrortu.
- BORJA, J. y Castell, M. (1997). La gestión de las ciudades en la era de la información. En, *Local y Global* (págs. 11-67). Madrid, España: Taurus.
- CAMAGNI, R. (2005). *Economía urbana*. . Barcelona, España: Editor, S.A.
- CASTELLS, M. (1998). *Imperialismo y Urbanización en América Latina*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- DE MATOS, C. A. (2001). *Crecimiento Metropolitano en América Latina: ¿Los Ángeles como referentes?* (Pontificia Universidad Católica de Chile ed.). Chile: Instituto de Estudios Urbanos.
- DELGADO, J. y RAMÍREZ, B. (1999). La Ciudad de México en la Región Centro. Nuevas formas de Expansión Metropolitana. En UAM-X (Ed.), *Transiciones, La Nueva Formación Territorial de la Ciudad de México* (págs. 147-169). México: Plaza y Valdez.
- DUHAU, E. y GIGLIA, A. (2008). *Las Reglas del Desorden: Habitar la Metrópoli*. México: Siglo XXI Editores.
- GARZA, G. (2000). *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*. México: El Colegio de México.
- GOFFMAN, E. (1991). El orden de la interacción. En *Goffman, Erving, los mementos y sus hombres* (pág.160-180). Barcelona, España: Paidós.
- GOFFMAN, E. (1997). *La Presentación de la Persona en la Vida Cotidiana*. Buenos Aires, Argentina: Amorrortu.
- HELLER, Á. (1987). *Sociología de la Vida Cotidiana*. Barcelona, España: Ediciones Península.
- HERNÁNDEZ, R. (1993). *Valle de Chalco Solidaridad*. México: El Colegio Mexiquense.

- HIERNAUX, D. (1995). *Nueva Periferia, Vieja Metrópoli: El caso del Valle de Chalco*. México: UAM-X.
- HIERNAUX, D., LINDÓN, A. y NOYOLA, J. (Coord.)(1997-2000). *La Construcción Social de un Territorio Emergente el Valle de Chalco* (H. Ayuntamiento Valle de Chalco Solidaridad ed.). México: El Colegio Mexiquense/ H. Ayuntamiento del Valle de Chalco Solidaridad.
- JOSEPH, I. (1988). *El Transeúnte y el Espacio Urbano*. Barcelona, España: Gedisa.
- LEFEBVRE, H. (1973). *El Pensamiento Marxista y la Ciudad*. México: Ediciones Coyoacán.
- LEZAMA, J. L. (2005). *Teoría social. Espacio y Ciudad*. México: Colegio de México.
- LINDÓN, A. (Coord.) (2000). *La Vida Cotidiana y su espacio-temporalidad*. México: Anthropos.
- MARX, C. (1958). En *Ideología Alemana*. México: Ediciones de la Cultura Popular.
- PORTAL, A. M. (1997). *Ciudadanos desde el pueblo*. México: Culturas populares de México.
- RAMÍREZ, K. P. (1998). *La ciudad de México: globalización, entorno urbano y megaproyectos comerciales*. México: FLACSO.
- RAMÍREZ, K. P. (2006). *Pensar y habitar la ciudad*. México: Anthropos.
- SIGNORLLI, A. (1999). *La antropología Urbana: recorridos teóricos*. México: Anthropos.
- TORTOLERO, A. (Coord.) (1993). En *Entre Lagos y Volcanes Chalco Amecameca: pasado y presente*. Vol. I México: El Colegio Mexiquense.
- TORTOLERO, A. (Coord.) (1993). En *Entre Lagos y Volcanes Chalco Amecameca: pasado y presente*. Vol. II México: El Colegio Mexiquense.
- WIRTH, L. (1962). *El Urbanismo cómo modo de vida* (3 ed.). Buenos Aires, Argentina: Ediciones .
- WOLF, M. (2000). *Sociologías de la Vida Cotidiana*. Cátedra Madrid: Teorema.

