



Casa abierta al tiempo

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA**

**DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES**

**DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA  
LICENCIATURA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

**Prácticas socioeconómicas y culturales en relación con la movilidad urbana en  
Xaltocán (Xochimilco). Importancia de la bicicleta para productores,  
distribuidores y consumidores**

Trabajo terminal

que para acreditar las unidades de enseñanza aprendizaje de

*Trabajo de Investigación Etnográfica. Aprox. Interpretativa y Análisis Interpretativo  
III*

y obtener el título de

**LICENCIADA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

presenta

**Viridiana Cortina Juárez**

Matrícula No. 208318001

Comité de Investigación:

Director: Dr. Leonardo Tyrtania Geidt

Asesores: Dra. Adriana Aguayo Ayala

Mtra. Isadora Heredia López

Ciudad de México

Julio 2021

# ÍNDICE

ÍNDICE.....	i
AGRADECIMIENTOS .....	vi
<b>CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. Planteamiento del problema .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Justificación .....</b>	<b>4</b>
<b>1.3. Pregunta de investigación .....</b>	<b>6</b>
<b>1.4. Hipótesis.....</b>	<b>7</b>
<b>1.5. Objetivos .....</b>	<b>8</b>
<b>CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>9</b>
<b>2.1. Conceptos básicos .....</b>	<b>9</b>
2.1.1. Tipos de estructuras urbanas.....	9
2.1.2. Categorías en el estudio de los espacios urbanos .....	9
2.1.3. Urbanización.....	10
2.1.4. Espacio, lugar y espacio público .....	11
2.1.5. Territorio y territorialidad.....	15
2.1.6. Barrio .....	18
2.1.7. Cultura .....	19
2.1.8. Identidad y ser “originario” .....	20
<b>2.2. Historia de los estudios urbanos y escuelas .....</b>	<b>22</b>
2.2.1. Los primeros estudios urbanos .....	22
2.2.2. Escuelas urbanas.....	23
<b>2.3. Urbanización y evolución de la ciudad .....</b>	<b>30</b>
2.3.1. El proceso de urbanización.....	30
2.3.2. La urbanización en relación con el capitalismo y la globalización .....	33
2.3.3. Evolución de la ciudad. Centro y periferia .....	35
<b>2.4. Ciudad y sociedad .....</b>	<b>41</b>
2.4.1. La antropología urbana.....	41
2.4.2. La sociedad urbana de la utopía .....	44
2.4.3. La sociedad urbana y la movilidad .....	45
<b>2.5. Antecedentes .....</b>	<b>58</b>
<b>2.6. Postura teórica .....</b>	<b>59</b>
<b>CAPÍTULO 3. MÉTODOS.....</b>	<b>63</b>
<b>3.1. Sitio de estudio .....</b>	<b>63</b>
<b>3.2. Tipo de investigación .....</b>	<b>65</b>
<b>3.3. Diseño de la investigación.....</b>	<b>65</b>
<b>3.4. Población.....</b>	<b>66</b>
<b>3.5. Muestra y sistema de muestreo.....</b>	<b>67</b>

<b>3.6. Instrumentos de recolección de la información .....</b>	<b>67</b>
<b>CAPÍTULO 4. URBANIZACIÓN Y MOVILIDAD HISTÓRICAS EN MÉXICO Y XOCHIMILCO.....</b>	<b>69</b>
<b>4.1. La época prehispánica: Tenochtitlán.....</b>	<b>69</b>
4.1.1. Entrevistas personales.....	77
<b>4.2. El colonialismo. Movilidad en la época colonial.....</b>	<b>83</b>
<b>4.3. Movilidad en el México independiente.....</b>	<b>86</b>
<b>4.4. Estructuración y movilidad en la ciudad moderna.....</b>	<b>88</b>
<b>4.5. Historia de Xochimilco .....</b>	<b>90</b>
4.5.1. Xochimilco durante la época colonial .....	90
4.5.2. Xochimilco durante el siglo XIX .....	93
4.5.3. El periodo 1920-1950 .....	93
4.5.4. El periodo de 1950 a la década de 1990 .....	95
4.5.5. Xochimilco contemporáneo.....	96
<b>CAPÍTULO 5. ETNOGRAFÍA: HABITANTES Y PRODUCTORES DE XOCHIMILCO Y XALTOCÁN. ANÁLISIS DE MOVILIDAD .....</b>	<b>99</b>
<b>5.1. Los habitantes y productores de Xochimilco. Identidad.....</b>	<b>99</b>
5.1.1. El verdadero espacio de Xochimilco y su identidad: productores, distribuidores y consumidores.....	105
5.1.2. El mercado es el espacio vivido y percibido .....	107
5.1.3. La migración en Xochimilco .....	114
<b>5.2. Xaltocán: identidad y percepción.....</b>	<b>118</b>
5.2.1. Historia de Xaltocán .....	118
5.2.2. Los espacios y creencias religiosas .....	119
5.2.3. Xaltocán en la actualidad.....	126
<b>5.3. Análisis de movilidad en Xochimilco y Xaltocán .....</b>	<b>128</b>
5.3.1. Perspectiva general .....	128
5.3.2. Planeación y estrategias de movilidad.....	131
5.3.3. Visita en 2021 .....	145
5.3.4. Plan de movilidad para la Ciudad de México.....	163
<b>5.4. Factores que influyen en la movilidad y la elección del medio de transporte</b>	<b>166</b>
<b>5.5. Construcciones y su impacto en la movilidad .....</b>	<b>168</b>
<b>5.6. Casos de estudio de movilidad .....</b>	<b>175</b>
<b>5.7. Otras consideraciones acerca del uso de la bicicleta en Xochimilco .....</b>	<b>191</b>
5.7.1. Problemas en el uso de la bicicleta.....	192
<b>CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES .....</b>	<b>196</b>
<b>6.1. Conclusiones generales .....</b>	<b>196</b>
<b>6.2. Conclusiones acerca de la movilidad y el ciclismo urbano.....</b>	<b>198</b>

**REFERENCIAS ..... 204**

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1.</b> La interconexión de los dos órdenes urbanos y la desigualdad espacial. ....	40
<b>Figura 2.</b> Alcaldía de Xochimilco, Ciudad de México.....	63
<b>Figura 3.</b> Situación del barrio de Xaltocán en la alcaldía de Xochimilco. ....	64
<b>Figura 4.</b> Plano de la antigua Ciudad de México.....	69
<b>Figura 5.</b> La gran Ciudad de Tenochtitlan, capital del Imperio azteca.....	71
<b>Figura 6.</b> Ilustración de mecatlpalero .....	76
<b>Figura 7.</b> Ilustración de viajero colonial desplazándose en una silla a la espalda de un cargador .....	84
<b>Figura 8.</b> Plano de México en 1760.....	86
<b>Figura 9.</b> Comerciantes de animales en las afueras de la construcción. ....	112
<b>Figura 10.</b> Productores fuera del mercado 377.....	114
<b>Figura 11.</b> Unidad doméstica del señor Filoteo.....	116
<b>Figura 12.</b> Invernaderos de cultivo de flores del productor señor Filoteo.....	117
<b>Figura 13.</b> Mapa del barrio de Xaltocán.....	126
<b>Figura 14.</b> CETRAM de Xaltocán.....	134
<b>Figura 15.</b> Triciclo.....	139
<b>Figura 16.</b> Ciclovía invadida por autos .....	144
<b>Figura 17.</b> Flecha de dirección de tránsito.....	145
<b>Figura 18.</b> Representaciones espaciales. Xochimilco 2021.....	146
<b>Figura 19.</b> Vialidad frente al Centro Deportivo Xochimilco, usada como estacionamiento. .....	148
<b>Figura 20.</b> Usos del triciclo. ....	149
<b>Figura 21.</b> Artesanos de Guerrero en Xochimilco.....	150
<b>Figura 22.</b> Anciano cruzando en una intersección.....	151
<b>Figura 23.</b> Intersección en Xaltocán.....	152
<b>Figura 24.</b> Choques en Xaltocán .....	153
<b>Figura 25.</b> Hombre en situación de indigencia.....	154
<b>Figura 26.</b> Niño jugando con la basura.....	155
<b>Figura 27.</b> Falla mecánica de un microbús en una vialidad primaria.....	156
<b>Figura 28.</b> Nuevos desplazamientos: scooter .....	157
<b>Figura 29.</b> Ciudad dinámica y cambiante. Retiro de un negocio callejero en camioneta..	159
<b>Figura 30.</b> Manifestación de los taxistas de montaña, cierran vialidad primaria. ....	162
<b>Figura 31.</b> Eliminación de árboles por construcción de puente vehicular.....	170
<b>Figura 32.</b> Marcha ciclista en contra de la construcción de puente vehicular.....	171
<b>Figura 33.</b> Croquis del desplazamiento diario del señor Filoteo.....	180
<b>Figura 34.</b> Primer mapa cognitivo del señor Rafael Rosas. ....	184
<b>Figura 35.</b> Segundo mapa cognitivo del señor Rafael Rosas. ....	186
<b>Figura 36.</b> Desplazamientos en bicicleta.....	195

## ÍNDICE DE GRÁFICAS

<b>Gráfica 1.</b> Dinámica poblacional de Xochimilco entre 1950 y 2000. ....	95
<b>Gráfica 2.</b> Crecimiento poblacional de Xochimilco entre 1995 y 2020. ....	96

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1.</b> Listado de distribuidores entrevistados. ....	188
---	-----

## AGRADECIMIENTOS

Esta tesis no hubiera sido posible sin el apoyo de mi esposo, Ulises Nieto Báez y de mis hijos. No cabe duda que la realización de este trabajo conllevó enormes sacrificios y dificultades, pero mi familia siempre estuvo presente; por eso este trabajo es un logro también de ellos, que siempre tuvieron fe en mí.

También agradezco a mi amigo Carlos Regulo Vera Pérez, quien me brindó su apoyo cuando más lo necesitaba y estuvo presente en esta etapa de mi vida. Por último, agradezco el apoyo de mis suegros.

A Isadora Heredia López, Julio Ayala Ferreira y Leonardo Tyrtania Geidt, quienes contribuyeron al desarrollo general del escrito. Les agradezco su tiempo, paciencia y aportes teóricos.

También agradezco a la comunidad de Xochimilco, que contribuyó con la información presentada aquí. Cada persona fue parte fundamental en este estudio, en su mayoría productores, distribuidores y consumidores locales. Con todos ellos logré desarrollar un acercamiento profundo y amistoso, y el trabajo de campo fue aliciente para ello; solo así pude comprender sus necesidades y vicisitudes.

Y por último, también agradezco a Jesús Gonzales Jaramillo, por la disposición que siempre tuvo en darme una buena orientación con respecto a cuestiones administrativas.

## CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo analiza la movilidad urbana en relación con los productores, distribuidores y consumidores en la Ciudad de México, y en particular en Xaltocán (Xochimilco), desde una perspectiva antropológica.

La Ciudad de México se ha conformado históricamente a partir de una serie de procesos que han definido la forma urbana<sup>1</sup> del espacio, así como las funciones y dinámicas de la urbe. Para adentrarse en el análisis de la conformación urbana de Xochimilco y su movilidad, primero es esencial entender el concepto de ciudad moderna y sus implicaciones.

La ciudad moderna es un concepto diverso que engloba un sinnúmero de componentes. Su dinámica se configura y se constituye espacialmente a través de procesos diacrónicos; de manera que la morfología urbana<sup>2</sup> es la base de la organización social a lo largo del tiempo, y de las prácticas socioeconómicas y culturales de un determinado espacio urbano.

Según González Arellano y Larralde Corona (2019), el paisaje urbano, que incluye las edificaciones y espacios públicos, está conformado por las actividades e incluso por las aspiraciones de sus habitantes; pero la ciudad no es solo un contenedor de actividades, sino que, a su vez, son las mismas características geográficas y constructivas las que definen la interacción social de los individuos y los grupos que forman.

Las condiciones morfológicas del espacio determinan los aspectos sociales, económicos y culturales de un asentamiento humano. El fenómeno urbano está, en esencia, asociado a la modernidad. Antes de la Edad Moderna ya existían ciudades, pero la planificación racional de la urbe y su constitución como un espacio político es un proceso eminentemente moderno, que se basa en el concepto de la *polis* griega. Este concepto resurge durante el Renacimiento europeo, cuando se plantea un diseño de la ciudad que sea más racional, en forma de cuadrícula o circular. Lo que se pretendía era organizar la vida urbana,

---

<sup>1</sup> La *forma urbana* se puede definir como el patrón espacial de las actividades humanas y su manifestación concreta en el medio construido de las ciudades (González Arellano y Larralde Corona, 2019).

<sup>2</sup> La *morfología urbana* estudia la forma y la evolución histórica del tejido urbano: sus edificios, los determinantes naturales y los procesos que lo transforman (Bosselmann, 2018 y Azevedo, 2003; citados en Álvarez de la Torre, 2017).



dejando al centro las instituciones más representativas del poder como símbolo del nuevo orden (Portal, 2007).

En la Ciudad de México, la racionalización del espacio se realizó de forma monocéntrica: se delimitaron los espacios para segregar a la sociedad, creando desigualdad en todos los ámbitos. Así surgió la ciudad central y la periferia, donde se encuentra el lugar de estudio, la alcaldía de Xochimilco.

El trabajo de campo para la presente tesis se realizó concretamente en el barrio de Xaltocán, Xochimilco. Durante el mismo tuvo lugar el terremoto de septiembre de 2017, que destruyó los ejes viales de acceso a los centros de abasto de la gran ciudad. Esto tuvo un impacto en la movilidad que provocó que aumentara el uso de la bicicleta. Su uso está siendo cada vez más aceptado, por varias razones, y el evento traumático que tuvo lugar en la ciudad provocó un aumento aún mayor. Los artículos de primera necesidad, como medicinas, agua potable y alimentos, se distribuían masivamente por medio de la bicicleta, dejando de lado el autotransporte en los lugares en los que este no podía llegar.

Esta tesis trata a fondo el tema de la movilidad urbana partiendo de la idea de que la generalización de la bicicleta como transporte barato, eficaz, y al alcance de todos, constituye una solución simple en una ciudad con tantos problemas de movilidad. Personalmente, soy partidaria de movilidad en bicicleta por varias razones, de manera que existe una predisposición personal a favor de este medio de transporte, pero a su vez en este trabajo se presentan argumentos racionalmente fundamentados a favor de que su generalización supondrá un futuro sostenible para todos.

En el primer capítulo se plantea el problema de investigación, los objetivos a los que se tratará de llegar y la hipótesis de trabajo.

Para ello, en el capítulo 2 se definen los conceptos básicos para entender la urbanización y movilidad urbana; se analizan los primeros estudios urbanos con referencia a la racionalización del espacio en la ciudad, que se encuentra aunada a los cambios sociales que modificaron los tipos de asentamientos y el inicio de la urbanización. Asimismo, se hace referencia a los problemas que acontecen a partir de la urbanización; también se aborda el surgimiento de la antropología urbana como estudio de los fenómenos sociales emergentes

en la nueva ciudad. Por último, se analizan los antecedentes relacionados con la temática de investigación.

En el capítulo 3 se detalla la metodología empleada, incluyendo las características del sitio de estudio, el tipo y diseño de la investigación, la población y muestra y los instrumentos empleados para la recolección de información.

En los capítulos 4 y 5 se analiza la historia de Xochimilco y Xaltocán y se revisa cómo era la organización urbana y la movilidad en México en un contexto histórico, hasta llegar a las condiciones actuales.

En el capítulo 6 se desarrolla la parte etnográfica con base en los planes y estrategias de movilidad, se analiza la morfología del espacio y su uso, y la influencia de las recientes construcciones en la zona, y del temblor de 2017, en la movilidad. Como casos de estudio, se detallan los trayectos e itinerarios que realizan los productores y distribuidores dentro del territorio de Xochimilco.

En el capítulo 7 se presenta la discusión de los resultados y conclusiones del estudio, además de algunas recomendaciones.

La temporalidad del trabajo de campo comprende desde 2017 hasta 2021. En el transcurso de este tiempo se han podido presenciar diferentes realidades empíricas que se presentan en el territorio de la vida cotidiana de los productores y comerciantes que acuden al barrio de Xaltocán.

### **Planteamiento del problema**

En Xochimilco, la población está conformada mayoritariamente por productores de materias primas (sector primario) y por comerciantes (sector secundario), que, para los fines de este trabajo, identificaremos con los distribuidores. Sus actividades requieren una adecuada movilidad urbana, sin embargo, Xochimilco es una zona periférica de la Ciudad de México en la cual la infraestructura de movilidad y el transporte público no está suficientemente desarrollada para cubrir la demanda.

Los desplazamientos que realizan los distribuidores de las materias primas y productos responden a una problemática multifactorial que se relaciona con el territorio, las actividades económicas y la movilidad urbana de corto trayecto, por eso se hace necesario conocer la dinámica de movilidad de un barrio periférico como es Xaltocán (Xochimilco) para determinar las soluciones empleadas por sus habitantes a estos problemas de movilidad, y poder generalizarlos en otras zonas o en su caso mejorarlos.

### **Justificación**

Todo intercambio económico, además de materiales y mercancías, transporta información. El intercambio económico “no solo hace algo, también dice algo” (Leach, 1978, p. 9). Comenzando por la economía tradicional campesina, su principal característica consiste en la existencia de la “paridad de insumos” (Wionczek y otros, 1983, citado en Tyrtonia, 2016), que quiere decir que, a lo largo de la cadena de producción-intercambio-consumo, se emplea como detonador el trabajo vivo (humano o animal), sin la intervención de máquinas. El término “paridad de insumo” se refiere a que la energía que interviene en el proceso económico como regulador es de la misma calidad en todos los casos. En un agroecosistema tradicional, todo lo que el campesino produce, también lo transporta y consume por sus propios medios físicos; de esta manera ningún componente de estos sistemas tiene alguna ventaja adicional. Por lo mismo, el manejo de información también es igualitario, y esta permite la toma de decisiones a través del mercado plaza. En el “modo de producción tributario”, mediante el cual se sostenían los grandes centros civilizatorios de la Mesoamérica precolombina, el mercado plaza era una institución económica predominante.

Los tianguis contemporáneos -mercados sobre rueda a cielo abierto- son una reminiscencia de aquella tradición mesoamericana. Son además un ejemplo de economía “informal”, así etiquetada en la actualidad debido a que no pagan impuestos. En la literatura antropológica especializada abundan descripciones de economías marginales, economías comunitarias, movimientos solidarios de “precios justos” y demás sistemas que la economía ortodoxa tacha de “precapitalistas”, “informales” o “rezagadas” (Molina y Valenzuela, 2007), aun cuando se ha demostrado que en la actualidad sí funcionan y son eficientes.

En la Ciudad de México, la mayor parte de la economía (se calcula un 60 %) es la economía informal. Los habitantes de Xochimilco presumen con orgullo preservar las herencias culturales de sus ancestros, y algunos de los fragmentos de su “memoria cultural” conservan rasgos de una economía comunitaria. Un ejemplo es la manera en cómo se prepara y comparte la comida en las fiestas del barrio. Desde el punto de vista de la economía ortodoxa, que basa sus cálculos en la ganancia individual a corto plazo, este es un comportamiento irracional.

Este tipo de “economías comunitarias” permite relaciones personales de “cara a cara” entre productores, distribuidores y consumidores, de modo que hay confianza en la información que se comparte sobre el proceso económico. En el establecimiento de precios se admite el regateo, el préstamo, el pago en especie, el trueque y la ayuda mutua, gracias al manejo transparente de información y a la paridad de insumos. Estos elementos son claves en este tipo de economía y no aparecen en el mercado capitalista. Las economías al margen del mercado, hoy día ya globalizado, parecen no tener importancia más que para la sobrevivencia de los “menos favorecidos” por el sistema.

Para el desarrollo económico, tanto capitalista como comunitario, la movilidad es fundamental e influye en la estructuración de las grandes ciudades. Una buena movilidad incide en la libertad del individuo para desplazarse según su interés. Cuando las circunstancias actuales cambien y la disponibilidad de petróleo disminuya, las economías solidarias “sobre ruedas” tendrán más posibilidades de supervivencia que la economía basada en especulación financiera y enriquecimiento de una minoría depredadora que predomina en el neoliberalismo.

En la actualidad, los sistemas de transporte público tienen varios problemas: promueven un aumento del tiempo invertido en el traslado diario, y fomentan el individualismo y falta de interacción social. Además, la adaptación urbana para la mejora de la movilidad promueve en muchas ocasiones una desterritorialización. En Ciudad de México existe un sistema de movilidad fragmentado, altamente ineficiente, que profundiza inequidades sociales.

La morfología urbana irregular facilita que aparezca una economía comunitaria local, pues impide una movilidad urbana basada en el transporte automotor. Las periferias, como es el caso de Xochimilco, sufren de servicios lentos, incómodos, inseguros y poco confiables. En los recovecos marginales de un barrio urbanizado sobre chinampas, la bicicleta, el bicitaxi, la trajinera y el caminar a pie son los únicos medios de transporte.

Es factible que el uso del transporte en bicicleta esté contribuyendo a la creación de una economía popular local en la que los productores, los distribuidores y los consumidores están en condición de interactuar con transparencia y confianza mutua, sin que los costos se encarezcan arbitrariamente. Se puede hablar, por tanto, de una “isla” de economía informal que flota en un “mar del caos” externo, en el cual impera el transporte urbano mecanizado (que en muchos casos actúa en perjuicio del tiempo y la libertad personal) y la tecnología de altos insumos energéticos, que descompone el tejido social. Son los propios habitantes los que crean nuevas estructuras funcionales para sus necesidades.

Teniendo en cuenta que la reestructuración de la ciudad para facilitar la movilidad urbana mediante la bicicleta no es factible, en este estudio se explora de qué manera los habitantes del espacio pueden establecer un orden dentro del aparente caos que supone la ciudad. De esta manera, ellos habitan el espacio y lo modifican desde su propio contexto y posibilidades, sin hablar de una planificación o rediseño, que requeriría ser promovido y financiado desde esferas gubernamentales. En este caso, se pretende profundizar en las características de movilidad de un barrio periférico de la Ciudad de México, así como esclarecer cuáles son los factores que harían de la bicicleta un medio de transporte accesible y eficiente en ese contexto, según los testimonios de los propios usuarios. De esta manera, los resultados podrán servir para mejorar el sistema o extrapolarlo a otras zonas.

### **Pregunta de investigación**

¿De qué manera solucionan los productores, los distribuidores y los usuarios de Xaltocán los problemas de movilidad urbana para la realización de sus actividades cotidianas, y qué factores influyen en ello?

## Hipótesis

Con base en lo expuesto anteriormente, se plantea la idea de que en Xaltocán (Xochimilco) los distribuidores locales han implementado estrategias de desplazamiento funcionales de acuerdo con sus necesidades, debido a la morfología urbana que se presenta en el territorio.

Por tanto, las hipótesis de trabajo son:

- La mayoría de los productores y los distribuidores de Xaltocán usan la bicicleta como medio de desplazamiento para la realización de sus actividades profesionales y sociales.
- Dada la morfología del territorio xochimilca creada por *el habitar* de los oriundos desde la antigüedad, es de suponer que los productores y los distribuidores de Xaltocán usen la bicicleta como medio de desplazamiento para la realización de sus actividades profesionales y sociales con ventajas sobre el transporte motorizado. Estas ventajas incluyen la seguridad, la accesibilidad, la rapidez de los trayectos, el costo del transporte público, la confianza mutua entre distribuidores y consumidores y la comodidad.
- Las ventajas de transporte por medios humanos sobre el transporte motorizado perdurarán mientras las condiciones locales lo permitan y disminuirán en la medida en que los planificadores del urbanismo moderno (y las autoridades que los emplean) estén realizando obras invasivas de transporte de alto costo energético. Es de suponer que con el fin de la época de petróleo barato las mega obras del urbanismo moderno, desvinculadas de las necesidades del ciudadano de a pie, quedarán como un recuerdo de la época de la “administración de la abundancia”.
- La creación del espacio-tiempo a partir del modo de *habitar* (Giglia 2017) sugiere la hipótesis de que la utilización del transporte por medios humanos tiene ventajas a futuro. En la medida en que las condiciones macroeconómicas del capitalismo depredador cambian será la actividad de los habitantes de los barrios la que asegure la supervivencia en un medio que todavía conserva los restos de su antiguo modo de ganarse la vida que es la chinampería.

## **Objetivos**

- Analizar qué tipo de desplazamientos realizan los productores, los distribuidores y los consumidores en el barrio de Xaltocán y los medios de transporte que utilizan.
- Describir las problemáticas que enfrentan en sus diferentes tipos de desplazamientos, e identificar los factores que los usuarios consideran relevantes para el uso de un determinado medio de transporte.
- Explicar quiénes utilizan cada uno de los tipos de transporte y por qué.

## **CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO**

### **Conceptos básicos**

#### ***1.1.1. Tipos de estructuras urbanas***

Las condiciones morfológicas del espacio determinan los aspectos sociales, económicos y culturales de un asentamiento humano; por ende, es conveniente mencionar que existen tres diferentes tipos de estructuras urbanas: la ortogonal, la radiocéntrica y la irregular.

- Ortogonal o en damero: el plano de la ciudad sigue una estructura cuadriculada, con calles que se cruzan en ángulo recto. Es también llamado plano hipodámico. Su desarrollo es habitual en la historia del urbanismo desde las ciudades griegas o romanas, las ciudades coloniales hispanoamericanas o los ensanches europeos del siglo XIX.
- Radiocéntrica: desde el centro de la ciudad parten múltiples calles en todas direcciones a modo de radios, mientras que otras circulares cortan y rodean por completo el centro urbano.
- Irregular: contiene calles estrechas y sinuosas, muchas de ellas sin salida, originadas por la inexistencia de planificación previa a la construcción.

En el caso de la Ciudad de México, su estructura es monocéntrica, de manera que se divide en ciudad central y periferia. La alcaldía de Xochimilco forma parte de los asentamientos periféricos, presenta una estructura urbana irregular y su trama corresponde a reducidos callejones sin planeación alguna. Antiguamente, los estrechos callejones eran vías de circulación acuática perfectamente planeadas por los chinamperos y, a raíz de esa estructura, se organizan diferentes formas de desplazamiento.

#### ***1.1.2. Categorías en el estudio de los espacios urbanos***

Estas categorías son las que propone Kevin Lynch para el estudio y representación en papel de los espacios en el marco de la ciudad (Macho Morales, 2005, p.49):



- Sendas: Son las calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. En las representaciones son los elementos preponderantes. La gente observa la ciudad mientras camina en ella, por eso son los elementos más notorios dentro de una representación.
- Bordes: Elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad. Son elementos fronterizos, constituyen importantes rasgos organizadores en especial en la función de mantener juntas zonas generalizadas.
- Barrios: Son secciones de la ciudad en el que el observador entra “en su seno” mentalmente y que son reconocibles como si fueran un carácter común que los identifica. Identificables desde el exterior. Son la parte de la ciudad que los individuos conocen por experiencia propia, en esta zona es donde ellos llevan a cabo relaciones sociales trascendentes en la configuración de su identidad.
- Nodos: puntos estratégicos de una ciudad, de los que se parte o a los que se encamina. Son confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, cruce o convergencia de sendas, momentos de paso entre una estructura y otra. También pueden ser concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne a gente o una plaza cercada.
- Mojones: Son puntos de referencia que se consideran exteriores al observador, constituyen elementos simples, que en escala pueden variar considerablemente. El observador no entra en ellos, sino que le son exteriores. El uso de un mojón implica la elección de un elemento entre una multitud de posibilidades, la característica física clave de esta singularidad, un aspecto único o memorables en el contexto. Hay dos tipos de mojones: los locales, que son visibles en zonas restringidas, y los mojones distantes, que se utilizan con el fin de mantener una orientación muy general.

### ***1.1.3. Urbanización***

La urbanización es un proceso complejo que se manifiesta a través de dos grandes fenómenos: el primero y más patente de ellos corresponde a la creciente concentración de la población urbana, que opera a través del crecimiento de las localidades urbanas existentes y del surgimiento de nuevas localidades urbanas. El segundo, más difícil de definir, consiste

en la evolución de la forma de vida de la población de un tipo tradicional-rural a otro moderno-urbano (Unikel, 1968, p.139).

Según Castells, el término de urbanización «se refiere al mismo tiempo tanto a la constitución de formas espaciales específicas de las sociedades humanas, caracterizadas por la significativa concentración de las actividades y poblaciones en un espacio restringido, como a la existencia y difusión de un particular sistema cultural, la cultura urbana» (Castells, 1974, p. 26).

#### ***1.1.4. Espacio, lugar y espacio público***

El espacio es físico, pero también es un ente abstracto que forma parte de la vida de cualquier ser vivo. En biología, el espacio es un hábitat; en antropología tiene el mismo significado, pero se incide en que, en él, el ser social desarrolla varios aspectos de su vida. En este sentido, el espacio supone el contexto, el espacio-tiempo. El concepto espacio forma parte del análisis del mundo urbano, pues es ahí donde ocurre la cotidianidad.

El sujeto utiliza el espacio de acuerdo a los tres niveles de espacialidad que Henri Lefebvre acuñó. En su teoría sobre el espacio, distingue tres formas de conceptualizarlo (Lefebvre, 1974, citado en Delgado Ruiz, 2018, p. 66):

- **Práctica espacial.** Se corresponde con el espacio percibido, que es el más cercano a la vida cotidiana y a los usos más prosaicos. Son los lugares y conjuntos espaciales propios de cada formación social, es decir, el escenario en que cada ser humano desarrolla sus competencias como ser social, que se sitúa en un determinado tiempo y lugar. Son las prácticas espaciales las que segregan el espacio, y las que lo hacen un espacio social. En el contexto de la ciudad, la práctica espacial se refiere a lo que ocurre en las calles y plazas, así como los usos que estas reciben por parte de habitantes y viandantes.
- **Espacios de representación.** Espacios vividos, que son los que envuelven los espacios físicos y los convierten en albergue de imágenes e imaginarios. Es un espacio que es de los usuarios y habitantes, pero propio de artistas y escritores que le

añaden cualidades sensibles o morales que, en sí, no tenía. En los espacios de representación pueden encontrarse expresiones de sumisión que se convirtieron en códigos impuestos desde arriba, sin embargo, también existen expresiones subalternas de la vida social.

- **Representaciones del espacio.** Frente a esos espacios percibidos, practicados y vividos, Lefebvre coloca conceptualmente el espacio concebido, al que denomina representación del espacio, en todo momento entrelazado con los otros dos, puesto que su ambición siempre es la de someterlos.

Estas espacialidades forman parte de la vida cotidiana de los sujetos sociales, porque a través de los espacios se aborda la cuestión urbana. Cada espacio engloba ciertas características de las que subyacen problemáticas, significados, normas, prácticas y lenguajes. El habitante practica y utiliza de forma diferente el espacio, y este uso es el que genera nuevos significados. El espacio es un escenario donde transitan un sinnúmero de sujetos sociales de diferentes clases, origen, formas de vivir, de expresar y proyectar. Esto hace que cada espacio sea un lugar de libertad, pero también de reglas y conflictos.

El espacio es en principio una idea abstracta, pero se puede materializar mediante la práctica espacial, fenómenos sociales y representaciones simbólicas. Es un lugar de interacción social, económica y cultural, que se enmarca dentro un contexto socioeconómico y temporal. El espacio es contenedor del mundo urbano y de todas las relaciones que surgen en él, de la vida cotidiana expresada de diversas formas. Cada personaje cumple un rol, y todas las situaciones que se presentan tienen un efecto de acción-reacción. Algunos son personajes y otros espectadores dentro de este escenario, que constantemente se renueva y contiene una complejidad humana de manera que cada sujeto social lo vive, lo percibe, lo siente y lo practica desde su cotidianidad y sus parámetros culturales, de tal manera que surge una relación entre sujeto-espacio.

En la concepción de lo urbano, según Lefebvre, se vincula «el espacio, la cotidianidad y la reproducción capitalista de las relaciones sociales». Como se verá en el apartado 2.3.2., el capitalismo está muy relacionado con el espacio urbano, y las relaciones sociales se basan en producción y consumo; no en las propias necesidades humanas sino en

las del capital, por lo que la clase capitalista controla los fines que se le da al espacio (Lezema, 1993).

La relación de sujeto-espacio dentro de un espacio delimitado se llama “lugar”. Este tiene una connotación más profunda, ya que es un espacio simbólico y expresivo. Por tanto, se tiene que hacer énfasis en la concepción del espacio como “lugar”, que no es lo mismo que solo ser un nativo.

El espacio lo configuramos bajo las formas en que lo hemos modulado, de manera que nos condiciona nuestras acciones, por lo que, para entender su dialéctica, debemos estudiarlo diacrónica<sup>3</sup> y sincrónicamente<sup>4</sup>, porque somos actores en un doble sentido: lo hemos recortado- construido física y/ o simbólicamente, pero también este espacio acotado, que llamamos “lugar”, nos indica qué se nos permite – o prohíbe- hacer, qué papeles y qué personajes podemos realizar dentro de él como expresión de relaciones sociales contenidas y promovidas por el lugar (Vergara, 2013, p.19).

En el lugar se pueden apreciar todos los componentes socioculturales de un grupo, desde su perspectiva actual e histórica. Las personas y el lugar se relacionan entre ellos a través de la memoria y las emosignificaciones,<sup>5</sup> concepto que tiene una connotación profunda para los sujetos que se relacionan en él. Por consiguiente, cuando los sujetos sociales se relacionan en el lugar, lo hacen de forma significativa y permanente, así articulan redes y constituyen identidades.

Según la definición de Vergara (2013):

Defino -o delimito- el lugar como el espacio que, circunscrito y demarcado, “contiene” determinada singularidad emosignificativa y expresiva; es el espacio donde específicas prácticas humanas construyen el lazo social, (re) elaboran la memoria a través de la imaginación demarcándolos por el afecto

---

<sup>3</sup> Tiene relación con la evolución de un hecho, fenómeno o circunstancia a través del tiempo.

<sup>4</sup> Se produce o se hace al mismo tiempo que otro hecho, fenómeno o circunstancia.

<sup>5</sup> La categoría “emosignificación” se refiere a la fusión de significación y emoción, ya sea a nivel individual (exaltación, indignación, sumisión, etcétera) o colectivo (comunitas, rencor social). No es un proceso que se genere conscientemente, generalmente puede ser irruptivo o permanente.

y la significación: en su imbricada función de continente, es tanto un posibilitador situado, como también punto de referencia memorablemente proyectivo, depositario y crucero de códigos y posibilidades de permanencia y cambio. Está demarcado por límites físicos y/o simbólicos, tiene un lenguaje específico, una fragmentación interior ocupada por a diferencia-que-complementa, actores estructurantes y estructurados con jerarquías variables, y propicia y produce unas formas rutinarias y ritualizadas de experiencia que (re) construye la identidad, entre otros componentes. Conforman a los lugareños, aunque no elimina el surgimiento de contradicciones y conflictos. Es importante señalar que su constitución nunca es exclusivamente física y utilitaria, sino también expresiva en el sentido significativo, simbólico y estético, es decir, imaginario, además de pragmático o funcional. (Vergara, 2013, p. 35)

Por último, es relevante mencionar el concepto de “espacio público”. Los conceptos anteriores están muy interrelacionados en cuanto a la influencia que tiene el espacio o lugar en sus habitantes. Sin embargo, este espacio o lugar puede tener un gran significado privado para una persona particular, en el cual establece unas relaciones sociales limitadas. El espacio público, por el contrario, se comparte con todos los habitantes del mismo.

Según la definición de García Vázquez (s.f.), «el espacio público corresponde a aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente (como un derecho); ya sean espacios abiertos como plazas, calles, parques, etc.; o cerrados como bibliotecas públicas, centros comunitarios, etc. Contempla dimensiones físico-territoriales, políticas, sociales, económicas y culturales.

La dimensión físico-territorial se refiere a que este espacio es visible, localizable y reconocible un grupo determinado de personas que son quienes lo usan de manera cotidiana, o, aunque no le den uso, lo identifican como parte de la ciudad.

Políticamente, el espacio público es propiedad de la administración pública, y debe garantizar el derecho de los ciudadanos a usarlo, por lo que representa un diálogo entre ambas

partes: el gobierno y los que hacen uso real del espacio, que son los que llevan a cabo la apropiación cultural-colectiva.

La dimensión social es muy importante, en el sentido de que promueve la libertad personal a través del anonimato. Es decir, en el espacio público no es necesario revelar información personal ni se sufre (o no se debería sufrir) discriminación. El anonimato posibilita el uso equitativo del espacio público, aunque continuamente se ve puesto a prueba por conflictos por el control de los espacios por ciertos grupos.

En el sentido económico, el espacio público teóricamente funciona como un lugar de intercambio comercial. Sin embargo, en ciudades como la Ciudad de México, donde gran parte de la economía es informal, se ha convertido en espacio laboral de tiempo completo.

En cuanto a la dimensión cultural, el espacio público es historia, y expresa la identidad y orígenes comunes para todos sus habitantes, mediante diversas huellas y monumentos. La identidad con el pasado da lugar a una identificación simbólica cotidiana y a una integración cultural.

#### ***1.1.5. Territorio y territorialidad***

El territorio se relaciona con el sentido de pertenencia dentro de una comunidad, ya sea en un barrio o pueblo; y en esta relación entre el territorio y las personas es en la que los habitantes se reconocen. Por lo tanto, este concepto tiene una carga simbólica para los productores y distribuidores locales, vital para su vida cotidiana.

La morfología urbana ha sido un componente indispensable para la formación del *habitus*. Toda especie forma parte de un hábitat y de un ecosistema, el cual pertenece a un espacio geográfico que es el que llamamos “territorio”. En él se produce la interacción entre lo “natural” y lo “social”, es decir, entre la “biosfera”, que es el conjunto de especies que habita un determinado ecosistema, y un “contexto social” que se da entre ellas y, en concreto, en la especie humana. En el ser humano, cada relación que se realiza tiene una función y permite una relación de simbiosis dialéctica.

El concepto de territorio forma parte de un imaginario colectivo, que se remite a procesos históricos. El territorio simboliza los hechos ocurridos en él, que se traducen en prácticas y una simbolización del espacio que se mantiene en el tiempo.

El territorio, tal y como lo ve Jara (2009), es un nido que alberga realidades cambiantes, que no son un simple agregado de elementos o cosas separadas. Es una construcción multidimensional e indivisible y una compleja red de interconexiones, en la que los diversos elementos de la naturaleza tienen una determinada función y están relacionados, y esto históricamente da lugar a la memoria colectiva, construcciones simbólicas y ciertos hábitos y estructuras sociales.

El territorio es una red, un tejido que articula componentes físicos, procesos ecológicos y procesos sociales históricos que delimitan su configuración en tanto forma sistémica peculiar asociada a la disposición, pero también a relaciones de dependencia, proximidad, propiedad, inherencia, información, etc. Es un contenedor y un escenario de procesos y dinámicas ecológicas, poblacionales, relaciones de poder interconectadas con el contexto inmediato y mediato. Mas allá de alguna delimitación que pueda hacerse, el territorio es un ámbito donde se desarrollan espacios, relaciones y determinantes que combinan los impactos del proceso local, nacional y global de lo urbano y lo rural. (Sosa, 2012, p.17)

Entonces, el territorio está compuesto por varios elementos que se relacionan mutuamente: ser humano, naturaleza, espacio y tiempo. Por tanto, surgen relaciones de coexistencia. Si estas se ven alteradas por la complejidad de los procesos sociales o por motivos exógenos como el capitalismo (que es mayoritario en todos los territorios humanos), se habla de una relación geo- eco- antrópica (Sosa Velázquez, 2012).

Con la destrucción del medio ambiente, no solo se acaba con el hábitat, sino también con el territorio y con su identidad (ver apartado 2.1.8.). Entonces, el territorio conforma una abstracción de un contexto sociohistórico y cultural, por ende, cuando surgen problemáticas ambientales repercuten en el sentido de identidad. Para Oliver Dollfus (1982, citado por Ramírez Velázquez y López Levi, 2015) «los recursos naturales de un espacio determinado

tienen valor únicamente en función de una sociedad, de una época y de unas técnicas de producción determinadas».

Todavía se puede considerar que existen territorios en los que imperan ciertas dinámicas propias de ese lugar, de origen prehispánico o colonial, a las que podemos llamar territorialidades. Del concepto de territorio se deriva la territorialidad y la apropiación del territorio.

La territorialidad es una valoración simbólica que los sujetos sociales le otorgan a cierto espacio, con la finalidad de sentirse identificados con el territorio. Esto tiene que ver con la historia y la cultura de origen, de tal manera que aparecen varias espacialidades<sup>6</sup>.

El territorio está configurado por espacialidades entendidas como formas de producción social del espacio. Estas pueden incidir en la dimensión política de poder, y en la dinámica de las relaciones sociales y en su contexto estrictamente geográfico o ambiental (Piazzini y Montoya, 2008, citados en Sosa Velázquez, 2012, p. 19).

Hablamos entonces de territorialidad como combinación de espacialidades determinantes en la definición de un territorio. La territorialidad está construida por relaciones, representaciones, eventos y mitos, y por las actividades económicas que en ella tenga lugar. También influyen los movimientos poblacionales. La territorialidad es el valor que adquiere el territorio por la transformación producida por sus habitantes (Giménez, 1996, como se citó en Sosa Velázquez, 2012, p. 19).

Con respecto a la apropiación del territorio, esta se da por parte de un grupo social y cada grupo le da un nuevo significado a su entorno según sus necesidades, que pueden ser variables. La apropiación del territorio conlleva un referente cultural que se relaciona con las prácticas y los significados. Cada actor social se constituye como parte de un “lugar” de forma simbólica, y esto se expresa en las acciones y actividades, ya que la realidad es el medio tangible que permite visualizar las proyecciones y apropiaciones del sujeto social. Esta apropiación también conforma un espacio y tiempo.

---

<sup>6</sup> La espacialidad concreta, afirma Soja (1993, citado en Sosa Velázquez, 2012), es un terreno competitivo de luchas por la producción y reproducción social, de prácticas sociales que visan sea al mantenimiento o refuerzo de la espacialidad existente, sea una reestructuración significativa y/o una transformación radical.



El proceso de construcción y representación del territorio pasa por la apropiación que los diversos actores hacen del mismo. Esa apropiación no es un apoderamiento del mismo como simple ejercicio en el ámbito de la economía y política, es una acción que al mismo tiempo es objetiva y subjetiva. Es decir, es la apropiación mítica, social, política y material que realiza un grupo social que se distingue de otros (Sosa Velázquez, 2012, p. 23).

#### ***1.1.6. Barrio***

El barrio es una unidad de sujetos que se relacionan mediante vínculos sociales, culturales y religiosos particulares. Es el territorio donde se desarrolla el presente estudio.

El concepto de “barrio” ha sido tradicionalmente concebido desde el urbanismo como una unidad territorial dotada con ciertas características propias y distintivas que marcan una relación de particularidad frente al conjunto de la ciudad. Desde la antropología y sociología urbanas, esta unidad territorial ha sido homologada a la definición de “área natural” establecida por la Escuela de Chicago. Esta pone especial énfasis en el carácter comunitario de las relaciones sociales presentes en su conformación, de manera que, desde una perspectiva sociocultural, la conceptualización tradicional de barrio pone el acento justamente en su conformación comunitaria.

Bajo esta óptica, se concibe al barrio como parte de una experiencia social y territorial significativa para sus habitantes. La imagen que los sujetos urbanos tienen de un barrio, se construye principalmente a través de los lazos afectivos con los que se relacionan en un determinado lugar. Por tanto, el barrio requiere más que un territorio para conformarse; en él se establecen redes sociales y, al constituirse como escenario de estas relaciones, se construye un sentimiento de pertenencia hacia él.

En segundo lugar, el barrio se comprende como un territorio donde se articulan cierto tipo de experiencias históricas y biográficas, es decir, como el lugar donde pertenecemos y que a su vez es parte de lo que somos (Gobantes et al., 2004, p.727).

### 1.1.7. *Cultura*

El concepto de cultura es parte de todo análisis antropológico, ya que la cultura y la identidad son dos variantes fundamentales que caracterizan a cada lugar. A través de la diversidad cultural se puede comprender el contexto específico, y se moldea y define el comportamiento social.

La cultura es adquirida y aprendida por el individuo dentro de cualquier grupo humano, y es la que marca los parámetros culturales con los que ha de vivir, en todas las dimensiones de cualquier tipo de sociedad. Esto es lo que se llama el “habitus”. La cultura es el eje central de un grupo social, y determina las actividades, relaciones, significados y lenguajes de cualquier grupo. Cada acción tiene una significación, y cada cultura tiene diferentes estructuras y es objeto de interpretación.

Como definición formal, propondremos la clásica del antropólogo británico Edward Burnett Tylor en su libro *Cultura primitiva* (Tylor, 1891, p. 13).

La cultura o la civilización, tomada en su amplio sentido etnográfico, es ese complejo conjunto que incluye el conocimiento, las creencias, las artes, la moral, las leyes, las costumbres y cualesquiera otras aptitudes y ámbitos adquiridos por el hombre como miembro de la sociedad.

Otro autor relevante es Geertz, que propugna que «el hombre es un animal inserto en tramas de significación que él mismo ha tejido, considera que la cultura es esa urdidumbre y que su análisis ha de ser, por lo tanto, no una ciencia experimental en busca de leyes, sino una ciencia interpretativa en busca de significaciones» (Geertz, 1987, p. 129).

La cultura es la que enlaza espacio y territorio: el espacio deja de ser un ente abstracto y se diferencia gracias a los individuos que lo habitan. Entre ellos se dan relaciones de comunicación con sentido, que delimitan y le dan significado, individual o colectivo, al espacio, mediante las funciones, usos y prácticas que se dan en él. La cultura es la que propicia la aparición de un sentido de pertenencia, lo que los habitantes consideran como propio (Gobantes, Peirano y Tapia, 2004).

Entenderemos por identidad territorial el proceso de construcción de sentido mediante el cual todo grupo social alcanza conciencia de sí como un ser particular y diferenciado a partir de un conjunto de representaciones y prácticas culturales que establece como propios y que definen sus ámbitos particulares de competencia. (Gobantes, Peirano y Tapia, 2004, p. 726)

### ***1.1.8. Identidad y ser “originario”***

Cada lugar forma parte de un contexto y este es asiento de una multitud de proyecciones simbólicas, que forma la identidad de los sujetos sociales y las pautas de relación entre ellos.

La identidad es el carácter que se forma en un grupo social dentro de un marco cultural, es el primer lugar de donde se adquieren e imitan comportamientos. La identidad genera comunidades integradas, que se organizan y cohesionan a través de símbolos religiosos, culturales, o nacionales, entre otros. Se crean lazos y vínculos para formar una comunidad integrada.

La identidad está muy ligada con la cultura, pues constituye la «capacidad de todo sujeto para participar cognoscitiva y operativamente de un espacio culturalmente modelado, aceptando las pautas de convivencia establecidas al interior de un grupo y con ello integrándose activamente a su proceso de modelamiento. Lo anterior permite la aparición de un sentido de pertenencia entre sus habitantes y una clara delimitación de las fronteras sobre el espacio considerado como propio» (Gobantes, Peirano y Tapia, 2004, p. 726).

La identidad no es una cualidad fija, sino que se renueva constantemente con la interacción social, especialmente en el mundo urbano. Así lo manifiestan los primeros estudios urbanos, en los que se encuentra una pérdida de identidades o tendencias al anonimato.

En las sociedades tradicionales la identidad es un rasgo muy importante que permea en la colectividad y en lo individual. El periodo prehispánico en la historia de nuestra ciudad fue fundamental y marcó un sentido de identidad en los grupos de esa época; conformó un

carácter de unidad social y cultural. El territorio fungió un papel preponderante en ello, y esto hizo que se manifestaron prácticas que son innatas en este tipo de ecosistema. La relación de simbiosis entre territorio y sociedad conformó un lazo indispensable para la supervivencia de los grupos. Por lo tanto, podemos decir que el sentido de identidad solo está presente para los habitantes que se relacionaron con el origen, y también para los que constantemente interactúan en el “lugar”.

Con esta identidad primigenia se relacionan los conceptos “indígena” y “originario”. Según Portal (2013, p. 56):

El término originario les permite definirse como descendientes de los primeros pobladores de la cuenca para, desde allí, legitimar muchos de sus derechos actuales, al mismo tiempo que les brinda elementos identitarios no solo para distinguirse de las etnias indígenas del país, sino también para circunscribir una identidad distinta del resto de la ciudad. (Portal, 2013, p.56)

En las sociedades modernas, las identidades de los sujetos sociales han sido transgredidas a causa de la urbanización y la modernidad. Actualmente es muy complicado encontrar grupos sociales integrados, ya que en la mayoría de los casos se asocian a la heterogeneidad. Hay grupos que se organizan alrededor de ciertos símbolos y prácticas para sobrevivir en ambientes adversos, lo que genera proximidad, (re)valorización de su cultura y singularidad en sus modos de vida y de habitar.

En relación con todos los conceptos anteriores, cabe mencionar la concepción de Giglia del “habitar” la ciudad. «El habitar es definible como lo que permite a los seres humanos estar en el mundo gracias al despliegue de su cultura en experiencia con el espacio» (Giglia, 2017, p.18). Entonces, el espacio, que gracias al habitar integra la cultura de cada pueblo, se convierte en un territorio que es reconocido por sus habitantes como “su” barrio y es parte de “su” identidad. El crecimiento demográfico hace que el hábitat cambie, pero esto es un detonante de un nuevo habitar, y una nueva relación simbiótica entre sociedad y naturaleza.

## **Historia de los estudios urbanos y escuelas**

### ***1.1.9. Los primeros estudios urbanos***

En la historia de la humanidad han existido diferentes modos de producción. El feudalismo fue desplazado por el capitalismo, y en este contexto surgieron cambios radicales: la sociedad tenía que adecuarse a nuevas estructuras económicas, políticas y sociales. Estas transformaciones comenzaron en Europa en el siglo XIX, y fueron el parteaguas que creó un nuevo contexto y nuevas ideologías. Fue entonces cuando surgieron los primeros estudios urbanos, desde la sociología francesa.

En París fue donde surgió la voluntad racionalizadora que se esforzó en adecuar las antiguas estructuras, formas y valores urbanos del París medieval a las necesidades económicas y políticas de una ciudad en la que paulatinamente se iba imponiendo una sociedad industrial. Es una etapa en la cual se produce un nuevo trazado de calles y de vías de acceso a la ciudad, lo que se expresa en un conjunto de fenómenos: cambios de tipo industrial, que se manifiestan en transformaciones ecológicas y espaciales; cambios demográficos, expropiaciones de tierra para realizar obras públicas y cambios de morfología en la ciudad (Lezama, 1993).

Por consiguiente, los estudios urbanos se tornaron relevantes desde sus inicios. Los primeros autores surgieron en Europa, donde destacaron grandes intelectuales, geógrafos, sociólogos, filósofos, políticos y economistas. Ellos promovieron, a través de sus ideales, una evolución social que llevó a un desarrollo ideológico y tecnológico. Cada autor que se relacionó con las ciencias sociales descubrió aspectos interesantes acerca de la ciudad y de los actores sociales; sin duda, este contexto conllevó a una metamorfosis social, cultural, económica y política. Entre algunos autores podemos encontrar a Durkheim, Weber, Rémy, René Worms, Halbwachs, Chombart de Lauwe, Castells y Lefebvre.

«Durkheim y Weber escriben en una época en la que la sociedad capitalista se ha consolidado e inicia modificaciones en sus procesos productivos y organizativos» (Lezama, 1993, p.236). Ellos observaron las problemáticas que trajo consigo el nuevo modo de producción y la sociedad moderna. Para Weber, la ciudad occidental moderna promueve un individualismo que dio lugar al capitalismo (Monge, 2007).

Tanto en Europa como en Estados Unidos las primeras aproximaciones no históricas o geográficas a la ciudad se hicieron desde la sociología. Max Weber publicaba en 1905 uno de los textos fundacionales: *La ciudad* (1966). Esta obra, constituye la línea maestra de una visión sociológica de la ciudad (...). Otro coetáneo a Weber, Georg Simmel (1950) en su ensayo sobre la metrópolis y la vida mental hacía una serie de consideraciones sobre el entorno urbano de principios del siglo XX, a su juicio caracterizada por el exceso de estímulos psíquicos (Monge, 2007, p. 17).

#### ***1.1.10. Escuelas urbanas***

La conformación y el funcionamiento de las ciudades se han analizado y estudiado mediante diferentes enfoques. Estos se basan los contextos económico, político, social y natural en el que se han desarrollado, y ninguno es universalmente aplicable (Bourne, 1982 y Carter, 1995, citados en Álvarez de la Torre, 2017, p. 156).

El estudio de la ciudad y de sus sujetos sociales se ha abordado desde diferentes disciplinas y perspectivas. Se estudió a las sociedades desde una perspectiva multidimensional; por ende, surgieron diferentes corrientes de estudio en tres importantes universidades: la escuela francesa, la escuela de Chicago y la escuela de Manchester. Estas escuelas formaron parte de los antecedentes históricos sobre los primeros estudios urbanos. Cada idea fue importante para conceptualizar los fenómenos sociales que ocurrían en ese contexto, espacio y tiempo. Así se constituyó el conocimiento, del cual se parte para estudiar fenómenos sociales dentro del contexto urbano.

- **Escuela francesa**

De la escuela francesa parten los primeros estudios acerca de las ciudades. Ya que la urbanización es relevante para la construcción de diversas relaciones sociales, esta escuela

mostró especial atención a la relación entre la sociedad y la urbanización, y cómo las relaciones sociales se ven fuertemente influidas por la conformación urbana (y viceversa). Así, se motivaron diversas reflexiones en torno a los nuevos fenómenos urbanos y la reestructuración del espacio público mediante la planificación.

Esta escuela francesa tuvo énfasis en la planificación urbana y morfología, pero, al mismo tiempo, se desarrollaron estudios relacionados con la sociedad, la economía y lo simbólico, para entender el funcionamiento de la ciudad y de sus sujetos sociales.

Podemos distinguir entre los urbanistas, para los que la ciudad se plantea como objeto y es el centro de todo, y los que más adelante tuvieron en cuenta la dimensión social. Los urbanistas occidentales daban todo el peso a la planificación, que «se dirige al estudio y ordenación de la estructura urbana y olvida la estructura social de la que aquella deriva» (Lezama, 1993, p.241).

Los urbanistas occidentales se han visto obligados a reconsiderar su manera de pensar. Con frecuencia han tenido que sustituir modelos urbanos que prolongaban el crecimiento, por técnicas de habilitación de espacios que se encuentran en vías de desindustrialización, de ciudades cuya población se estanca o decrece y se empobrece. (Massiah y Tribillon, 1993, p.22)

Los teóricos franceses organicistas y los estructural-funcionalistas le otorgaron un papel importante a la estructura, de tal forma que cada elemento tiene una función para el mantenimiento del sistema y su operatividad. Así, el estructural-funcionalismo debe formar el esqueleto social de la sociedad. Como ejemplo, para Worms cada elemento de la estructura de la ciudad tiene un papel específico y la ciudad es un todo orgánico, mientras Halbwachs abordó el estudio de las expropiaciones como un problema que afecta a la morfología urbana (Lezama, 1993). En resumen, se interesaban por entender las transformaciones estructurales de la ciudad a través de la investigación de sus causas.

Otros autores, como Françoise Choay (1966), ven la ciudad como un sistema de símbolos y signos, esta simbología urbana es comprendida por los ciudadanos (Lezama,1993).

De igual manera, algunos autores franceses, como, Rémy, Touraine y Chombart de Lauwe, brindaron aportes acerca de la ciudad y sus protagonistas desde una perspectiva marxista.

Cabe destacar la obra denominada “La ville, phénomène économique” de Jean Rémy (1966), en la cual presenta un análisis socioeconómico de la ciudad. Para él,

la ciudad aparecía como una expresión política de los conflictos de clase. [...]. El espacio, lugar en el que coinciden distintos actores, está dominado por la relación contradictoria entre empresario y consumidor. La ciudad, a su vez, está constituida por una red de economías y deseconomías espaciales de interdependencia, en la cual actúan los agentes económicos al margen del mercado (Rémy, 1987, citado en Lezama, 1993, p. 246).

Chombart de Lauwe analiza antropológicamente la apropiación del espacio urbano por parte las familias obreras, el proceso de segregación social que conlleva una segregación urbana, y el sistema de valores y conductas que deriva de esta separación de clases sociales (Amiot, 1986; Rémy, 1987; Topalov,1990, citados en Lezama,1993, p.242).

En tanto, el modelo planteado por Crozier es una estructura centralista:

Existe en la estructura social de la sociedad francesa un modelo burocrático de organización. La característica más clara del modelo burocrático es la presencia de una importante centralización del poder y una fuerte estratificación; los estratos más altos detentan de manera demasiado rígida el poder de decisión; esta burocratización que resulta patológica para el desarrollo de la sociedad francesa. (Lezama,1993, p.245)

Por su parte, Castells y Lefebvre exponen que el capitalismo provoca una sociedad jerarquizada, que también se expresa en el desarrollo económico y crecimiento urbano



desigual. Ellos replantean muchos de los enunciados urbanistas anteriores, y los problemas urbanos (Lezama, 1993).

Todo este recorrido realizado por la escuela francesa erigió nuevos campos de estudio dentro de la ciudad y se posicionó como un campo emergente de nuevos fenómenos.

- **Escuela de Manchester**

La Escuela de Manchester, fundada en 1948 en la Victoria University, por Max Gluckman, es escasamente conocida en México y, en general, América Latina. Cabe distinguir varias raíces de la Escuela: en primer lugar, el colonialismo británico en África y la construcción del Imperio británico, en segundo lugar, la antropología británica en lo más general y, en tercer lugar, más específicamente, la antropología de Max Gluckman. (Korsbaek, 2016, p.199)

Esta escuela no es mi punto de partida, solo se hace mención como una escuela de estudios antropológicos en la época del Imperio británico en África, lo cual enmarca su contexto.

- **Escuela de Chicago**

La escuela de Chicago tiene grandes aportaciones a los estudios de la urbe. Como antecedente histórico, entre los siglos XVII y XVIII los británicos crearon las trece colonias que luego pasarían a independizarse para formar los Estados Unidos de América. Por lo tanto, fueron los europeos los que llevaron su cultura y la industrialización a este territorio. El desarrollo de Norteamérica se dio pues gracias a la industria, y esto marcó una gran diferencia. «Las colonias se convirtieron a lo largo del tiempo en imitaciones de la modernidad del colonizador; desarrollando modernidad y civilización, concebidos como una transferencia de Europa Occidental y Norteamérica hacia el resto del mundo» (López-Alves, 2011, p. 52).

Es en este contexto cuando surge la Universidad de Chicago en 1892. Chicago había experimentado un impresionante crecimiento demográfico, pasando de 4470 habitantes en 1840 a más de un millón en 1890. En 1930 llegó a los 3,5 millones. Este crecimiento se vio propiciado por la industria y la inmigración, aunque esto propicia «un capitalismo salvaje, que produce tumultos, sublevaciones y huelgas obreras» (Azpúrua Gruber, 2005, p. 30).

Por lo tanto, el estudio social en esta época está enmarcado por un contexto lleno de transformaciones: el desarrollo tecnológico comenzó a tener auge en la industria, y la economía mundial se constituía en torno al capitalismo. Los sitios más desarrollados se convirtieron en grandes metrópolis, centros industriales y puntos de desarrollo político y económico. La sociedad también fue reconfigurada culturalmente, pues se modificaron los comportamientos de los sujetos sociales, surgiendo con ello nuevas formas de vida y maneras de interactuar. Se desarrollaron problemas unidos al crecimiento demográfico, sobre todo por flujos de migración. Por consiguiente, el espacio se convirtió en un conjunto multicultural lleno de interacciones materiales y simbólicas.

Desde la Primera Guerra Mundial hasta los años treinta, los sociólogos de la Universidad de Chicago realizaron importantes investigaciones sociales basadas en su propia ciudad, y se considera la fundadora de los estudios urbanos (Hannerz, 1986). Entre sus intereses estaba buscar respuestas objetivas y sensibles a los comportamientos humanos de las distintas comunidades que surgieron a partir del crecimiento de la ciudad. Los estudios condujeron a análisis etnográficos y monográficos acerca de diferentes temas sociales que en ese momento se enraizaban en la cultura y se manifestaban en fenómenos sociales. Han sido reconocidos como el cuerpo de investigación social más importante efectuado sobre cualquier ciudad particular en el mundo contemporáneo (Hannerz, 1986).

Entre los autores importantes podemos citar a Franz Boas y sus alumnos M. Mead, R. Benedict (quien propuso la configuración de la cultura), A. Kroeber y R. Lowie. Estos se caracterizan por una visión antropológica y cultural, en contraste con las escuelas francesas y británicas que enfocaban sus estudios desde una perspectiva institucional. Así, estudian la transmisión y reproducción de cultura en poblaciones amerindias, y conciben la cultura como «a la vez material e inmaterial, práctica y simbólica» (Copans, 1996, citado en Azpúrua Gruber, 2005, p. 28). Dejaron como gran legado dos grandes caminos: la etnografía densa (a

base de detalles minuciosos) y la necesidad de estudiar al individuo y la cultura. Esto permitiría que «la antropología americana aborde procesos sociales que atañen no solamente a las interacciones dinámicas de las sociedades primitivas, sino también al análisis de la enorme diversidad de la población de los Estados Unidos» (Azpúrua, 2005, p.28).

Como asevera Azpúrua (2005), los autores de la escuela de Chicago se involucraron en el propio medio social que estudian, y esto promovió métodos de investigación innovadores, como la utilización de documentos personales, fuentes documentales diversas y trabajo de campo sistemático. Asimismo, es importante conocer las posturas filosóficas por las que se guiaron:

Cuando en la actualidad nos acercamos al paradigma interpretativo que orienta la perspectiva de investigación cualitativa, siempre es conveniente indagar donde están los orígenes de estas proposiciones epistemológicas. Es evidente que en la medida en se conozca mejor sus puntos de apoyo filosóficos e históricos, los métodos adquieren un sentido diferente sobre una base más sólida. Es por eso que al aproximarnos a algunos fundamentos ideológicos que influyeron en la Escuela de Chicago, como el pragmatismo<sup>7</sup>(Dewey) y el interaccionismo simbólico<sup>8</sup> (Mead y Blumer). (Azpúrua Gruber, 2005, p.26).

---

<sup>7</sup> Según el Pragmatismo, la actividad humana debe ser considerada en tres dimensiones que están inseparablemente ligadas: lo biológico, lo psicológico y lo ético. Cuando el individuo actúa tiene una singular carga de sentimientos, su vida diaria está acompañada por sentimientos. De allí pues que, para el Pragmatismo, la enseñanza de la psicología es fundamental para la filosofía. Ambas disciplinas tienen una influencia sobre la realidad. La filosofía será la referencia teórica para la resolución de los problemas sociales, educativos, económicos, políticos o morales que posee toda sociedad. Implica una filosofía de la acción, la cual propone que muchos problemas sociales se pueden solucionar mediante de la utilización de los métodos científicos de investigación aplicados a la educación y a la ciencia; y esta debe buscar interpretar y explicar la realidad (Azpúrua, 2005, p.31).

<sup>8</sup> Es una filosofía de intervención social. Encuentra sus raíces en el Pragmatismo de John Dewey y los aportes de otros investigadores como Charles Peirce y William James. H. Blumer afirmaba en su obra *Symbolic Interactionism: Perspective and Method* (1969) que las significaciones sociales deben ser consideradas como producidas por las actividades interactivas de los actores. Lo que implica que el investigador que se propone comprender, interpretar y analizar las significaciones relacionadas con el fenómeno social producido por las interrelaciones humanas, debe adoptar una metodología que promueva este tipo de análisis. Es decir, el investigador no puede tener acceso al fenómeno social que se produce por intermedio de las interacciones de los actores si el mismo no participa en tanto que actor en el mundo que se propone estudiar (Azpúrua, 2005, p.31). El Interaccionismo Simbólico asume una posición radicalmente distinta, sostiene que las concepciones que los actores se hacen del mundo social constituyen el objeto esencial de investigación sociológica. Para Arnold Rose (1962) citado por Coulon (1997): las principales proposiciones del Interaccionismo Simbólico pueden ser las siguientes: 1., Vivimos en un ambiente a la vez simbólico y físico. Nosotros construimos las significaciones del mundo con la ayuda de los símbolos. Los símbolos condicionan también nuestras acciones cotidianas. 2. Gracias a los símbolos tenemos la capacidad de tomar el lugar de otro (“el otro soy yo”) existe una interacción entre lo macro sociológico y el yo, el actor aprende a través de la interacción con los otros a construir su visión individual, simplemente porque compartimos con los otros los mismos símbolos. 3.

La escuela de Chicago es la precursora de la etnografía (ver apartado 3.2.), y dicho método se consolidó como sistema de investigación empírica. Como ejemplos, citaremos algunas etnografías que son parte de un compilado titulado *Exploración de la ciudad*, del autor Ulf Hannerz. Allí se encuentran las descripciones cualitativas acerca de los modos de vida urbana que trajo consigo el capitalismo. En ellos, se desprenden los nuevos contextos urbanos determinados por hechos sociales emergentes donde prevalecían grupos desfavorecidos y marginales.

Entre los principales precursores de la etnografía se encuentran varios estudios como *The Hobo* de Nels Anderson, que estudia a los trabajadores migratorios sin arraigo social. También se incluye *The Gang* (1927) y *Las 1313 pandillas* de Frederic M. Thrasher; él estudia el subuniverso de jóvenes agrupados en pandillas, así como su formación y función. Hannerz afirma que es una «investigación precursora sobre la delincuencia en la vida urbana» (Hannerz, 1986, p.48). Otra de las etnografías fue realizada por Paul G. Cressey, titulada *Taxi- dance hall*. También destaca el autor Zorbaugh (1929), con *The Gold Coast and the slum* y Louis Wirth (1928) con *The Ghetto*.

Así, este método etnográfico y su observación participante se volvió esencial para los posteriores estudios antropológicos. Se subraya la necesidad de entender el punto de vista del participante, el uso de documentos personales como diarios, cartas y autobiografías, así como relatos de experiencias vividas (Hannerz, 1986, p.32).

La contribución más importante de esta escuela, lo que aún hoy merece nuestra atención, está justamente en haber tematizado a la ciudad como tal. La sociología, y en general el análisis social europeo del siglo XIX, consideraban a la ciudad siempre en el interior de una perspectiva teórica más amplia que hacía de la ciudad el producto, cuando no solo la sede, del desarrollo, del choque o de la dialéctica por un lado de fuerzas sociales, económicas y culturales; y por el otro, los factores demográficos y los poderes políticos y

---

Compartimos una cultura que es un conjunto elaborado de significaciones y de valores que orienta la mayor parte de las acciones y nos permite predecir significativamente el comportamiento de otros individuos (Azpúrua,2005, p.33).

militares. En la perspectiva europea, los efectos de estas dinámicas eran urbanos; pero los factores de las mismas dinámicas nunca eran considerados ni urbanos, ni no urbanos, sino más bien “históricos” o “humanos”.

Como dice Signorelli:

Con una cierta ingenuidad simplificadora, pero quizá precisamente por esto también innovadora, los estudiosos de Chicago, por decirlo así, han emancipado a la ciudad. Promoviéndola de producto o lugar a factor determinante de las dinámicas sociales. (Signorelli,1999, p.1)

En resumen, estudiar las ciudades no es un fenómeno nuevo, existen antecedentes que son vitales para poder entender cómo fueron surgiendo las sociedades en las que hoy vivimos. De igual modo, es importante saber cuáles han sido los problemas que se han manifestado a través del tiempo. Es evidente que los modos de producción determinan el contexto y que este a su vez determina la estructura; se modifica la superestructura y se condicionan las relaciones sociales, las prácticas y los significados. Por lo tanto, la cultura es un producto, un constructo social dado a través del tiempo. Claro está que varias civilizaciones ya tienen un bagaje cultural que les antecede, por lo que cuando las migraciones llegan, pueden generar un sincretismo; las sociedades se hacen más heterogéneas y se producen espacios de multiculturalidad. En consecuencia, las condiciones de esta época hicieron posible un nuevo paradigma económico, social y cultural. Este contexto fue el inicio de nuevos estudios sociales y culturales.

## **Urbanización y evolución de la ciudad**

### ***1.1.11. El proceso de urbanización***

El proceso de urbanización, entendido como el crecimiento de la ciudad, transformación de zonas rurales a urbanas y evolución de la forma de vida, supuso una transformación del entorno y de la sociedad. Hubo un desarrollo tecnológico y con ello surgieron nuevas formas de habitar y de pensar. El contexto se tornó complejo: se manifestaron transformaciones económicas, políticas, sociales, culturales y raciales. Se

revolucionó la estructura de la sociedad, erigiéndose una superestructura con base en la primera.

Entonces, con el fenómeno de la industrialización surgió la sociedad urbana y la urbanización. Para Lefebvre «la sociedad urbana no es un hecho consumado sino una tendencia, una forma de vida que habrá de imponerse tras haber superado todas las formas de alienación» (Lezama, 1993, p.248). El desarrollo de la sociedad conduce a la realización de la sociedad urbana, y la urbanización completa nace de la industrialización. Sociedad urbana es sinónimo de sociedad postindustrial (Lefebvre, 1972, citado en Lezama, 1993, p.248).

En los inicios de la segunda revolución industrial, la generalización de la energía eléctrica y la utilización del tranvía permitieron la ampliación de las concentraciones urbanas de mano de obra en torno a unidades industriales de producción cada vez más amplias. Los transportes colectivos aseguraron la integración de las distintas zonas y funciones de la metrópoli, distribuyendo los flujos internos mediante una relación tiempo/espacio aceptable. La difusión del automóvil permitió la dispersión urbana en las grandes zonas de residencia individual, extendidas en toda el área y ligadas por vías rápidas de circulación a las diferentes actividades (trabajo, comercio, etc.).

Con respecto a la urbanización en Latinoamérica, Quijano menciona que:

El proceso actual de urbanización en Latinoamérica consiste en la expansión y la modificación de los sectores urbanos ya existentes en la sociedad, como cuya consecuencia tienden a alterarse las relaciones urbano rurales dentro de ella, condicionando y estimulando cambios correspondientes en los propios sectores rurales. Estas tendencias no se producen solamente en el orden ecológico-demográfico, sino en cada uno de los varios ordenes institucionales en que puede ser analizada la estructura total de la sociedad, económico, social, cultural y político. Esto es, se trata de un fenómeno multidimensional, que es una de las expresiones mayores del proceso general de cambio de nuestras sociedades. (Quijano, 2014, p.75)

Quijano dedujo que en el proceso de urbanización intervienen dos factores: el crecimiento demográfico de la población (ya sea por migración y emigración) y la evolución social aunada a la tecnología (que generalmente provoca cambios estructurales y el nacimiento de una nueva cultura). Indiscutiblemente, el concepto de urbanización va en conjunto con la idea del progreso que genera una modernización en los medios de comunicación dentro de un territorio; también abarca cuestiones simbólicas y cambios de identidades.

Para Marx, la estructura es la base material de la sociedad, es decir, el modo de producción, las relaciones sociales que se derivan y las fuerzas productivas. La superestructura, en cambio, constituye la ideología, es decir, la política, la cultura y lo social. Por consiguiente, este cambio de estructura fue determinado por el capitalismo. Así lo manifestó Castells: «el hombre, se transforma y transforma su medio ambiente en su lucha por la vida y por la apropiación diferencial del producto de su trabajo» (Castells, 1974, p. 141).

En el fenómeno de la urbanización prevalece el modelo económico capitalista: el hombre se ve obligado a trabajar con la finalidad de satisfacer sus necesidades, transformando su identidad mediante un pago “capital”, es decir, mediante un valor de cambio. El espacio se va reconfigurando; este fenómeno dio entrada a la sociedad contemporánea. Los nuevos descubrimientos tecnológicos innovaron las formas de vivir en el territorio y los medios de transporte tuvieron un papel preponderante en la organización del espacio, los flujos<sup>9</sup> y los intercambios espaciales.

En la actualidad, en las ciudades están presentes diferentes formas de espacialidad. El fenómeno de la urbanización modificó la estructura territorial preexistente: primero en los centros de las ciudades y después en las localidades. El cambio estructural comienza desde la dimensión macro-global hasta la dimensión micro-local; por tanto, la urbanización es relevante para la construcción de diversas relaciones sociales.

---

<sup>9</sup> La sociedad está construida por flujos (de capital, información, tecnología, interacción organizativa, imágenes, sonidos y símbolos). Estos flujos son expresión de los procesos que dominan nuestra vida económica política y simbólica (Castell, 1996).

### ***1.1.12. La urbanización en relación con el capitalismo y la globalización***

El sistema capitalista se impone en la mayoría de los territorios nacionales o internacionales. Es una estructura de poder que domina las dimensiones sociales, económicas, territoriales, culturales y urbanas. «En el seno de este sistema, el capitalismo genera diversas formas de capitalismo, destacando a lo menos el capitalismo central o imperialista donde algún Estado/economía ejerce la hegemonía, y el capitalismo periférico o dependiente (con diversidades, como la que da cuenta la noción de subimperialismo)» (Osorio, 2015, p.132). Este modo de producción permite la reproducción de la desigualdad social y la hegemonía política, convirtiéndose en un sistema-mundo<sup>10</sup>.

Cabe mencionar que dos hechos importantes para el desarrollo del capitalismo fueron la aparición de la industria y el descubrimiento de América. Este último hecho representó un nuevo espacio de conquista, que provocó que se intensificaran las relaciones comerciales y la navegación, surgiendo así un mercado global. El constante intercambio de mercancías provocó un *boom* en la industria y trajo consigo una nueva forma de organización social que llevó a nuevas formas de vida y estructuras. Lezama menciona que «la industrialización tiene que ser considerada el punto de partida de los fenómenos urbanos contemporáneos, puesto que es el mayor proceso de transformación de la sociedad actual» (Lezama, 1993, p.248). Dadas las circunstancias, las ciudades y la sociedad fueron transformándose hasta llegar a lo que hoy llamamos época contemporánea.

---

<sup>10</sup> El sistema-mundo moderno es y ha sido siempre una economía-mundo capitalista. Con economía-mundo se señala: [...] una gran zona geográfica dentro de la cual existe una división del trabajo y por lo tanto un intercambio significativo de bienes básicos o esenciales, así como un flujo de capital y trabajo. Una característica definitoria de una economía-mundo es que no está limitada por una estructura política unitaria. Por el contrario, hay muchas unidades políticas dentro de una economía-mundo, tenuemente vinculadas entre sí en nuestro sistema-mundo moderno dentro de un sistema interestatal (Wallerstein, 2005, citado en Osorio, 2015).



Ciertamente, la industrialización supuso el inicio de una nueva cultura; se transformaron los modos de vida. A su vez, esto dio lugar al crecimiento urbano debido a fenómenos como la migración, pero las distintas relaciones que surgían eran de carácter transitorio y superficial. Entonces, tiene sentido abordar el urbanismo desde la sociología, como hicieron Weber o Georg Simmel, ya mencionados en el apartado 2.2.2. Georg Simmel se convirtió en el precursor de la sociología urbana. Relacionó la modernidad con los problemas y formas de vida en la ciudad: la intensificación de la vida nerviosa, las relaciones sociales efímeras y los ritmos de vida acelerados.

En la ciudad moderna, se tiende al anonimato, al individualismo y demás situaciones que, en voz de Durkheim, son “patologías sociales”, como la violencia, la desintegración familiar o el suicidio. Estas se desarrollaron en un contexto complejo y de transición de sociedad folk-rural a sociedad industrial-urbana. Por ende, los fenómenos sociales derivan en un contexto, espacio y tiempo determinado. Son ejercidos por la colectividad, es decir, son transformaciones sociales y simbólicas de gran ímpetu y expansión. Por ejemplo, desde que se constituyó la economía global, la globalización ha sido un fenómeno que ha trastocado todas las formas de vida; se ha convertido en un sistema dominante de imposición y segregación.

Para Wallerstein, el sistema es «literalmente, una especie de todo conectado, con reglas de operación internas y algún tipo de continuidad. El uso del término ‘sistema’ en las ciencias sociales implica una creencia en las denominadas características emergentes» (Wallerstein, citado en Cárdenas, 2019, p.11). Respecto a ello, cada época forma parte de una secuencia *continuum* que presenta crisis que hacen nacer un nuevo sistema. Los protagonistas de este espacio y tiempo pertenecen a una realidad concreta compuesta, en el campo social, por una lucha de clases. El hombre urbano es el resultado de este *continuum*. Como mencionan Marx y Engels:

La historia de todas las sociedades hasta el día de hoy es historia de lucha de clases. Libre y esclavo, patricio y plebeyo, señor y siervo, maestro y oficial, en suma, opresores y oprimidos han estado y están enfrentados entre sí, han mantenido una lucha ininterrumpida, ya oculta ya abierta, una lucha

que en todos los casos terminó con una transformación revolucionaria de toda la sociedad, o bien con el hundimiento conjunto de las clases en lucha. (Marx y Engels, 1847, p.49)

Un problema inherente del sistema capitalista, que es palpable en su estructura, es la segregación. Pérez lo define como «una separación entre grupos en un espacio concreto» (Pérez-Campuzano, 2011, p. 405). En relación con estos grupos, Vergara menciona:

La globalización está produciendo transformaciones radicales en el espacio, el territorio y el tiempo. Por ello, para comprender la experiencia actual debemos reconocer que hay un flujo de diverso carácter y magnitud entre lo macro global y lo micro local, que requiere ser abordado por la antropología. Así, nuestra disciplina aún se confronta empíricamente con actores situados en lugares y territorios, quienes desde allí experimentan, se confrontan y/o miran los flujos. (Vergara, 2013, p.11)

La segregación da lugar a una separación dentro de la ciudad entre centro y periferia.

### ***1.1.13. Evolución de la ciudad. Centro y periferia***

La ciudad ha tenido una evolución y constitución a través de la historia. Su característica dinámica es innata y se estructura para diversos fines. La ciudad y la forma urbana se han transformado profundamente a través del tiempo. Según el sociólogo francés François Ascher (2012), en una interpretación a largo plazo sobre la ciudad titulada *La tercera revolución urbana moderna*, la ciudad ha experimentado cambios profundos asociados con las tres revoluciones modernas de la historia occidental, de las cuales se deduce su modelo de ciudad.

Una primera etapa, que abarca el periodo denominado Edad Moderna, va desde el final de la Edad Media hasta el principio de la Revolución Industrial. Durante este periodo surge la ciudad clásica, que se caracteriza por su forma compacta; con espacios reducidos que promueven una ocupación intensiva del suelo, a diferencia de lo que ocurre en el entorno rural.

La segunda etapa de la modernización coincide con la Revolución Industrial, que conllevó la revolución agrícola y la expulsión del campo de una gran cantidad de agricultores que tuvieron que trasladarse a la ciudad. Esto dio lugar a la ciudad industrial, en la que surgió un enorme crecimiento demográfico y una expansión espacial acelerada. La metrópoli de la fase industrial se caracteriza por el crecimiento interno de las aglomeraciones, que se produce por la ampliación por parte de su periferia.

Por último, la tercera etapa de la modernización fue la llegada del capitalismo, que conlleva la *metapolización*. Es un doble proceso, de metropolización y de formación de nuevos tipos de territorios urbanos (*metápolis*), y responde a la necesidad de concentración de recursos de todo tipo en unas pocas ciudades, que deben ser competitivas a nivel internacional. En esta fase, la ciudad cambia de escala y de forma. El crecimiento interno de las aglomeraciones da paso a un crecimiento externo, es decir, por absorción, de ciudades y pueblos cada vez más alejados de su zona de funcionamiento cotidiano (Ascher, 2012).

Los estudios urbanos, como ya se ha visto, relacionaron múltiples dimensiones sociales como la economía, racionalización espacial, cultura, migración, ritmos de vida, costumbres y delincuencia. La ciudad es un fenómeno con dinámicas de flujos que está interconectado a un territorio, y mantiene constantes interconexiones de tipo sistémicas: «nada existe en la ciudad sin intercambios, sin aproximación, sin proximidad (...)» (Lezama, 1993, p. 252).

Durante el cambio del modo de producción económica, se establecieron dos tipos de sociedades que mantenían una relación dicotómica: sociedades industriales- urbanas (que son producto de la industrialización) y las sociedades folk-rural (que subsisten y se adaptan a las situaciones emergentes desde su condición). Cada una tiene su propio espacio y sus propias relaciones que se entretajan en un territorio, y esto sucede a nivel global. Estas dos formas de sociedad «son los modelos básicos de asociación humana» (Wirth, 2005, p.2) que prevalecen en el *continuum*, con algunas variantes.

Algunas concepciones de ciertos urbanistas se han tornado centrales. Es el caso de Kevin Lynch, que concibe a la ciudad no solo como un objeto, sino como un constructo colectivo en el que interfieren varios actores y elementos, que constantemente modifican su estructura (Lynch, 2000). También otros como Néstor García Canclini o Pierre Bourdieu

argumentan que la concepción de este término no se refiere al concepto de construcción arquitectónica, sino que es un término con una connotación más profunda; es decir, es un espacio construido<sup>11</sup> por la sociedad.

En esta parte se han citado a dos urbanistas orgánicos, Berroeta y Vidal (2012), cuya visión antepone al actor social como parte fundamental en la constitución de la ciudad; él también funge como constructor de los espacios a través de su habitar. Ese habitar proyecta su mente, su cultura y sus necesidades.

La ciudad se caracteriza por ser una unidad compacta e interrelacionada donde cada elemento pertenece a la trama general; edificios, plazas y calles se disponen en un juego de llenos y vacíos que articulan las funciones urbanas. Se trata de un urbanismo “orgánico” que responde más a las necesidades y funciones que a la planificación teórica, consiste fundamentalmente en un proceso de adaptación, de un orden natural donde no existe una supeditación formal en la edificación. (Berroeta y Vidal, 2012, p.3)

La ciudad, por tanto, engloba prácticas, usos y significados; es un espacio donde existe un universo de interacciones sociales entre sujetos. La mayoría suele tener un bagaje cultural histórico diverso o común; por consiguiente, se forma una unidad heterogénea y surgen relaciones múltiples formando un universo simbólico.

Situándonos en el contexto de la Ciudad de México, las dos sociedades urbanas son definidas por Giglia (2017) de la siguiente manera:

En el caso de la metrópoli de México las desigualdades socioespaciales se concretan en dos polos principales, correspondientes a dos tipos de espacios y ordenes urbanos específicos. Por un lado, la ciudad central y por las otras nuevas periferias, cada vez más alejadas y desconectadas. (p.18)

---

<sup>11</sup>La práctica espacial se corresponde con el espacio percibido, el más cercano a la vida cotidiana (Delgado Ruiz, 2018, p.66).

Estos dos órdenes urbanos surgieron a partir del proceso de la colonia y del proceso de urbanización que le sucedió. La ciudad central se ha caracterizado por la concentración de agregados gigantescos, tecnología, servicios y transportes. En los últimos años, han surgido nuevas problemáticas como la movilidad, la intensificación de la vida nerviosa, la depredación del ecosistema, individualización, fragmentación, discriminación, contaminación, migración, demanda de servicios, violencia, deshumanización, anonimato y libertad.