REVISTAS CIENTIFICAS

- CASTELL, M. (1979). La Crisis de la Ciudad Capitalista. *Revista el viejo topo*, Mayo(32), 35-45.
- LOPEZ, A., y REYES, M.E. (2010). Goffman Erving: microinteracción y espacio social. *Revista del pensamiento sociológico*, 115-136.
- HIERNAUX, D., Y LINDÓN, A. (2002). Modos de vida y utopías urbanas. *Ciudades*, Núm. 53, Enero-Marzo, 26-32.

MEDIOS ELECTRÓNICOS

- ACADÉMICOS. *Diccionario de Concepto Geográficos*. [En línea] Recuperado el 14 de Abril de 2015, de <http://www.recursosacademicos.net/web/?s=periferia+dormitorio&searchsubmit=>
- ARANGO, M. A. (2010, 27 de Octubre). *La periferia Conurbada de la ciudad de México: Movilidad Cotidiana y manejo de tiempo de la población en unidades habitacionales de Ixtapaluca*. [En línea] Recuperado el 08 de Noviembre de 2013, de <http://edoc.hu-berlin.de/dissertationen/arango-miranda-azucena-2010-10-27/PDF/arango-miranda-pdf>
- ÁVILA, H. (2009). *Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciuddes*. [En línea] Recuperado 30 de octubre de 2014, de Http://www.pa.gob.mx/publica/rev_41/analisis/7%20hector%20avila.pdf
- BAILLERES, L. D. (2000). *Reseña de "De la Trama de la Cotidianidad a los Modos de Vida urbanos. El Valle de Chalco"*. [En línea] Recuperado el 13 de Mayo de 2015, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10502212>
- CASADO, J. M. (2008, 15 de Septiembre). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. [en línea] *Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, España: Vol. XII, núm. 273. Universidad de Barcelona. Recuperado el 9 de marzo del 2015, de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-273.htm>.
- CENTRO DE ESTUDIOS DE OPINIÓN (s.f.). *Ciencias Sociales y Humanas, Universidad de Antioquia*. [En línea] Recuperado el 21 de Octubre de 2013, de <http://aprendeonline.udea.edu.co/revistas/index.php/ceo/article/viewFile/1602/1255>
- COUTURIER, M. E. (1993, Julio). *Transporte y Movilidad en la Región de Chalco*. [En línea] Recuperado el 08 de Noviembre de 2015, de http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/a18_1/apache_media/5IA7S34MM1NIT16MD9HHB675ACVIS8.pdf
- DUHAU, E. y GIGLIA, A. (2004, Mayo-agosto). Conflictos por el espacio y orden urbano. *Estudios Demográficos y Urbanos*. núm. 56, pág. 257-28, El Colegio de México, [En línea] Recuperado el 15 de Agosto del 2015, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31205601>
- GEOESTUDIANTES. (2011, 15 de Mayo). *Henry Lefebvre y La revolución de la vida cotidiana, la ciudad yel Estado*. [En línea] Recuperado el 29 de Mayo de 2015, de <http://geoestudiantes.weebly.com/henri-lefebvre.html>
- H. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL, (2010, 28 de Marzo). *Chalco*. [En línea] Recuperado el 13 de Agosto del 2014 de www.municipiodechalco.gob.mx
- HIERNAUX, D. y LINDÓN, A. (2004 Octubre-Diciembre). *La Periferia: voz y sentido en los estudios urbanos Pepeles de Población*. Vol. 10, Núm. 42. [En línea] Recuperado el 14 de Abril de 2015, de Redalyc. org. UAEM: <http://www.redalyc.org/pdf/112/11204205.pdf>