Por ello se considera que los males del mundo moderno, más que con la pobreza económica, tienen que ver con la pobreza moral (Gouldner, 1972; Marcuse, 1972; Aron, 1970, como se citó en Lezama, 1993). La ciudad es un escenario invariable, pero ahí es donde se dan distintos comportamientos relacionados con los efectos negativos que causa el vivir en un espacio muy diverso y heterogéneo. Park observa que la ciudad produce un sistema moral e ideológico que gira en torno al “capital” y a ciertas categorías que se le derivan:

Los procesos de segregación establecen distancias morales que convierten a la ciudad en un mosaico de pequeños mundos que se tocan, pero no se compenetran. Esto hace posible que los individuos pasen rápida y fácilmente de un medio moral a otro, y estimula el fascinante pero peligroso experimento de vivir al mismo tiempo en varios mundos diferentes y contiguos, pero por lo demás muy alejados entre sí. (Park, 1952, citado en Hannerz, 1986, p.37)

Amante también observa efectos negativos en este tipo de contextos urbanos donde se tiende a procesos de individualización y fragmentación. «La fragmentación que se manifiesta en este tipo de asentamiento humano la hace semejante a un archipiélago de partes inconexas. Por ende, hay en la ciudad moderna un cierto grado de retroceso en cuanto se refiere a los procesos de civilización humana» (Amante, 2009, p. 43).

La ciudad es el espacio privilegiado de la modernidad y de sus procesos contradictorios de nuestras sociedades; es una metáfora de la cultura. En tanto, para Giglia los asentamientos periféricos se subdividen de la siguiente forma:

Las periferias se componen básicamente de tres tipos de contextos urbanos: los asentamientos de autoconstrucción menos consolidados, los conjuntos urbanos de interés social construidos en grosso modo y los pueblos de origen colonial o prehispánico con diversos grados de conexión con el territorio urbanizado. (Giglia, 2017, p.19)

Giglia (2017), afirma que estos conjuntos urbanos son definibles como espacios insulares. Estos mantienen características como la homogeneidad y la monofuncionalidad del espacio (exclusivamente vivienda para sectores de recursos bajos o medios bajos) y la ausencia de fuentes de trabajo y de servicios urbanos que permiten una calidad mínima de habitar.

En resumen, existen dos conjuntos de “asociaciones humanas” o bien, como lo llama Ángela Giglia, dos “conjuntos de ordenes urbanos”. Cada uno tiene sus propios componentes que les son innatos. Entre estas dos sociedades se dan intersecciones sociales, culturales, económicas, entre otras. Hay elementos que pertenecen a los dos conjuntos y se mezclan. La intersección entre ambos conforma un espacio de heterogeneidad de “personas híbrido” que son productos del mundo urbano; y explica el origen de las sociedades híbridas, su cultura y las problemáticas que se derivan de la vida cotidiana, es decir, del mundo urbano. Lo urbano surge del crecimiento de las ciudades, de su conglomeración de sujetos, sus relaciones y su sistema económico transversal; propician cambios en todos los aspectos de la vida social.

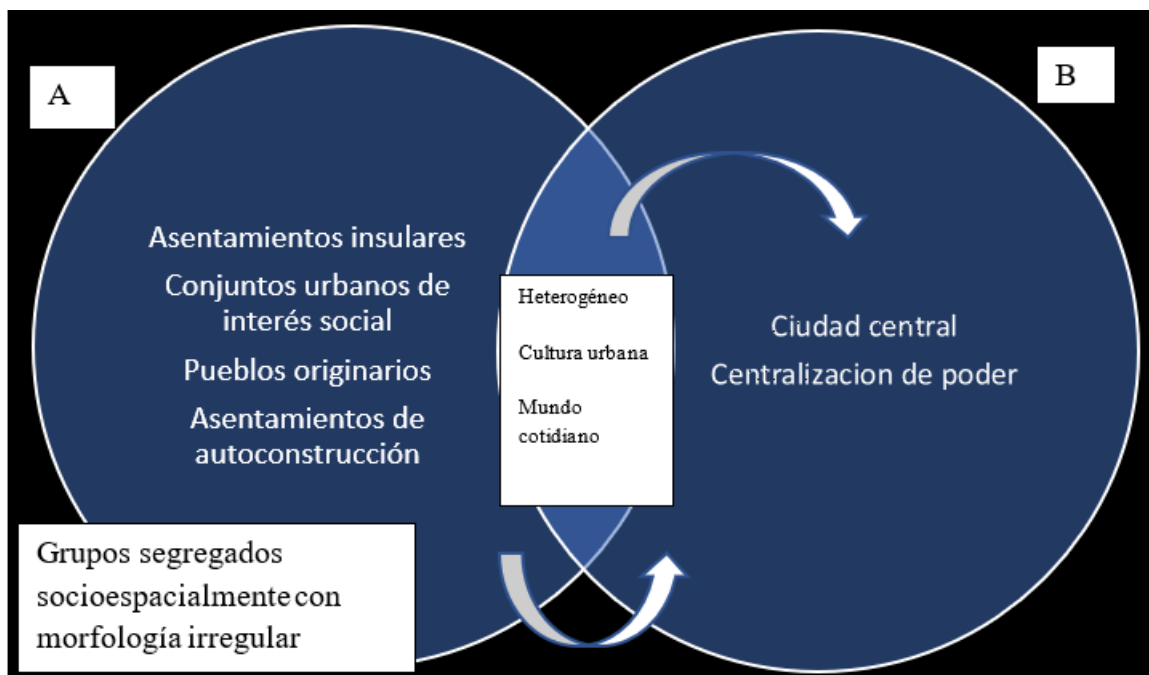
En las estructuras sociales se producen y reproducen relaciones de inclusión-exclusión, imposición-subordinación y determinación-reconfiguración tanto en desplazamientos, lugares, espacios, comunicaciones, transportes y significados. Esta lógica capitalista que impera en las sociedades, impone una estructura de desigualdad; a partir de estas posiciones se ordena el mundo social. Nuestro mundo social. Esta estructura social «contiene la noción de una ordenación de posiciones o status, y casi todas implican la institucionalización y persistencia de los grupo y relaciones» (Turner, 1988, p.132, citado en Rivera y Manrique, 2007).

En la Figura 1 se muestra un diagrama de Venn donde todo grupo social forma parte de un conjunto. El conjunto A pertenece a los asentamientos insulares y el conjunto B, a la

ciudad central. Cada conjunto tiene elementos diferentes como la economía, cultura, servicios, población, educación, infraestructura, estructura y superestructura.

### Figura 1

*La interconexión de los dos órdenes urbanos y la desigualdad espacial.*



Fuente: elaboración propia (2021).

Entre estas sociedades existen flujos diferentes que constantemente forman interconexiones entre ambos conjuntos. A través de los flujos se generan un sinnúmero de interacciones sociales, económicas, informáticas y simbólicas; estos flujos forman la estructura y tienen una función. Así, los sujetos sociales formamos parte de ello, no solo como observadores. La antropología estudia al sujeto dentro del contexto de los flujos, en el *continuum* de la globalización.

## Ciudad y sociedad

### *1.1.14. La antropología urbana*

La antropología se ha ido construyendo paulatinamente desde sus primeros indicios hasta formarse como la ciencia que es hoy. «(...) Los grandes polos del pensamiento antropológico están ubicados principalmente en Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia; la antropología se ha construido en múltiples direcciones» (García y Melville, 2009, p.11).

En un principio, la antropología estudió sobre todo a los pueblos primitivos. Sin embargo, la antropología es una genérica ciencia del hombre, que puede con provecho aplicar sus «esmerados métodos de observación» a «el hombre civilizado que es un objeto de investigación igualmente interesante, y al mismo tiempo su vida es más abierta a la observación y al estudio» (Park, 1952, citado en Hannerz, 1986, p.42).

La antropología se había encargado de estudiar sociedades primitivas en su espacio-tiempo desde una perspectiva sincrónica y diacrónica, abarcando todas las dimensiones sociales (primero de comunidades y después de ciudades) en su estructura y superestructura social.

Su objeto central de estudio es la permanencia y cambio de los fenómenos socioculturales, por ende, se ocupa de conocer y analizar a la humanidad entera. Se interesa por cada una de las diferentes vías de evolución de las sociedades humanas, y por identificar las respectivas trayectorias de pueblos y culturas desde las épocas tempranas de la prehistoria hasta el tiempo actual. La diversidad cultural, étnica y social, en y entre las sociedades, se manifiesta en todos los rincones del planeta. Conciérne a la antropología la adaptación humana a variados climas y territorios; fríos, templados y cálidos; húmedos y áridos; planicies y montañas. Le compete tanto el estudio de las sociedades simples como el de las más complejas. (Bonfil Batalla, 1962, p. 9)

El contexto general de la antropología surge en el marco de la Segunda Guerra Mundial. Estaba presente el pensamiento revolucionario (contra el estructural funcionalismo)



y la escuela de Chicago (unida a la idea de la urbanización). «A partir de la Segunda Guerra Mundial la actividad de los antropólogos profundizó la crítica de los viejos sistemas teóricos y emprendió con vigor la búsqueda de modelos nuevos» (Palerm, 2008, citado en Bedoya Paredes, 2011).

En el campo de la antropología surgieron nuevas vertientes por estudiar, así, se desarrollaron temas como parentesco, religión, sociedades primitivas, sociedades industriales, cultura e identidad. Cada concepto conlleva un conjunto de significados, los cuales, son de vital importancia dentro del marco de las sociedades primitivas, su función y evolución que implica su mundo simbólico.

Cuando se transita de una época a otra se dan cambios estructurales de gran magnitud; son cambios en los modos de vida. Wirth menciona que «(..) el rasgo que distingue al modo de vida del hombre de la edad moderna es su concentración en agregados gigantescos que irradian las ideas y prácticas que llamamos civilización y alrededor de los cuales se aglomeran centros menores» (Wirth, 2005, p.1).

Entonces, lo urbano deviene de la metrópoli y de lo que ella conlleva, es decir, es todo un sistema de organización e interconexión. Massiah y Tribillon especifican que el mundo contemporáneo se conforma de relaciones políticas, económicas comerciales y tecnológicas, lo cual constituye una economía global que define parte del fenómeno urbano:

Las características actuales del fenómeno urbano se forman en el transcurso de los últimos siglos. Se trata de una función política en las capitales de los grandes imperios como lo atestiguan París, Viena, San Petersburgo. Es función comercial, como lo señala el papel que ha desempeñado Venecia, Génova y Ámsterdam. Y finalmente, función industrial, con el desarrollo del capitalismo. (Massiah y Tribillon, 1993, p.23)

El reconocimiento de la antropología urbana como campo especializado, no se produciría hasta los años setenta, de forma gradual. El proceso se inicia en la antropología norteamericana, y surgieron dos perspectivas de estudio: “la antropología en la ciudad” y “la antropología de la ciudad”. Resumiendo el recorrido teórico que hace Amalia Signorelli, acerca de ellas, podemos decir que la “antropología en la ciudad” puso su énfasis en «la

recuperación en el contexto urbano de sus tradicionales objetos de investigación: familia y parentesco, grupos locales y vecindarios, tradiciones y rituales», para evidenciar cómo el patrimonio cultural no se disuelve en el contexto urbano, sino que por el contrario constituyen elementos importantes. La “antropología de la ciudad”, por el contrario, considera a la propia ciudad como la parte central y más importante.

En este caso, la ciudad ya no es considerada como el telón de fondo de microrrealidades sociales de las que se quieren estudiar los caracteres, sino que está en el centro de la escena, en una de las dos siguientes perspectivas: o como realidad espacial y social que genera y condiciona actitudes y comportamientos; o bien como realidad espacial y social que se identifica, que está constituida por aquellos comportamientos y por aquellas actitudes. Las dos perspectivas no son en absoluto idénticas, ni la adopción de una u otra es indiferente. (Signorelli, 1999, pp.3,4)

La antropología en la ciudad tiene como objeto de estudio a los sujetos sociales y su cultura en el contexto urbano “la ciudad”. Esto significa que se ha cambiado la estructura donde, por ende, surgen nuevos significados; sin embargo, las sociedades tradicionales todavía conservan el sentido de identidad a través de prácticas que siguen reproduciendo pues su sistema sociocultural se rige de forma diferente. Ellos forman parte de la estructura urbana, y lo urbano reconfigura la cultura; es decir, surge un nuevo sistema de reproducción social que implica un sentido de identidad y cultura.

En cambio, la antropología de la ciudad tiene como objeto de estudio la misma “ciudad”. Aquí, la ciudad impone su lógica; condiciona los comportamientos humanos bajo ciertos caracteres dominantes de una lógica capitalista.

Actualmente la teoría urbana se interesa por la transformación de las ciudades ocasionada por la reestructuración productiva del capitalismo, denominada en términos genéricos globalización. Las diversas teorías sobre el tema plantean que la diferenciación urbana es palpable como consecuencia de la modificación del proceso productivo y del mercado de trabajo. El resultado son ciudades divididas, duales, fragmentadas, polarizadas o que asemejan archipiélagos. (Duhau y

Giglia, 2008; Soja, 2000; Van Kempen, 2007, como se citó en Pérez-Campuzano, 2011, p.404)

### ***1.1.15. La sociedad urbana de la utopía***

En este *continuum* nacerá la sociedad urbana, que superará el modelo capitalista. Lefebvre manifiesta que «la sociedad urbana es para nosotros un *objeto virtual*, es decir, un *objeto posible*, cuyo nacimiento y desarrollo hemos de presentar ligado a un *proceso* y a una *praxis* (una acción práctica)» (Lefebvre, 1972, p. 4).

La sociedad evoluciona, surgiendo nuevas formas de habitar. Se produce y reproduce cultura urbana, es decir una cultura híbrida; formándose a partir de relaciones sociales, en algunos casos provenientes de flujos migratorios de zonas aledañas al centro de la ciudad, que al final se cohesionan en una sola cultura y terminan compartiendo el mismo lenguaje en un mismo contexto, dentro del mundo moderno.

Para Lefebvre, la sociedad urbana tiene como fin último, la libertad y la autogestión; estas características serán parte de su culminación de la sociedad postindustrial. Un tipo de humanismo, el de la sociedad burguesa, ha muerto en la etapa industrial, pero uno nuevo habrá de nacer de una nueva vida social no coartada por la explotación y la coerción. Así se liberará la capacidad creadora global del hombre, y se rescatará también esa antigua práctica de habitar, con todas sus significaciones relacionadas con la apropiación plena de los productos humanos (Lezama, 1993, p.250).

Esta recuperación de la libertad solo se dará por medio de la revolución urbana, que es el conjunto de transformaciones que se producen en la sociedad contemporánea para marcar el paso desde el período en el que predominan los problemas de crecimiento y de industrialización (modelo, planificación, programación) hasta la búsqueda de soluciones y modelos propios. Las luchas urbanas tienen como propósito la reapropiación por parte del hombre de sus condiciones de existencia en el tiempo, en el espacio y en los objetos. Algunas de las transformaciones se realizarán bruscamente, mientras que otras tendrán carácter gradual, previsto, concertado. (Lefebvre, 1972, p.5).

### ***1.1.16. La sociedad urbana y la movilidad***

La humanidad ha sido nómada por naturaleza, y este desplazamiento fue indispensable para la sobrevivencia de los primeros grupos. Posteriormente, con el descubrimiento de la agricultura, los humanos se asentaron en un espacio geográfico, cambiando su hábitat en su “habitar”. Así surgieron las poblaciones y ciudades. Desde la antigüedad, cada civilización ha construido ciudades distintas.

La ciudad es una de las formas de organización del espacio que tienen mayor influencia en las funciones que se llevan a cabo en ella. Los desplazamientos han cumplido funciones dentro de un marco espacial, son hechos necesarios que surgen con distintas finalidades y en distintos contextos. Las ciudades tienden a un desarrollo económico, y la movilidad funciona como una red de interconexiones, de distintos flujos. «El proceso de integración del mercado y de la mercancía (gentes y cosas) en la ciudad se prolonga durante siglos. El intercambio y el comercio, indispensables tanto para sobrevivir como para vivir, aportan la riqueza y el movimiento» (Lefebvre, 1972, p.7). La movilidad, por tanto, constituye un factor indispensable de comunicación de un punto a otro, sobre todo en las ciudades comerciales, así los desplazamientos mejoran el funcionamiento del territorio y de las interacciones sociales.

Esto se vio ya desde el siglo XIV, aproximadamente, en Europa occidental. El intercambio comercial se convierte en función urbana, y dicha función ha hecho que surja una forma urbanística concreta. A partir de ella, surge una nueva estructura del espacio urbano. Las transformaciones de París son un ejemplo que ilustra una compleja interacción entre los tres aspectos y conceptos más esenciales: función, forma y estructura (Lefebvre, 1972).

La racionalización del espacio permitió organizar las ciudades y la movilidad de sus habitantes dentro de ella. En cada territorio existen diferentes formas de morfología urbana, lo cual permite la articulación de actividades y sujetos sociales, pero también puede generar diversas problemáticas. La morfología urbana y los medios de desplazamiento en ella están vinculadas con el progreso técnico y las actividades económicas de la población, que se dan en un espacio y tiempo determinado. Por ello, los desplazamientos se construyen

temporalmente en el habitar de las sociedades. En este caso, la movilidad urbana puede volverse compleja debido a que los territorios se encuentran definidos por las dinámicas de los sujetos sociales y los factores culturales.

Hasta la irrupción del transporte motorizado, el desplazamiento se realizaba a pie, a caballo o en barco. «A partir de sus necesidades, los habitantes configuraron la forma de las ciudades y sus prácticas. Las calles, puertas, plazas y puertos constituyen los espacios de circulación y los límites de la ciudad a través de los puertos y las puertas» (Duthilleul, 2012, citado en Mendoza-Hatjhecorne, 2013).

En la ciudad, el desarrollo tecnológico va cambiando la cultura, debido al dinamismo del cual es objeto. «La revolución tecnológica que representó la aplicación de a máquina de vapor de Watt a la producción industrial fue tan significativa para la transformación económico-social como lo fue su aplicación transformadora al transporte. Y con ellos al conjunto de la vida social» (Navarro Benítez, 2003, p.40).

Por tanto, la movilidad se ha ido erigiendo a causa de los procesos históricos y con ello se han determinado las espacialidades, en el habitar de los sujetos. Ahora bien, la movilidad debe ser como una interconexión de distintos puntos dentro de un espacio, esto permite una comunicación en el marco global y local. Esta es importante para el desarrollo de la ciudad, no solo de la centralidad sino también de las periferias:

La movilidad urbana, a través de la historia urbanista, fue utilizada como recurso fundamental para la reestructuración de las capitales europeas. En este sentido, el análisis de los proyectos desarrollados por J. Nash y el Barón Haussmann, en Londres y París a fines del siglo XIX, muestra cómo la movilidad urbana no solo tuvo como objetivo mejorar la accesibilidad y la conectividad desde las periferias hacia el centro y viceversa, sino también permitió promover la regulación del uso ciudadano del espacio público y ordenar la distribución de los distintos grupos sociales al interior de la ciudad. (Sennet, 20002, citado en Lange Valdés p. 89)

La movilidad urbana es un fenómeno que abarca diversas dimensiones sociales de la vida cotidiana, y que da lugar a flujos de comunicación y económicos fruto de las interacciones sociales. La existencia de una adecuada movilidad es un factor muy importante para el desarrollo de la función de los espacios y permite una relación sujeto-espacio que se traduce en diversas dinámicas sociales y en una territorialidad definida. Esto se nota en el continuo rediseño de las vialidades para adaptarlas al tránsito vehicular en los tiempos de modernización de la era industrial.

La época sobremoderna goza de grandes ventajas, como la velocidad de los trayectos, y la comodidad, estos factores son cualidades de los nuevos desplazamientos en las ciudades. Para ello, el automóvil domina la movilidad urbana, y se ha convertido en algo prioritario. La ciudad no se trata «únicamente de un lugar de paso y de circulación; la invasión de automóviles y la presión de su industria, es decir, del *lobby* del auto, han convertido al coche en un objeto piloto, al aparcamiento en una obsesión, a la circulación en un objetivo prioritario, y todos ellos en su conjunto en destructores de toda la vida social y urbana» (Lefebvre, 1972, p.14).

El automóvil es descrito como el enemigo principal del transporte sostenible. Esta afirmación no es arriesgada, y es sostenida por varios autores (Montezuma, 1996; Merlin, 1996; Cervero, 1998; Gannon et al., 2001; Singer, 2001). Algunos de los argumentos son los siguientes: este vehículo tiene un elevado costo, es individual, genera desigualdad, implica una inversión muy grande para muy pocos (en términos de infraestructura urbana), y necesita de mucho espacio urbano para “subsistir”. Además, el automóvil es un vehículo que genera mucha contaminación y ruido por cada kilómetro viajado, transporta pocos pasajeros (máximo 5), y muy pocos ciudadanos pueden acceder a él. El nivel de accidentalidad generado por automóviles particulares es más alto que cualquier otro medio de transporte, y la prioridad del automóvil en un modelo urbano tiene como consecuencias la dispersión, y como correlato la depresión de los habitantes (King, Brach, Belle, Killingsworth, Fenton y Kriska, 2003). (Pardo, 2005, p.6)

Tenemos, entonces, una «ciudad modelada y subordinada al coche», como dice Lluís Brau (2018).

El automóvil no solo ha invadido y se ha apropiado del espacio público, sino que ha generado una profunda y estructural transformación urbana, no solo de la ciudad de la minoría de conductores, sino la de todos. En los últimos 50 años se han construido dispendiosas vías, autovías y autopistas, enlaces (spaghetis) y mega aparcamientos, que cortan y trituran la ciudad, creando infranqueables barreras que obligan a largos recorridos a los peatones. (Brau, 2018, p.6)

El vehículo privado (coche, moto) se convierte en un bien codiciado. «Desde la óptica individual es un invento fabuloso, que permite moverse libremente espacial y temporalmente, transportando familiares, amigos, o mercancías de puerta a puerta. Es teóricamente rápido y flexible. Sin duda para viajes interurbanos medio-largos, es un instrumento de movilidad individual complementaria del transporte público incuestionable» (Brau, 2018, p.9). Sin embargo, la apariencia de acceso universal y de eliminación de los obstáculos genera una desigualdad en varios sentidos. El automóvil es el icono de consumo por excelencia, ya que se identifica con «libertad, velocidad, competitividad, éxito, virilidad, poder (económico, social, sexual), fundamentalmente emblema de prestigio social, lujo y ostentación» (Brau, 2018, p.17). Por ende, las ciudades son creadas para este tipo de desplazamientos.

Sin embargo, las necesidades de movilidad motorizada han restado libertad al desplazamiento personal. Autores como Venturi y Scott Brown (1978, citado en Lange Valdés, 2011, p. 90) mencionan que «la movilidad es parte de un nuevo 'modo de vida urbano' donde la búsqueda de libertad personal por parte del ciudadano se refleja en la posibilidad de circular y desplazarse libremente por el territorio». La idea de libertad implica que los habitantes de un espacio puedan elegir con total autonomía diversos medios de transporte, que tengan cualidades deseables para ellos, como su funcionalidad en el marco de un territorio.

El aumento de la movilidad urbana se propicia mediante el cambio estructural hacia formas neutras, puras y diáfanos propias de la arquitectura posmoderna. Esto permite la innovación y la modernización de las ciudades y de sus medios de transporte y comunicaciones. Pero la construcción de infraestructuras con base en este tipo de arquitectura tiene dos problemas principales: 1) la disminución de las relaciones sociales y 2) un efecto “desterritorializador”.

En la actualidad, los sistemas de transporte colectivo dan lugar a una paradoja: son usados por muchas personas, pero esto no hace que se creen vínculos sociales. Hay proximidad entre los usuarios, pero no contacto social, debido a que estamos inmersos en una cultura de individualización. Asimismo, paradójicamente, las infraestructuras actuales hacen que el tiempo invertido en el traslado diario sea demasiado alto y poco funcional (Hall, 1996, citado en Lange Valdés, 2011).

Estas infraestructuras también hacen que no haya formas urbanas reconocibles para sus habitantes, se pierden los referentes históricos particulares de cada localidad y generan un efecto “desterritorializador”, que provoca pérdidas identitarias y de referentes simbólicos (Bestor, 2001). De alguna manera, a los sujetos que viven en las ciudades “se les obliga” de forma implícita a olvidar su origen e historia. Pero, por otra parte, surgen territorialidades que los sujetos tienden a realizar en sus espacios con la finalidad de lograr desplazamientos concisos y objetivos.

Como afirma Lange (2011, p. 89), «la movilidad urbana constituye una de las problemáticas más importantes de la vida urbana contemporánea. Si bien el reconocimiento de su rol como medio para asegurar la accesibilidad entre las distintas áreas funcionales de la ciudad es muy antiguo, su relevancia se ha incrementado fuertemente en la actualidad, pasando a constituirse en un factor de desarrollo político, económico y sociocultural por sí mismo» (Lange, 2011, p.89).

La movilidad, por tanto, supone una relación del sujeto con su territorio y también con los medios de desplazamiento. Los medios son necesarios, porque permiten una movilidad más rápida para la realización de cualquier tipo de actividades, y los sujetos hacen uso de estos medios con base en su capital económico. La movilidad es una parte fundamental de cada lugar, pero hay sectores que tienen desventajas, porque en algunos casos los



condicionantes fisiológicos limitan a ciertos sectores sociales. Esto genera vulnerabilidad e inequidades sociales. «Hay mucha gente reclusa, gente que no necesita estar en prisión para limitar extremadamente sus desplazamientos en su propia ciudad, en principio por carencias económicas, luego porque adheridas a ellas están otras carencias sociales, culturales, políticas y psicológicas» (Vergara, 2013, p.15).

#### ▪ **La movilidad según la escuela de Cuernavaca y Jean Robert Jeannet**

En el contexto mexicano, cabe citar la escuela de Cuernavaca, fundada en 1966 por Ivan Illich, del cual fue discípulo Jean Robert Jeannet, mexicano de origen suizo. A continuación, se expondrán algunas de sus ideas, procedentes de un manuscrito sin publicar.

Como contexto, los urbanistas de los años 1920 proyectaban una ciudad utópica para automóviles. Uno de ellos fue Le Corbusier, que publicó en 1922 la obra “La Ciudad para tres millones de habitantes”, donde invita a imaginar una ciudad hecha para la lógica del automóvil, lo cual conllevaba una planificación y un diseño específicos. Según él, «en la ciudad, el peatón nunca encuentra un vehículo (..). El suelo entero pertenece al peatón (..). El deporte, múltiple, esta al pie de las casas, en medio de parques (..). La ciudad es enteramente verde».

Las ideas utópicas que se relacionaban con el transporte de motor, tendían a incrementar la velocidad, mejorar la imagen urbana, favorecer el bienestar social y el deporte. A este respecto, Illich replica que cabe «recordar que, en otras épocas, no había coches y que la gente no reportó sufrir de esta “carencia”» (Jeannet, p.5). Jean Robert aseveró: «la historia de los transportes motorizados es una advertencia contra los sueños dorados. Del futuro radiante que anunciaban los utopistas de los años veinte, solo nos queda una realidad opresiva: una distopía real se sustituyó a la utopía» (Jeannet, p.1). Así, esta distopía ha conllevado varias problemáticas sociales, económicas y de movilidad urbanas.

Los urbanistas utópicos vislumbraban una ciudad moderna con ventajas, para los peatones la cual sería objeto de una planificación. «A partir de los años 1990 surgen teorías que pueden llamarse de planificación sistémica, que ponen frecuentemente la hegemonía de

los transportes en tela de juicio; pero no la organización sistémica de la ciudad. Se reconoce por fin que la velocidad, en la ciudad, es decir en un medio donde coexisten hombres dotados de piernas y vehículos de cuatro o más ruedas, es imposible sin romper esta coexistencia» (Jeannet, p.3).

Para Jean Robert, la evolución del transporte supuso una innegable contribución a la descomposición del tejido social. En sus obras cuestiona la labor de los científicos del transporte y con ello los “desplazamientos pendulares”.

Los habitantes formamos parte de la estructura del transporte urbano cuando aceptamos ser un usuario. La realidad de la planificación y la ciencia de los transportes es convertir a los habitantes en “usuarios” dentro las redes del transporte urbano. Cuando esto se consiguió, surgió un nuevo espacio y tiempo, de tal manera que los vehículos motorizados se han vuelto los protagonistas del escenario urbano y la velocidad se convirtió en el carácter más importante de estos desplazamientos. Al respecto, Ivan Illich menciona: «el usuario se exaspera por la desigualdad creciente, la penuria de tiempo y su propia impotencia, pero insensatamente pone su única esperanza en más de la misma cosa: más circulación por medio de más transporte» (Illich, 2006, p.339, citado en Jeannet, p. 4).

Los urbanistas imaginaron que la creación de más transporte sería una solución a la movilidad, pensando en que si hay más parque vehicular habrá más circulación. Sin embargo, esta idea es una falacia y no es funcional en la actualidad, puesto que lo que ocurre es que a mayor transporte hay menor circulación, debido al congestionamiento que se produce por el exceso de transportes motorizados. «La realidad es que, más de tres cuartos de siglos después de que se enunció este sueño, el promedio de velocidad de los vehículos en el centro de las ciudades como Nueva York, Londres o París es inferior a lo que era al fin del siglo XIX, en los últimos años de las calesas» (Jeannet, 2).

Los científicos del transporte tratan de solucionar estos problemas, y según el autor, lo que deben hacer es estudiar la trama urbana, para analizar de antemano la viabilidad de los proyectos que puedan solucionar los problemas de movilidad. Pero «los planificadores urbanos están ciegos a las relaciones de soporte mutuo que son la trama de las culturas callejeras y urbanas» (Jeannet, p. 4).

La ciencia de los transportes trabaja en función de la velocidad, este es un carácter que los medios con ruedas y las personas ejercen cuando aplican y se les aplica “fuerza”. Ellos visualizan la realidad mediante conceptos científicos. Por ejemplo, visualizan el tráfico como un caso de mecánica de los fluidos: piensan que, si determinada vía se obstruye por congestión, el tráfico deberá de desbordar e inundar calles cercanas, mientras la experiencia demuestra lo contrario. O dibujan mapas de las “líneas de deseo” de más y mejores servicios de transporte. Conceptualizan esas líneas como “acciones a distancia” o “atracciones”, lo que es la esencia del concepto newtoniano de gravedad. A partir de esas metáforas, construyeron el “modelo de gravedad de predicción del tráfico”, que hoy es un procedimiento estándar de la planificación del tráfico en Estados Unidos (Jeannot, p.4).

Ivan Illich, en su libro *Energía y equidad*, se dedicó a la institución de los transportes, analizó su contraproductividad en sus tres dimensiones: la técnica, la social y la estructural. Este modelo «es sistemáticamente inducido por los profesionales; impide siquiera imaginar que las cosas pudieran ser distintas, como por ejemplo imaginar que pudiera haber menos coches en las calles de nuestras ciudades». Menciona Marianne Groenemeyer que vivimos en tiempos de “poder elegante”. Este imputa a los ciudadanos necesidades conformes a lo que él necesita y les ayuda a satisfacerlas. Como ejemplo, las autoridades de Cuernavaca decidieron que sus administrados necesitaban entrar a la ciudad con mayor velocidad, y les ayudan a satisfacer esta necesidad construyendo un distribuidor vial de tres pisos que les costó más de 170 millones de pesos.

Así la ayuda parece tan inocente como siempre, aunque hace mucho que ha cambiado de color y se ha convertido en un instrumento perfecto -es decir, elegante- ejercicio de poder. La característica del poder elegante es que es irreconocible, oculto, sumamente inospicuo. El poder es verdaderamente elegante cuando, cautivados por la ilusión de (su) libertad, aquellos sometidos a él niegan tercamente su existencia (..) En breve, el poder

elegante no fuerza, no recurre ni a las porras ni a las cadenas (..) (Illich, citado en Jeannet, p.5)

Por tanto, la ciencia de los transportes esta influenciada en función de «las necesidades sentidas o necesidades hetero-definidas, las cuales se pueden calificar como necesidades imputadas por profesionales» (Jeannet, p.6). El sistema capitalista y la mercadotecnia, junto con la tecnología, generan consumo y estos factores producen nuevas formas de vivir. Invitan a las masas a vivir con nuevas necesidades, las cuales no son funcionales porque generan desigualdad social, favorecen su uso mediante una ideología basada en corredores viales.

El transporte motorizado ha tenido un impulso económico, lo cual provoca alteraciones en el territorio y el paisaje. «La “necesidad” de distribuidores viales, por ejemplo, es siempre diagnosticada por tecnócratas en ausencia de demandas populares. Es, luego, manipulada por políticos. El prestigio de cientificidad de las tecnocracias profesionales aunado a la aparente irrevocabilidad de las “decisiones” políticas crea esa parálisis de la imaginación» (Jeannet, p.7).

Con estas ideas, Illich y Jean Robert cuestionan a las instituciones y a sus profesionales, que son los que administran y dirigen. En cambio, «a los que reciben los servicios de profesionales se les llama clientes» (Jeannet, p. 6). En la ciudad, los habitantes somos sometidos al poder elegante y no nos damos cuenta de ello. «Cada vez más, los prestadores de servicios imputan a sus clientes necesidades que sirven a sus fines» (Jeannet, p.6).

Por tanto, la industria automotriz es el motor de la economía y por tal motivo se construyen nuevas infraestructuras que favorecen el sentido longitudinal y permiten incrementar la velocidad en un espacio y tiempo, pero que cambian los usos del suelo.

los promedios de velocidad en las ciudades no se pueden mejorar, sino que, por el contrario, decrecen lentamente en todos los países industrializados, los planificadores sustituyeron la seguridad a la velocidad en sus modelos. Para ellos, la seguridad es la reducción de riesgos. (Zahavi, citado en Jeannet, p.12)

También está muy relacionado con el transporte el gran gasto de energía. Sin embargo, Illich, acerca de esto, asevera:

Crear en la posibilidad de altos niveles de energía limpia como solución a todos los males, representa un error de juicio político. Es imaginar que la equidad en la participación del poder y el consumo de energía pueden crecer juntos. Víctimas de esta ilusión, los hombres industrializados no ponen el menor límite al crecimiento en el consumo de energía, y este crecimiento continúa con el único fin de promover cada vez a más gente de más productos de una industria controlada cada vez por menos gente(..). Mi tesis sostiene no es posible alcanzar un estado social basado en la noción de equidad y simultáneamente aumentar la energía mecánica disponible, a no ser bajo la condición de que el consumo de energía por cabeza se mantenga dentro de los límites (Jeannet, p.13).

La ciencia de los transportes fomenta un excesivo gasto de energía y una inequidad, «una palabra que también designa el mal. (...) la sociedad confunde el bienestar con el más alto consumo de energía, establecerá un sistema de planificación compatible con este alto consumo de energía y se transformará, paso a paso, en un Leviatán tecnofascista». (Jeannet, p.13)

El uso del transporte motorizado reduce la autonomía de los individuos, y las infraestructuras incrementan la distancia, así, la ciencia de los transportes se encarga sutilmente de destruir la autonomía de los habitantes, es decir, provoca la heteronomía. Se reduce su libertad de moverse por sí mismos, hay un «conflicto entre la capacidad de movilidad autónoma y la oferta de movilidad heterónoma que constituye la esencia del transporte» (Jeannet, p.14), puesto que el sistema de transporte nos obliga a usarlo, se ha vuelto peligroso e ineficiente. Entonces el caminar y andar en bicicleta constituye la recuperación de la libertad que se pierde al ser “usuario” del transporte establecido.

En México, la utopía de la velocidad urbana domina todavía las decisiones de los planificadores. Como ejemplo, está la construcción de la línea 12 del metro de la Ciudad de México, que “ayudará” a los habitantes de Tláhuac a llegar más rápidamente al centro. El

motivo de ayuda cancela todo análisis de la tremenda remodelación territorial que la nueva línea ocasionará (Jeannet, p.6).

Particularmente en Xochimilco, la población (especialmente productores y distribuidores) utiliza en gran medida la bicicleta, los triciclos y bicitaxis para suplir sus diversas necesidades de movilidad. Aquí, los sujetos se constituyen en las interacciones de flujos y de desplazamientos en puntos nodales.

- **El uso de la bicicleta**

La bicicleta, instrumento indispensable para las personas más modestas, era también un símbolo de los sueños (Auge, 2009, p. 24)

La bicicleta tiene una historia llena de grandes héroes y épicas carreras, y su uso se ha ido transformando. En la historia de la bicicleta nos encontramos con grandes aventuras e historias de ciclistas. Su proceso de evolución ha sido largo y de formas variables, tal es el caso del primer modelo, llamado “draisiana”, que es el primer vehículo de dos ruedas de tracción humana, inventada en 1817.

Posterior a este modelo, Pierre Michaux inventó el velocípedo francés, que dio inicio a la bicicleta tal como la conocemos. Todas estas invenciones surgieron en Europa y en 1873 James Starley desarrolló otro modelo más eficiente, y perfeccionó la bicicleta e inventó los triciclos. Desde el año de 1816 se ha ido perfeccionando hasta llegar al modelo triangular que apareció en 1890 en Inglaterra.

Hoy en día hay diversas formas de bicicletas y diversos materiales de las que están hechas; hay unas muy sofisticadas, híbridas, urbanas, de montaña, de piñón fijo, plegables, de ruta, de turismo, de cross, triciclo de trabajo, eléctrica, tándem...Cada una tiene diferentes cualidades y usos.

Normalmente, los medios de transporte se pueden dividir en públicos (buses, taxis) y privados (automóvil, bicicleta, a pie), y a su vez en motorizados y no motorizados (bicicleta y a pie). Cada uno de ellos tiene ventajas y desventajas en términos tanto económicos como

ambientales y sociales. Como se verá más adelante, para el contexto de estudio la bicicleta permite acortar distancias territoriales, ya que por medio de barrios, callejones y senderos se puede ir cortando camino, por tanto, es más fácil llegar a otro barrio. Pardo (2005), acerca de la bicicleta expone:

- Es rápida y maleable, es decir es un medio que se adapta a cualquier tipo de espacio.
- Se puede recorrer largas distancias sin fatigarse.
- Es un medio de transporte ecológico que no genera emisiones dañinas para el medio ambiente. «Es el símbolo de un futuro ecológico para la ciudad del mañana y de una utopía urbana que terminaría reconciliando a la sociedad consigo misma» (Auge, 2009, p. 52).
- No tiene altos costos de mantenimiento.
- Necesita poco espacio urbano y genera poca accidentalidad.
- Promueve la actividad física que mejora la salud.
- Es una forma de recreación.

El ciclismo urbano es un hecho social por el cual los habitantes implementan estrategias de desplazamiento alternativo al servicio de transporte público, dando paso a la creación de bicitaxis, triciclos y a una movilidad de un gran número de sujetos en bicicleta. Asimismo, tiene importancia como medio de socialización, pues permite una vinculación con la comunidad. Al montar una bicicleta se puede tener un contacto visual con el otro, y se cultivan relaciones cíclicas y recurrentes dentro de un lugar específico.

Cabe mencionar el libro de Marc Auge “Elogio a la bicicleta”, que recapitula acerca de la bicicleta y los recuerdos psicoemocionales que genera.

La bicicleta forma parte de la historia de cada uno de nosotros. Su aprendizaje remite a momentos particulares de la infancia y la adolescencia. Gracias a ella, todos hemos descubierto un poco de nuestro propio cuerpo, de sus capacidades físicas, y hemos experimentado la libertad a la que está indisolublemente ligada. (Auge, 2009, p.17)

Auge nos permite reflexionar sobre algunos momentos de nuestra historia, ya que todo niño ha tenido una relación con una bicicleta desde los más pequeños hasta los más

grandes. Personalmente, esta obra me permitió reflexionar sobre las emociones que genera una bicicleta no solo en mí, sino a un conjunto de personas que utilizan este medio. En mi remembranza, recuerdo aquellos tiempos en los que era para mí una emoción subirme a la bicicleta y recorrer ciertas distancias en un tiempo relativamente corto; sentía que volaba. Al montar la bicicleta, se experimenta una plenitud física, emocional, sensación de poder, libertad, alegría, autonomía y amor. En pocas palabras, una persona puede ponerse más en contacto con su interior, y también con un mundo exterior nunca antes percibido de esa manera, ya que la bicicleta permite una relación más cercana con los otros.

La bicicleta tiene un conjunto de cualidades materiales y psicológicas; en un principio se utilizó como deporte, pero posteriormente su uso fue cambiando. Se dio una desvinculación con el deporte en lo que Auge llama “desviaciones del deporte profesional”. Pienso que esta desvinculación se da porque la gente del mundo contemporáneo tiene muchas necesidades y a su vez transforma sus usos.

El primer pedaleo constituye la adquisición de una nueva autonomía, es la escapada, la libertad palpable, el movimiento en la punta de los dedos del pie, cuando la máquina responde al deseo del cuerpo e incluso casi se le adelanta. En unos pocos segundos el horizonte limitado se libera, el paisaje se mueve. Estoy en otra parte, soy otro y sin embargo soy más yo mismo que nunca; soy ese nuevo yo que descubro. Cuando me pongo a pensar en mis primeras escapadas ciclistas me doy cuenta de que eran muy prudentes y modestas, pero nada de eso importa desde el día en que me fue otorgada la autonomía del velocípedo, mi territorio se amplió maravillosamente. (Auge, 2009, p. 39)

Es también muy importante brindar condiciones de seguridad a los habitantes que utilizan este medio de desplazamiento. La movilidad se tiene que dar con base en las particularidades de un territorio, en beneficio de sus habitantes y aspectos de su vida cotidiana «Hoy cambiar la vida, en primer lugar, es cambiar la ciudad. Hay mucho por hacer y lo que se hizo no siempre está bien hecho. Pero que una utopía haya encontrado lugar, ya es algo nada desdeñable» (Auge, 2009, p.19). Es decir, si se cambia la mentalidad habría cabida para otras formas de desplazamientos.



En ciertas ciudades se han dado a la tarea de retomar la bicicleta como como una alternativa vial.

Desde hace mucho tiempo ese milagro sumaba encanto a ciudades como Ámsterdam o Copenhague y ahora nos encontramos con que los planificadores de nuestras ciudades comienzan, a su vez, a creer en los milagros e intentan, no sin esfuerzos ni torpezas, ponerlos en práctica en dos de las ciudades francesas más congestionadas por el tránsito de automóviles. (Auge, 2009, p. 18)

### **Antecedentes**

A continuación, se citarán estudios relevantes acerca de la movilidad urbana en México. Para la Ciudad de México, en el estudio más reciente se plantea que la movilidad en las 16 alcaldías de la ciudad no se planeó con base en los programas de desarrollo urbano ni en los programas de ordenamiento ecológico y territorial. Se concluye que, actualmente, existe un sistema de infraestructura de movilidad fragmentado que provoca ineficiencias y desigualdades (Secretaría de Movilidad, 2019).

En 2019, se redactó el Plan Estratégico de Movilidad 2019 (Secretaría de Movilidad, 2019), que nace de las discusiones que, durante el período electoral y de transición de gobierno, se realizaron en foros ciudadanos y reuniones con expertos. A su vez, este plan se fundamenta en los resultados de la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017, que tuvo como objetivo «obtener información que permita conocer la movilidad actual de los habitantes de la ZMVM, respecto a sus características, motivo, duración, medios de transporte y horario de desplazamientos, entre otros aspectos de los viajes que realizan» (INEGI, 2017).

Los entrevistados coincidieron en calificar la movilidad en la Ciudad de México como un sistema fragmentado, altamente ineficiente y que profundiza las inequidades sociales. Las zonas mejor servidas por las redes de transporte público colectivo son a la vez las que más utilizan el automóvil. Por el contrario, las periferias, que son generalmente de escasos

recursos y por tanto altamente dependientes de los sistemas de transporte público, sufren de servicios lentos, incómodos, inseguros y poco confiables. En conclusión, los problemas de desigualdad se observan en el ejercicio desigual de derechos al moverse en la ciudad (Secretaría de Movilidad, 2019).

Las políticas de movilidad de la ciudad están desvinculadas de las políticas y programas de ocupación territorial y usos de suelo; a esto se suma la inexistencia de una visión metropolitana del tema de la movilidad y del desarrollo urbano. Lo anterior se traduce en mayores distancias de viaje, en la saturación de sistemas de transporte masivo y en un aumento del uso de modos motorizados privados con la consiguiente congestión de vialidades (Secretaría de Movilidad, 2019).

Con una historia de al menos 25 años, los bicitaxis han venido a solucionar parte de los problemas de movilidad en aquellas áreas de la Ciudad de México donde los grandes sistemas de transporte público (metro, tren ligero, Metrobús, trolebús, RTP) no pueden prestar su servicio dadas sus características físicas y tecnológicas, así como por las determinantes morfológicas y la geometría vial de sus calles. Es en los pueblos, barrios y colonias populares donde los bicitaxis se han arraigado, y esto no ha ocurrido por casualidad, sino porque es ahí precisamente donde el transporte colectivo es altamente deficiente y las tarifas de los autotaxis son elevadas para una población cuyos ingresos no le permiten obtener los satisfactores básicos, entre ellos el de transportación (Pino Hidalgo, 2017).

Particularmente en Xochimilco, la población (conformada mayoritariamente por productores y distribuidores) utiliza en gran medida la bicicleta, los triciclos y bicitaxis para suplir sus diversas necesidades de movilidad. De esta manera, los habitantes se apropian de su territorio mediante una cultura popular urbana propia de esta zona que se manifiesta, entre otras cosas, en una movilidad que podíamos calificar de autónoma, sana y al alcance de todos.

### **Postura teórica**

Teniendo en cuenta las escuelas y teorías acerca de la urbanización y la movilidad urbana, podemos recapitular los conceptos que se pueden aplicar en la presente tesis. La postura

teórica en torno a la cual se basa mi tesis se relaciona con el concepto de punta denominado New Pedestrianism (Nuevo peatonalismo o nuevo urbanismo para peatones), extraído del urbanismo americano perteneciente a la corriente del “Nuevo urbanismo”. En relación con esto, el nuevo peatonalismo respeta el diseño tradicional de los pueblos, promueve una reconciliación con la naturaleza (territorio), reduce el impacto del automóvil, el consumo de energía y favorece la práctica de una movilidad autónoma.

Los urbanistas de la escuela francesa se enfocaban muy específicamente en la estructura urbana, sin tener en cuenta a la sociedad. Como ya se ha dicho, esta concepción debió replantearse, y en un estudio etnográfico cobran mayor relevancia las relaciones entre los distintos componentes de la sociedad urbana con el propio espacio urbano. ¿De qué manera un espacio se convierte en un espacio público que la gente pueda sentir como suyo, que les dé una identidad como barrio? Y, ¿cómo la movilidad dentro de este barrio puede afectar a la cotidianeidad en este grupo de habitantes? Estas son las preguntas que se abordan, y para ello conviene retomar a los autores que abordaron el urbanismo desde la sociología.

Los teóricos franceses organicistas plantean que la sociedad es un organismo y cada elemento cumple una función. Así, la sociedad y la ciudad son organismos vivos donde cada elemento es importante dentro de la estructura. Si el “todo” no funciona adecuadamente, surgen patologías. En las sociedades, “las patologías sociales” se relacionan con comportamientos despreciables en el marco de las convenciones dentro de la comunidad, pero también surgen comportamientos creativos y funcionales. Una ciudad es un poco de orden local-temporalmente sostenido, o varios ordenamientos superpuestos, y lo demás es desorden y anarquía.

Es importante tener conciencia de que el capitalismo ha conllevado una segregación social que a su vez da lugar a la segregación urbana, como dice Chombart de Lauwe. En consecuencia, los barrios más periféricos y más desfavorecidos económicamente, como es el caso de Xochimilco, son precisamente los que cuentan con un crecimiento urbano desigual (Castells y Lefebvre).

Como se vio en el apartado 2.1.3., Henri Lefebvre distingue tres formas de habitar: el espacio percibido y el espacio vivido, que son contenedores de prácticas sociales (surgidas

ya sea de forma histórica o emergente dentro del caos urbano); y por último se encuentra el espacio concebido. Este es el denominado espacio público que se encarga de someter a los otros dos órdenes.

Todos estos conceptos, a mi entender y según lo plantea Delgado Ruiz, corresponden a ideología aderezada con conocimientos científicos y disfrazada tras dialectos, que se presentan como incuestionables; ideología que presume estar basada en saberes fundamentados. Ese es espacio de los planificadores, de los proyectistas, de los administradores y de los administrativos, un espacio abstracto que es instrumento doctrinal clave a la hora de que el capitalismo intervenga y administre lo que siendo presentado como espacio acaba tarde o temprano, convertido en espacio inmobiliario, es decir espacio para vender. Ese es el espacio del poder, pero en el que el poder no aparece como tal, sino que se disimula bajo la denominada organización del espacio (Delgado Ruiz, 2018, p. 66).

En los barrios de la periferia de Xochimilco, y también en Xaltocan, se utilizan estos tres órdenes. El espacio se vuelve el escenario más habitable de la vida urbana y el más significativo; es un universo, donde transitan flujos.

La escuela de Chicago se enfocó más en el estudio antropológico de las relaciones sociales dentro de la ciudad, siendo los precursores de la etnografía. Por tanto, este estudio se enfoca más hacia esta corriente. No se trata de ver a la ciudad como una estructura que puede ser cambiada o planificada, como decían los urbanistas, puesto que no se puede obviar la dinámica que los propios habitantes establecen al habitar la ciudad.

Giglia documenta un caos urbano omnipresente que los habitantes ordenan como pueden cada día de nuevo. Los actores sociales determinan la ordenación de su espacio con lo que tienen a la mano, para disminuir la incertidumbre (Giglia y Duhau, 2008, p. 18), con lo que los habitantes están influyendo en la ciudad y viceversa; la van creando conforme la habitan. Esta también es la postura de Berroeta y Vidal (2012), que tienen una visión

interesante puesto que antepone al actor social como parte fundamental en la constitución de la ciudad; él también funge como constructor de los espacios a través de su habitar. Ese habitar proyecta su mente, su cultura y sus necesidades. Por tanto, se trata de un urbanismo “orgánico” que responde más a las necesidades y funciones que a la planificación.

Del habitar y de este urbanismo orgánico surge la práctica de movilidad en bicicleta como un medio de transporte. Por tanto, la práctica del peatonalismo fungirá como un aspecto importante dentro de la organización socioespacial de la trama urbana porque permitirá un nuevo sistema de movilidad autónoma por parte de los productores, distribuidores y consumidores. Xochimilco es una alcaldía netamente comercial y el uso de la bicicleta como medio de transporte y distribución de mercancías está arraigado dentro de la comunidad.

Con el uso de la bicicleta la sociedad recupera su autonomía para la libertad de tránsito, especialmente en los desplazamientos cotidianos urbanos. Además, se generarán relaciones de soporte mutuo entre sus habitantes, como la reciprocidad y la socialización. “Vivir la ciudad” significa construir espacios de recreación y espacios de equidad, para lo cual la movilidad no debería suponer una dificultad para ninguno de los sectores sociales y económicos que integran Xochimilco. Este tipo de transporte solo funciona si las autoridades colaboran. Como sistema sería un buen negocio de “entrega a domicilio” para muchos productos, tales como agua embotellada, medicinas, comida, botellones de gas y demás mercancías. Así funcionaba en momentos de crisis después de un terremoto.

Con base en estas premisas, la investigación etnográfica determinará si efectivamente la bicicleta es el medio de transporte más usado por productores y comerciantes en Xaltocán, y cuáles son los factores que influyen en este uso.

## CAPÍTULO 3. MÉTODOS

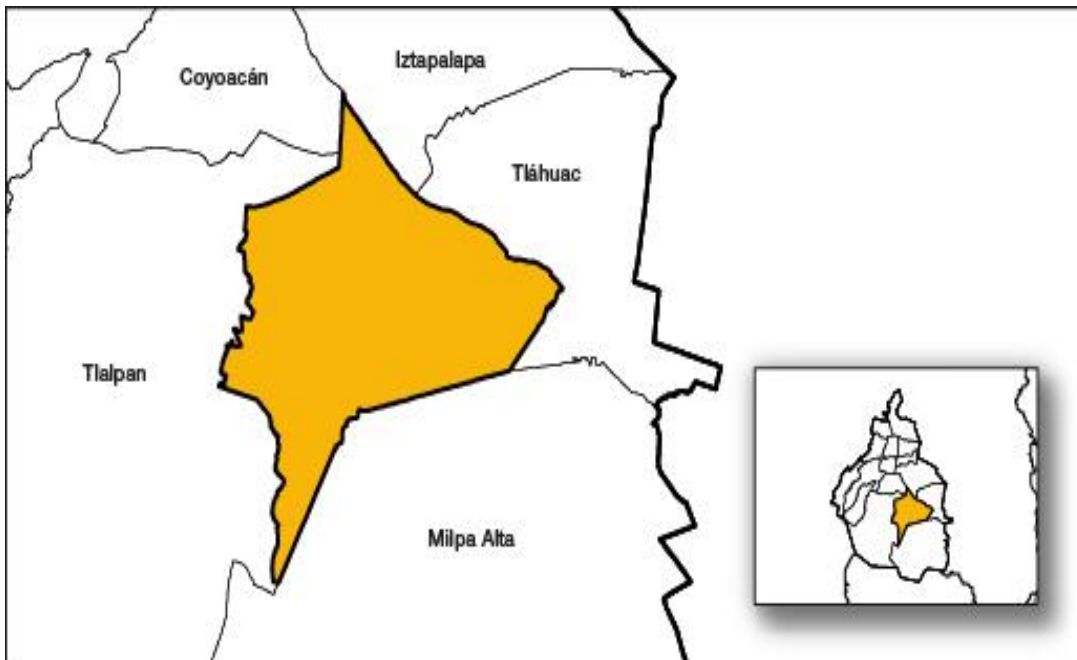
### Sitio de estudio

En la actualidad, la división política de la Ciudad de México cuenta con dieciséis alcaldías. La alcaldía de Xochimilco se encuentra al sureste. Colinda al norte con las alcaldías Tlalpan, Coyoacán, Iztapalapa y Tláhuac; al este con las de Tláhuac y Milpa Alta; al sur con las delegaciones Milpa Alta y Tlalpan, y, al oeste, con la Delegación Tlalpan (INEGI, 2009).

La superficie delegacional es de 12,517.8 hectáreas, de los cuales 2,505 hectáreas son suelo urbano, representando el 20 % del territorio y 10,012 hectáreas son suelo de conservación, que representa el de 80 %. En términos regionales, las alcaldías Xochimilco, Coyoacán, Tlalpan, Magdalena Contreras y Tláhuac integran el denominado Sector Metropolitano Sur, destacándose la primera por la extensión de su Suelo de Conservación y la importancia de los recursos ambientales y turísticos (Gobierno del Distrito Federal, 2005).

### Figura 2

*Alcaldía de Xochimilco, Ciudad de México*



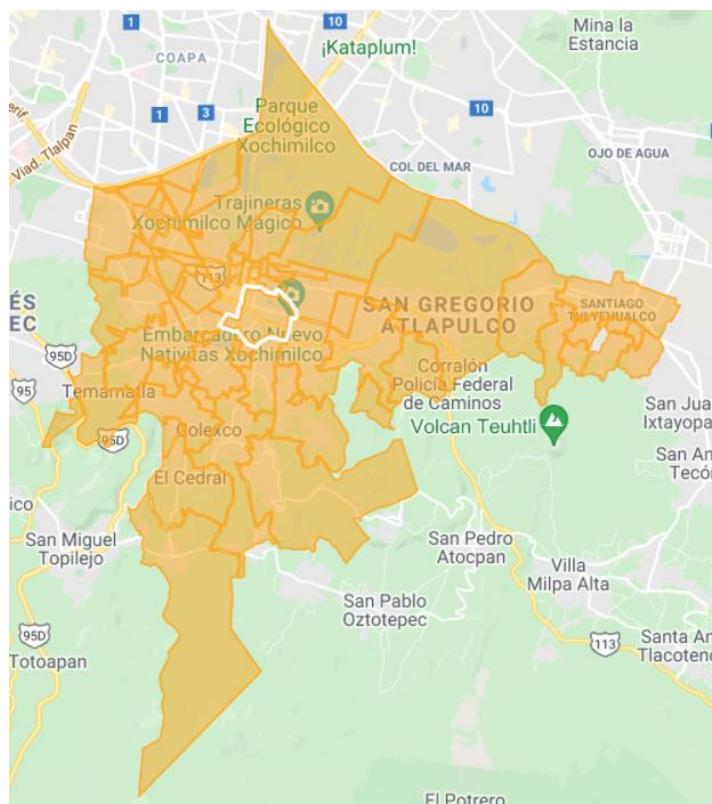
*Nota:* INEGI (2020).

Esta división política se dio a través de un proceso paulatino, cabe mencionar que en ningún momento la ciudad fue la misma. Así, el cambio ocurrido en la geografía del territorio fue inducido por el fenómeno de la urbanización.

Xochimilco cuenta con 17 barrios y 14 pueblos. Xaltocán es uno de ellos, cuyo nombre significa “sobre la tierra firme cerca del cerro” (Primera alcaldía Xochimilco, 2021). Según la web Market Data México (2021), en la colonia Xaltocan se registran unos 1400 establecimientos comerciales en operación. Entre las principales empresas (tanto públicas como privadas) con presencia en la colonia se encuentra la Secretaría de Salud. Visité varios pueblos y barrios de Xochimilco para tener una idea clara acerca de qué zona trabajaría.

### Figura 3

*Situación del barrio de Xaltocán en la alcaldía de Xochimilco.*



Nota: Google Maps (2021).

## **Tipo de investigación**

El diseño de investigación fue de tipo no experimental, ya que las variables no se manipulan intencionalmente, sino que solo se observa y se analiza el fenómeno tal y como es en su contexto natural.

El tipo de investigación es cualitativa, pues se basa en encontrar el significado de los fenómenos, y no en cuantificación numérica. Según las fuentes de información, es de tipo investigación mixta, porque tiene una fase documental, de hemeroteca y archivo, y una fase de entrevistas.

## **Diseño de la investigación**

La investigación se basa en dos métodos: la investigación bibliográfica y la etnografía.

Una investigación bibliográfica o documental es aquella que utiliza textos (u otro tipo de material intelectual impreso o grabado) como fuentes primarias para obtener sus datos (Campos Ocampo, 2017).

En los capítulos 4 y 5 se aborda la urbanización y movilidad históricas en la Ciudad de México y en Xochimilco y Xaltocán. Para poder reconstruir la historia se ha recurrido a la investigación bibliográfica, acudiendo al Archivo General de la Nación en el palacio de Lecumberri, y al Archivo Histórico y Hemeroteca de Xochimilco. La lista de documentos consultados es la siguiente:

- 500 planos de la Ciudad de México (1982). Autores varios. Editorial Beatrice Trueblood.
- Amante, S. (2009). El urbanismo orgánico. La gran ciudad hipertrofiada de hoy. *RUA*, 2, 43-48.
- Bravo Vázquez, C. (2009) *La alegría de Tulyehualco*. Programa de apoyo a pueblos originarios. Sederec.
- Eslava, C. (2011). *Religiosidad y ciudadanía en Xochimilco. La fiesta de Xaltocán*. Gobierno del Distrito Federal. Archivo Histórico y Hemeroteca de Xochimilco.



- López, F., Rangel, M., de la Sierra, G. (1982). *El transporte en la Ciudad de México. 500 años de evolución*. Editorial Castellnova.
- Güemes, H. L. O. (coord). (2000). Archivo Histórico del Distrito Federal. Guía General. Gobierno de la Ciudad de México.
- Gutiérrez Ramos, J. (2010). Los indígenas en la independencia. *Credencial historia*, 247. <http://bit.ly/3Gstno9>
- Wallerstein, I., Balibar, E. (1988). *Raza, Nación y Clase*. IEPALA textos.

En los capítulos 4, 5 y 6, en el que se elabora el análisis de movilidad en Xaltocán, se empleó la técnica de la etnografía. La palabra etnografía deriva de *ethnos* (pueblo, gente) y *grapho* (escritura, descripción), por lo que etimológicamente etnografía significaría una escritura o descripción de los pueblos o gentes. Según Restrepo (2018, p. 25):

la etnografía se puede definir como la descripción de lo que una gente hace desde la perspectiva de la misma gente. Esto quiere decir que a un estudio etnográfico le interesa tanto las prácticas (lo que la gente hace) como los significados que estas prácticas adquieren para quienes las realizan (la perspectiva de la gente sobre estas prácticas).

## **Población**

La población es el conjunto total de individuos, objetos o medidas que poseen algunas características comunes observables en un lugar y en un momento determinado (Pita y Pértega, 2001).

En este caso, la población de estudio está conformada por los habitantes del barrio de Xaltocán (Xochimilco) en el periodo de estudio, comprendido entre 2017 y febrero de 2021, que se estima en aproximadamente 11476 personas (Gobierno de la Ciudad de México, 2003).

## **Muestra y sistema de muestreo**

La muestra es el subconjunto de la población accesible y limitado sobre el que se realizará la investigación histórica. El individuo es cada uno de los componentes de la población y la muestra (Pita y Pértega, 2001). En este caso, no se trata de un estudio en el que se vayan a generalizar las características de la muestra a toda la población, sino que se trata de conocer las perspectivas personales de algunos individuos que se consideran relevantes a juicio del investigador.

El método de muestreo discrecional (o muestreo por juicio) es un método de muestreo no probabilístico. Los sujetos se seleccionan a base del conocimiento y juicio del investigador. El investigador selecciona a los individuos a través de su criterio profesional. Puede basarse en la experiencia de otros estudios anteriores o en su conocimiento sobre la población y el comportamiento de esta frente a las características que se estudian (Requena Serra, 2014). El muestreo que se utilizó en el caso de las entrevistas etnográficas fue de tipo no probabilístico por conveniencia, ya que depende de que la persona acceda a responder a la entrevista. El número de muestra final fue de 33 personas.

## **Instrumentos de recolección de la información**

Se realizó una observación participante, encuesta, entrevista formal e informal, y mapeo de rutas. Se realizaron entrevistas a dos productores y dos distribuidores, con las siguientes preguntas:

- ¿Qué tipos de transporte utilizas?
- ¿Qué tipo de transporte consideras que resuelve los problemas de la morfología del espacio?
- ¿Cuál es tu nivel económico?
- ¿A qué te dedicas?
- ¿Cuál es tu trayecto?
- ¿Cuál es tu itinerario?

Por último, se les pidió que realizaran un mapa cognitivo de su barrio/pueblo donde representaran sus trayectos y espacios.

En las entrevistas se pudieron identificar los factores que cada entrevistado consideró relevantes para el uso de un determinado medio de transporte.

## CAPÍTULO 4. URBANIZACIÓN Y MOVILIDAD HISTÓRICAS EN MÉXICO Y XOCHIMILCO

### La época prehispánica: Tenochtitlán

A continuación, se muestra uno de los primeros planos que representó el territorio y organización de la cuenca de México en el siglo XVI.

#### Figura 4

*Plano de la antigua Ciudad de México*



Este plano es una copia del realizado por Juan Bautista Ramusio y tiene, por tanto, el mismo contenido. Su divulgador, García Icazbalceta, bibliógrafo e historiador, nació y murió en la ciudad de México (1825-1894), se dedicó sobre todo a reunir y comentar valiosos documentos históricos y literarios del siglo XVI. Entre sus obras sobresalen las siguientes: "La antigua ciudad de México", "La antigua Catedral de México", "Los acueductos de México", "Chapultepec", "Autos de fe celebrados en México", "La destrucción de antigüedades mexicanas", "Historiadores de México", junto con su obra biográfica más acabada, que constituye una excelente reconstrucción de la vida mexicana en el siglo XVI: "Don Fr. Juan de Zumárraga, primer Obispo y Arzobispo de México". Entre sus obras de investigación destaca la "Bibliografía mexicana del siglo XII", impresa en 1886. Representación de 1520, fue realizado en 1858; reproducido en el libro "Planos antiguos de la ciudad de México, siglos XVI y XVII", por Manuel Toussaint, Federico Gómez de Orozco y Justino Fernández (página 48, figura 4) y tomado de la "Colección de Documentos para la Historia de México", publicado por Joaquín García Icazbalceta (páginas 358 a 398). 58

*Nota.* 500 planos de la Ciudad de México (1982).

La relación sociedad-naturaleza siempre ha existido en todas las sociedades. El componente biofísico permitió la subsistencia de la especie, y la sociedad comenzó a construir prácticas de agrocultivo. En México, el sistema de chinampas permitió el cultivo de distintas semillas, y esto dio lugar a la domesticación del maíz, que constituyó la fuente de alimentación de las sociedades mesoamericanas, y se convirtió en un componente cultural.

Este componente cultural conforma la identidad de ciertos habitantes del sureste de la Ciudad de México. Dichos asentamientos se encuentran en el territorio de Xochimilco, ahí se sitúan barrios y pueblos de origen indígena, herederos culturales de las primeras poblaciones que se establecieron en este lugar. Así, Xochimilco conserva territorios lacustres, en los que se sigue cultivando maíz y diversas especies de flores y legumbres.

En la época prehispánica este territorio presentaba una estructura totalmente diferente a otras ciudades que se desarrollaron en el transcurso de la historia. Cada civilización idea una forma de vida, transformando el entorno y transformándose a sí mismos. Por tanto, las sociedades tienden a la adaptación o a la revolución.

Desde el inicio el hombre se ha establecido cerca de lagos, lagunas y ríos, lo que le ha permitido la supervivencia como especie. Los pequeños grupos comienzan a formar comunidades, y después se da el inicio de grandes y futuras ciudades. Esto ocurrió en la historia de la Ciudad de México, antes la ciudad de Tenochtitlan (figura 4). En ella se creó una estructura para organizar y regular la vida dentro de su territorio, que le permitió una organización de la vida social y de sus distintos tipos de interacciones. Este territorio, hoy la Ciudad de México, se caracterizó por tener una topografía e hidrografía variada.

## Figura 5

*La gran Ciudad de Tenochtitlan, capital del Imperio azteca*



*Nota.* El lago Texcoco, ayer y hoy (2017).

Esta región formaba parte de un amplio y complejo sistema lacustre conformado por cinco lagos –hoy casi desaparecidos-. Zumpango y el Xaltocán, al norte; Texcoco en la parte central; Xochimilco y Chalco al sur oriente –que originalmente formaban un solo cuerpo de agua-. Y que fueron separados de manera artificial con la construcción de un complejo sistema de diques, con la intención de controlar las inundaciones que periódicamente afectaban a la Ciudad de Tenochtitlan y a su zona chinampera. A toda la región se le ha conocido como el Valle de Anáhuac, la región más transparente. En realidad, se trataba de una cuenca cerrada, pues los cerros que la rodeaban impedían la salida del agua acumulada en sus partes interiores, como escurrimientos superficiales: ríos y arroyos, que permanentemente alimentaban al lago que se formó durante miles de años de recibir estas aguas y las que provenían de la gran cantidad de manantiales que brotaban al pie de cerros y volcanes (Bravo y Molotla, 2007, p. 7).

Cuando llegaron las tribus nahuatlacas, ellas organizaron su entorno, de tal forma que aprovecharon las condiciones geográficas para desarrollar la agricultura y la pesca. Estas actividades primarias se desarrollaron en varias partes de la cuenca, debido al ecosistema tan vasto que se tenía. Posteriormente,

los aztecas llegaron a este lugar y construyeron jacales hechos de carrizo, y fue hasta dos años después que pudieron edificar el templo de su dios, ubicado este en el centro del islote. Tras la primera obra de la ciudad, comenzaron a resolver el problema del espacio, lo cual iniciaron con la construcción de chinampas (...). Los aztecas plantaban en ella maíz, frijoles y otras plantas. Después de cierto tiempo, aumentaron su extensión y se convirtieron en tierra sólida, en ella edificaban su casa: cada uno de esos grupos de jardines flotantes estaban separados por los otros, mediante canales. Así se agrandó la ciudad azteca. (López F. et al., 1982, p. 24)

La civilización azteca tuvo un desarrollo extraordinario, crearon su propio habitar dentro de este territorio. La gran ciudad comprendía diversos espacios: 1) el sagrado, configurado por un aparato teocrático- militar-, que se desplegaba básicamente en lo que hoy conocemos como Templo Mayor; 2) el comercial, con su tianguis o mercado principal en Tlatelolco; 3) las casas habitación construidas entre las chinampas floridas; 4) los palacios y aposentos de los *tlatoanis* o señores principales; 5) el depósito de granos; 6) el jardín botánico y el zoológico; 7) barrios de artesanos; 8) el *cuicacalli* o casa de canto, entre otros. Las principales calzadas daban acceso a ese Centro de centros que irradiaba la ideología impuesta por los mexicas y tenochcas. Se estima que la ciudad tendría un promedio de 500 mil habitantes (Güemes, 2000, p. 11).

Las culturas mesoamericanas, como los pueblos de filiación nahua, comparten un mosaico de características particulares, como la base agrícola, la domesticación del maíz, la religión politeísta, el uso de calendarios, las estructuras piramidales en sus templos y un gobierno teocrático. Sin duda alguna, esto influyó en su organización y en la estructura de su ciudad, que fue diseñada bajo las condiciones territoriales que se presentaban en el espacio. Su extensa red de canales permitió la navegación como una forma de desplazamiento, dadas

las condiciones del ecosistema. Esta civilización aprovechó su territorio para establecer una extensa red de canales que permitió la navegación como forma de desplazamiento, a través de canoas o *acallis*. También a través de ellas se llevaba a cabo el comercio (López F. et al., 1982).

La religión fungió un papel importante para la conformación del trazo urbano. «Los aztecas, por mandato divino, dividieron la región en cuatro “campa” o parcialidades. A cada uno correspondía un centro ceremonial, un palacio donde habitaba su dirigente y una plaza. (...) Su división en cuatro grandes centros fue en analogía a la creación del mundo» (López F. et al., 1982, p. 25).

México-Tenochtitlan fue un notable centro urbano con una planeación en el territorio, y construyeron no solo una ciudad, sino un lugar lleno de prácticas sociales y significados. Su fundación estaba ligada al mito (la señal divina del águila devorando la serpiente). La estructura urbana que se presentó durante la época prehispánica fue funcional para su espacio y tiempo, y jugó un papel importante dentro de esta ciudad. A través de ella surgió un lenguaje con sus habitantes, por ende, se interrelacionaron a través de símbolos y signos, creando un orden social clasificatorio. En ese orden hay varias estructuras que conformaron el universo simbólico que fue esencial dentro de la vida colectiva.

Informan los cronistas que, además de las calzadas, existían tres tipos de calles: las calles de tierra, las calles de agua y las calles mixtas. Las calzadas y calles de tierra eran arterias de tráfico donde toda la carga la llevaba el hombre a cuestras sobre su espalda. Por tanto, las calles de agua constituían el medio de transporte más difundido y eficaz... Había en México muchos *acallis* o barcas; todos los pueblos a la redonda estaban llenos de barcas que nunca cesan de entrar y salir de la ciudad. Debido a que la mayor parte del tránsito en Tenochtitlan era a través de canales, las canoas eran el medio de transporte por excelencia. El comercio se hacía sobre todo por las vías de agua, en *acallis* de distintos tamaños. Estas eran labradas en una sola



pieza de un grueso tronco de roble. Había algunas de gran tamaño que transportaban hasta sesenta personas. (López F. et al., 1982, p. 28)

La ciudad se basaba en la construcción de lugares simbólicos, lo cual fue importante, ya que, a través de ellos, la población tenía referentes espaciales que generaron ubicación en el espacio. La estructura del espacio se realizó con base a una legibilidad<sup>12</sup> de la imagen urbana, es decir, el reconocimiento de un conjunto de puntos de referencia. Dichas experiencias eran propias de la vida cotidiana en la ciudad tradicional.

Cuando hablo acerca de una estructura urbana realizada por los aztecas, me refiero a la organización que se efectuó del entorno para habitar de esta civilización. Así, Pinchemel (citado Sosa Velázquez, 2012) señala:

cuando las sociedades organizan el territorio en función del medio natural o de las necesidades de las colectividades humanas, la ordenación territorial toma en cuenta los siguientes aspectos: I) el morfológico, como la disposición geográfica; II) el estratigráfico, el paisaje y III) el dinámico, relacionado con las dinámicas y ritmos en los que ocurre dicha organización.

Esta ciudad se relacionó con un urbanismo orgánico que, como ya se mencionó en apartados anteriores,

tiene como eje filosófico y estético la concepción de la ciudad como una entidad integral, aprehensible y humanizada, dotada de una enorme riqueza y variedad de expresiones culturales de la sociedad que la habita, plasmadas físicamente en su morfología heterogénea y en la estructura pluridimensional de este asentamiento urbano. Aprende de la naturaleza y sus leyes y parámetros. (Amante, 2009, p.45)

---

<sup>12</sup> La legibilidad del paisaje urbano se refiere a la claridad de su estructura y la facilidad con la que sus elementos pueden ser reconocidos y organizados mentalmente en patrones coherentes, contribuyendo así al sentido de ubicación e identidad del ciudadano en su entorno habitable. (Lynch, 2000, p. 2-3)

En este contexto, la movilidad se estructuraba como una red de conexión de un punto a otro. La vasta red de canales, anchos, rectos y de gran longitud, facilitaba una interconexión extraordinaria dentro de la ciudad y con los pueblos más alejados, con los que había una perfecta comunicación y se establecían relaciones comerciales.

Ortúzar y Willumsen (2008, citados en Obregón y Betanzo, 2015, p. 63) definen el concepto de movilidad como «una medida de la facilidad o dificultad de realizar desplazamientos de un origen a un destino específico», mientras que Giacobbe et al. (2009, citados en Obregón y Betanzo, p. 63) mencionan que «esta cumple un rol muy importante en el análisis del desarrollo urbano, y que permite una doble lectura: puede ser entendida como la facilidad o dificultad con la que las personas acceden a lugares, o como la posibilidad o imposibilidad de acceder a servicios y lugares».

Las canoas o *acallis* eran el principal medio de desplazamiento, de manera que el cuerpo humano constituyó la fuerza motriz del desplazamiento, por medio del uso de los remos. Es de destacar la capacidad humana para movernos con el propio cuerpo, que es un sistema que articula diversas funciones motrices que funcionan en perfecta sincronización. Aunque actualmente se esté desplazando la movilidad corporal por los transportes motorizados, debemos tener en cuenta esta capacidad que siempre ha sido usada por nuestros antepasados.

Las condiciones del espacio, calles y calzadas, se organizaron en torno al medio acuático y la movilidad en los *acallis*. La navegación fue la primera forma de movilidad que surgió en este territorio, pues satisfacía las necesidades de sus habitantes en ese tiempo y espacio. Los *acallis* permitieron el desarrollo económico de los xochimilcas, debido a que era el medio de transporte más efectivo dentro de la Cuenca.

También existían calzadas y calles, las cuales eran utilizadas por medio de la capacidad y fuerza del cuerpo humano, lo que suponía un desgaste físico más extremo. Se pueden distinguir los siguientes tipos de mensajeros o distribuidores (León Romero, 2019):

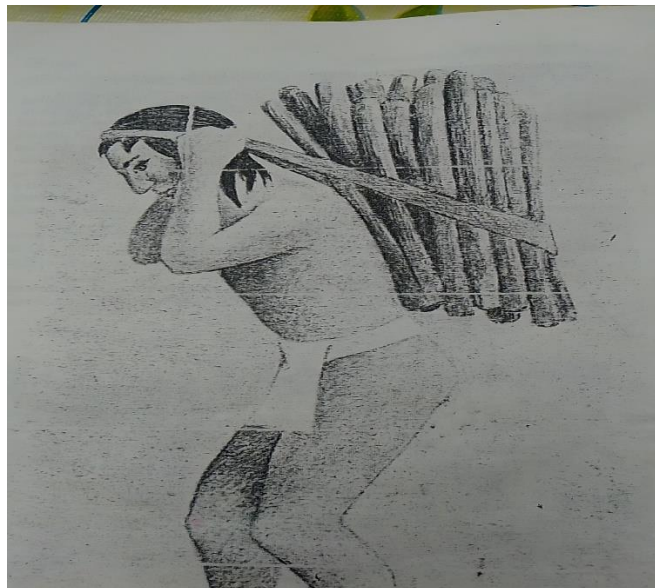
- *Painanis*. Llamados "corredores veloces" o "los de los pies ligeros", eran encargados de transmitir información de tipo religioso y ceremonial.

- *Yciucatitlantis*. Mensajeros que llevaban datos urgentes; son los transmitieron la llegada de los españoles.
- *Tequihuatitlantis*. Mensajeros militares, que llevaban información sobre las guerras o batallas. También transportaban mercancías a sitios lejanos. Para realizar con eficiencia su tarea, existía infraestructura en las rutas, colocada cada cierta distancia para que los corredores pudieran realizar relevos, elevando al máximo su desempeño.

Estos mensajeros formaban parte de la antigua estructura de comunicación de la época prehispánica, ya que generaban comunicación de un poblado a otro por medio de su propia e innata fuerza muscular. Existían también los *mecatlpaleros* que, según el campesino entrevistado Melchor Molotla «se llamaban así porque se colocaban un *mecalt* en la cabeza, esto era una especie de lazo que sujetaba una caja con productos y caminaban hasta llegar a su destino, era una manera de transportar su mercancía de un lugar a otro» (Molotla, M, comunicación personal, 2021). Este modo de desplazamiento, en el que se utilizaba el cuerpo humano y su capacidad para transportar mercancías, se muestra en la figura 6.

## Figura 6

*Ilustración de mecatpalero*



Nota: tomado de López F. et al. (1982).

### **3.1.1. Entrevistas personales**

En este apartado se incluye la información proporcionada por productores y comerciantes locales, mediante entrevistas, ya que ellos son los más cercanos a su historia y a su territorio. Los habitantes reflejaron parte de la historia ya mencionada, aunada a una cosmovisión de arraigo a las raíces y al sentido de identidad, entorno a su folklore, que es parte de su habitar. Se relacionaron con un espacio y tiempo diferente. El crecimiento demográfico, para ellos, ha sido un factor detonante del hábitat y del habitar, como lo define Giglia (2017), con una relación simbiótica entre sociedad- naturaleza.

Como plantea Santos (2006); «Es bien sabido que la principal forma de relación entre el hombre y la naturaleza, o mejor, entre el hombre y el medio, está dada por la técnica. Las técnicas son un conjunto de medios instrumentales y sociales, con los cuales el hombre realiza su vida, produce, al mismo tiempo, crea espacio» (como se citó en Sosa Velázquez, 2012, p. 12).

La primera entrevista se realizó al señor Gonzalo Gonzales. La visión del señor Gonzalo hace referencia al sentido de identidad y a sus antiguas dinámicas que recuerda de cuando era un infante. Su infancia es punto referente de su historia porque a través de ella proyecta parte de su cultura a través de la chinampería. El territorio simboliza su sentido de vida y su subsistencia, de tal manera que la relación entre hombre y naturaleza se dio a través de la técnica. Su cultura gira en torno a la técnica, que definió la forma de habitar. Menciona que el trabajo era rudimentario y “rudo”. Ahora espera que su hijo le interese la chinampería, pero con la aplicación de nuevas técnicas.

- Mis padres tuvieron siete hijos. Yo fui el último y, de todos, solo dos hermanos nos dedicamos a sembrar. Como fui el último de los hijos, siempre me quedé con mis papás, yo les ayudaba, y me empezó a gustar y después lo agarré como oficio.

En un momento de la entrevista, mencionó que sus padres se lo dejaron como herencia y él reproduce lo que aprendió.

- Bendito Dios, que nos dedicamos a lo que nos gusta. Desgraciadamente no se puede trabajar de noche, si se pudiera, aquí estaríamos. Yo sí me dedico a lo que me gusta.

Lo único que cambia es que se van puliendo las cosas. Todo lo rudimentario que era antes ya no está, ya lo vamos mejorando y esperando a que, si algún día a mi hijo le gusta, pues que emplee otra forma de trabajo igual y menos cansada. Ahora ya ayuda mucho la maquinaria, antes era un trabajo rudo, era todo a la intemperie. No había invernaderos, no había nada, nomás había plastiquitos que hacían los papás para cubrir de la lluvia del frío y hielo a las plantas. Ahora, ya hay invernaderos y adaptamos las plantas, generando las condiciones de temperatura, por eso, se pueden sembrar distintos tipos.

- ¿Hay una relación con la naturaleza?
- Sí, hay relación, porque si nosotros no protegemos esto, pues no, en mucho tiempo, vamos a desaparecer, porque toda la mancha nos viene cubriendo.
  
- ¿A qué se refiere con mancha?
  
- La mancha urbana, por ejemplo. Antes aquí no había casas, ahora sí, ya viven. Si usted tuviera la oportunidad de subirse a un árbol, vería muchas casas. Empiezan con una casita, después tienen hijos, y otra casita, y otra casita, entonces, eso ya deja de ser chinampería. Aquí no hay drenaje, toda la contaminación viene hacia el canal.

Hay muchísima gente que vive aquí, en el canal principal hasta se ven los tubos que van hacia el canal de las aguas negras. Si nosotros queremos durar más años tenemos que cuidar esto, porque el nivel del agua es bajo.

Antes no había nada, podía ver a la gente que sembraba a 400 metros. Lo que recuerdo es que la gente de aquí, nativos xochimilcas, guisaba aquí mismo. Las fogatitas que había eran porque hacían sus frijoles; mi mamá guisaba aquí, porque todo se daba: la verdura, acelgas, verdolaga, quelites... Todo eran hierbas, todo era limpio, no había pesticidas, ni herbicidas, ni fungicidas. La hierba era sana, no como ahora que ya tienen veneno, porque los pesticidas lo son. Cortaban la verdura, la lavaban con el mismo canal y las guisaban.

Comenta que la movilidad que se daba antes era por status económico:

- Mis abuelos componían los canastones con plantas, y si se iban al zócalo, se iban caminando. Había formas de transporte, pero para la gente más pudiente. Antes era más rustico todo y algunas veces se juntaban entre varios y alquilaban una camioneta para ir a vender al zócalo (Gonzales, G., comunicación personal, 2021).

La siguiente entrevista corresponde al señor Melchor Molotla Molotla, de 65 de edad aproximadamente. Es nativo del pueblo de Tulyehualco, se define como campesino que vivió en la sociedad tradicional- sociedad folk. En esta entrevista nos relata las dinámicas de vida que recuerda de su infancia.

- No había nada de contaminación, porque en ese tiempo, el agua haz de cuenta que tú la podías tomar con tus manos y te la podías llevar a la boca. No había nada, nada de contaminación. Entonces eso se aprovechaba también, porque en los canales había pececitos como carpas, había charalitos, había uno que se llama (...) y también ranas. Todo eso lo utilizaban nuestros antepasados como parte de su alimentación, entonces no había... Era una alimentación se puede decir tan natural que casi nuestros antepasados nunca se enfermaron de diarreas, nunca se enfermaron de vómitos, nunca, porque no había nada contaminado. Todo era en base a un aspecto natural, ellos me decían que para fumigar utilizaban, esteee... nada de productos químicos. Fumigaban en forma natural, o si no, también lo que hacían era que había una hierba que se llama la ortiga. Esa ortiga si tú la agarras y te la frotas te da una comezón horrible. Entonces, muchos dicen que calentaban la ortiga, hacían agua de ortiga, más aparte le echaban el tequesquite. La ortiga era para que realmente matara el insecto y el tequesquite para que, así lloviera, no se cayera rápidamente. Entonces era como un adherente el tequesquite (Reproducción textual). Entonces, así fumigaban nuestros antepasados, pero no había tantos insectos tan nocivos como ahora. Se dice que esos insectos nocivos nos los trajeron los españoles cuando trajeron plantas para que se adaptaran aquí a nuestro país en la época de la conquista. Pero antes no había, se puede mencionar, nada de eso, nada porque siempre nuestros antiguos personajes prehispánicos, siempre... ellos amaron mucho la tierra. Para ellos fue lo máximo la tierra.

- ¿Había una armonía entre naturaleza y hombre?
  