- HUERTA, J. (2011, 15 de Agosto). La desconocida zona industrial de Chalco: fotos. *EL UNIVERSAL*. [En línea] Recuperado el 20 de Abril de 2013, de <http://www.eluniversaledomex.mx/chalco/nota20692.html> (fecha de consulta 27/10/2015).
- INEGI. (2010). *Instituto Nacional de Estadística y Geografía*. [En línea] Recuperado el 29 de Mayo de 2013, de Instituto Nacional de Estadística y Geografía: <http://www3.inegi.org.mx/>
- LANGE, C. (2011, Mayo). *Dimensiones culturales de la movilidad urbana*. [En línea] Recuperado el 14 de Abril de 2015, de <http://www.scielo.cl/pdf/invi/v26n71/art04.pdf>
- LINDÓN, A. (1997). *El trabajo y la vida cotidiana. Un enfoque desde los espacios de la vida*. [En línea] Recuperado el 20 de Mayo de 2015, de <http://www.redalyc.org/pdf/111/11110106.pdf>
- LUIS, J. (2013, 28 de Octubre). *Goffman: marcos de referencia*. [En línea] Recuperado el 22 de Mayo de 2015, de <https://joseluis817.wordpress.com/2013/10/28/goffman-marcos-de-referencia/>
- LLOVERA, J. L. (2015, 26 de Octubre). *Delimitación de las zonas metropolitanas de la ciudad de México 2005*. de CONAPO, INEGI, SEDESOL. [En línea] Recuperado el 18 de mayo de 2015, de <http://www.inegi.org.mx/proderv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/gografia/publicaciones/delimes05/DZMM20050.pdf>
- MIRALLES-GUASCH, C., y CEBOLLADA, A. (2009). *Movilidad Cotidiana y Sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana*. [En línea] Recuperado el 08 de Noviembre de 2013, de <http://age.ieg.csic.es/boletin/50/08%20MIRALES.pdf>
- MÓDONES, J. A. (2007, 1 de Julio). *Movilidad Espacial: Uso temporal del Territorio y Poblaciones Vinculadas*. [En línea] Recuperado el 08 de Noviembre de 2013, de <http://www.ced.uab.es/publicacions/paperspdf/text311.pdf>
- NORBERT, E. (1998). *Apuntes sobre el concepto de lo cotidiano en: Veiler, vera (Comp. & Trad.) La Civilización de los padres y otros ensayos*. [En línea] Recuperado el 30 de Abril de 2014, de <http://cmap.javeriana.edu.co/serlet/SBReadResourceServlet?rid=1K9XT61B-1R4>
- ORELLANA, C. R. (2010, 25 de Marzo). A propósito de un concepto: Suburbanización. *Agricultura Orgánica*. [En línea] de http://www.actaf.co.cu/revistas/revista_ao_95-2010/Rev%202010-3/25suburbanizaci%20
- PAGLIAI, C. A. (2000, Septiembre). *Reseña de "El Transeúnte y el Espacio Urbano" de Isaac Joseph*. [En línea] Recuperado el 11 de Mayo de 2015, de <http://www.redalyc.org/pdf/196/19607808.pdf>
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT), D. G. (2012, 30 de Septiembre). *Libro Blanco Sistema 3 del Tren suburbano Chalco-Santa Martha-Constitución de 1917, Zona Metropolitana del Valle de México*. [En línea] Recuperado el 8 de Noviembre de 2013, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content_uploads/LB_sistema_3_del_Tren_Suburbano_de_la_Zona_Metropolitana_del_Valle_de_Mexico_Ruta_Chalco-Santa_M_01.pdf

SISTEMA MEXICANO DE PROMOCIÓN DE PARQUES INDUSTRIALES (SIMPPPI). (2000, 14 de Diciembre). [En línea] Recuperado el 2 de Abril de 2015, de <http://www.contactopyme.gob.mx/parques/caracteristicas.asp?ID=339>

UNIKEL, L. (2015, 26 de Octubre). *La dinámica del crecimiento de la ciudad de México*. [En línea] Recuperado el 10 de Noviembre del 2015. de <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/751/RCE7.pdf>

FUENTES PRIMARIAS (ENTREVISTAS)

CANO, REYES GUADALUPE ESTEFANY Y PÉREZ, ÁLVAREZ JESÚS. (2015 24 de Junio). Pobladores de San Gregorio Cuatzingo, Chalco Estado de México.

FLORES, RUÍZ MARIBEL. (2015 9 de Julio). Pobladora de Santa Catarina Ayotzingo, Chalco Estado de México.

SEGUNDO, JACINTO VALERIA. (2015 26 de Junio). Pobladora de San Martín Cuautlalpan, Chalco Estado de México.