- Sí, mira, por ejemplo, en el municipio de Naucalpan, este, había unos personajes que no me acuerdo cómo se llaman... Allá en Naucalpan, esos personajes... eeh, es un grupo étnico que comparaban a la tierra con las mujeres y querían de igual manera a la mujer que a la tierra. Y les preguntaron por qué. «Ah, bueno, pues porque la tierra nos da hijos, nos ayuda a sobrevivir, a motivarnos y comemos a través de ella». Entonces, ehh, se puede mencionar, anteriormente la tierra era protegida por nuestros antepasados, cosa que ahora, si observamos, nos estamos autodestruyendo, y anteriormente nuestros antepasados no se destruían ni nada, no se autodestruían. Y ahora analiza todo lo que vemos. Realmente ahora a través de todos los productos químicos la gente puede morir, le salen manchas, le proporciona cáncer... Entonces, pues realmente antes se cuidaba el medio ambiente, ahora no se cuida nada.

En cuanto a las formas de desplazamiento, menciona:

- Por los pueblos de Santa Cruz, San Gregorio, San Luis y Tulyehualco pasaba el tren y este llegaba hasta el último pueblo de Xochimilco, por tanto, la movilidad con este medio de desplazamiento era integral y funcional para las periferias. Usaban el tren para traer sus productos aquí para Tulyehualco. Aquí ya el tren terminaba, ya los bajaban y tomaban sus productos y los subían a la góndola para llevarlos a los mercados que te acabo de mencionar, que es el de Santa Anita y el mercado de Jamaica. Ahí llevaban sus productos a vender (Molotla, M., comunicación personal, 2021).

El señor Molotla refleja toda una cosmovisión y una forma de vida con base al territorio. Cada aspecto era importante dentro de este contexto, generaban vínculos con la naturaleza. Para este tipo de sociedades, el territorio era un tejido que articulaba todos los componentes biofísicos, ya que existían las condiciones y los elementos para la subsistencia. Comenta que en la actualidad el hombre se autodestruye.

Entrevista con la señora María de los Ángeles Guevara Morales, originaria de Xochimilco, en el barrio de San Juan.

- Cada canal tiene un nombre. Llegaban hasta el Zócalo y de ahí se trasladaban a Tacuba. Mis abuelos llegaban remando hasta La Alóndiga, donde ahora está la Suprema Corte de Justicia. Esperaban la góndola, mi abuelita vendía flores en canoa. La góndola era grandota, era como la pesera. Se juntaban dos o tres y llevaban su producción, porque iban recogiendo e iban entregado. Pasaban por Santa Anita, lo que es la Avenida de las Torres ese era canal. Aquí, en Xochimilco existen canales con el mismo nombre, canal de Apatlaco, canal de Toltenco, canal de Japón... Te los encuentras en las avenidas y sí los ves, son avenidas anchas. Mi abuelita se iba hasta el zócalo a vender flores alelí, gladiolas y alcatraz, y de ahí se trasladaba a Tacuba. Los canales se hicieron avenidas (Guevara, M.A., comunicación personal, 2021).

Los desplazamientos que realizaban los originarios tenían una ruta que pasaba por el mercado de Santa Anita, Jamaica hasta llegar al centro de la Ciudad, así, se desplazaban por los canales dentro de la estructura geográfica. Este medio de transporte, denominado “acallis” por los prehispánicos, fungió un aspecto de territorialidad y de construcción de flujos. Estos son la expresión de ese contexto, en cuanto a sus interacciones económicas, políticas, simbólicas y el comercio, fue una actividad que se expandió por los mercados centrales de la Ciudad de México, ya que había rutas acuáticas y se interconectaban. Este transporte era funcional, porque cumplía varias funciones, como la de traslado, carga y trabajo. Por tanto, fue un medio de desplazamiento multifuncional.

Entrevista en el mercado de artesanías al señor Carlos, edad aproximada 50- 55 años.

- El tranvía, que yo me acuerde, llegaba hasta el Zócalo, allá había, en la plaza Constitución, una plazuela y había palmeras, yo me acuerdo. Aquí por el lado, diríamos sur, ahí estaba la entrada a la terminal de los tranvías. Entonces yo todavía me di cuenta porque se pagaba con planillas. La planilla si no me acuerdo, creo costaba cinco centavos y luego dos por quince y se utilizaban los abonos.
- ¿Y qué eran los abonos?



- Abonos era un cartón donde decía “Servicio de Transportes Eléctricos, válidos por una semana” o por un mes. El tren llevaba cargamento pesado. En la góndola, eran las cuatro de la mañana y venía a recoger toda la verdura que la llevaban a Jamaica: llevaban cilantro, acelga, coliflor, llevaban mucha verdura (Carlos, comunicación personal, 2021).

En estas entrevistas los habitantes aluden al transporte de vía acuática y al transporte colectivo terrestre. Los originarios le llaman tranvía o tren. Cuentan cómo los medios de comunicación interconectaban los asentamientos periféricos con el centro de la Ciudad de México- ciudad central. Este tranvía ya no existe, pero los nativos lo recuerdan como un transporte efectivo ya que cubría sus territorios: pasaba por los pueblos de Nativitas, Santa Cruz, San Gregorio, San Luis, hasta llegar al último pueblo llamado, Tulyehualco. Parece ser que, en este periodo, había un sistema extenso e integral de transporte, porque cuando los nativos bajaban del tren, este conectaba con las redes de canales del lugar y por tanto subían a la “canoa” o “góndola”.

El ferrocarril y el tranvía, iniciados bajo el mismo impulso, obedecen en sus líneas rectoras primeras a los mismos fines, pero dada su naturaleza específica, tranvías y ferrocarriles van a irse separando poco a poco hasta constituir dos medios de comunicación paralelos. Los tranvías y ferrocarriles se confundían en sus inicios, debido a que los primeros ferrocarriles que se instalan en el Valle ofrecen un servicio de transporte urbano y suburbano, trata de ligar la incipiente Capital con distintos barrios y su finalidad no era servir largas distancias. (López F. et al., 1982, p.56).

Las entrevistas anteriores reflejan la antigua estructura urbana y los medios de desplazamiento que utilizaban los ancestros. Mis informantes siguen operando los recuerdos que quedaron en sus memorias, pertenecen a su mundo simbólico y cultural. Manifiestan que la ciudad antigua tenía una comunicación excelente, pero primitiva, y en esta época hubo un desarrollo económico para los campesinos de Xochimilco.

En la actualidad, la movilidad no funge como una red de conexión de distintos lugares, hay una movilidad fragmentada y discontinua. En los estudios sobre las ciudades, el territorio es un aspecto indispensable para las actividades económicas. El territorio es un sistema ecológico y social que se relaciona con una cultura, así bien, la organización de la movilidad y la estructuración del territorio debe abarcar todos los elementos tangibles e intangibles, biológicos y sociales que permitan un funcionamiento en conjunto de todas las interacciones.

Cada época en el transcurso de la historia fue diferente, existían medios y formas de comunicación contextuales.

### **El colonialismo. Movilidad en la época colonial**

En este periodo surgieron innovaciones en los desplazamientos, puesto que se pasó de la movilidad únicamente con el propio cuerpo al uso de la tracción con animales. Durante el virreinato, los españoles introdujeron con el uso de la rueda y los caballos, mulas, coches y carretas. Esto supuso que la canoa se usara cada vez menos, ya que el caballo era más eficiente, más rápido y más noble. «Apenas unos años después de la conquista surgió un nuevo tipo de mexicano: el hombre a caballo, que persiste orgullosamente aún en nuestros días» (López F. et al., 1982, p. 42). Sin embargo, también se seguían utilizando las canoas, y otras formas de transporte como viajar en una silla colocada a la espalda de un cargador (figura 7).

## Figura 7

Ilustración de viajero colonial desplazándose en una silla a la espalda de un cargador



Nota: Gutiérrez Ramos (2010).

Los desplazamientos fueron progresivamente innovadores, y poco a poco el cargador ya no fue necesario. Se usaban los burros, mulas y también los toros amansados, mediante un sistema inventado por Sebastián de Aparicio, todo esto como medios rudimentarios para el transporte de cargas, pero después llegaron también los coches y carruajes, cómodos y elegantes transportes para viajeros, que a finales del siglo XVIII se podían rentar por horas, y fueron lo que se llamaron los coches de providencia (López F. et al., 1982). La exclusividad de estos transportes, aunado a la estructuración por la cual había ciertas calles por las que solo podían transitar los coches, generó una situación de racismo y exclusión. Esto hizo que no se pudiera tener un sistema de movilidad universal, ya que siempre hubo escisiones sociales y espaciales; la ideología no permitía una racionalización y unidad en la movilidad.

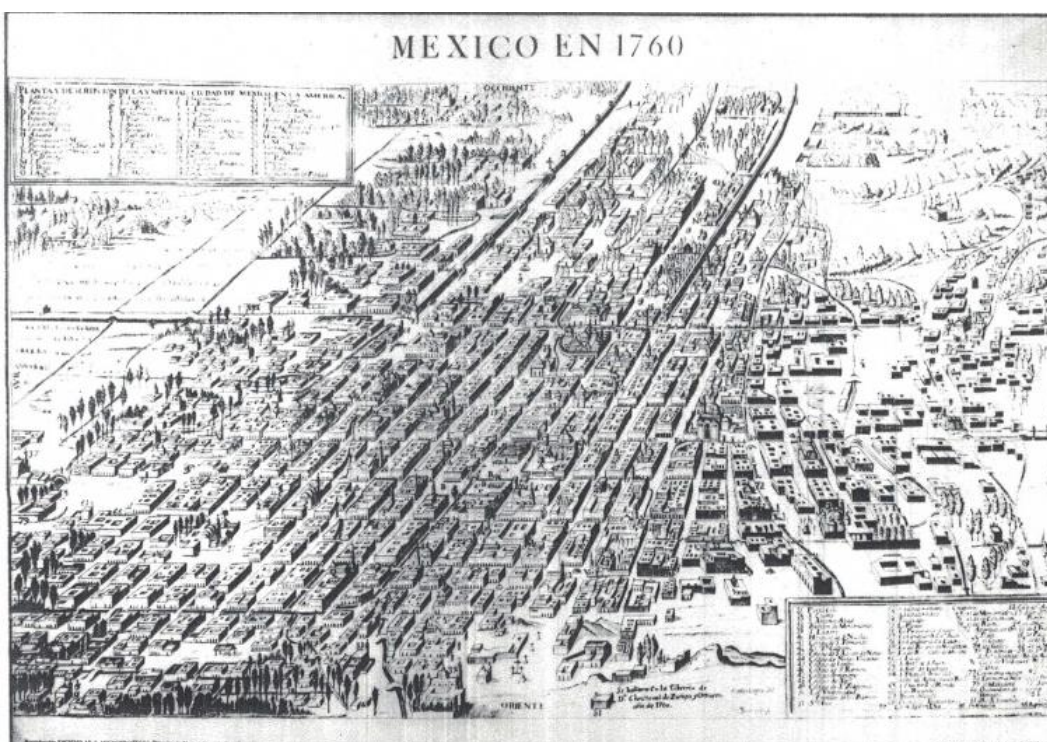
El racismo, verdadero "fenómeno social total", se inscribe en prácticas (formas de violencia, de desprecio, de intolerancia, de humillación, de explotación), discursos y representaciones que se articulan entorno a estigmas de la alteridad (apellido, color de la piel, prácticas religiosas). Organiza *sentimientos* (la psicología se ha ocupado de describir su carácter obsesivo, pero también su ambivalencia "irracional"), confiriéndoles una forma estereotipada, tanto en lo que se refiere a sus "objetos" como a sus "sujetos". (Wallerstein y Balibar, 1988, p.32).

La construcción de la ciudad en este espacio fungió como agente de desterritorialización, porque transformaron el "lugar", alterando la identidad y el paisaje, es decir, el hábitat y el habitar. Como argumenta Oliver Dollfus (1976, citado en Sosa Velázquez, 2012), «los recursos naturales de un espacio determinado tienen valor únicamente en función de una sociedad, de una época y de unas técnicas de producción determinadas. Es la utilización de esas técnicas de producción la que tendería a modificar los relieves y, por consiguiente, los espacios geográficos, con lo cual se concreta la construcción geográfica por la practica humana: lo geo antrópico». Esta metamorfosis social cimentó otro orden en razón de la urbanización y del sistema capital. En la época colonial, la configuración del territorio se relacionó con el carácter geo- eco- antrópico y las consecuencias han sido devastadoras:

Se inicia la inminente desaparición de los pocos manantiales que mantenían viva la existencia de los canales y apantles que, al no ser irrigados, comenzaron a perder su nivel y desaparecer. Para compensar la extracción del vital líquido se vertieron a los canales aguas contaminadas del río Churubusco, que afectaron el suelo agrícola y el agua de los canales, como consecuencia de estos se provocó la muerte de la flora y fauna lacustre. (Gobierno del Distrito Federal, 2005, p.12)

## Figura 8

*Plano de México en 1760*



*Nota. 500 planos de la Ciudad de México (1982).*

### **Movilidad en el México independiente**

Una vez independiente, en México el espacio estaba dividido por las ideologías que se suscitaban por el descontento social del sistema político, lleno de injusticias y esclavitud, que despertaron la conciencia de las castas. Tras la guerra de la independencia, el país se sumió en una crisis política, económica y social, y con ellos las vías de comunicación se vieron seriamente afectadas, pues no había aceras empedradas y los espacios públicos carecían de mantenimiento y limpieza. Los canales se volvieron intransitables, pues estaban llenos de basura (López F. et al., 1982).

Los medios de transporte eran los mismos que los de la época colonial, y de igual manera los mejores vehículos eran usados por los españoles, mientras que los indígenas se desplazaban en canoas, chalupas, jangadas o trajineras. El crecimiento de la población hizo

que la forma urbana cambiara, y creció la demanda de transporte. Fue en esa época cuando surgió el ferrocarril, que ofrecía servicio de transporte urbano y suburbano (López F. et al., 1982).

Pero los cambios políticos provocaron estancamientos de proyectos de movilidad, afectando el desarrollo económico de la sociedad. Existieron por cierto tiempo líneas de ferrocarriles, tranvías y locomotoras, igualmente se instauró el servicio por los canales mediante barcos de vapor, pero cada medio suponía una complejidad para los gobiernos de aquel entonces. «Los tranvías de mulitas constituían el transporte colectivo de los pobres de la ciudad. Había tranvías de primera y de segunda clase, siendo distinguidos los unos por su color amarillo canario, y los otros por su color verde» (López F. et al., 1982, p.60).

En 1859 se introduce en México el primer coche impulsado por energía eléctrica, antecedente de los tranvías eléctricos. Estos fueron autorizados en México hacia 1896, y eran más grandes y cómodos que los tirados por mulas. Se estableció que sus paradas solo fueran en las esquinas, y también se construyeron estaciones, postes, cables, paradores y cobertizos. Además, se construyeron banquetas que separaban a los peatones de los vehículos (López F. et al., 1982). Todo esto supuso una gran transformación en el paisaje de la ciudad, impulsada por las necesidades del tranvía.

En 1908 se implantaron los llamados trenes “rápidos”, que salían del Zócalo y tenían preferencia en su recorrido. Para entonces ya habían llegado los primeros automóviles, que eran artículos de lujo al principio (traídos desde el extranjero), pero que luego fueron cambiando el panorama capitalino. También se usaba el velocípedo o bicicleta, aunque solo por las personas con un capital económico alto, y fueron creciendo en popularidad hasta formar «clubes de aficionados y desfiles alegóricos por el Paseo de la Reforma, en los cuales la bicicleta era el centro de atención» (López F. et al., 1982, p. 64). En la actualidad, este medio de transporte pasó a situarse en el contexto popular, como se verá en los capítulos siguientes.

Los nuevos medios de transporte hicieron que se empezara a modificar la estructura urbana, y el transitar se hace diverso, innovador y complejo. La geometría urbana cambió, pues se construyeron edificios similares a los de las ciudades francesas, se hicieron glorietas

y se distribuyó el tránsito, pues ya había muchos automóviles que provocaban problemas de vialidad. En esta época surge el primer Reglamento de Tránsito, que establecía normas sobre velocidad, tarifas y uso de vehículos (López F. et al., 1982).

### **Estructuración y movilidad en la ciudad moderna**

En el pequeño recorrido histórico de la movilidad, se deduce que no se realizó con planeación alguna, fue emergente, y solo se estructuró en la centralidad, mientras que la periferia fue rezagada del servicio. «En este sentido tal como propone Delgado, la movilidad incluso puede llegar a generar nuevas formas de entender “lo urbano” desde una perspectiva sociocultural» (Lange, 2011, p. 95).

En la Ciudad de México, toda la estructura se ha reconfigurado. Ya no mantiene su misma cosmogonía, espacios, significados, lenguajes, ritmos, dinámicas y paisajes, y esto ha hecho que se produzca a su vez un cambio en la estructura urbana, social y cultural.

De manera gradual, en la Ciudad de México comenzó la urbanización de la siguiente manera:

Desde los años cincuenta el crecimiento de la Ciudad de México ha adoptado tres grandes modalidades: 1) Los desarrollos suburbanos, 2) Los conjuntos habitacionales de interés social y 3) las colonias populares. Se estructuró el crecimiento de la Ciudad de México y se dieron los procesos de conurbación que corresponden a diversos modelos urbanísticos, es decir, a varias formas de diseñar y organizar el espacio urbanizado: el urbanismo ibérico, el urbanismo moderno y el tercer modelo urbanístico es el que corresponde al del poblado rural y a aquellos núcleos que en la Ciudad de México que han conservado la denominación de barrios o pueblos. Estos se originaron como asentamientos prehispánicos o como elementos exteriores a la traza colonial de las antiguas villas, presentan una traza irregular, y sus espacios de circulación se reducen por lo general a estrechos callejones (Duhau y Giglia, 2004).

En el transcurso de este periodo, surgieron nuevos referentes culturales y modos de habitar que han determinado varios aspectos de la vida actual, por ejemplo, el sistema económico, la estructura urbana, religiosa, política, ideológica y cultural, entre otros.

Por tanto, la urbanización ha sido un proceso acelerado y trascendental, esto atrajo flujos migratorios provocando diversos problemas dentro de la Ciudad de México, relacionados con el territorio y la demanda de servicios.

En la historia de la urbanización reciente del país, sorprende el hecho de que el 91 % de los ciudadanos reside en zonas metropolitanas (ZM), es decir, en alguna de las 59 metrópolis que se extienden por todo el país. En términos de la población nacional total, que asciende a alrededor de 112 millones (más de la mitad, 57%), 63.8 millones de habitantes, vive y trabaja en alguna de estas urbes (Sedesol, Conapo e INEGI, 2012, citado en González Arellano y Larralde Corona, 2019).

De tal forma, la ahora Ciudad de México se ha convertido en una de las metrópolis más importantes, debido a la concentración de los flujos que presenta.

La metrópoli es un artefacto urbano que ha promovido el crecimiento económico y el desarrollo social en general; desafortunadamente en países como México, se ha producido con grandes asimetrías en la distribución de los bienes, los recursos y el poder. Los costos del crecimiento metropolitano son evidentes: carencia de vivienda digna para una parte importante de los ciudadanos, insuficiencia de servicios y equipamientos, movilidad excesiva y costosa, exposición a niveles elevados de contaminación, entre otros (González Arellano y Larralde Corona, 2019).



## Historia de Xochimilco

### 3.1.2. *Xochimilco durante la época colonial*

El colonialismo también fue un hecho histórico dentro del territorio de Xochimilco, que transformó el modo de vida de su sociedad. Xochimilco significa “en la sementera de las flores” en náhuatl, y es una región lacustre. Tiene origen prehispánico, sin embargo, quedó fuera de la traza colonial.

Hasta 1541, Xochimilco fue encomienda de Pedro Alvarado, y luego pasó ser un corregimiento de la corona española. Se conservaron las antiguas divisiones o barrios. «El corregimiento llegó a ser una fuerza estabilizadora en Xochimilco, incorporó dentro de su jurisdicción a todas las tierras xochimilcas tradicionales y contribuyó a preservar intacto el pueblo xochimilca como una entidad. A partir de 1787 Xochimilco fue subdelegación de la intendencia de México» (Alatríste, 2005, p.123).

Los nativos conservaron su identidad y conformaron una unidad social, por tanto, siguieron practicando sus costumbres.

Como narra Alatríste (2005, p. 122),

Después de la rendición de Tenochtitlán, los xochimilcas se adaptaron rápida y eficazmente a las nuevas condiciones económicas, políticas y culturales de la Colonia, sin ser asimilados y absorbidos. Mantuvieron el carácter indígena del pueblo a pesar de su participación activa en la economía, la política y la vida religiosa impuesta por los españoles. Recuperaron sus tierras y áreas agrícolas tradicionales, usurpadas por los mexicas. Continuaron cultivando sus chinampas, este sistema prehispánico de agricultura intensiva quedó como una especialidad indígena que no les interesó a los españoles, por lo que los xochimilcas lograron con éxito mantener el predominio indígena de la región. Cuando les fue exigido que pagaran su tributo en maíz y dinero, la economía monetaria fue rápidamente asimilada por los xochimilcas; los comerciantes viajaban por casi toda la

Nueva España vendiendo productos españoles e indígenas bajo estas nuevas condiciones, en particular destacó un intenso tráfico comercial con la Ciudad de México, a la cual se transportaban, además de los productos agrícolas de Xochimilco, mercancías provenientes de tierra caliente, tales como madera, cera de Campeche, azúcar, vino, arroz, trigo, etc.

Xochimilco se sitúa en la periferia de la ciudad central, por ende, su estructura urbana corresponde al espacio de los asentamientos insulares. Su conformación continuó adaptándose al nuevo sistema sin perder sus dinámicas agrícolas y religiosas, conformando un territorio, y conservado la identidad y cultura propia. Conserva una rica historia, restos arqueológicos y monumentos y, lo más interesante, una extensa red de canales y chinampas, y fiestas y tradiciones propias, que siguen persistiendo a pesar del desarrollo de la ciudad y nuevos modos de vida. Entonces, todavía algunos xochimilcas se relacionan con su cultura inicial, aquella que define su sentido de vida mediante rasgos simbólicos, intangibles y tangibles que tienen relación con la tierra y el territorio.

El pueblo Xochimilca desarrolló como pocos una vocación para la agricultura, aprovechó su entorno, respetó lo que la naturaleza ha hecho sagrado y modificó lo que era posible, sin afectar la continuidad ni el equilibrio. La gran riqueza vegetal y animal de la cuenca, su clima idóneo, su estratégica posición y sus características geográficas constituyeron el ambiente ideal para el establecimiento de grupos migrantes (Otto, 2014, p.13).

Las transformaciones urbanas que ocurrieron en la época colonial en Xochimilco impusieron una nueva ideología y una nueva construcción espacial, de tal manera que las construcciones arquitectónicas fueron símbolos de poder sobre el territorio.

Xochimilco fue un territorio autosuficiente, se organizó con base a sus actividades y cada barrio o pueblo tenía una división de trabajo, se dividieron por oficios y especialidades. En cada lugar, ya sea barrio o pueblo, se construyó una plazuela que lleva generalmente el nombre del patrón local. Esto permitió la funcionalidad de sus actividades y la sincronía de su sociedad.

Las tres divisiones de Xochimilco son (según Alatraste, 2005):

- **Tepetenchi.** La orilla de las montañas donde había pueblos y pequeños conglomerados humanos.
- **Tecpan.** Centro de la ciudad, significa “lugar del palacio”. Estaba conformado por sus antiguos barrios de oficios y especialidades como el de San Pedro (de herreros); el de San Antonio (de paneleros y ceramistas); San Marcos (de piedreros y ceramistas en incensarios y braceros); San Juan (de floricultores); La Concepción (de escultores); La Asunción (de cesteros y Chiquihueteros) y San Francisco Caltongo (de cesteros y carriceros). A finales de la época Colonial contaba ya con trece barrios (Santa Crucita, Xaltocán, Belem, El Rosario, San Cristóbal y la Santísima Trinidad). También comprendía la zona comercial y de gobierno.
- **Olac.** Alrededores de la ciudad, donde había casas dispersas ocupadas por indios chinamperos. Significa “en lo que rodea el agua” y abarcaba entre otros pueblos: San Lorenzo Atemoya, San Andrés Ahuayucan, San Francisco Tlalnepantla, Santa Cecilia Tepetlapa, Santiago Tepalcatlalpan, Santiago Tulyehualco, Santa María Tepepan (había pertenecido al Marquesado del Valle de Oaxaca), Santa Cruz Xochitepec (fue aldea de Tepepan), San Mateo Xalpa, San Lucas Xochimanca, San Luis Tlaxialtemalco, San Gregorio Atlapulco, Santa Cruz Acalpixcan y Nativitas (ahora Zacapan).

Durante el periodo colonial, los habitantes de Xochimilco tenían condiciones favorables para su desarrollo socioeconómico y cultural, sobre todo las áreas comprendidas en las parcialidades de Olac y Tecpan; la primera por ser región de producción agrícola-chinampera, que continuó abasteciendo de legumbres, frutos y verduras a la ciudad de México. La segunda, por haberse comenzado ahí la traza de la ciudad y con ello el lugar de residencia de los españoles (Alatraste, 2005, p.125).

La religión católica parece haber sido parte de la racionalización del espacio, porque a partir de la construcción de las iglesias, catedrales o capillas, empezaron a controlar los espacios. Se creó una gran plaza rectangular frente al atrio de San Bernardino de Siena, construyéndose a su alrededor, las calles principales de la ciudad. Se construyeron otros edificios religiosos, públicos y civiles, y esto cambió la fisonomía de lo que fue el centro

cívico-ceremonial prehispánico. Los barrios conservaron en gran parte su estructura socioeconómica interna, pero adquirieron un matiz diferente al construirse capillas en cada uno y al sustituirse sus nombres prehispánicos por cristianos (Alatraste, 2005, p.125).

En conclusión, en esta etapa se definieron los espacios con razón a una estructura de poder y desigualdad, es decir, surgieron nuevos sistemas clasificatorios en la estructura, de tal manera que se produjeron relaciones de inclusión-exclusión, imposición-subordinación, mediante una reconfiguración de espacios. El territorio cambió en cuanto a desplazamientos, lugares, espacios, comunicaciones y significados.

### ***3.1.3. Xochimilco durante el siglo XIX***

El porfiriato trajo consigo la modernización del país. Es en esta época se empieza a configurar el paisaje de Xochimilco, la urbanización empezó a transformar el espacio a la par que surgían los medios de transporte motorizados y se modificaban las vías de circulación. Esto influyó en los modos de vida de la sociedad.

Los habitantes de Xochimilco comenzaron a observar y resentir los embates de la modernidad y los del crecimiento de la Ciudad de México. Es el momento en el que se comenzó a modificar la urbanización y el medio ambiente de la ciudad de Xochimilco. A finales del Porfiriato los habitantes de Xochimilco comienzan a recibir servicios modernos tales como el de tranvías, alumbrado y agua entubada, pero también una parte de pobladores comienza a perder sus costumbres y tradiciones (Alatraste, 2005, p.130).

### ***3.1.4. El periodo 1920-1950***

Entre 1940 y 1950, debido a la creciente urbanización de la Ciudad de México, se dejaron de alimentar los canales en Xochimilco, y se extrajo el agua mediante bombeo, en grandes cantidades, para abastecer la demanda de la ciudad. Esto conllevó la pérdida del ecosistema y afectó enormemente a la producción agrícola en chinampas; este deterioro

ambiental continúa en nuestros días. «Las chinampas de Tulyehualco, Acalpixcan y Nativitas casi desaparecieron, y las de Xochimilco, San Luis San Gregorio y Tláhuac se redujeron drásticamente» (Alatraste, 2005, p. 132).

A causa de la desecación parcial del lago se formaron inmensos pantanos en los terrenos ribereños. Ante esta situación, un buen número de habitantes de la ahora alcaldía de Xochimilco emigró temporalmente a la Ciudad de México y otros sitios para sumarse a la fuerza de trabajo en la construcción y jardinería. Otra parte permaneció en Xochimilco desempeñando actividades tradicionales. Sin embargo, al quedar mejor comunicada con el centro de la ciudad, la delegación, por las facilidades que se presentaron para adquirir terrenos para la construcción de casas-habitación y la mejora de servicios públicos, atrajo nuevos residentes y actividades económicas.

Cuando los territorios se industrializan, en algunos casos, el sentido de identidad se pierde, porque los hijos ya no reproducen los mismos patrones culturales que sus padres y se suman a las fuerzas productivas del capitalismo vendiendo su fuerza de trabajo por un pago.

Como ejemplo, Alatraste (2005) menciona el establecimiento de una zona industrial situada entre Xochimilco y Tepepan, en los años cuarenta. Estaba «compuesta por una fábrica de hilados y tejidos de lana, un laboratorio de productos farmacéuticos, una fábrica de hilados y tejidos de algodón y una fábrica de zapatos, entre otros establecimientos». Estas fábricas emplearon a buena parte de la población de Xochimilco (Alatraste, 2005, p.132).

En este periodo, la estructura urbana del centro de Xochimilco continuó realizando varias modificaciones, con la finalidad urbanizar este territorio mediante la introducción de servicios públicos. Para 1936 se crearon varias avenidas anchas y se ampliaron otras, procurando conservar los bellos paisajes de Xochimilco. En 1909 se había inaugurado el primer alumbrado público del centro de Xochimilco. Por otra parte, se construyó el drenaje de Xochimilco (Alatraste, 2005, p.133).

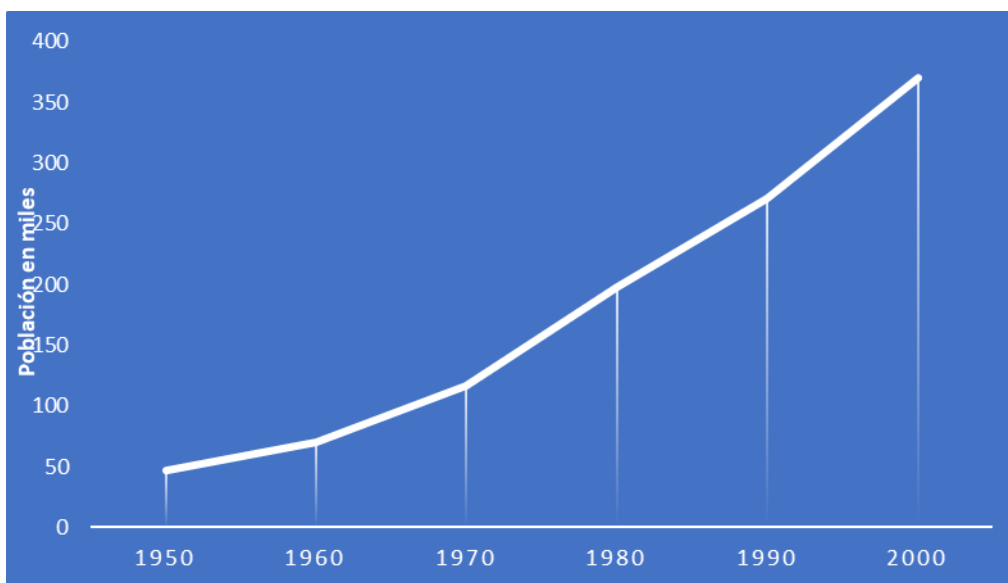
### 3.1.5. *El periodo de 1950 a la década de 1990*

En este periodo el crecimiento demográfico no cesó. La tasa de crecimiento se elevó, lo que provocó asentamientos irregulares en zonas de conservación, tanto en zonas lacustres como en áreas de montaña. Al no haber un ordenamiento territorial, surgen diversos problemas, como la destrucción del ecosistema y la desterritorialización.

En la Gráfica 1 se muestra el crecimiento de la población de Xochimilco en el periodo 1950-2000, y se observa que, en 50 años, la población se multiplicó por 7.

#### **Gráfica 1**

*Dinámica poblacional de Xochimilco entre 1950 y 2000*



Fuente: Elaboración propia con datos de los Censos Poblacionales de 1950, 1960 y 1970 (Comisión Nacional de Estadística), y 1980, 1990 y 2000 (INEGI).

A partir de los años setenta, la delegación Xochimilco se integró con el resto de la ciudad, mediante carreteras como la México-Xochimilco-Tulyehualco, la prolongación de la Av. División del Norte, y el Anillo Periférico, la Calzada de Tlalpan, la del Hueso y las

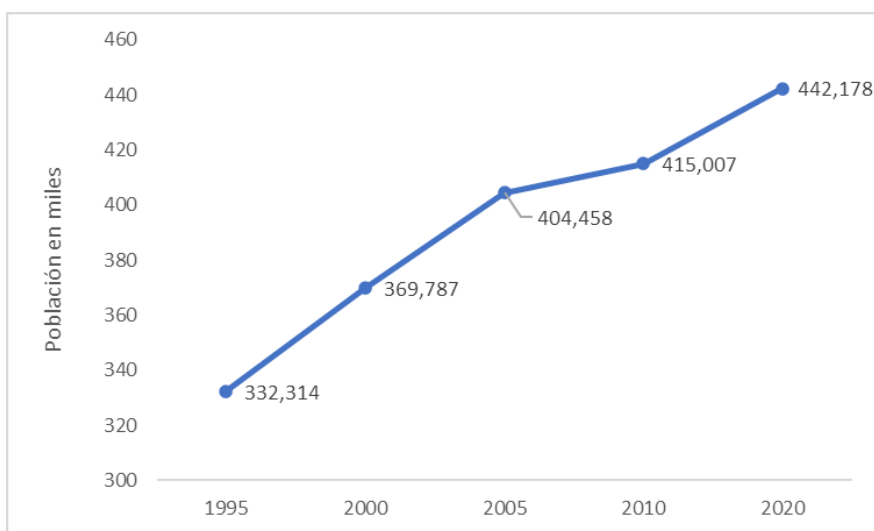
avenidas Nativitas y Canal de Miramontes. De igual manera, se mejoró el transporte público que llevaba hasta Xochimilco (Alatraste, 2005).

### 3.1.6. *Xochimilco contemporáneo*

En la actualidad, el último censo revela que existen 442, 178 habitantes dentro de la demarcación territorial. El crecimiento demográfico en estos últimos años, desde 1995 hasta 2020, se muestra en la Gráfica 2.

#### **Gráfica 2**

*Crecimiento poblacional de Xochimilco entre 1995 y 2020.*



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI (2020).

Los pueblos y barrios originarios conservan una historia que se ha construido a través del espacio y tiempo. Así, la historia de Xochimilco se conformó como un tejido lleno de urdimbres que forman un territorio. Sin embargo, la urbanización desteje poco a poco lo que se había constituido y vinculado por años, generando problemas como pérdidas de formas o elementos.

El territorio, en su amplia gama, es un concepto que comprende elementos biofísicos que permiten el equilibrio del sujeto-espacio. Así, este espacio ha ido cambiando de forma física y simbólica, provocando diferentes maneras de habitar dentro de él. Esta relación es la más importante dentro del espacio pues los sujetos lo hacen y constituyen.

Dentro de la multiplicidad de formas de habitar la ciudad contemporánea, los pueblos representan hoy una de las caras más emblemáticas y complejas de la diversidad cultural en la metrópoli, por su carácter profundamente otro con respecto a orden moderno y al mismo tiempo por representar un pedazo de la cultura mexicana más arraigada. (Duhau y Giglia, 2008)

En la actualidad, este contexto forma un mundo heterogéneo lleno de prácticas sociales. Xochimilco se ha construido a través del espacio y tiempo, por ende, la forma de habitar es compleja y diversa. Este espacio social, para la población originaria, es contenedor y arraigo de identidades, recuerdos, significados y supervivencia. Aquí, los habitantes se adaptan, pero también crean nuevas estructuras.

El espacio, además de influir en las conductas y prácticas sociales, es resultado de la acción de habitar, de la vida cotidiana; son los hombres con sus ideas, sus proyectos de vida y sus propias iniciativas los que dan lugar al espacio y al orden urbano; por ello la práctica urbana es la verdadera creadora, tanto de instituciones sociales, como de la estructura urbana. (Lezama, 1993, p.253)

Este contexto urbano pertenece a un nuevo orden que tiene inserto un sistema de clase y clasificación. El texto de Bordieau *Capital simbólico y clases sociales* nos acerca a una teoría subjetivista; reduce el orden social a una suerte de clasificación colectiva obtenida de la sumatoria de clasificaciones individuales, enclasadadas y enclasantas, Así, los agentes se clasifican y clasifican a los demás. Los pueblos y barrios originarios del territorio se han organizado a través de órdenes clasificatorios que dotan de sentido y significado a su vida.

Su universo simbólico estaba y aún está integrado por signos, significantes y significados. De esta forma, surge un lenguaje social que engloba sistemas de expresión



como el lenguaje verbal y no verbal. El habitar es un lenguaje colectivo que se reproduce en un determinado contexto social. Este lenguaje permanece en la memoria de los sujetos sociales como esquemas sensoriales que están interiorizados en las estructuras mentales de los nativos.

Por consiguiente, el sector de los productores se clasifica como campesinos y sembradores, y a partir ellos se encuadran los demás sectores. Los pobladores de Xochimilco tienen caracteres de distinción porque ellos pertenecen a los pueblos y barrios originarios. Se sitúan en un contexto urbano en el marco de la metrópoli donde se concentran en una unidad conformada por una comunidad. Portal menciona:

Su distinción frente al resto de la metrópoli tiene una connotación profunda construida en lo esencial a partir de tres factores: el vínculo religioso con la tierra – aun cuando han perdido su cualidad de campesinos y la hayan vendido en grandes proporciones, perdiendo su centralidad en la subsistencia-; el sistema de parentesco como eje de la organización colectiva, y un sistema festivo religioso que organiza y sanciona la vida social local. (Portal, 2013, p.54)

En conclusión, la identidad colectiva es el eje modelador de los modos de vida que se reproducen, a través de la historia, dentro del contexto urbano en la vida cotidiana de los sujetos sociales originarios. La identidad permite generar la unidad de una comunidad; surgen relaciones de parentesco que tienden a organizar la vida social del barrio.

## **CAPÍTULO 5. ETNOGRAFÍA: HABITANTES Y PRODUCTORES DE XOCHIMILCO Y XALTOCÁN. ANÁLISIS DE MOVILIDAD**

### **Los habitantes y productores de Xochimilco. Identidad**

Xochimilco se sitúa en un espacio físico llamado territorio, que está inmerso en un mundo simbólico donde los habitantes del lugar mantienen una estructura ideológica llena de significados y significantes, lo que es parte de su cultura. Los antecedentes históricos vistos hasta ahora permean en la actualidad, de manera que los habitantes de Xochimilco mantienen vivas las prácticas de agrocultivo y sus creencias religiosas, y las reproducen en el espacio, que es escenario de la cotidianidad en el mundo urbano.

Las tres formas de espacio que se vieron en el apartado 2.1.3 (espacio percibido, espacio vivido y espacio concebido) se viven en el lugar. Los habitantes utilizan el espacio vivido y las representaciones espaciales porque es parte de su modo de habitar, lo que da lugar a un universo simbólico que es parte de la identidad.

Xochimilco es un espacio que contiene aspectos identitarios, territoriales, espaciales de suma relevancia. Ser originario en Xochimilco tiene una carga simbólica y una funcionalidad dentro de la comunidad, ya que sus habitantes representan uno de los papeles más importantes para la preservación de la identidad colectiva. Ellos forman las bases y la organización de la reproducción sociocultural.

Aquí, la sociedad mantiene un sentido de identidad colectiva que viene de un proceso histórico y se sigue reafirmando con sus prácticas o dinámicas identitarias. Cada sujeto originario se identifica como xochimilca, apropiándose de su territorio y defendiéndolo mediante protestas o manifestaciones. Ellos mantienen una relación simbiótica con su territorio, porque mantienen una cosmovisión relacionada con la madre tierra, que provee alimento y sustento.

Por tanto, la práctica de agrocultivos en chinampas es su manera de mantener la territorialidad. Otra forma de territorialidad de los lugareños son los desplazamientos que los habitantes de Xochimilco realizan por vía acuática, ya que hay zonas lacustres en las que aún

habitan poblaciones. Estas poblaciones se encuentran a las orillas del centro de Xochimilco, son zonas periféricas dentro de este territorio.

En relación con esto, es preciso describir de donde proviene el producto para entender las trayectorias y la morfología de sus espacios.

En el Programa Delegacional del Desarrollo Urbano para la Delegación del Distrito Federal en Xochimilco (Gobierno del Distrito Federal, 2005, p. 26) se plasma la siguiente información que se relaciona con los productores y sus actividades primarias.

Las actividades económicas relacionadas con el sector primario en Xochimilco están marcadas por un descenso en la relevancia económica, aunque es de destacar su importancia en términos de contención al crecimiento urbano, la preservación del medio ambiente y la recarga de los mantos acuíferos. (...)

Las tierras en esta zona son aún de buena calidad y una alta fertilidad, por lo que pueden trasplantar en la chinampa a cielo abierto, las plántulas fortalecidas en los chapines. La verdolaga, el romerito, el epazote y la flor de muerto o cempasúchil que es de corte. El maíz se siembra intercalado con epazote, pues le da sombra y crece más grande. Las flores se cultivan en superficies más pequeñas ya que su trato es intensivo y se levantan hasta tres cosechas al año.

(...) En la zona norte de la cabecera de Xochimilco se produce tanto maíz como hortalizas y flores de corte. Se calcula que aún realizan este tipo de trabajo alrededor de mil doscientos productores que laboran en cerca de 600 unidades de producción mediante esquemas de trabajo familiar.

En términos generales, entre las causas que han dado origen a la pérdida de importancia económica de las actividades agrícolas destacan las siguientes:

- Desinterés de los sectores directamente involucrados (institucional, productores y población rural) para rescatar e impulsar el desarrollo de la zona rural.
- Contratación de las líneas de crédito para este sector.

- Politización de los programas de apoyo a las actividades agropecuarias, particularmente agrícolas.
- Falta de recursos presupuestables para el desarrollo agropecuario.
- Inexistencia de canales adecuados para la comercialización directa de los productos del campo.
- Rezago tecnológico y falta de vinculación con centros de enseñanza superior.
- Falta de asesoría y capacitación técnica para los productores.
- Pérdida de rentabilidad de las actividades agropecuarias y especulación del suelo cultivable.
- Apertura al comercio internacional de granos con la que los precios de referencia son persistentemente bajos (Gobierno del Distrito Federal, 2005, p. 26).

La Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural aporta la siguiente información acerca de los productores primarios de Xochimilco:

La tradición de la chinampa coloca a Xochimilco como un importante productor de lechugas, rábanos, verdolagas, betabel y flor de calabaza, entre otras hortalizas indispensables en la preparación de platillos tradicionales. En la Ciudad de México, la agricultura es una actividad relevante en la que se produce maíz, arroz, avena, chícharo, brócoli, apio, espinacas, papas, romeritos, así como árboles frutales y diversas variedades de flores. En la época prehispánica, maíz, frijol, jitomate, chiles, calabaza, chilacayote, quelites y amaranto se ubicaron como los cultivos más importantes y representativos. Con la llegada de las semillas se amplió y diversificó la variedad con espinaca, cilantro, acelga, apio, coliflor, betabel, brócoli, rábano, pepino, col, lechuga, epazote, así como avena y huazontle (Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural, 2017).

En este espacio interactúan un sinnúmero de personas y flujos. Los sujetos sociales que habitan este territorio tienen diferentes puntos de origen ya que la migración ha sido un factor clave para transformar este espacio, como se verá en el apartado 5.3. La sobrepoblación genera asentamientos irregulares en el lugar. La economía se mueve dentro de este espacio, y se da en torno a los flujos. La movilidad es parte de ello, así el transporte se ha vuelto una necesidad que hemos ido adquiriendo con el paso de los años.

En Xochimilco, he coincidido con personas que vienen a trabajar a la zona chinampera y al mercado de plantas que provienen de Oaxaca, Veracruz, Chiapas, Puebla, Morelos y Guerrero. Todos ellos emigran por factores económicos y se establecen aquí. En algunos casos son productores o empleados de productores; todos son hombres. Otros tantos se emplean en diferentes tipos de trabajo. Los habitantes que tienen origen prehispánico se siguen arraigando a sus raíces; es parte de su herencia cultural. Se definen nativos, campesinos, sembradores, productores, xochimilcas y se sienten orgullosos de tener raíces indígenas.

Los conceptos como territorio, territorialidad, identidad y cultura, por tanto, funcionan un aspecto importante en las distintas dinámicas que se practican en el lugar. Por ende, la territorialidad es parte de la vida cotidiana de los xochimilcas; conllevan en su estructura mental un sinnúmero de espacialidades relacionadas con el cultivo, el comercio, la religión y la cultura. Lo proyectan en la vida cotidiana dentro del mundo urbano.

En el transcurso del trabajo de campo, tuve la oportunidad de interactuar con distintos habitantes del territorio de Xochimilco. Es vital resaltar el panorama general que aún existe en el habitar de los Xochimilcas; la población se distingue de tres maneras: originaria, híbrida o emigrante. Por tanto, la sociedad es heterogénea y en su habitar producen y reproducen realidades distintas.

A continuación, se reproducirán las entrevistas tomadas a habitantes de Xochimilco, en las que se rescatan componentes característicos de las dinámicas sociales y comerciales que los nativos empleaban para su subsistencia ante un nuevo modelo económico. Se evidencia que el comercio y cultivo de chinampas siempre han estado asociados.

En el capítulo 2 se habla del concepto de urbanización como el principal inductor de las transformaciones sociales, económicas, culturales y morfológicas de cualquier territorio. En el caso de Xochimilco, este concepto ha trasmutado los significados y la estructura urbana. Cuando platicué con mis informantes, varios de ellos coincidían que Xochimilco ya no es lo que era antes. En sus semblantes reflejaron nostalgia y recuerdos.

El señor Rafael Rosas se definió como un campesino de 55 años de edad. Se desplazaba montado en un caballo blanco. Hora: 8:30 am.

Él comenta:

- Xochimilco ya se lo acabaron, la gente que no es de aquí hacen destrozos con lo que es de Xochimilco. No respetan canales, compran lotes, los drenajes van a los canales, ya no siguen las fiestas y tradiciones (Rosas, R., comunicación personal, 2021).

La estructura del capitalismo crea una desigualdad social y económica unida a la relación geo-eco-antrópica. Como asevera Lezama (1993, p. 256), «el espacio aparece como fuerza productiva para desplazar y suplantar a la naturaleza». El ecosistema y las chinampas se ven afectados, y esto preocupa a sus habitantes.

De igual manera, la siguiente entrevista, realizada al señor Pedro, nos da cuenta de que Xochimilco era un lugar con mucha agua y vegetación, por consiguiente, las dinámicas de vida eran diferentes. Pedro es comerciante del mercado de artesanías de Zacapa en la alcaldía de Xochimilco, de 60 años de edad. Remitió a ciertos aspectos biofísicos presentes en el territorio cuando él era infante:

- Yo soy nativo de Xochimilco y recuerdo que cuando era niño el nivel del agua era alto, había peces, el agua era transparente. Ahora me da melancolía ver que mi Xochimilco ya no es lo que era antes. Ahora está sucio y lleno de basura, por este motivo ya no vienen los turistas.

Anteriormente, llegaban turistas extranjeros y había mucho turismo, ahora ya no se ve ninguno, Xochimilco esta sucio, y por todos lados hay basura. Ahora solo vienen jóvenes a echar relajo en las trajineras y a emborracharse, son cantinas flotantes, ellos

dejan toda la basura tirada, porque no hay donde echarla. (Pedro, comunicación personal, 2021).

Cuando estuve frente al señor Pedro y lo observé narrar parte de su historia, me transmitió melancolía. Parecía que al contármela revivía cada momento; sus ojos se tornaban llorosos. También él sentía impotencia al no poder hacer nada por su Xochimilco que le vio nacer. Este hecho demuestra que, como indica Portal (2013, p. 45):

Los procesos de modernización y de crecimiento urbano han generado transformaciones muy rápidas e intensas que provocan que la experiencia de cambio se signifique más como una pérdida que como una ganancia de nuevos recursos. Así reiteradamente pobladores originarios de pueblos y barrios urbanos, antes colindantes con la ciudad, viven las transformaciones sufridas por la urbanización y la expansión de la ciudad como una experiencia de pérdida en varios planos: de lo que antes se tenía, de cómo era el entorno, de la forma en que se relacionaban las personas, de la manera en que se vivía, de las creencias que se tenían, de la idea de seguridad, etcétera. En este sentido, si bien la identidad se construye a partir del contrapunto adentro/afuera, el eje antes/ahora representa el referente obligado de esta construcción, en la que el recuerdo, la mayoría de las veces, aparece anclado a la nostalgia.



La globalización abarca todos los lugares y territorios. Es parecida a una mancha que se expande por todo el planeta y recorre hasta el territorio más recóndito. Este fenómeno va de lo macro-global a lo micro-local e interviene en los ámbitos sociales, culturales, económicos y espaciales del territorio; de igual manera, interviene en las interacciones, desplazamientos y comunicaciones. En este sentido, señala Lefebvre (1973) que el capitalismo ha incluido la urbanización como un nuevo sector de la producción. El capitalismo ha hecho del espacio un instrumento para la valorización de grandes capitales (Lezama, 1993, p.257).

En la relación geo-eco-antrópica, los sujetos sociales modifican el territorio de forma devastadora. Esta relación ha sido el principal inductor de las diversas problemáticas que acaecen en Xochimilco. Al mismo tiempo que se construyó la urbe, se destruyó el territorio. En la actualidad surgen varios problemas como socavones, contaminación, asentamientos irregulares en zonas de conservación, extinción de especies endémicas, pérdida del nivel de agua, entre otros.

#### ***4.1.1. El verdadero espacio de Xochimilco y su identidad: productores, distribuidores y consumidores***

Conocer actualmente el espacio de Xochimilco se asocia ineludiblemente con el origen de este lugar, es decir, el ¿cómo? y ¿por qué? lo habitan las personas originarias. Su habitar se relaciona con la madre tierra, cultivo, canales, chinampería, flores, canoas, paisajes, interconexión de nodos, comercio, biodiversidad, parentesco, costumbres, barrios, pueblos, identidad, cultura popular, comunidad, socialización, tradición, religión, ciclismo urbano y, por último, la adaptación como forma de subsistencia. Todas las características anteriores conforman el territorio de Xochimilco.

Hay que hacer hincapié en que los espacios no siempre son los mismos, estos fueron transformándose en “lugares” y se relacionan con su historia. El significado de “lugar” se construye a partir de una cultura antigua que sigue latente en la población. Tomando el



concepto de Shulz (1980, citado en Vergara, 2013), el *genius* es un espíritu guardián, de acuerdo con la antigua creencia romana. El *genius*

le da vida a la gente y a los lugares, los acompaña desde que nacen hasta que mueren, y determina su carácter o esencia. (...) Denota lo que es una cosa, o lo que “quiere ser”» (... El hombre antiguo) reconocía que era de gran importancia existencial estar en buenos términos con el *genius* de la localidad donde ocurría su vida. En el pasado, la supervivencia dependía de una “buena” relación con el lugar en un sentido físico como psíquico (Vergara, 2013, p. 29)

Entonces, el “genius loci” de Xochimilco, es decir, la esencia del lugar y de su comunidad se ha transgredido, lo que provoca anomias sociales. La anomia, según Durkheim, es «la ausencia de un cuerpo de normas que gobiernen las relaciones entre las diversas funciones sociales». Esta se da debido a que la modernidad ha propiciado la división del trabajo y la especialización, pero la transformación ha sido tan rápida que la reglamentación tradicional, que hace que se logren lazos y fines comunes entre un grupo diverso, ha quedado atrás y no ha surgido otra. Las reglas moderan las relaciones sociales en un grupo donde cada uno conoce su papel, para establecer qué es lo legítimo y justo. Pero actualmente solo hay competencia sin regulación, lucha de clases, trabajo rutinario... Esta anomia sería una etapa temporal, de manera que luego la sociedad se reorganizará y los grupos se reunirán según sus intereses y reglas (Durkheim, citado en López, 2009).

En la actualidad, la comunidad está inmersa en la sociedad moderna, y funge un rol de socialización, solidaridad, status y de poder. La sociedad es un todo orgánico que tiene elementos dentro de su estructura, y estos organizan la vida dentro de un lugar. Por ello es de suma importancia pertenecer a la comunidad.

El señor Melchor Molotla Molotla, ya mencionado anteriormente, rescata varios aspectos importantes de la organización que se daba entre los habitantes nativos de Xochimilco en función a sus actividades comerciales. Es decir, había una división del trabajo, que se dio dentro de la estructura social de aquel contexto.

- A los pobladores de san Gregorio se les llama chicuarotes, ya que este nombre gira en torno a que ellos se dedicaban a realizar chiquihuites. A los del barrio de Caltongo

se les llamaba floriculturistas porque ellos se dedicaban al cultivo de flores. El nombre que se les ponía se relacionaba con la actividad económica que realizaban dentro del marco local. Así, cada barrio o pueblo tenía asociada una actividad que generaba vínculos socioeconómicos entre ellos. Esta división del trabajo era importante, ya que entre ellos se relacionaban y comercializaban sus productos, de tal manera que dentro de la unidad social todos se conocían. Por ello el concepto de comunidad era fundamental para las sociedades tradicionales (Molotla, M., comunicación personal, 2021).

Esta relación económica ya no se reproduce, porque la urbe absorbió esta división de trabajo y por tanto ya no se realizan las mismas actividades. Sin embargo, en algún momento, durante el trabajo de campo presencié cómo un señor que pasó por Xaltocán, de edad aproximada 40 años, vendía girasoles en una caja de cartón y, mientras, gritaba ¡Vivan los chicuarotes!, ¡Vivan los chicuarotes! Gritó varias veces, se detuvo por un momento en la parada y después siguió su camino. La gente del espacio social solo lo veía como loco, tal vez porque la sociedad contemporánea no se vincula con esa identidad que permea en los Xochimilcas. Esta anécdota remite al sentido de identidad que todavía conllevan algunos habitantes al reconocerse con las clasificaciones de la época antigua, ya que, a mi parecer, gritaba con euforia y orgullo de ser un chicuarote. Por tanto, en este contexto urbano todavía se pueden apreciar componentes culturales e identitarios de la sociedad xochimilca.

#### ***4.1.2. El mercado es el espacio vivido y percibido***

En las ciudades, «el emplazamiento del mercado se convierte en el centro. Sustituye y suplanta al lugar de reunión (ágora, fórum)» (Lefebvre, 1972, p. 8). El mercado es un espacio de diversidad, ahí se encuentra la cultura popular en su máxima expresión, es decir es el espacio del *habitus* que permea a través del tiempo.

Xochimilco es productor de varios alimentos orgánicos, los cuales varios habitantes se dedican a producir, como verduras, maíz, amaranto y dulces tradicionales como palanquetas, obleas, alegrías o cocadas, entre otros. También se dedican a la crianza de animales domésticos con la finalidad de comercio o consumo, como vacas, gallinas, cerdos,

gallos o borregos. Estos animales son los que he podido observar en la superficie de las chinampas. Por tanto, en ese territorio se siguen realizando actividades de producción, lo que genera un sistema económico local, que sigue persistiendo a pesar de la globalización y la urbanización. El mercado 377, que ha existido históricamente, es ejemplo de esto. El productor Gonzalo Gonzales comenta:

- El mercado de Xochimilco siempre ha existido toda la vida, el 377, de hecho, también es patrimonio cultural. Mi papá me decía que sus abuelos iban al mercado a vender ahí. No estaba la construcción. Ahí, era estacionamiento. Por ejemplo, de cinco en adelante era para vender la planta y en el transcurso de la madrugada, hasta las 10 am, se tenía que levantar la gente, porque ya era estacionamiento y para comerciar otro tipo de cosas. Nosotros teníamos de 5 pm para terminar la noche, entonces, se tenía que levantar la mercancía, porque ya entraba otro tipo de comercio; para que entraran los que vendían verdura, animales, porque muchos de los pueblos venían hasta aquí a vender sus animales, borregos, vacas, cochinos. Cada quien tenía su horario, sabíamos cuándo llegaban los que vendían animales o cuándo había verdura, porque teníamos nuestros espacios y nuestros horarios (Gonzales, G, comunicación personal, 2021).

El señor Gonzalo retomó un punto importante de este trabajo: la concepción del espacio. Este es la proyección de la cultura, que se materializa mediante las prácticas. Así, el espacio es el ámbito de la reproducción social y comercial. Este carácter de la cosmovisión xochimilca se sigue reproduciendo con la práctica del comercio en la vida cotidiana. La actividad del comercio siempre ha sido una actividad económica innata de la cuenca de México y se relaciona con el territorio de Xochimilco.

En las entrevistas, muchos originarios cuentan que la interconexión de canales era una ventaja de la antigua ciudad, esta conexión mejoró el desarrollo económico de Xochimilco, ya que el rol que desempeñaba dentro de la ciudad era su función comercial. Por ende, la conexión de vías de comunicación mejoró el desarrollo económico. Los originarios suelen relatar la función tan importante que cumplía el mercado dentro de la estructura a nivel local. El mercado era un nodo, un punto estratégico de intercambios, cada uno con una historia simbólica en particular, pero con el mismo origen. Por ello los mercados

son importantes dentro de la identidad colectiva de cada pueblo y barrio, porque los sujetos sociales se vinculaban en la práctica del comercio en el uso del espacio. Los mercados más importantes que han mencionado es el de Jamaica, Santa Anita y la Merced.

Así, el uso del espacio tiene un significado histórico, y ha fungido un papel importante en el lugar, ya que hay prácticas que se siguen reproduciendo. En la actualidad, hay todavía productores que se sitúan por las mañanas en las afueras de la construcción del mercado 377. Hoy en día, este espacio solo es para productores, que diariamente colocan carretillas o cajas como soporte para vender vegetales como espinacas, lechugas, verdolagas, entre otros. A un costado de los productores está el estacionamiento y después sigue el espacio de los comerciantes de animales, que se utiliza solo los días sábados y domingos por las mañanas, y es cuando el lugar se llena de folklore.

Aquí se vive el espacio, es decir, se realizan prácticas espaciales por parte de los originarios, que se dedican a la reproducción y crianza de especies de animales para fines comerciales. Venden conejos, patos, gallos, gallinas, pericos, pájaros, canarios, guajolotes, y huevos de gallina. Estos comerciantes vienen de distintos lugares dentro de la alcaldía de Xochimilco y en algunos casos llegan de Milpa Alta.

Este espacio representa un espacio vivido y percibido, dentro del espacio ya racionalizado. Este era un espacio de apropiación, allí se realizaban prácticas con base en referentes históricos, como la herencia cultural, ya que desde la época prehispánica los mercados se colocaban en las plazas centrales y tendían sus productos en el suelo. Esta práctica era muy antigua y se ha arraigado en los habitantes de Xochimilco, porque todavía se sigue practicando la construcción del espacio. Sin embargo, en la actualidad esto ha provocado ciertos conflictos, porque su actividad ha sido regulada por las autoridades, ya que se encuentra dentro del marco del espacio concebido, por lo cual han reducido sus dimensiones.

- **La influencia del poder en la organización del espacio concebido**

Cuando el señor Gonzalo Gonzales se remitió al antiguo mercado, manifestó que era un espacio libre, dinámico, diverso y un punto de interconexión de distintos “lugares”. Pero hoy

en día, el sentido de este espacio se ha transformado y parece que poco a poco se va diluyendo.

En un encuentro casual con una señora de aproximadamente 65 años, comerciante que se ubica en el Palacio de la Flor (Xaltocán), me comentó que ellos estaban ubicados en el centro de Xochimilco, pero los quitaron y los botaron ahí, en el Deportivo de Xochimilco. Los han ido quitando poco a poco de su espacio original. Como menciona Delgado,

Ese es el espacio del poder, pero en el que el poder no aparece como tal, sino que se disimula bajo la denominada “organización del espacio”. Suprime, elude y evacúa todo se le opone mediante la violencia inherente y, si esta no fuera suficiente, mediante violencia expresa (Lefebvre, 1974, p.374). Su finalidad es hegemonizar los espacios percibidos y vividos mediante sistemas de signos elaborados intelectualmente, es decir, mediante discursos. En su intervención en el Simposio Internacional de Sociología Urbana, celebrado en Barcelona en enero de 1973, Henri Lefebvre supo expresarlo con lucidez: “el arquitecto ya no es un hombre de dibujo; es un hombre de palabras” (1974, p.226) (Delgado Ruiz, 2018, p.66)

El señor Gonzalo dice que antes el espacio no estaba regulado por la autoridad, ahora ya están establecidos.

- La UNESCO nos distinguió como patrimonio de la humanidad y no pagamos ningún peso, es por eso que las autoridades tienen problemas con nosotros, porque no les generamos ningún tipo de ganancia. Nos querían mover de un lado a otro, pero el mercado está establecido y nadie nos puede quitar. Decían que es tan viejo como el mismo Xochimilco (Gonzales, G., comunicación personal, 2021).

En otro encuentro, platiqué con un comerciante que se sitúa en el lugar. Él lleva 30 años en la venta de gallos. Comenta que llegaba mucho ganado, borregos, caballos, becerros, cochinos, ya que había muchos ganaderos en Xochimilco. Las dimensiones espaciales que utilizaban eran más extensas. Señala que la delegación no los puede quitar, porque su actividad quedó como algo tradicional de Xochimilco, pero sí los han cambiado constantemente de lugar.

La señora Hortencia Rosas, hoy en día, se ubica en el lugar de comercialización de animales. Ella proviene del barrio de la Asunción, y comenta que constantemente los mueven, pero ellos iniciaron enfrente de la iglesia. Dice que el comercio es una tradición de años, alude a la época del Porfiriato. Menciona que había más gente y que entraba mucho animal, que su mamá criaba animales. Como antes no había refrigeración, ellos consumían lo que criaban, por tanto, la alimentación era diferente, porque mataban al pollo en casa, era otro tipo de vida. El acompañante de la señora comenta que este espacio ya se lo ganaron y menciona la frase “la tierra es de quien la trabaja”.

El espacio que viven ellos supone un legado cultural de años, es una apropiación que se ha formado a través del tiempo. Es por esa razón que la gente de Xochimilco se mantiene activa, y la territorialidad es un aspecto relevante. Las prácticas de los originarios se realizan en el mundo urbano y son parte la vida cotidiana. Aquí confluyen distintos tipos de espacio: el espacio de representación y las prácticas espaciales son parte de la vida cotidiana de los habitantes del lugar.

Durante el trabajo de campo, he sido testigo de cómo personal de la delegación por parte de vía pública pide a ciertos comerciantes que se retiren del espacio porque ellos no pertenecen ni al grupo de los productores ni al de crianza de animales. Se prohíbe, por tanto, el comercio para algunos sujetos sociales, se ha convertido un espacio regulado.



**Figura 9**

*Comerciantes de animales en las afueras de la construcción 377.*



Según el Gobierno del Distrito Federal (2004, p. 21-23):

El comercio es definitivamente la función urbana característica de las delegaciones del contorno Tláhuac y Milpa Alta, siendo predominante para la economía. Ahora bien, resulta interesante apuntar que Xochimilco es una Delegación que en dos (comercio e industria) de tres sectores económicos tienen índices de especialización económicos positivos, por lo que representan sin duda el motor económico de la Delegación. El sector comercio continúa siendo la función urbana predominante, aunque su importancia como actividad generadora de empleo ha tenido una disminución respecto a 1994; mientras que el sector industrial ha venido incrementando su importancia como una actividad económica clave en la generación de empleo, así en el transcurso de esos cinco años incrementó en 7 veces su valor. De esta manera, la especialización económica del empleo en Xochimilco apunta a la consolidación del binomio industria- comercio, lo que indica la madurez de esta Delegación para constituirse en un fuerte punto de liga comercial e industrial en el territorio del Distrito Federal.



## Figura 10

*Productores fuera del mercado 377*



### *4.1.3. La migración en Xochimilco*

Según el INEGI (2020), el porcentaje de población inmigrante, de migración reciente, en Xochimilco es del 4.9 %. Es un porcentaje bastante significativo, y denota que la migración es un factor importante dentro del lugar. Aquí habitan personas provenientes de distintos lados de la República Mexicana; por ejemplo, he conocido migrantes de Oaxaca, Veracruz, Chiapas, Puebla, Morelos, Guerrero y también del Estado de México. Existen casos de migrantes extranjeros; en un caso una señora del mercado del Palacio de la Flor me comentó que tuvo como empleado a un salvadoreño en su chinampa.

En su mayoría, los migrantes son hombres que tienen como objetivo buscar una oportunidad de trabajo en la zona, la cual encuentran sobre todo como trabajadores para los chinamperos o productores. Las migraciones conforman parte de la población de Xochimilco, pero en muchos casos estas personas no tienen una identidad arraigada como la que ya hemos comentado en el caso de los originarios. Esto produce anomias sociales dentro de la comunidad, ya que los productores mencionan que las personas externas, que compran lotes en este espacio, destruyen el territorio, porque no tienen una relación histórica con la

madre tierra. Hay que tener en cuenta que anteriormente se carecía de un ordenamiento territorial en el suelo urbano, y por tanto se han realizado construcciones de orden irregular.

Se tiene que hacer hincapié en que la opinión de los productores locales de que los migrantes destruyen la naturaleza no siempre se corresponde con la realidad, ya que he encontrado personas que, aunque no pertenecen a este territorio, pero lo cuidan porque es parte de su vida, es decir, es su tierra de cultivo. De esta manera, los migrantes también desarrollan una relación con su espacio porque les provee sustento y les gusta vivir en este espacio.

- **Entrevista a migrantes establecidos en Xochimilco**

En una entrevista casual me encontré con un señor proveniente de Puebla, del cual se desconoce su nombre. Él llegó a Xochimilco a los trece años y trabajó en una chinampa. Posteriormente se regresó a su pueblo, pero comentaba que no le gustó regresar porque la gente es muy envidiosa por allá, y que retornó al trabajo de la chinampería porque se trabaja de manera diferente, mencionaba que aquí no hay envidia y la gente se conoce y se relaciona, se saludan y se cuidan.

A raíz de establecerse en Xochimilco, el señor vendió su terreno en Puebla, compró una chinampa y ahora ya es dueño de dos de ellas. Anteriormente rentaba una vivienda en el barrio, pero comenta que la renta subió demasiado, por tanto, ahora habita en su chinampa en una construcción de triplay que él mismo realizó. Él tiene dos hijas y las chinampas serán heredadas a ellas; remarca que vive feliz en su relación con la naturaleza.

Otro caso es el del señor Filoteo, originario de Oaxaca. Llegó a Xochimilco cuando era niño, a la edad de 12 años, trabajó en las chinampas y aprendió de un Xochimilca el oficio. Actualmente renta dos terrenos de 1000 metros cuadrados, sus chinampas son para la producción de flores. Él se ha incorporado a la dinámica campesina, porque le gusta sembrar flores, y menciona ser feliz con la forma de vida que lleva. Su economía gira entorno a la siembra de flores, y solo él, junto con su familia, lleva adelante la siembra de su chinampa, pues no emplea trabajadores. Su unidad doméstica está compuesta por sus dos hijos varones y su esposa. Su dinámica empieza a las 7 am.

El señor Filoteo construyó su propio invernadero y conoce muy bien las necesidades de sus flores para que sean frondosas. Nunca deja de sembrar, menciona que es un trabajo duro y constante, de manera que siempre toda su chinampa esta cultivada, porque solo así su trabajo resulta rentable. Vende sus plantas a varios distribuidores, hay personas de otros estados que le compran su mercancía, y otros tantos compradores venden en los mercados de plantas de Xochimilco, como Madreselva y el Palacio de la Flor en Xaltocán.

### **Figura 11**

*Unidad doméstica del señor Filoteo*





## Figura 12

*Invernaderos de cultivo de flores del productor señor Filoteo*



Como conclusión, podemos resaltar que Xochimilco ha fungido un papel económico diacrónico con la Ciudad de México. La actividad comercial es una característica innata de este territorio: aún se siguen cultivando verduras, hortalizas y maíz, en menor escala. Esta actividad sigue siendo una de las más importantes del lugar, propia de los campesinos, que persiste y resiste ante la globalización. Algunos productores llegaron a Xochimilco a través de la migración, a muy temprana edad, lo que demuestra que se arraigaron al territorio por medio del trabajo de las chinampas.

En el apartado de movilidad, se hará una descripción más precisa acerca de los desplazamientos de los productores.

## **Xaltocán: identidad y percepción**

### **4.1.4. Historia de Xaltocán**

Xaltocán es un territorio originario ya presente durante el imperio Mexica. El significado de su nombre no está claro, se dice que significa “Lugar de tuzas y arena” o “en el arenal de las tuzas” (Xal “arena”, tozan “tuza”, can “lugar de”). Como asevera Eslava (2011, p. 62), «la discrepancia en el significado de Xaltocán posiblemente se relaciona con los diferentes lugares de residencia que tuvo el pueblo originario de Xaltocán, ya que el anterior *calpulli*, ahora barrio de Xaltocán, lo integró un grupo asequiblemente migrante del antiguo señorío de Xaltocán». El barrio se asienta en el centro del Señorío, cerca de una laguna, a la que todavía se conoce como Laguna de Xaltocán.

En general, «todos los pueblos originarios del imperio Mexica llevaban en su nombre las características del paisaje que los rodeaba; era costumbre entre ellos, asignarle nombre al espacio en el cual se asentaban, según su topografía. Así estos pueblos, al apropiarse del territorio donde decidían establecerse, pasaron a identificarse con él, y reconocerse como parte de él. Espacio y pueblo pasaron a formar parte de una misma unidad (Bravo, 2009:14).

Durante todo el siglo XVIII la población de Xaltocán recibió un gran impulso en su desarrollo porque el barrio pertenecía tanto a la parcialidad Tecpan como a la de Olac, en la parte del Rancho. Era una región de producción agrícola-chinampera, y continuó abasteciendo de legumbres, frutos y verduras a la Ciudad de México. Por ello, su economía fue en alza, y el Rancho era lugar de residencia de los españoles, por lo que fue contemplado dentro de las reformas urbanas que se hicieron a la traza de la ciudad que fuera el centro cívico-ceremonial prehispánico (Eslava, 2011).

Después de Proclamada la Constitución de 1917, en el año de 1919 se repartieron tierras a campesinos. Los terrenos del ex Rancho de Xaltocán fueron donados como ejidos a vecinos del barrio de San Juan, San Cristóbal y Belem, que los heredaron a sus descendientes o los pusieron en venta para construir casas habitación. Así se inició la integración de esta zona al actual barrio (Eslava, 2011, p. 68).

El barrio de Xaltocán es el más grande de todos los barrios y parece ser uno de los más urbanos dentro de la alcaldía de Xochimilco.

El barrio de Xaltocán se ha convertido en un enorme paradero y cruce vial, del que parten diferentes rutas hacia los pueblos del sureste de la Delegación Xochimilco y hacia otras delegaciones, como Milpa Alta y Tláhuac. También, incluso, hacia otros estados como Morelos o el Estado de México. Tiene un importante templo católico elevado a la categoría de Santuario, por su centenaria celebración religiosa, que ha quedado prácticamente en el arroyo vial. También es cierto que el barrio, como los demás barrios de Xochimilco, pueden aprovechar su gran capacidad organizativa mostrada en las fiestas cívico religiosas para superar los actuales problemas ciudadanos que se viven en todo el centro de la Delegación. (...) Y se puede porque Xochimilco y Xaltocán están vivos, viven en su gente, población diversa, heterogénea, con profesiones, ocupaciones y estilos de vida múltiples; pero paradójicamente homogénea en sus prácticas religiosas, sus fiestas patronales, que han trascendido como legado cultural. Esta identidad religiosa en Xochimilco va más allá de la fe o culto determinado, es la comunidad misma. Los pobladores son depositarios y portadores de la lucha de sus ancestros por trascender en el tiempo (Eslava, 2011, p. 69-70)

#### ***4.1.5. Los espacios y creencias religiosas***

El sentido de comunidad sigue presente en la actualidad, con la organización de las mayordomías. Esto forma lazos o vínculos sociales que relacionan con la religión y el parentesco. Las festividades religiosas dentro del calendario Xochimilca son de suma relevancia, se relacionan con los santos patronos de cada pueblo o barrio, así, cada barrio y pueblo tiene su propia iglesia o capilla. Sahagún y Fray Diego Duran, en sus respectivas obras, se refieren a Cihuacóatl como una deidad principal de los indígenas xochimilcas (Eslava, 2011, p. 65).

Los nativos del lugar, en sus entrevistas, refieren que «todos los días hay una fiesta en Xochimilco». Una señora de aproximadamente 60 años, comerciante de flores de ornato en el Palacio de la Flor de Xaltocán, comenta:

- Los 365 días del año celebran una fiesta en Xochimilco, los xochimilcas quieren más días para hacer fiestas.

Durante el transcurso del trabajo de campo, observé que dentro del territorio de Xochimilco la gente es muy devota de cuatro grandes símbolos: el Niñoopa, el niño de Belem, el niño dormidito, y la Virgen de los Dolores.

El Niñoopa (o Niñoopan) es una imagen del Niño Jesús que se venera en Xochimilco. Se trata de una escultura de madera realizada en el siglo XVI. Puede considerarse una de las imágenes de culto católico más antiguas de América. El Niñoopa no tiene un templo, sino que se encuentra bajo la custodia rotativa de las familias de los barrios de Xochimilco que fungen como sus mayordomos. Este ciclo comenzó en el siglo XIX. Por la magnitud de sus festividades, el Niñoopa es el centro de la vida religiosa de los barrios históricos de Xochimilco (Niñoopan, 2021).

Su identidad religiosa gira en torno a las mayordomías y a las fiestas patronales, las cuales fungen también como un símbolo de estatus dentro de la comunidad. La mayordomía se considera un honor, y en torno a ella y las fiestas se forman lazos sociales. Los mayordomos siempre se lucen en las fiestas, como dicen coloquialmente “sacan la casa por la ventana”. Todas las fiestas son muy organizadas, en la creencia de que los santos retribuyen lo que uno les da. Mediante la religión se forman vínculos de comunidad.

Las representaciones colectivas tienen por función preservar los lazos entre los miembros de una comunidad, de prepararlos a obrar y pensar de manera semejante, por lo que una de sus características es su durabilidad y ejerce presión sobre los individuos. (Vergara, 2007, p. 116)

- **Entrevista al cronista de la alcaldía y fiesta de la Virgen de los Dolores**

En este apartado se describe la fiesta de Xaltocán, a través de la visión del señor Sebastián Flores Farfán, director del Archivo Histórico y Hemeroteca, cronista de la Alcaldía de Xochimilco. Es historiador y cronista, encargado de dar a conocer la historia de Xochimilco desde la época Prehispánica, Colonial, Revolución y era Moderna.

Me comenta que la capilla fue restaurada varias veces, la última fue en 1961. Su estilo es neoclásico y su retablo plateresco, mientras que del lado derecho es barroco y en la vicaría se halla un cuadro que denota su fundación.

Según el cronista, los originarios se reconocen por su idiosincrasia, con el culto a la Virgen de los Dolores. Es gente que nació en el barrio, asentados a las orillas del lago, y son familias que se reconocen por el apellido y la convivencia. La tradición de las fiestas viene desde la época prehispánica, y hay competencia entre ellos por ver quién hace la mejor festividad de cada barrio. La gente de la zona invita a sus parientes y ellos invitan a más gente, en una convivencia que se da año tras año. Los mayordomos tienen que ser del mismo barrio y lo son por voluntad propia, porque ellos se apuntan. Hay varios mayordomos: el del desayuno, el de la comida y el de la cena.

Todos los barrios tienen asociaciones, y un libro donde se apuntan anualmente los nombres de los mayordomos. Estos tienen que tener una imagen de buena reputación, “no locos, no borrachos”. Los barrios son autónomos, pero, durante las fiestas, piden permiso para cerrar las calles o avenidas y la alcaldía manda seguridad. La fiesta es parte del patrimonio cultural, dura un mes y durante este tiempo, todos los días salen con una bandera a invitar a todos los barrios y una caña.

Fui observadora de la Fiesta de Xaltocán en 2020, antes del inicio de la pandemia de Covid-19. Pude visualizar la importancia que le otorgan a la Virgen y al Santuario. El Santuario de la Virgen de los Dolores concentra la fiesta más grande de todos los barrios, y se relaciona con todos los pueblos de Xochimilco. Cada barrio y pueblo ofrece una misa, castillos, banda, arreglos florales, vestidos para a Virgen de Dolores, entre otras cosas. Esta festividad se relaciona con el estado de Chiapas e Iztapalapa, porque ellos también veneran a la Virgen.



El Santuario luce adornado, con una portada y carteles que anuncian la fiesta del barrio. La invitación del mayordomo está en el cartel, mediante la cual se invita a todos los barrios y pueblos a asistir. En las fiestas patronales todos los feligreses son bien recibidos en la casa de los mayordomos, los cuales todos se conocen porque son comunidad, y son los encargados de organizar la fiesta de la Virgen. La asociación está integrada por un presidente, secretario, tesoreros y socios cooperantes, y está formada por 40 personas. Todos ellos se manejan por un reglamento interno, por el cual son los encargados de resguardar los materiales de la Virgen.

Los mayordomos siempre deben recibir a toda la gente, porque vienen con fe, ellos deben abrir las puertas de su casa, y la familia debe proporcionar los arreglos, portada del santuario, y preparar el recorrido con chinelos, vestido y globos. Para el mayordomo, serlo significa fe y estar bien consigo mismo, además de proporcionarle paz y tranquilidad. Los mayordomos preservan esta herencia cultural, ellos tratan de que prevalezca la devoción, y que crezca la fe en los jóvenes.

En la misa del Mayordomo, la iglesia está llena de muchos habitantes, la mayoría llega con sus familias y todos se saludan porque se conocen. Esta misa es un espacio de identidad, es simbólico y con vinculaciones sociales, varias mujeres ancianas llegan con chales o rebozos.

La Virgen que se encuentra en el Santuario es muy grande, y en algunas ocasiones le colocan otra vestimenta. Como ejemplo, un día estaba vestida de rosa y al día siguiente ya luce con un vestido muy llamativo, colorido y con flores bordadas. Este vestido fue traído por los feligreses de Chiapas, según comenta el Mayordomo. Esta Virgen nunca sale a la calle, cada barrio tiene su réplica, y todas son del mismo tamaño que la del Santuario. También todas tienen vestidos muy excelsos, en una misa pude ver reunidas como a 16-18 Vírgenes. Únicamente las mujeres pueden cargar a la Virgen, y estas tienen que ser “señoritas”, es decir vírgenes, no la pueden cargar señoras ya que el imaginario colectivo se relaciona a las mujeres jóvenes con la pureza de la Virgen. «Imaginario y símbolo establecen una relación de complementariedad; aquel tiene necesidad de este para expresarse, para salir de su condición de virtualidad, lo necesita para existir socialmente, para hacerse público (Vergara, 2007, p. 130). Las señoritas que cargan a la Virgen pertenecen a las nuevas

generaciones de cada barrio. Todos los barrios llevan a su Virgen a bendecir y también llevan un estandarte, en el cual se vislumbra el nombre de la familia y el nombre del barrio.

En estas fiestas no hay discriminación de ninguna índole, a todos se les ofrece de comer por igual. Se suelen ver a indigentes y “teporochos” de la calle caminando, a la par de la aglomeración popular, ya que aquí siempre ofrecen comida. El mayordomo y su familia siempre son muy amables, ofrecen con devoción los alimentos a los presentes, porque los acompañaron en su recorrido con la Virgen.

El mayordomo de 2020 se llama Pedro Aguilar. Margarito Castro es socio del Rancho de Xaltocán, Saul Aguilar es el presidente, Carlos Sevilla es el administrador de cohetes, banda, y mesa de los recursos que se utiliza para reunir todos los fondos para organizar y pagar todos los gastos. El mayordomo manifiesta que han tenido algunos problemas con los sacerdotes que llegan al Santuario:

- Ellos quieren cambiar la tradición, porque cuando la comunidad de un barrio está en misa, llegan los otros barrios con la banda y cohetes, por tanto, alteran el orden religioso. Pero los padres se tienen que acoplar a nuestras costumbres y se tienen que organizar a nuestra manera (Aguilar, P., comunicación personal, 2021).

Menciona que ha aumentado la fe a la Virgen porque se han sumado agrupaciones de taxistas y bicitaxistas. Aquí la fe mueve todo, porque según los pobladores la aparición de esta Virgen fue un acto milagroso, por tanto, es venerada entre los xochimilcas.

Todos los días durante un mes hay misas, llegan de todos los pueblos y barrios. El barrio de Caltongo le ofrendaba a la Virgen seis triciclos llenos de arreglos florales muy grandes y bonitos, también llegaron carretas y en un chiquihuite hay un mensaje: “Respetar los arreglos son de la Virgen”. Los hombres son los encargados de sacar los enormes arreglos, y entre seis cargan la ofrenda. Llevaban un estandarte que decía “Sociedad de floricultores de Caltongo”.

En la fiesta siempre hay demasiada gente, hasta el punto que se dificulta el paso. Entran y salen constantemente, es decir, cuando se retira un barrio el otro ya está afuera en espera de su misa. Es tradicional lazar cohetes y la banda sigue tocando, el santuario nunca está vacío. En la feria también hay mucha gente, es una gran aglomeración de personas; con

música por todos lados y ruidos ensordecedores. Todos comen, beben micheladas, o en algunos casos llevan su botella y se divierten, otros se suben a los juegos mecánicos y otros juegan juegos de azar. Es una convivencia sin igual. También se queman los castillos y es un espectáculo que la población espera hasta muy tarde, ya que empieza a las 22:00.

En conclusión, las festividades relacionadas con la Virgen de los Dolores generan gran vinculación social de todos los barrios y pueblos de Xochimilco, y llevan aunado el simbolismo y tradiciones que dan lugar a una comunidad cohesionada.

- **El milagro de la Virgen de los Dolores: narración de los originarios**

Según los relatos de los habitantes de Xochimilco:

- Somos muy apegados a la religión. Aquí todos creemos en un solo Dios, y creemos más en el niño Jesús, representado en varias imágenes muy importantes aquí en Xochimilco, como el Niñoopa, el Niño de Belem o el Niño dormidito. Son esculturas muy antiguas, está también el niño de San Juan, el niño del Consuelo y el niño Emanuelito. Aquí en Xochimilco seguimos nuestros orígenes a través del niño Jesús, y tenemos nuestra fe en las imágenes. Aquí se mueven las mayordomías, que antes tenían otro nombre, pero no lo recuerdo, aunque viene siendo lo mismo.

La mayordomía de la Virgen de los Dolores tiene un origen prehispánico, la veneramos muchísimo. La virgencita, la dolorosa, la de Xaltocán. A mí me decía mi papá que es una Virgen que la tenía una viejita en su jacalito, por donde está el hospital. Era una imagen que la viejita tenía sentada en un chiquihuite, porque no tenía silla. Ahí la dejó y ahí la tenía siempre, porque se iba a trabajar, y un día que llegó a su casa se desprendía mucha luz del interior. Fueron a traer al sacerdote y este abrió y vio que la virgen se estaba renovando, se estaba reconstruyendo ella misma.

Ese fue el milagro y por eso la tradición nos dice que cuando salimos a invitar a la fiesta se sale con cañas, porque es el símbolo del chiquihuite donde la Virgen estaba

sentada. Después del milagro, se llevaron la imagen y la pusieron en un altar. Según mi papá y mi abuelo, la viejita que tenía a la virgen le dio a la gente un pedacito del chiquihuite donde la virgen estaba sentada, porque era un milagro lo que habían presenciado.

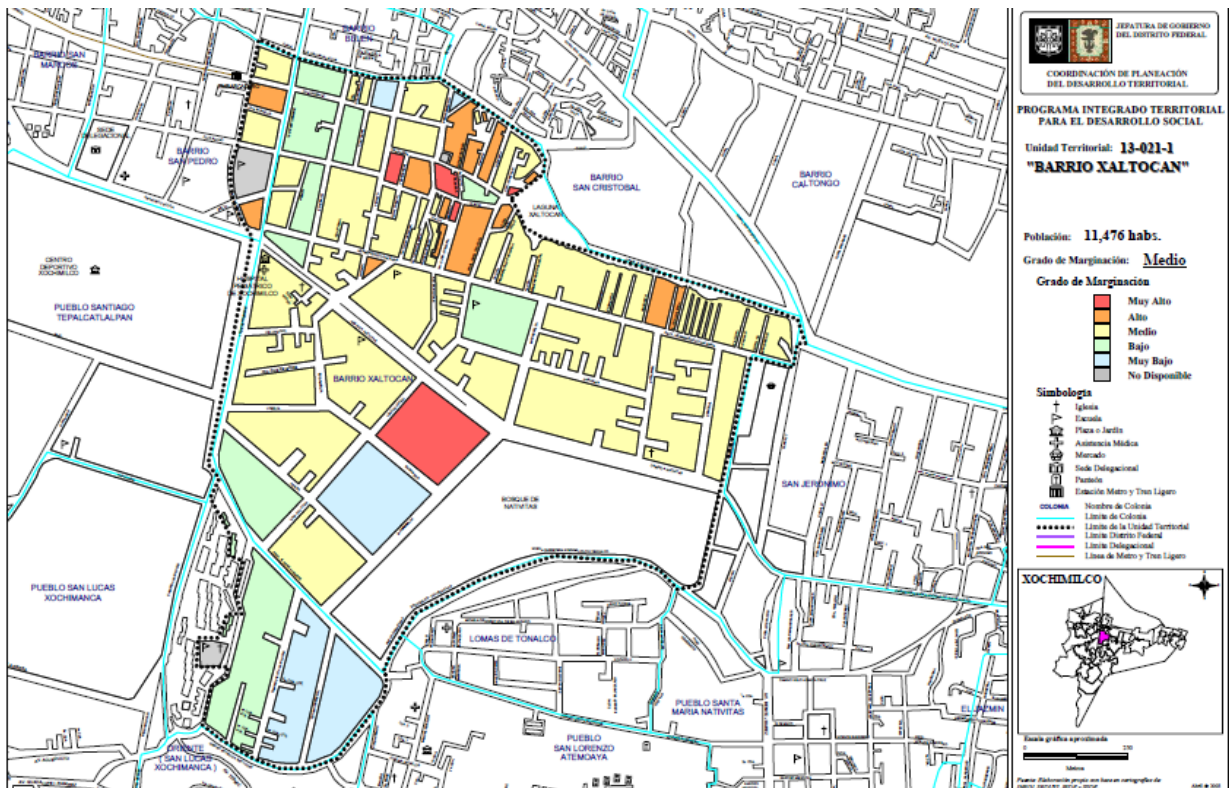
Desde entonces, es parte de la fe y nos los inculcaron a nosotros. Por eso seguimos con las mayordomías y con las tradiciones, prácticamente son las dos festividades más importantes. Aunque el patrón de aquí es San Bernardino de Siena, pues decían que el primer santo era San Sebastián y después Santiago, pero como no aniquilaban las enfermedades los destituyeron. Cuando llegó San Bernardino de Siena, él aniquiló la enfermedad que había en ese tiempo y por eso lo dejaron como Santo patrón.

En mi estancia en las festividades, recuerdo un conjunto de cañas en la entrada lateral del Santuario. Este es un conjunto simbólico, que todavía se practica con base en sus creencias y memoria colectiva, que constituye su realidad. «el símbolo es el único artefacto que puede representarlo socialmente de manera más fiel o próxima y, al mismo tiempo, excitarlo para ser otro, para ser más, para ser menos, para estar aquí, alejarse, ser en otro tiempo, ser ahora» (Vergara, 2007, p. 132).

#### 4.1.6. Xaltocán en la actualidad

Figura 13

Mapa del barrio de Xaltocán



Nota: Gobierno de la Ciudad de México (2003).

El barrio de Xaltocán cuenta con una población de 11476 habitantes (Gobierno de la Ciudad de México, 2003) y colinda al Norte con el barrio de San Cristóbal y el barrio de Belem, al Sur con el Pueblo de Santa María Nativitas, al Este, con la colonia San Jerónimo.

Este barrio es uno de los más importantes dentro de Xochimilco ya que es una subcentralidad polifuncional del territorio; es centro o punto de reunión de una amplia gama de actividades que se relacionan con los demás barrios y pueblos. El espacio es un escenario con un dinamismo constante, aquí se concentra una diversidad de flujos que tienen que ver con actividades primarias y con el comercio como una fuente de empleo y supervivencia de

la estructura capitalista. Este lugar es un punto nodal, para varios habitantes de Xochimilco, entre ellos se encuentran comerciantes y productores.

Cuenta con equipamiento urbano, como banquetas, alumbrado público, semáforos, señalamientos y paradas establecidas. En algunos casos hay carencia de mobiliario como botes de basura, bancas o puentes peatonales en las intersecciones.

## **Análisis de movilidad en Xochimilco y Xaltocán**

### ***4.1.7. Perspectiva general***

En el panorama actual de Xochimilco, a simple vista no se vislumbran las zonas lacustres características del lugar, por el contrario, parece que desaparecieron. Solo se ven construcciones como casas, departamentos, calles, avenidas... Hay tráfico, densidad de gente, comercio, etc., este pueblo fue absorbido por la urbanización. Lo interesante es que los xochimilcas están inmersos en la cotidianeidad urbana y persisten ante la modernidad.

En Xochimilco, la morfología del espacio da pauta para analizar las maneras de desplazamiento de sus habitantes. Es un territorio que conserva su estructura morfológica, social, cultural, económica y religiosa, ya que siguen reproduciendo su habitar a través del tiempo. En el territorio hay zonas lacustres, que funcionan para la circulación de medios como canoas, trajineras y cayucos, cada uno de los cuales tiene una función distinta para los originarios. En el ámbito terrestre, los barrios son parte de la morfología espacial, su estructura es irregular y se dio de manera emergente, su estructura son callejones estrechos con salidas a distintos puntos del territorio. Es una especie de laberinto que liga con otros barrios e incluso con pueblos. El barrio de Caltongo conecta con el pueblo de San Gregorio, lo cual permite acortar distancias.

Cabe destacar que hay barrios más urbanos que otros, los barrios que se encuentran colindantes con avenidas o calles principales cuentan con más servicios, equipamiento urbano y los automóviles o taxis pueden circular, también circula el transporte público, como microbuses y combis. En la mayoría de los casos son espacios situados en la circunferencia del centro de Xochimilco. Cada uno tiene una capilla o Iglesia, y cuentan con una plazuela y un quiosco. Al adentrarse en ellos se puede estar más de cerca con las zonas lacustres, ya que algunas conexiones que se dan van hacia los canales.

En otros barrios no hay circulación de transporte, debido a su morfología; aquí los habitantes crean nuevas alternativas para poder desplazarse más rápido de un lado a otro. Las vías son largos senderos en los cuales es casi imposible transitar, pero los originarios han creado nuevas estructuras de desplazamiento que son funcionales a su morfología espacial y

a sus dinámicas. Ejemplos de esto son los bicitaxis y los triciclos, que son mecanismos de desplazamiento, carga y comercio y tienen una función importante dentro del sistema social, ya que sin ellos la vida cotidiana de los pobladores se complicaría.

Cada sector tiene roles específicos. Aquí podemos rescatar los estudios de la escuela francesa, para los que la relación naturaleza-sociedad es vital, al igual que lo es para los xochimilcas. Las teorías organicistas, como la de Worms, consideran a la sociedad como un todo orgánico, cada elemento tiene una función y así persiste en la sociedad actual. Toda clase de sociedad debe tener una estructura, si carece de ella, se vuelve compleja y desequilibrada. Por tanto, la estructura tiene que ser funcional a las necesidades de la colectividad. En este ámbito, estas personas tienen una función social, los sujetos son creativos e innovadores y se adaptan a la temporalidad espacial. En este espacio y contexto, la bicicleta funge un papel muy importante, de manera que los originarios han adaptado las bicicletas a sus necesidades. Este es un ejemplo de territorialidad que va en aumento, porque la población lo demanda y todo tiene una relación de existencia.

El mundo cotidiano se convierte también en el verdadero pulso del orden social, en la medida en que allí se manifiesta la satisfacción o insatisfacción de las necesidades colectivas. Cuando estas se satisfacen de manera más o menos adecuada, estamos ante una sociedad estable; si no ocurre así, la vida social se vuelve inestable. Las sociedades modernas, en la medida en que no satisfacen sus necesidades, viven en el conflicto permanente. La cotidianidad en la urbe es la lucha por la sobrevivencia. Pero también, por toda la importancia que reviste para la vida humana, se convierte en la principal fuente de conflicto en la ciudad moderna (Lezama,1993:252).

Cada barrio es diferente, pero en su morfología espacial tienen muchas semejanzas, porque son trazos irregulares, pero con puntos nodales. En cuanto a la ideología del barrio, la urbe ha provocado diferentes formas de habitar en el territorio, el espacio se vive, se crea y se construye con un referente ancestral, es simbólico y de libertad. La concepción del espacio que tiene se relaciona con el uso y las prácticas son la exteriorización de su mente. La cultura moldea la manera de habitar, de tal manera que los sujetos y su cultura al estar dentro del marco urbano, tienden a adaptarse o desaparecer.



“El habitar es, en suma, un proceso dinámico que consiste en renovar permanentemente la relación con un cierto orden socioespacial, es decir, con el conjunto de las reglas formales e informales, explícitas e implícitas, que existen entre los diversos actores sociales en cuanto a las apropiaciones y usos posibles de cierto espacio. Este orden socioespacial subyace a las relaciones de los grupos con el espacio y al mismo tiempo un hecho externo al sujeto, pero profundamente interiorizado, que se recrea y se establece continuamente mediante la experiencia no tanto del espacio sino con el espacio y con los demás en un cierto momento del tiempo. (Giglia, 2017, p.18)

Todos los seres humanos nos desarrollamos con base a un territorio, pero de distinta manera, en algunos casos el territorio marca un referente sociocultural. También es cierto que la urbe y el capitalismo afecta sus modos de vida, ya que los hijos de los xochimilcas no se sienten identificados con la cultura de sus padres. El primer factor de desapego es la educación, porque se dedican a su profesión y dejan a un lado las actividades primarias; otros tantos, trabajan y no les interesa sembrar, ni las costumbres de su lugar, por ende, se pierde la identidad.

En otros casos, por el contrario, comentan algunos padres que sus hijos siguen la reproducción de su cultura, porque se sienten identificados y les gusta sembrar. Los xochimilcas crean colectivos principalmente con estudiantes, para transmitir sus enseñanzas y no perder sus raíces, ya que ellos ahora son los más interesados por aprender y ayudarlos a preservar su ecosistema y cultura.

Los significados fueron trastocados, el espacio se ha configurado a través de la historia y ahora se ha convertido en un espacio regulado, pero al mismo tiempo es un espacio de prácticas que ellos mismos utilizan porque así lo aprendieron de su cultura y sus antepasados lo hacían de esa forma. La concepción del espacio data de varios siglos de arraigo, ya que los nativos se ponían en las plazas a vender sus productos, surgiendo así la práctica del comercio. Por ende, esta práctica se podría decir que “la llevan en la sangre”. «El intercambio y el comercio, indispensables tanto para sobrevivir como para vivir, aportan la riqueza y el movimiento” (Lefebvre, 1972, p.7).

En los barrios, la transición de la ciudad, a la no ciudad (es decir, a esos lugares donde no hay servicios y son asentamientos aislados) se aprecia la estructura orgánica del territorio. Ahí, hay grandes problemas de contaminación, los canales lucen sucios por los desechos de sus habitantes. Algunos habitantes comentan que por los canales hay personas del Gobierno que pasan a recoger la basura, pero parece que no es del todo efectivo, ya que los lugares, cada día más, se ven en condiciones de detrimento, y no hay sistema de drenaje. En la actualidad las zonas lacustres se ven muy turbios.

Desde mi perspectiva estos espacios son extraordinarios, porque por medio de los barrios te trasladas a bellos paisajes, los cuales cuentan con grandes ahuejotes y otros árboles muy antiguos, situados en las laterales de las chinampas. Algunos canales son anchos y otros muy angostos, es posible escuchar el canto de algunas aves, hay garzas y patos. Estas especies de animales cambian el panorama, porque dan la impresión de no estar en una ciudad; el barrio, por tanto, permite una conexión con la naturaleza inigualable. Este tipo de barrio es distinto a todos los barrios que existen en la ciudad.

Entre las problemáticas que se pueden encontrar aquí, es que no hay mobiliario urbano y los servicios son deficientes, aquí los que viven tienen que construir su propio habitar con sus medios. No hay ningún tipo de señalamiento que oriente a los foráneos espacialmente, y los habitantes se orientan a través de la experiencia espacial que día a día viven.

#### ***4.1.8. Planeación y estrategias de movilidad***

A continuación, se hará un análisis pormenorizado de la movilidad en Xochimilco y específicamente en Xaltocán, teniendo en cuenta la estructura, condiciones y contexto explicados en el apartado anterior. Para poder conocer las estrategias y planeación con respecto a la movilidad de Xochimilco y Xaltocán en los últimos años, se realizaron entrevistas al JUD de Planeación y Estrategias de Movilidad, en 2019 y 2021.

## ▪ **Entrevista al JUD de Planeación y Estrategias de Movilidad 2019**

El punto en el que se realizó esta entrevista se sitúa enfrente del Centro Deportivo de Xochimilco, al cruzar la vialidad de Francisco Goytia, en el barrio de San Pedro. Ese lugar concentra algunos de los departamentos de servicios de la Alcaldía. Se realizó una entrevista al JUD de Planeación y Estrategias de Movilidad, Jesús Muñoz, el 9 de mayo de 2019. Él me facilitó un plano del Barrio de Xaltocán, dentro del cual está el Centro Deportivo, sin embargo, me comentó que no está claramente definido a qué barrio pertenece el punto de estudio ya que está en los límites del pueblo de Santiago Tepalcatlalpan y el Barrio de San Pedro.

El señor Muñoz destaca que la feria de Xaltocán es la más significativa de todos los barrios, ya que es de muy antigua tradición. Con respecto a la movilidad en Xaltocán, comenta que es el barrio más grande de toda la alcaldía, después del centro histórico, y el más importante, contando con un hospital infantil y un embarcadero. Por ello tiene una buena infraestructura vial, con calles amplias, pero las casas no cuentan con estacionamiento y dejan sus vehículos en las calles, de manera que se encuentran con un problema de seguridad.

- Xaltocán tiene cosas representativas. No hay problemas de vialidad porque tiene servicios de transporte público, que se conectan a las vías primarias como Francisco Goytia y Camino a Nativitas. Tenemos pegado al barrio de Xaltocán lo que es Madreselva y el bosque de Nativitas, es una zona turística grande (Muñoz, J., comunicación personal, 2021).

En cuanto al transporte público hay taxis, microbuses, camiones, bicitaxis, mototaxis, RTP y triciclos. Hay personal de movilidad que hace operativos, se coordinan con la Secretaría de Tránsito y Seguridad Pública de la alcaldía.

Con respecto a los problemas a resolver en las vialidades, la carretera Avenida Aquiles Serdán se dañó por el sismo del 19 de septiembre, pero se rehabilitó. También la avenida Nuevo León tenía muchos problemas de movilidad, y se rehabilitaron las vías. Es una vía de doble sentido y alterna, y es una vía turística en la zona de productores y zona chinampera, que son los puntos más significativos de movilidad de la alcaldía. Estas

reparaciones no resuelven los problemas de movilidad, pero sí los mejoran porque la cantidad de vehículos que transitan es enorme.

En cuanto al ordenamiento de transporte público, se están llevando a cabo acciones para depurar y que el servicio sea más eficiente, más responsable, ya que existen unidades piratas y unidades en malas condiciones mecánicas. En el Deportivo hay dos paraderos, uno que está en el costado, pero no se utiliza, y ya lleva años así. El JUD comenta:

- Ya estamos trabajando para que el transporte público ingrese. No se utilizan los paraderos, se utilizaban en un 10 % pero ahora, ya con esta administración, con la jefa de gobierno se está trabajando en eso. Está desperdiciado, nosotros estamos implementando acciones para que se opere. De hecho, no son suficientes, solo caben 120 entre camiones y microbuses y nuestro parque vehicular, para toda la ruta, es de 800 o 900 unidades. No hay una infraestructura vial, primero padecemos de eso; las únicas salidas son Prolongación División del Norte hacia Vaqueritos, del lado de La Noria hacia anillo Periférico o Huipulco, y Muyuguarda que sale a Periférico Oriente, Cafetales o al eje 3 Oriente. La población de Xochimilco ha crecido bastante (Muñoz, J., comunicación personal, 2021).

También comentó que se tenía un anteproyecto para realizar el Metrobús y Ciclovías, y que se trabajaría por recuperar espacios públicos para el transitar de la población.

#### ▪ **Entrevista con el JUD de Planeación y Estrategias de Movilidad 2021**

En este punto cabe resaltar la importancia de los CETRAM, o Centros de Transferencia Modal, que son llamados comúnmente paraderos. Son espacios en los cuales confluyen diversos tipos y organizaciones del transporte público de pasajeros en Ciudad de México, y su objetivo es facilitar la movilidad de pasajeros entre los sistemas de transporte que allí convergen, para conseguir una movilidad integral y funcional.

En mis observaciones durante el año 2021, pude determinar que el CETRAM tiene poco uso, es un espacio olvidado, sucio con cascajo, con baches, entre otras cosas (Figura

14). Sin embargo, a partir de que el Centro Deportivo se convirtió en centro COVID se han realizado varias modificaciones en el espacio.

#### **Figura 14**

*CETRAM de Xaltocán*



En mi entrevista con el JUD de Planeación y Estrategias de Movilidad de 2021, el señor Luis Enrique Barrera, comenta que ahora ya se utilizan en un 40 % porque están en rehabilitación. Esperan que en un mes quede al 100 % porque tenían detalles, que no especificó. Comenta:

- Las rutas se acomodarán y la conexión será más eficiente para que los habitantes accedan a sus rutas de transporte (Barrera, L.E., comunicación personal, 2021).

Manifiesta que ya se platicó con los representantes de cada ruta y ellos especificaron que hay ciertas rutas que necesitan más espacio, por el parque vehicular que tienen. También

se está modificando y acondicionado el espacio para las necesidades de cada ruta. Lo que se pretende es evitar que las rutas utilicen espacios que no son para esos fines. Se quiere concentrar a los usuarios de transporte en el CETRAM, pero debido a la pandemia, los conductores manifiestan que necesitan pasaje, de manera que las rutas se paran donde hay gente. Si permanecen parados por 5 minutos, se llenan, por lo que las autoridades están siendo condescendientes con ellos en este contexto. Se reproducen las preguntas y respuestas textuales del señor Barrera:

- ¿La movilidad es integral?
- La movilidad es fragmentada, hay bases de una sola ruta que se paran por todos lados. Con el CETRAM, se quieren evitar esas acciones, y también se tiene pensado dirigir el descenso por la calle de Redención y dejarlos por la calle Maíz. El CETRAM será punto de acceso a transportes y de usuarios (Barrera, L.E., comunicación personal, 2021).

Él menciona que quiere dirigir el descenso de los usuarios por la calle de Maíz, yo conozco bien el espacio y preveo que no se solucionará el problema, porque esta calle es muy reducida y tiene solo un carril, por tanto, es probable que se haga un cuello de botella en el lugar.

- ¿Cómo es la morfología del espacio de Xochimilco?
- En la zona de vialidades se hacen adecuaciones en algunos puntos para desahogo, pero vuelvo a lo mismo, los vecinos por los usos y costumbres se interponen para las obras. Es totalmente complejo, por muchas situaciones, igual la mancha urbana. Hacer adecuaciones desahoga la zona, pero al paso de los años ya no funciona, porque se tiene más carga vehicular, entonces siempre hay que estar innovando. Ese es el problema en infraestructura, el tipo de suelo; podemos tener vialidades bonitas y fluidas, pero en diciembre los usos y costumbres afectan a la movilidad (Barrera, L.E., comunicación personal, 2021).

Parece que, para el señor Barrera, la morfología comprende solo las vialidades principales, no contemplan los barrios y pueblos; no contestó a mi pregunta por completo.

En el ámbito de movilidad y representaciones en el espacio, se está trabajando para que los usos y costumbres de la población originaria no afecten la movilidad vial.

- En diciembre hay una festividad en todos lados, ahora los mayordomos mandan solicitud al gobierno para cerrar las calles. Hay acuerdos porque platicamos acerca de qué puntos o espacios son mejores para no afectar la movilidad y las vialidades. A veces los mayordomos no avisan, pero el área de movilidad tiene injerencia en el espacio, principalmente porque alteran la vialidad. Entonces, los originarios tienen que poner anuncios acerca de qué avenidas se cerrarán. Así se siguen con sus fiestas y siguen con sus tradiciones y todos felices y contentos (Barrera, L.E., comunicación personal, 2021).

- ¿La movilidad se basa en la estructura urbana?

- En parte sí, es bien difícil mantener una vialidad así como está. Siempre hay que hacer ajustes, por ejemplo, en el caso del Metrobús se tuvieron que mover bases, se habilitó una bahía, se colocaron semáforos, tuvieron que poner cruces seguros, modificar los tiempos de los semáforos, es todo un tema. Pero si en la zona se tuviera educación vial, sería genial, pero por más que queramos es imposible controlar a toda la población.

En primera tenemos calles muy reducidas. En los barrios las calles son estrechas y ya tienen marcado el sentido. Un vehículo va en su sentido, pero muchas veces se encuentra de frente un bicitaxi, y desde ahí se genera un tema. Pero al tener una calandria ya no eres una bicicleta, ¿qué hacemos? Hemos hecho operativos: al primero que veamos que va en sentido contrario, lo detenemos hablamos con él, le retiramos su calandria, dependiendo la falta que veamos nosotros, va de los 3 a los 15 días, y luego se la devolvemos, o de plano el retiro de su tarjetón (Barrera, L.E., comunicación personal, 2021).

- ¿Qué tipos de transporte existen en el lugar?

- Se utilizan todos: camión (autobuses), microbuses, taxis, vagonetas, transporte UNAM, bicitaxis, mototaxis, carritos de golf y los taxis de la montaña. Los transportes motorizados cubren la gran parte de la movilidad en las ciudades y también en las subcentralidades, pero en los barrios no funciona así.
- ¿Por qué surgen los bicitaxis?
- Por el difícil acceso a la zona de barrios, porque no entra un automóvil.

No entró en más detalles, pero le pregunté acerca de los desplazamientos que se realizan en otra forma de bicicleta, los triciclos.

- ¿Los triciclos son un medio de transporte?
- Los triciclos no son un tipo de transporte. Las bicicletas son un modo de transporte privado, aunque ya tenemos ciclovías no son utilizadas, pero contamos con ellas. Aquí nadie las respeta, los ciclistas también realizan conductas inadecuadas (Barrera, L.E., comunicación personal, 2021).

Recapitulando la información recopilada en esta entrevista y en la propia observación, pienso que la movilidad que se da en Xochimilco es arbitraria e inequitativa, porque no se basa en las necesidades de los habitantes. Por el contrario, los propios habitantes tienen que solucionar sus problemáticas, esto refleja el caso de los bicitaxis.

Hay una gama de comportamientos dentro del territorio que se relacionan con la falta de legibilidad, así, algunos sujetos sociales no saben cuál es el uso del espacio. Otros sí lo saben, pero no les importa. Uno de los problemas es que existe un deficiente sistema de comunicación social, no hay señalética. Según el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México (Gobierno de la Ciudad de México, 2021, p. 6), la señalización vial es el «conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter, que se colocan en la infraestructura vial». Su carencia genera que los usuarios no tengan una relación armónica con su entorno, se dificulta la



relación de los sujetos con su espacio. Por ejemplo, en las calles no se sabe cuál es el sentido de la vialidad ya que no hay una clara imagen y símbolos que opere en el espacio. Tampoco se sabe cuál es la ubicación de ciertos lugares turísticos, porque hay pocos señalamientos y no son claros, esto origina confusión y desorientación para los visitantes y para los mismos habitantes.

En la información del INEGI se cita lo siguiente: hay «calles en mal estado, con topes excesivos, baches, encharcamientos, coladeras desniveladas o destapadas y tramos sin pavimentar y malas reparaciones. Rutas con un servicio de mala calidad, vehículos en mal estado y operadores sin experiencia y corta edad» (INEGI, 2005, p. 33). Esto refleja que al paso de los años no se han realizado acciones para solucionar los problemas en el espacio. Las infraestructuras solo funcionan para algunos sectores, y en los espacios más urbanos, como en el caso de las colonias, estas cuentan con mayores ventajas en cuanto a los servicios.

El señor Barrera comentó que «se tienen que crear nuevas infraestructuras y adaptaciones para que la movilidad funcione» (Barrera, L.E., comunicación personal, 2021). Pero yo pienso que se tiene que ser objetivo y estar en contacto con los espacios y habitantes, porque es en la vida cotidiana donde se reflejan las verdaderas necesidades de la población. De igual manera comentó que ellos atienden las demandas de los habitantes por medio de “Atención ciudadana”; ahí los habitantes solicitan los servicios que necesitan y ellos como área de movilidad determinan si es necesario realizar ajuste o modificaciones. Como ejemplo, menciona que, si alguien solicita poner un tope, tenemos que evaluarlo porque, por ejemplo, si ya son dos veces que atropellan a alguien entonces sí es necesario poner el tope. Esto me parece inadecuado e ineficiente, porque no realizan funciones preventivas, solo esperan que ocurran accidentes para actuar. Alude a que sí conocen la zona, pero no están o viven en ella a diario.

Con respecto a la circulación de los bicitaxis, tiene razón en mencionar que ellos van en sentido contrario, pero los usuarios desconocen el sentido de las calles porque no hay señalamientos, ya sea simbólicos o escritos, que indiquen al sujeto cómo relacionarse con el espacio. He observado que cuando la gente no entiende su espacio se genera un caos. Pienso que los símbolos son un lenguaje amigable y funcional, ya que a través de la percepción el

cerebro los capta y asimila. «Los lenguajes del lugar tienen diferentes soportes significantes: hablas (sociolectos), cuerpos, materialidades, edificaciones, dimensiones, objetos, etcétera. El lenguaje es un vehículo que utiliza un grupo específico para comunicar y significar» (Vergara, 2013, p. 41).

Con respecto a la perspectiva de Barrera sobre el triciclo, puedo hacer mención que el triciclo (Figura 15) también es considerado un vehículo de desplazamiento, porque en el Manual del ciclista urbano de la Ciudad de México, hace esta distinción:

Triciclo de trabajos: Es un vehículo de tres ruedas, utilizado frecuentemente como medio de transporte de carga comercial o puesto de venta de diversos productos en la ciudad. En algunas colonias y poblaciones del país se utilizan frecuentemente como taxis y medio de transporte familiar. (Carreón García et al., 2011, p.22)

Por tanto, esto significa que también forma parte de la movilidad cotidiana de los xochimilcas.

### **Figura 15**

*Triciclo*



En una ocasión me tocó ver que una camioneta iba en sentido contrario al flujo. A través de mi experiencia espacial, yo ya sabía que su actuar era erróneo. El conductor se encontró de frente con un ciclista urbano anciano y casi lo atropella. Él se tambaleó y se bajó

de su bicicleta. Pude percatarme que algunos accidentes que ocurren en el plano de movilidad se dan por la falta de señalamientos.

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (Semovi) ha lanzado un “Diagnóstico de movilidad de barrio segura”. El Gobierno de la Ciudad de México busca mejorar la experiencia, y seguridad de personas usuarias y operadoras del servicio de ciclotaxis, mototaxis y golfitaxis. Es un censo de movilidad de barrio, y el volante afirma que «contribuirá en la construcción de un diagnóstico integral de este modo de transporte, el cual permitirá diseñar políticas para mejorar».

#### ▪ **Entrevistas a bicitaxistas**

En esta parte es bueno mencionar la perspectiva de los bicitaxistas. Cada perspectiva se relaciona con el barrio y la necesidad de transporte de los habitantes. La siguiente plática fue entre dos bicitaxistas, cuyas edades oscilaban entre 50 -60 años. No pude recabar sus nombres ya que sus servicios son muy solicitados y la gente sube a la calandria y se desplazan a distintos puntos de los callejones de Xochimilco.

- ¿Porque surgió este medio de desplazamiento?
- Surgió porque en la zona hay espacios muy pequeños, los callejones. Ahí no puede entrar ningún tipo de transporte, como una camioneta o una combi, es más difícil. Es más viable esta forma -otro bicitaxista interviene-. Es un transporte para las abuelitas, porque las abuelitas vienen por el mandado. Ahora sí que las abuelitas nos piden el servicio y las llevamos hasta su domicilio, donde ya no entra el taxi, donde ya no entra nadie, y nosotros gracias a Dios sí entramos. Es un transporte colectivo, no contaminamos -y el otro dice-somos ecológicos, las personas del lugar prefieren los bicitaxis, porque son seguros, las muchachas que llegan solas en la noche agarran este medio.
- ¿Cómo son los barrios, hay señalamientos de seguridad, tránsito, significado y preventivos?
- En el espacio no hay señalamientos, lo único que hay son unos topes y nada más, porque son espacios pequeños. Por ejemplo, hay un cruce que conecta cuatro barrios: San Diego, San Esteban, la Santísima y San Lorenzo; digamos que de una calle a otra

ya hay otro barrio y luego otro. Es un cruce que le llaman cuatro barrios, porque ahí se conectan y un barrio se va a conectar con otro. Antes, había un transporte en el barrio de la Santísima, la combi, pero a la hora de la escuela las señoras preferían los bicitaxis, porque la combi esperaba hasta que se llenara y en cambio en un bicitaxi de inmediato se la llevaban a donde iba ir. Era preferible el bicitaxi porque perdían tiempo en esperar a que se llenara la combi. Las combis en este caso perdieron y ya no entran allá. Las señoras llevaban prisa, y decían, ¿me llevas? Sí - pues vámonos, y la combi no. Prefirieron el bicitaxi también por seguridad; anteriormente forraban los bicitaxis con plástico oscuro, no se veía quien iba, pero vialidad nos ordenó que fuera visible el bicitaxi de lo que llevara uno.

- ¿Qué significa el bicitaxi para ti?
- El bicitaxi es el medio de trabajo para mí, de mis ingresos, así como están todos los de aquí, es el trabajo de nosotros. Aquí, estamos de todos lados, yo soy del barrio de la Santísima.

Desde otra perspectiva, adjunto la entrevista a un bicitaxista joven, de aproximadamente 25-30 años.

- ¿Por qué surgen los bicitaxis?
- Surgen por la necesidad de la gente, no hay transporte hacia los barrios. La mayoría somos bicitaxis, nosotros ya conocemos los barrios, porque es mi trabajo. Si no, la misma gente te lleva por todos lados, y aunque no se conozca el barrio, la gente te va diciendo por dónde.

Entrevista al bicitaxista Julio César Sánchez, de 45 años de edad, es originario y dice tener un nivel económico regular.

- ¿Por qué surgen los bicitaxistas?
- Los bicitaxis surgen por las necesidades de las personas, aparte, las personas adultas son las que más los utilizan. Son muy prácticos para entrar en el callejón y a los barrios, y un taxi no entraría a un callejón. Los espacios son muy reducidos, pero uno

se va acostumbrando al espacio, tenemos que tener mucho cuidado con los carros, ya sea por un accidente o podemos rayar un carro.

- ¿Cómo se ubica en el espacio, teniendo en cuenta que la forma del lugar es muy compleja?
- Yo soy originario de aquí y conozco todos los barrios y callejones, para mí es fácil que me digan una dirección, pero hay muchos compañeros que no son de acá y tienen que preguntar hacia donde es el destino.
- ¿Los barrios se interconectan?
- Todos los barrios están conectados, pero son distancias que en algunos casos son cortas y en otros casos largas. También nos movemos por medio de los canales o hay callejones que te sacan a otro barrio, así se cortan distancias.
- ¿Cómo son los barrios, hay señalamientos de seguridad, tránsito, significado y preventivos?
- No hay señalamientos. Como son reducidos, hay doble circulación. Eso no se respeta en los barrios y nosotros nada más si tenemos que respetar algunas calles en su sentido. Si me han tocado accidentes, yo he pasado a traer una persona y se me atraviesan, no son precavidos. Los peatones son muy distraídos, tengo que medir distancias.
- ¿Piensa que el uso de los símbolos y señales funcione en el barrio?
- Yo pienso que sí, por ejemplo, en esta calle, que es Nuevo León, nos dieron un carril para nosotros, bicitaxis y bicicletas, la gente sí usa ese carril.
- ¿Cómo es el barrio?

- En el barrio todos nos conocemos. El trabajo de los bicitaxis empieza desde muy temprano, a las 4:30 de la mañana, ya empieza a salir gente que se va a trabajar. Como no hay transporte agarran un bicitaxi y también evitan que los asalten.

A raíz del uso de los bicitaxis muchos pusieron negocios de arreglar bicicletas, antes en mi barrio San Lorenzo, solo había un taller, ahora hay cinco talleres.

- ¿Qué significa el bicitaxi para ti?
- Para mí el bicitaxi es una fuente de trabajo. Me despidieron hace muchos años y me dediqué a esto, por mi edad ya es difícil encontrar trabajo. Mi bicitaxi me sirve para hacer mudanza, doy mi teléfono y he llevado una cama, un refrigerador... Me gusta cuidar mi bicitaxi porque diario me da para mis gastos y para la comida. Nosotros hacemos peregrinaciones en triciclos y llevamos a la familia.

En esta pregunta, el originario desglosa un sentimiento topofílico por su medio de transporte, ya que es el sustento de su vida cotidiana.

- ¿Quiénes manejan los bicitaxis?

Los bicitaxistas son hombres y oscilan entre los 15 hasta los 60 años de edad.

- ¿Aportan dinero a la delegación?
- Cuando hacemos trámites nos cobra la delegación, tenemos tarjetón y nos sirve para identificarnos en la agrupación y en el padrón. Cada carro tiene un número económico, placa.

Antes éramos piratas sin ningún documento, y el gobierno decidió regularnos porque ya éramos muchos. Para tener un permiso y para que me den un número, tengo que pagar \$3000 pesos. El uso de la bicicleta ha aumentado.

- ¿Por qué no respetan las ciclovías?
- Debería hacer algo la Secretaría de Tránsito. Lo que pasa es que los establecimientos ponen cosas, no hay una sincronización de las áreas de gobierno y lo dejan. Ahorita por la pandemia y los usos y costumbres. También los peatones hacen lo que quieren.

## Figura 16

### *Ciclovía invadida por autos*



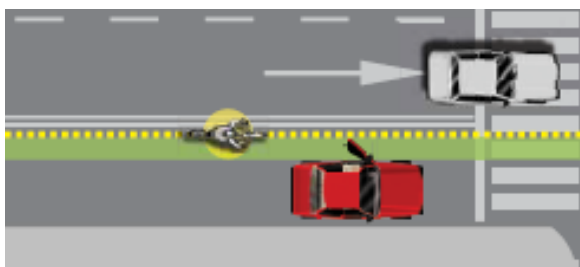
- ¿En las intersecciones hay agentes de tránsito?
- En las principales vialidades en las intersecciones se encuentran siempre agentes de tránsito, están diario.

El Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México manifiesta que una intersección es un «nodo donde convergen dos a más vías, en las que se realizan los movimientos direccionales del tránsito peatonal o vehicular, de forma directa o canalizada por islas» (Gobierno de la Ciudad de México, 2021, p. 4).

Conozco perfectamente el espacio y no siempre hay agentes de tránsito en las principales vialidades. El 90 % de las vialidades en la Ciudad de México son secundarias. A través de ellas se conectan los barrios, colonias y pueblos, y se accede directamente a las viviendas, comercios y equipamientos (Carreón García et al., 2011, p.90). En las calles es imprescindible contar con la información y la técnica para cruzar calles, dar vueltas e incorporarse a la calle (Carreón García et al., 2011, p.74). Los originarios naturalizan las condiciones de su espacio, lo reducen porque son espacios pequeños. En el Reglamento de tránsito se describe que «siguiendo las flechas de las señales de tránsito, evitas exponerte y poner en riesgo a otras personas» (Carreón García et al., 2011, p.53), sin embargo, los habitantes no cuentan con estas.

### **Figura 17**

*Flecha de dirección de tránsito*



Nota: Tomado de Carreón García et al. (2011).

#### **4.1.9. Visita en 2021**

En el mes de febrero de 2021 estuve de nuevo presente en el espacio. Me di cuenta de que la gente ya no se relaciona como antes, es decir, ya no hay representaciones religiosas espaciales ni proximidad entre las personas, puesto que se han suspendido las fiestas patronales en Xochimilco para evitar contagios debido a la emergencia sanitaria.

El lugar parece ser el mismo, pero la cotidianidad de los xochimilcas se ha modificado. Ya no están presentes las mayordomías en el espacio público no se escuchan los cohetes típicos que anuncian las fiestas, no hay cierres de calles, chinelos, ni bandas



musicales. No hay aglomeración de gente, aunque en la mayoría de veces hay grupos familiares que tienen proximidad.

### **Figura 18**

*Representaciones espaciales. Xochimilco 2021.*



La pandemia ha transformado la normalidad de la población, y se demuestra que la vida e incluso las tradiciones son inciertas. Anteriormente, las personas podían respirar, platicar y convivir unos con otros sin la necesidad de usar cubrebocas, por tanto, los modos de vivir y de sentir se han transformado. La mayoría de las personas usa cubrebocas, caretas, doble cubrebocas y/o guantes. La población ya no es la misma, las actividades han sido modificadas y las conductas también.

El Centro Deportivo de Xochimilco es el más grande del lugar y el acceso es limitado. Se pueden ver las actividades que tienen lugar en su interior, tanto de productores, comerciantes, personal de limpieza y administrativo del lugar. Es un extenso espacio donde se realizan distintas actividades recreativas y comerciales. La entrada principal es muy llamativa y moderna: el material de la pared es color marrón y la puerta está hecha de barrotes rojos. Se puede mirar hacia dentro y lo primero que se ve es una explanada grande de

cemento, con grandes árboles y palmeras. Hay algunas bancas para sentarse de color negro con rosa y la base está hecha de metal con cuatro letras que dicen CDMX.

La parte derecha del interior del Deportivo está en construcción, pero no es posible observar las actividades pues la zona está cubierta por una lona. Dentro de la explanada hay biciestacionamientos, alumbrado y letreros con el nombre de “Wifi”. Del lado izquierdo hay pequeños parques divididos en varias secciones, con juegos para niños como resbaladillas, columpios y demás. De frente se ve un césped podado, que corresponde a una pista con canchas de fútbol; es un espacio libre y amplio. Sin duda el Deportivo es un área para realizar actividades al aire libre. En las oficinas administrativas se visualiza un mural en la parte de arriba, con dibujos que aluden al deporte.

La vialidad primaria que se encuentra frente al Deportivo se llama Francisco Goytia y tiene doble sentido. Es muy grande y larga, dividida por un camellón. Es el punto de entrada más importante de Xochimilco y dirige a distintas áreas de la alcaldía.

En la puerta principal no se registra movimiento porque está cerrado. Hay una ruta al pueblo de San Pablo, dos camiones verdes están en espera, pero no utilizan el paradero que está a la vuelta, por tanto, no es fluida la movilidad. También hay sitios de taxis. Los comportamientos de los microbuseros son variados, se quedan un rato estacionados para agarrar pasaje. Mientras los automovilistas se paran y se estacionan en frente para comprar un café y pan. También suelen estacionarse camiones recolectores de basura y unidades de Policía. Todos ellos se estacionan de 5- 30 minutos, y esto es todos los días; algunos esperan pasaje, otros desayunan o esperan a alguna persona. Al amanecer ya comienza el desorden y el murmullo, las bocinas suenan con música de cumbia o salsa, y también hay otros ruidos como gritos o cláxones. Pero en la mañana aún se oye el canto de los pájaros que revolotean por los grandes árboles de este Deportivo, y así la vida cotidiana ha comenzado.

## Figura 19

*Vialidad frente al Centro Deportivo Xochimilco, usada como estacionamiento.*



### ▪ **Dinámica de productores y distribuidores. Vida cotidiana**

La dinámica de los productores y comerciantes o distribuidores comienza muy temprano. Productores como el señor Gonzalo Gonzales entregan sus mercancías desde las 5:00 a.m en triciclo; aquí los triciclos van y vienen con mercancías de todo tipo. Es un transporte que se ha posicionado como popular dentro de la alcaldía, ya que no solo lo utilizan los productores, sino también los distribuidores.

Estos distribuidores son comerciantes cuya dinámica también empieza desde temprano, y venden un sinnúmero de productos como tamales, tacos, quesadillas, café, pan, chilaquiles, birria, frutas, verduras, aguas, etc. Aquí las dinámicas son variadas, con distintos olores, sabores, colores, y cada sujeto se apropia del espacio de diferente manera. Todos los días transita por aquí una cultura popular diversa; con una finalidad: sobrevivir en la urbe.



Hay una señora que vende tamales en un triciclo (Figura 20) cuyas ventas son continuas; la gente, en su mayoría hombres, se acerca a consumir sus productos, y entre su alimentación hay tortas, tamales, tacos, pan, café y atole.

**Figura 20**

*Usos del triciclo*



En este punto los pasajeros se bajan de un transporte y suben a otro; es un punto estratégico de intersección social y de movilidad vial. Por ahí transitan todo tipo de personas, ya sean jóvenes, adultos, personas indígenas, adultos mayores, niños, discapacitados, tanto del sexo femenino y masculino. Las personas que suelen transitar por el espacio llegan de diversas procedencias y se distribuyen en el territorio. Como ejemplo, encontré personas de Cuautla de Morelos, indígenas de Guerrero, gente del Estado de México... Ellos vienen a vender productos como aguacates, nopales, duraznos, tapetes, cinturones, sombreros, canastas de hoja de palma, entre otras cosas. De igual manera se encuentran artesanos, que llevan cestos de palma y tapetes realizados por ellos, y se dirigen al Palacio de la Flor ofreciendo sus mercancías mientras caminan.

### **Figura 21**

*Artesanos de Guerrero en Xochimilco*



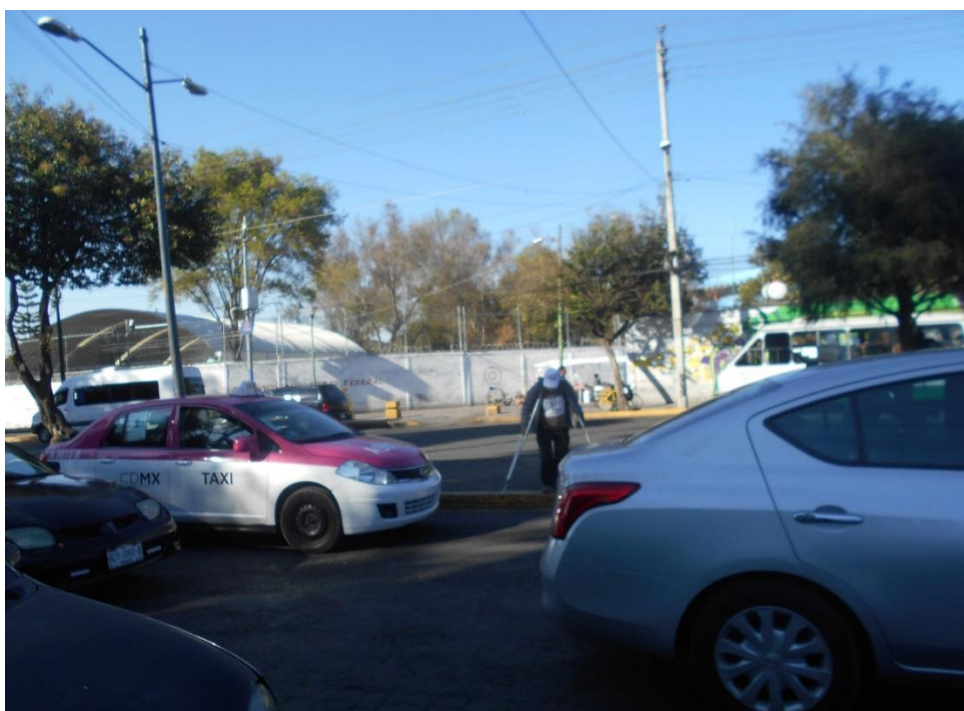


En el lado opuesto de la entrada principal del Deportivo, en frente, se encuentra una ruta que va en dirección a Taxqueña, tampoco hace uso del paradero. Esta falta de uso del paradero supone un problema de seguridad, ya que los transeúntes se tienen que bajar de la acera para poder subir a su transporte. Las rutas, microbuses, motos y automovilistas obstruyen la libre fluidez vial y no hay acceso de ascenso a la unidad de transporte público y mucho menos de descenso; los usuarios se tienen que bajar en los carriles por este tipo de problemáticas.

Con respecto a los ciclistas, se observan ciclistas e incluso motociclistas circulando por banqueta, esta conducta se debe a que no hay espacios para este tipo de desplazamiento y por tanto todos incurren en faltas hacia otros usuarios de la calle. Los otros tantos ciclistas urbanos que pasan por la vialidad deben maniobrar en su camino ya que los microbuses están parados y obstruyen el paso. Algunos ciclistas van en sentido contrario, varios tienen dificultades al transitar en las vialidades: uno está en el camellón tratando de cruzar. Los ciclistas, triciclos, peatones, ancianos, y discapacitados son los más vulnerables en tanto la movilidad del lugar (Figura 22 y 23).

## **Figura 22**

*Anciano cruzando en una intersección*



## Figura 23

### Intersección en Xaltocán



Aquí se tiene que hacer uso de habilidades como la agilidad para evitar un accidente, porque todos se estacionan inesperadamente. En algunas ocasiones fui testigo de choques entre un automóvil y un microbusero y entre automóviles privados (Figura 24).



## Figura 24

### *Choques en Xaltocán*



Hay jóvenes que parecen ser de la calle, monean y gritan para que los usuarios suban al microbús. El joven que monea baila en el carril al ritmo de la música, hay muchas personas en situación de indignancia, unos parecen ser peligrosos porque gritan e insultan; otros solo son “fantasmas”. Los indigentes rompen las reglas sanitarias de prevención del COVID-19, y también con otros patrones normativos de la sociedad, ya que escupen en el suelo y no usan cubrebocas. Se puede considerar que su aspecto es macabro y sucio, pero cotidianamente se conforman como parte del lugar, llegan todos los días a la misma hora aproximadamente.

En el estudio del lugar se puede observar que suelen transitar las mismas personas, y hay algunas que se establecen aquí generando relaciones en el espacio. «Los lugares se constituyen por la actividad recurrente de individuos, grupos o comunidades (como diría



Harvey “labran permanencias desde el flujo de los procesos”), en un constante construir mediante el uso, la significación, la institución y la afectividad» (Vergara, 2013, p.39).

La primera vez que visité el lugar pasé desapercibida, pero después de tres días, los habitantes del espacio se me quedaban viendo, incluso me preguntaron si vendía algo. Respondí que no, entonces los lugareños empezaron a hacer conjeturas; una señora llamada Rosa me comentó que estaban circulando chismes acerca de mí. Por tanto, la estancia de una persona nueva en el lugar crea controversias en el espacio; esta sociedad es tradicional y ellos también me empezaron a estudiar. Después establecí cercanía con la señora Rosa, y como ella se relaciona con los lugareños, empezó a desmentir los chismes. Este hecho me hizo recordar los sucesos que han acontecido en Xochimilco sobre los linchamientos de las personas, por tanto, es necesario crear vínculos con los lugareños, porque esto da seguridad y protección.

### **Figura 25**

*Hombre en situación de indigencia*



Hay servicio de limpieza por parte de la delegación, todos los días pasa a la misma hora, pero como no hay botes de basura, la gente opta por tirarla en la calle y cuando hace mucho viento la basura vuela por todas partes. En algunas ocasiones los vendedores del lugar ponen una caja de cartón amplia, y la gente la ve y le dan la función de basurero. Ese hecho denota la importancia de la carencia de cestos de basura, se demuestra que la gente no es sucia, pero no hay mobiliario para depositar los desechos diarios de la población. Todo tiene una razón de existencia dentro de una estructura.

Otro problema que se manifiesta en el espacio es que hay excrementos en la acera, ya que hay muchos perros callejeros circulando por la vialidad Fráncico Goytia. La sociedad normaliza ciertas conductas, porque se goza de un espacio de libertad. En una plática con la señora Rosa, esta me comentaba: «aquí lo que no está permitido, lo hace la gente». Por ejemplo, las motos se suben a las banquetas y circulan en la acera sin importar los transeúntes.

### **Figura 26**

*Niño jugando con la basura*



El servicio de transporte es deficiente también en los aspectos de confortabilidad básica, porque algunos microbuses no tienen ventanas y colocan un plástico. Las unidades de transporte público suelen sufrir frecuentes averías; en una ocasión un joven que manejaba un microbús que se descompuso, se quedó en la vialidad de forma estática por la falla mecánica que tuvo y empezó a lavar su unidad con un trapo y una cubeta de agua.

En varios de los transportes públicos usualmente hay un letrero pegado en la ventana que dice “En boca cubierta no entra el virus. Usa cubrebocas”, con una imagen de un cubrebocas. En otros microbuses escriben en la ventana “usa cubrebocas”. Estos dos ejemplos de diferentes tipos de lenguaje sí funcionan, porque los usuarios arriban el microbús con cubrebocas.

### **Figura 27**

*Falla mecánica de un microbús en una vialidad primaria*





La gente transita, todos se mueven de un punto a otro, varios pasan corriendo o trotando. Esto refleja que las personas buscan espacios para el deporte, ya que el Deportivo está cerrado a las actividades al aire libre. Este deportivo es el centro recreativo más grande de Xochimilco, de hecho, llegan a transitar personas que realizan la práctica del ciclismo como deporte, con grupos grandes que tienen entrenadores a los cuales llaman “*coach*” y accesorios y vestimenta propios de la práctica profesional de este deporte. Hay camionetas y automóviles que cuidan de ellos, ya que tienen que traer sus propios elementos de seguridad.

Por aquí transitan las personas con nuevos medios de desplazamiento, pero este espacio no tiene una circulación fluida, ni espacios designados, por ende, es complejo circular con estas alternativas al transporte. El *scooter* también es funcional en estos espacios porque es reducido, se puede doblar y es eléctrico.

### **Figura 28**

*Nuevos desplazamientos: scooter*



Este lugar es un punto de compra y venta, es un punto nodal. La gente compra por las redes sociales productos como bocinas, motos, ropa, dulces, lencería, teléfonos o computadoras, y aquí se cierran con éxito estas ventas. Otro ejemplo es el de un señor que tiene varias cajas de cartón y en ellas hay gallos y gallinas, el comprador los revisa uno a uno con toda tranquilidad y se lleva tres cajas. El comprador se sube a su automóvil negro, el cual se ve muy elegante, mientras los vendedores se suben al microbús de Tulyehualco.

Conforme pasa el día las actividades cambian, hay mucho dinamismo, normalmente en las mañanas se venden tamales y café, en la tarde ya hay otro tipo de personas y giros económicos. Se repiten las mismas dinámicas de los comerciantes todos los días. La gente que transita por aquí espera un transporte o espera una cita; como no hay bancas se sientan en el suelo, en botes y otros traen sus propios bancos. Esto denota la falta de mobiliario urbano. Las banquetas son inaccesibles para los ancianos ya que son muy grandes, también hay hoyos o baches.

El descuido o carencia de mobiliario urbano trató de subsanar a raíz de que en el lugar se implementó un centro de vacunación COVID. Varios departamentos de la Alcaldía, como servicios urbanos, bacheo o alumbrado público, entre otros, se pusieron a rehabilitar los espacios. Se podaron plantas y se arregló el sistema de alumbrado público. Entre los arreglos, se quitaron paradas hechas por los taxistas, se pintaron y designaron áreas para la llegada de los discapacitados, se eliminaron teléfonos públicos y algunos otros elementos, como por ejemplo un negocio callejero que fue removido en una camioneta (Figura 29). También se desplazaron a los indigentes, comerciantes y triciclos.

Todas esto para mejorar la imagen urbana debido a la afluencia de los medios de comunicación al centro de vacunación. Los arreglos comenzaron el 22 de febrero de 2021, y en una semana se lograron grandes avances porque se sincronizaron los departamentos o áreas de administración, lo que demuestra que mantener correctamente acondicionado el espacio público es posible si hay voluntad de las autoridades.

**Figura 29**

*Ciudad dinámica y cambiante. Retiro de un negocio callejero en camioneta*



El RTP es un transporte de gran cobertura de distancias, mucha gente suele esperarlo, pero es muy demandado. Generalmente está saturado, y en ocasiones por esa razón ya no hace paradas, lo que provoca que la gente siga esperando, porque es uno de los transportes públicos más baratos.

A raíz de los problemas de movilidad, en este lugar ha surgido una nueva práctica moderna, con la aparición de los taxis privados de empresa como Uber o Didi. Estos han transformado las formas de desplazamiento de los habitantes y también de los conductores. De igual manera surgen los carros compartidos, y se escuchan gritos como:

- ¡Carro compartido! ¡Súbale! ¡Súbale!... carro veloz a San Pablo.

Se trata de un automóvil privado, en el que el conductor junta a 3 o 4 personas y grita su destino. Normalmente van a San Pablo, y los usuarios pueden optar por subir. Los usuarios no se conocen, pero suben al vehículo porque se distribuyen el coste. Esta práctica se realiza normalmente por las tardes, cuando la población ya termina su jornada laboral. Tiene éxito ya que la mayoría de los usuarios, al abordar un transporte, busca llegar rápido a su destino. Los conductores de este tipo de transporte en algunos casos tienen una vestimenta formal, con pantalón, camisa y zapatos, para que la gente sienta confianza al subir a su automóvil. En otros casos, no cumplen con este requisito, se observan conductores con vestimenta informal como bermudas y tenis. En este mismo punto la población espera a los automóviles de Uber o Didi, que se solicitan mediante una aplicación en el celular, y que son cómodos y seguros. Se suelen abordar por la puerta trasera.

Durante esta pandemia abordé un taxi y el taxista se portó muy amable, me comentó que ellos también tienen que cumplir normas establecidas de higiene y prevención ante el COVID. Por ello, ellos tienen que poner un plástico en la parte trasera, es decir es una barrera que separa al conductor del pasajero. También me comentó que ya existe una aplicación llamada “Mi taxi App CDMX”, que es una herramienta que hace más seguros los viajes para conductores y pasajeros. Es una alternativa que la SEMOVI ofrece a los taxistas de la CDMX, porque se vieron sumamente afectados especialmente por la empresa Uber. Esta es una innovación para el transporte público, ya que cualquier persona puede descargar la aplicación en su celular y pedir hasta su domicilio un taxi seguro, que cuenta con video vigilancia por

las cámaras del C5. Se puede activar un botón de pánico si existe una emergencia de salud o si se atenta contra la integridad del conductor.

Por otra parte, en este lugar se ve transitar repartidores con mochilas de Uber y Didi, que además del transporte de pasajeros también tienen servicio de entregas a domicilio. En muchos casos estos repartidores se desplazan en bicicletas y motocicletas. Los negocios privados, como fondas, tiendas de abarrotes y farmacias, se han visto en la necesidad de alquilar a personas que cuenten con bicicleta para que realicen entregas a domicilio. Incluso en los mercados se está viendo esta nueva forma de vender, que es funcional y es también una fuente de trabajo, ya que muchas personas se han visto en la necesidad de realizar estos desplazamientos en bicicleta para tener una solvencia económica ya que es una nueva fuente de trabajo, especialmente durante la pandemia.

Hoy en día se puede ver un incremento en el uso de la bicicleta dentro del territorio, sobre todo a raíz de la pandemia. He visto transitar en este medio a personas ancianas, familias, mujeres y niños, porque es un medio práctico de traslado. En una ocasión, en un encuentro casual con un señor de aproximadamente 65 años, me comentó:

- Ahora con la pandemia me da miedo subir al microbús por el coronavirus. Entonces agarré mi bicicleta a escondidas y me vine a comprar mis medicamentos. Mi familia no sabe que me vine en bicicleta, porque si no, no me iban a dejar venir, es peligroso porque nosotros ya no tenemos agilidad. Pero yo voy espejeando a cada rato, es decir, voy volteando para todos lados para que no me vayan a atropellar.

Por último, nos despedimos y deseamos que cada uno llegara sano y salvo a su domicilio, porque andar en bicicleta en Xochimilco es muy peligroso, ya que se cuentan con pocas ciclovías.

Además, este lugar es un espacio de manifestaciones; como es una vialidad primaria, la gente se planta aquí para exigir demandas sociales. He visto manifestaciones de médicos del Hospital Pediátrico Infantil exigiendo la vacuna COVID, también trabajadores de la feria, taxistas de la montaña, microbuseros etc. Por tanto, cuando se cierran estas vialidades Xochimilco se vuelve un caos total, porque son manifestaciones imprevistas (Figura 30). Un manifestante comenta:



- Es que solo así nos hacen caso, nosotros somos taxis de montaña y la delegación no nos deja trabajar, solo queremos trabajar.

**Figura 30**

*Manifestación de los taxistas de montaña, cierran vialidad primaria.*



#### ***4.1.10. Plan de movilidad para la Ciudad de México***

En la actualidad se ha creado un Plan estratégico de Movilidad en la Ciudad de México, que surgió en 2019 y trata de ser integral.

Es conveniente abarcar el panorama general para aterrizar en las zonas periféricas los siguientes puntos, que demuestran que en la Ciudad de México hay ineficiencias de movilidad. Por tanto, si en la centralidad hay ineficiencias, por consiguiente, las zonas periféricas se sitúan en un contexto de exclusión, desigualdad, injusticias, violencia, inequidad, fragmentación, inseguridad y, por tanto, rezago.

En el Plan se menciona la siguiente información:

La movilidad en la Ciudad de México como un sistema fragmentado, altamente ineficiente, y que profundiza inequidades sociales:

- Los tiempos y medios de traslado en la Ciudad de México y su zona conurbada están distribuidos de manera muy desigual. En parte porque las zonas de destino están dispersas en un gran territorio, en parte porque existen grandes carencias de cobertura, conexión y operación en las redes de transporte masivo.
- Los problemas de desigualdad se observan en el ejercicio desigual de derechos al moverse en la ciudad grupos de personas en situaciones específicas de vulnerabilidad, como las mujeres, las personas con discapacidad, las personas de la tercera edad y la infancia, enfrentan barreras diversas que reducen sus posibilidades de moverse con seguridad y dignidad en una ciudad accesible e incluyente para todas las personas.
- No existe una visión integrada del problema de la movilidad en la Ciudad de México; se planea y gestiona de manera separada, lo que se traduce en altas ineficiencias operacionales y elevados costos en tiempo y dinero para las personas usuarias.

- Las políticas de movilidad de la ciudad están desvinculadas de las políticas y programas de ocupación territorial y usos de suelo.
- No existe una gestión integral de tráfico orientada a dar fluidez al desplazamiento de los distintos modos.
- Aunque se han producido avances en los últimos años, la infraestructura ciclista de la ciudad sigue siendo escasa, desconectada y concentrada en las zonas céntricas, lo que disminuye el potencial de uso de la bicicleta en distancias medias y cortas.

Los anteriores problemas tienen efectos directos en la calidad y seguridad de los viajes de las personas, así como sobre el medio ambiente, la desigualdad económica y el desarrollo de la misma ciudad. (Secretaría de Movilidad, 2019, p.4)

En este plan estratégico de movilidad se trata de colocar al sujeto social como prioridad de la movilidad urbana, fomentando medios de desplazamiento alternos, desplazamientos funcionales y estratégicos principalmente para el desarrollo económico de la ciudad y de sus sujetos de movilidad.

Es conveniente mencionar que, en las periferias, el contexto y la morfología urbana se presentan de distinta manera, por tanto, se deberían priorizar desplazamientos adecuados a la forma de cada espacio y al contexto social, cultural y económico de los habitantes del territorio. Los anteriores factores son de suma importancia ya que forman los principales componentes de los desplazamientos urbanos.

Los sectores populares tienen un papel importante en el uso del espacio y en los desplazamientos, les antecede una herencia cultural que sigue predominando en la actualidad. Cada espacio y temporalidad es variable y la movilidad tiene que ajustarse a las circunstancias que se presenten.

El Plan establece como visión colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a aumentar la accesibilidad, disminuir

tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para todas las personas. En consecuencia —y para enfrentar los problemas derivados de la fragmentación, ineficiencia e inequidades del sistema actual—, se propone una estrategia transversal basada en la redistribución de tres componentes estructurales de la movilidad urbana:

- Redistribución de los modos, favoreciendo la caminata, el uso de la bicicleta y el transporte público, que en conjunto suman el 77% de los viajes en la ciudad y el 80% de los traslados en la metrópolis.
- Redistribución del espacio vial, priorizando la circulación rápida y segura de los servicios de transporte público y modos de transporte no motorizado, al tiempo que generamos políticas que tengan como prioridad a las personas en mayor situación de vulnerabilidad.
- Redistribución de los recursos, redirigiendo inversiones hacia infraestructura que privilegia el transporte público y no motorizado, hacia políticas públicas que contribuyan a generar una ciudad incluyente, accesible, equitativa y garantizando a su vez tarifas accesibles a la ciudadanía.

Con este enfoque redistributivo -modal, espacial y presupuestal- transversal a toda la política de movilidad urbana de la Ciudad de México, se pretende abordar tres grandes ejes u objetivos estratégicos:

- Integrar los distintos sistemas de transporte de la Ciudad, para promover los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público.
- Mejorar la infraestructura y servicios de transporte existentes, con el objeto de aumentar las condiciones de accesibilidad de la ciudadanía, disminuir tiempos de traslado, mejorar condiciones de viaje, transparentar el funcionamiento de los distintos sistemas de movilidad de la ciudad y hacer más eficiente el transporte de mercancías.

- Proteger a las personas que utilizan los distintos sistemas de transporte, a través de la provisión de infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros.

Este se fundamenta en una acción que la Ley de Movilidad permite en su artículo 12, fracción XXIV, que faculta a la Secretaría a «coordinar con las dependencias y organismos de la Administración Pública, las acciones y estrategias que coadyuven a la protección de la vida y del medio ambiente en la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga, así como impulsar la utilización de energías alternas y medidas de seguridad vial». (Secretaría de Movilidad, 2019, p. 5)

El sistema de movilidad que se debe implementar debe ser en coordinación con políticas y programas de ocupación territorial y uso de suelo, ya que son importantes para organizar el territorio y analizar los pros y contras de los sistemas de movilidad que sean adecuados a la población.

### **Factores que influyen en la movilidad y la elección del medio de transporte**

En este análisis sobre la movilidad en el territorio de Xaltocán yo deduzco que cada habitante elige el medio de transporte con base en seis factores: a) necesidad (por falta de accesibilidad), b) estatus económico (costo), c) velocidad de la trayectoria (rapidez), d) seguridad, e) confianza mutua entre el prestador de servicios y el usuario y f) comodidad.

El primer factor se describe como la necesidad. Esta se plantea como una circunstancia de relación causal, con los medios necesarios para un desarrollo o existencia. Los habitantes eligen un transporte con base a una trayectoria, la cual puede ser variable, cuya accesibilidad está condicionada por la morfología del espacio y por los medios de desplazamiento que existan en un territorio. Aquí los sujetos eligen mediante la cualidad conveniencia, a partir de su necesidad, y dependiendo de la accesibilidad de los distintos medios de transporte a su destino. Como indican Obregón y Betanzo (2015, p. 63), «la

movilidad se materializa a nivel espacial en los desplazamientos generados en virtud de las necesidades cotidianas de los individuos».

El estatus económico se da a partir de la condición de clase. Cada sujeto está condicionado por el nivel económico en el que se sitúe, en algunos casos se produce una adaptación de diversos medios para obtener desplazamientos a menor costo de acuerdo con las posibilidades del usuario según su estatus.

La velocidad se relaciona con el lapso de tiempo que tarda en efectuarse el recorrido solicitado. Así, la trayectoria es el conjunto de sucesivas posiciones que va adoptando un objeto o sujeto que se mueve, este movimiento puede ser rectilíneo si se forma una línea recta, aunque es más común que incluya líneas curvas, y estas pueden ser muy variadas: circunferencias, parábolas, elipses o totalmente irregulares y caóticas. Según sea su trayectoria tendremos el tipo de movimiento. Por ende, los sujetos eligen el medio de transporte que sea más eficaz y rápido en su desplazamiento.

En cuanto a la seguridad, es importante para los sujetos sociales ya que es parte de la integridad de cada persona. En el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española se define la seguridad como «cualidad de seguro», que a su vez se define como «libre y exento de riesgo» (RAE, 2021). En relación con este factor se encuentra la confianza mutua entre el distribuidor y el usuario, puesto que la sensación de seguridad que el productor o el usuario final tengan a la hora de contratar el servicio de un distribuidor vendrá determinado por la confianza que tenga en este.

Por último, se presume como relevante también la comodidad, circunstancia que depende del capital económico y de las costumbres de cada usuario.

La movilidad es un factor que se ha transformado diacrónicamente y se sigue transformando sincrónicamente, debido a la modernización y a la reestructuración del espacio, pero también con base a la necesidad de movilidad, lo cual se transfiere en territorialidad. La comunicación y la interconexión de flujos siempre han sido parte fundamental de un territorio.

Cada sujeto tiene un capital económico variable y este es el principal condicionante de movilidad de un sector, en tanto la estructura. El territorio está inmerso en el mundo urbano, y este es versátil y cambiante. Se crean nuevas infraestructuras con la finalidad de modernizar los medios y coadyuvar al acceso de servicios para mejorar la relación de los sujetos con el espacio por medio de obras públicas, pero estas solo benefician a ciertos sectores, como ya se mencionó en el apartado 2.4.3. Las infraestructuras están hechas para incentivar los desplazamientos en automóvil, lo que genera desigualdad social en el transitar de la ciudad.

En Xochimilco se están construyendo nuevas infraestructuras para mejorar la comunicación de los habitantes con otros espacios externos al territorio, entre las más destacables están el puente vehicular Periférico- Cuemanco y el Metrobús.

### **Construcciones y su impacto en la movilidad**

- **Puente vehicular en Periférico-Cuemanco**

En los últimos años se ha priorizado en Xochimilco la construcción de nuevas infraestructuras que se relacionan con la destrucción del ecosistema. Por ejemplo, el puente vehicular de Periférico-Cuemanco, que se realiza en la zona de humedales. Esta construcción del puente vehicular fue motivo de diversas controversias dentro del territorio, ya que:

El Humedal de Xochimilco está inscrito en el convenio Ramsar, que retoma el nombre de la ciudad iraní donde el 2 de febrero de 1971 se celebró un tratado internacional relativo a la conservación y al uso racional de los humedales. Además, fue declarada como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1987 y está considerada como un Área Natural Protegida (ANP) desde 1992. De acuerdo con información de El País, el programa de las ANP prohíbe específicamente el desarrollo de cualquier obra de infraestructura, así como la tala de árboles (Animal Político, 2021).

Por lo tanto, los habitantes de Xochimilco se han pronunciado en relación a este tema a través de manifestaciones en contra, puesto que la obra modificará el paisaje dentro del territorio y afectará la biodiversidad del ecosistema. «El gobierno capitalino y los activistas de Xochimilco tienen un año en un pleito jurídico por esta obra. La autoridad afirma que el puente generará beneficios, mientras pobladores observan un seguro daño ambiental» (Navarrete, 2021).

Como ejemplo del daño ambiental que ya ha causado esta obra, se menciona que:

Un grupo de árboles de más de cinco metros de alto fue retirado del camellón de Periférico por la obra del puente vehicular en el entronque con Canal Nacional. Eran más de 20 eucaliptos y otras especies de árboles que llevaban varios años en el lugar. Ahora, se observó en un recorrido, en el sitio existe maquinaria pesada y materiales de construcción como travesaños de concreto (López J., 2020).

Esta infraestructura ha modificado varios aspectos del territorio, como la interacción entre varios componentes del espacio ecológico que tienen interacciones simbióticas de codependencia. Es decir, es un sistema constituido por una comunidad de organismos que juegan un papel importante dentro del hábitat. Este concepto también engloba cuestiones simbólicas que se relacionan con la identidad de los habitantes. Los imaginarios son estas mismas cuestiones simbólicas que tienen referentes históricos y forman la identidad colectiva de los habitantes. Por ende, cuando se modifica un espacio natural o paisaje, se generan problemas con los barrios y pueblos originarios ya que su herencia cultural conforma un aspecto relevante en su vida cotidiana. En este mundo simbólico, la naturaleza tiene un papel vital para la existencia de cualquier especie.



### Figura 31

#### *Eliminación de árboles por construcción de puente vehicular*



**ZONA VERDE.** Antes de que iniciara la construcción del puente, la zona contaba con muchos árboles, entre ellos 20 eucaliptos.



Fotos: Jonás López

La zona de la obra tiene varios vehículos de carga, así como material de construcción; la Sobse dijo que los árboles fueron trasplantados.

Nota: tomado de López J. (2020).

Cuando se destruyen los referentes simbólicos, se produce un efecto de desterritorialización. Esto afecta elementos tangibles que se relacionan con significados abstractos que permanecen en la memoria colectiva de una unidad. Por lo tanto, esos sucesos se contraponen a su cultura y están aunados a la destrucción de un manantial, un árbol, un

humedal entre otros elementos. Así, el territorio genera un significado para la colectividad, y por ello es muy importante tener en cuenta los referentes históricos que han dado lugar a ese significado. «Si hay que recurrir a la historia con tanta frecuencia es porque esta historia no ha sido superada y en sentido estricto todavía forma parte de nuestro presente» (Palerm, 1980, p.50).

Tuve la oportunidad de presenciar una de varias marchas ciclistas que se oponían a la construcción de este puente, que se realizó el 20 de septiembre de 2020, domingo, a las 6 pm. Acudieron varios jóvenes que se aglomeraban en la avenida Periférico, y pertenecían a la Coordinación de Pueblos, Barrios Originarios y Colonias de Xochimilco. Se manifestaron con pancartas, cartulinas; algunos pintaban estas leyendas en el suelo: “No a la destrucción del Humedal” “Ecocidio” “Construcción de ciclopistas”. Todos se unían motivados para defender el territorio y la madre naturaleza. Después acudieron a este lugar policías auxiliares para apoyar con la movilidad de la avenida. Los ciclistas exigían infraestructuras para su circulación, se veían molestos y en pie de lucha (Figura 32).

### **Figura 32**

*Marcha ciclista en contra de la construcción de puente vehicular*



En la revista digital *Expansión Política digital*, Claudia Sheinbaum, jefa de gobierno de la Ciudad de México, defendió al puente vehicular bajo el argumento de que mejorará la movilidad en la zona e irá acompañado del rescate de un humedal "artificial" creado en los años 90. «La naturaleza, junto con el espacio, se ve a veces destrozada, fragmentada, vendida bajo forma de fragmentos y ocupada globalmente. Se ve aniquilada como tal y reorganizada siguiendo las exigencias de la sociedad neocapitalista» (Lefbvre, 1976, citado en Sosa Velázquez, 2012, p.9).

Otras personalidades académicas se pronunciaron sobre este tema, como Ricardo Pino Hidalgo, profesor investigador del Departamento de Teoría y Análisis de la UAM Xochimilco. Advierte que la obra podría incrementar el avance de la mancha urbana sobre la Ciénega Grande. «Este puente va a contribuir a cercenar la parte norte del humedal, estamos generando y dejando este triángulo norteño a expensas del desarrollo urbano de Coapa, de los Coyoacanes», señaló. De igual manera, María Guadalupe Figueroa Torres, profesora investigadora del Departamento El Hombre y su Ambiente de la UAM Xochimilco, advierte que el puente tendrá efectos sobre el terreno y los animales que viven en la zona, en especial, aves locales (Navarrete, 2021).

Sunkel (1981, citado en Sosa Velázquez, 2012) habla de la interferencia del ser humano en los ciclos ecológicos y afirma que

cuando esta, por su intensidad y persistencia, excede ciertos límites, puede afectar o desorganizar los ciclos regeneradores y productivos de los ecosistemas al punto de producir un colapso ecológico y exigir los consiguientes reajustes sociales. Es lógico que este suceso genere consecuencias posteriores como la migración de aves, desbalances energéticos y la muerte de algunas especies de la zona.

Recuerdo que, cuando me desplazaba en bicicleta en el lugar camino a la Universidad, la zona tenía un gran panorama verde: había grandes árboles y en ellos las aves entonaban cantos, era muy factible poder escucharlos pues la población era numerosa. Alguna vez vi un águila volar por este territorio y colocarse en los árboles más grandes del lugar, este suceso modificó mi forma de percibir el espacio urbano ya que, al ser una avenida transitada,

peligrosa y de circulación rápida, no la había concebido como un espacio natural. La forma de desplazamiento que utilicé me permitió tener una proximidad con la naturaleza, lo cual cambió mi perspectiva del espacio.

En relación con el perjuicio al ecosistema, cabe mencionar varios aspectos que mencionaron los habitantes nativos del lugar. El productor Rafael Rosas me comentó que las chinampas se llegan a anegar:

- Se anegaron los terrenos, se sumieron, se hundieron, se asentaron y el agua los invadió. Na'más que yo digo que es todo. Es todo: la sobrepoblación, el peso de construcción en todo Xochimilco, la explotación de mantos acuíferos, obviamente el agua busca su cauce, los terrenos se asientan y están hundidos. Xochimilco era un lago, y el agua, tarde o temprano busca su cauce. Y, aparte, con la explotación de mantos acuíferos de agua, se vacían, sacan esa agua, entonces eso tiene que asentarse. Si queda hueco, tarde o temprano se baja y ya no hay donde regrese el agua, se queda arriba. Y es lo que ha pasado con Xochimilco.

Ahora; todos los terrenos que se trabajaron cuando la ciénega de San Gregorio y la zona chinampera de Xochimilco eran productoras de maíz, era una zona muy fuerte, se trabajaban con tractores. El peso de los tractores provocó —es mi hipótesis, mi opinión— su deterioro. Si lo estudiamos, lo vemos y platicamos con alguien que lo vivió, nos damos cuenta que todos esos terrenos que se trabajaron con tractor son los que están anegados. Son los terrenos más asentados. Eran zonas chinamperas, era un lago, eran chinampas creadas en el lago.

- ¿Y esos tractores los metían las personas que se dedicaban al cultivo? ¿O quién los metía?
- Sí, sí, nosotros mismos.
- ¿Qué significa “ciénega”?
- Es el ejido. Cuemanco era la ciénega grande de Xochimilco, yo sí lo recuerdo, ahí se sembraba, dicen que es un vaso de retención de aguas. El parque ecológico era el ejido de Xochimilco donde se iba a sembrar, inclusive nosotros sembrábamos. El canal de Teshuilo nos llevaba hasta Chalco, en Teshuilo hay zona chinampera y se

produce. Antes, el Periférico llegaba a Cuemanco y de ahí cortaba y daba la vuelta. Después hicieron la continuidad del Periférico, cortaron muchas distancias, ahí antes de llegar a Tláhuac se hacía un cuello de botella (Rosas, R., comunicación personal, 2021).

Con la información recabada del señor Rafael, puede hacerse un análisis profundo acerca de las consecuencias que podrían llegar a ocurrir cuando se construye en espacios naturales, que se invaden con una única finalidad: la producción urbana del espacio. «El espacio, en el ámbito de la sociedad capitalista, se convierte en un medio para producir las relaciones de producción de esta sociedad» (Lezama, 1993, p.257).

#### ▪ **Metrobús**

Otra infraestructura en construcción importante es el Metrobús. Con respecto a esto, se retoma la entrevista realizada JUD de Planeación y Estrategias de Movilidad de 2021, Luis Enrique Barrera.

- La construcción de esta infraestructura ya está funcionando, corre por avenida Muyuguarda y llega a San Lázaro. Este proyecto se basó en la demanda de la población, porque se encuentra la Escuela Nacional preparatoria N.1. En la zona de Xochimilco la primera estación es preparatoria 1, DIF, Circuito Cuemanco y, por último, Muyuguarda. El desplazamiento se realiza en este medio de transporte, porque hay una aglomeración tremenda de gente, estudiantes, personal docente, padres de familia y demanda de las colonias que se encuentran ahí, ya que en las mañanas la gente se dirige a su lugar de trabajo. Esta línea es la número 5 y con el pago de tu tarjeta, puedes conectarte literalmente con toda la ciudad.

En este punto es interesante su comentario porque manifiesta que las infraestructuras se crean con base en la demanda social, por tanto, es factible exigir una adecuada infraestructura ciclista, como demanda la población que vive en los barrios y pueblos, ya que existe una alta circulación de movilidad que se basa en la morfología de su territorio.

En los conflictos por el territorio una de las demandas es la infraestructura ciclista. Los habitantes quieren espacios para este tipo de desplazamiento no motorizado, pero no

resuelven sus demandas. No está claro el motivo, pues en el Plan estratégico de Movilidad de la Ciudad de México, mencionado en el apartado 5.3.3., se trata de incentivar este desplazamiento como una nueva alternativa de movilidad. Sin embargo, en la práctica el proyecto no se materializa al 100 %, lo cual genera desplazamientos inseguros y peligrosos para la integridad del ciclista urbano, afectando también a la esfera jurídica del peatón, por no tener un adecuado espacio físico y simbólico.

### **Casos de estudio de movilidad**

#### **▪ Movilidad en productores**

La movilidad de los originarios se organizó a partir de la técnica. Después en la época colonial la movilidad se articuló a partir de una situación de clase y de desigualdad, ya que se dividía por estatus económico. Después se manifestó un desorden por el surgimiento de nuevos medios de desplazamiento, y en la época post- revolucionaria el Gobierno toma el control del transporte público y da concesiones a empresas privadas.

A continuación, se estudiarán en profundidad algunos trayectos que realizan los productores Filoteo (productor de flores y plantas) y Rafael Rosas, productor de ganado. Su mercancía es producida en los barrios y llegan a vender al Palacio de la Flor en Xaltocán, surten su mercancía al mercado ubicado en el Centro Deportivo de Xochimilco (además de a otros mercados y tianguis de la ciudad, como el mercado de Coyoacán).

En esta parte se les pidió que realizaran un mapa cognitivo de sus desplazamientos y a través de ciertas preguntas se pudo recabar información de sus trayectos.

Los desplazamientos con visión simbólica y diacrónica son los llamados trayectos, estos se relacionan con su historia de vida, familia, paisajes y emociones. Los itinerarios son viajes que no opera ningún recuerdo psicoemocional. Vergara hace una clara distinción de estos dos conceptos.

Hago una distinción entre ambos términos, ya que nomino itinerario a la ruta recorrida durante un viaje (que puede durar unas horas o días) y reservo trayectoria para la sedimentación que dichos viajes realizan en nuestros

mapas o cartografías mentales, el primero corresponde a la sincronía y el segundo a la diacronía; el itinerario produce croquis, la trayectoria produce mapas, además de relatos que progresivamente van impregnándose de otros relatos que se comparten (Vergara, 2013, p.14).

Es necesario precisar lo que es un mapa cognitivo ya que este demostrará referentes culturales, sociales, morfológicos, económicos. El mapa cognitivo está relacionado con el pasado, evoca a la memoria en su realización. Se podría decir que en los mapas cognitivos se muestra un “presente tenso”, que significa que en ellos está plasmado lo vivido hoy, pero también está influenciado por el pasado, por experiencias previamente vividas. En los mapas cognitivos está representado el espacio vivido o imaginado, aquí es donde entran los sentimientos de arraigo, de pertenencia a un lugar, el desarrollo de sentimientos tofflicos (de afecto) hacia cierto sitio, relacionado a las experiencias tenidas en ese lugar. Se puede ver, con los mapas, cómo la gente vive, concibe y se relaciona con su entorno (Macho Morales, 2005, p. 47-48).

### **Primer trayecto**

Nombre: señor Filoteo

Lugar de Xochimilco: barrio de Caltongo.

Ocupación: Campesino

Edad: 44 años

Tiempo de vivir ahí: 6 meses

En el primer trayecto acompañé al señor Filoteo en camino a su espacio de siembra. Pude percatarme de que la forma de vivir que tiene es diferente a la de la ciudad, en primer lugar, debido al espacio con el que se relacionan, en segundo lugar, debido a la idiosincrasia de la gente, y en tercer lugar por sus formas de desplazamiento, que son distintos a los que se dan en la urbe. Se utilizan dos medios de desplazamiento, la canoa y bicicleta.

Aquí, en el espacio del barrio todos se conocen o por lo menos se saludan. El señor Filoteo, aunque no es originario pareciera que lo fuese, ya que ser productor le da un estatus dentro del barrio. Cuando preguntaba por él, todos lo conocían porque es un productor muy activo y lo reconocen. He observado, que todos los sembradores se conocen y generan

vínculos sociales, es decir, se cuidan y se informan entre ellos. Llevan una relación armónica, lo que permite una mejor convivencia, también se reconocen por apodos y apellidos.

El señor Filoteo cuenta que una vez le robaron su bicicleta, y la dio por perdida, pero uno de sus conocidos la reconoció y se la quitó al ratero, regresándola a las manos de su dueño. Este es un ejemplo de la importancia de crear vínculos sociales dentro de la comunidad.

En otra experiencia de la vida cotidiana, comenta que, en una ocasión, una motocicleta lo aventó de la bicicleta y huyó, en ese momento su bicicleta quedó doblada y él fue al hospital. «Ese canijo me aventó y se fue», comenta.

- ¿Cómo crean vínculos entre los habitantes?
- Porque nos echamos un trago y por el trabajo, en la curva del canal, cuando descargamos la planta. Nosotros no vamos a fiestas.

Cuando me retiré de su lugar de siembra le pregunté cómo salir, y contestó «el camino te va guiando». Cabe remarcar que las chinampas son amplios terrenos, y cuando salí me desconcerté, porque este espacio no lo conocía. Después empecé a recordar casas, árboles, colores, sonidos de animales, puentes... Por medio de esos referentes comencé a ubicar el espacio, en efecto, el camino me fue sacando del gran laberinto en el que me encontraba. Es necesario mencionar que se me dificultó, pero sí pude regresar al mundo urbano.

La estructuración y la identificación del medio ambiente constituyen una capacidad vital entre todos los animales móviles. Para ello se usan claves de variados tipos: las sensaciones visuales de color, movimiento o polarización de la luz, al igual que otros sentidos, como el olfato, el oído, el tacto, la cinestesia, la sensación de gravedad y quizás de los campos eléctrico o magnéticos. Estas técnicas de orientación se hallan descritas en una vasta bibliografía que subraya su importancia. Asimismo, los psicólogos han estudiado esta capacidad en el ser humano. (Lynch, 2000, p.12)

Posteriormente, regresé de nuevo al mismo lugar y me ubiqué, debido a la primera experiencia espacial. Esta transición de espacio urbano a espacios orgánicos es emocionante. Sin embargo, existen ciertos problemas como el descuido de los espacios, que están sucios y



con malos olores. Esto refleja que no hay educación ambiental, ni mobiliario urbano, ni servicios, lo que hace más vulnerable el territorio y el espacio social. Por tanto, surge la autogestión como una forma de hacer frente a las necesidades de los habitantes. Ellos construyen sus puentes, adecúan el espacio exterior de su propiedad con base a sus necesidades y sus recursos. Como menciona Lefebvre (1967, citado en Lezama, 1993), «la autogestión es una forma de relación y de lucha contra el poder central». Liberar la vida del orden capitalista y la reapropiación por parte de las masas del espacio es el objeto de todas las luchas urbanas.

Es necesario señalar que el señor Filoteo utiliza el medio de desplazamiento acuático para transportar su mercancía. Comenta que es muy importante tener una canoa, porque si no, no podría sacar sus flores de la chinampa y venderlas. En la actualidad, en Xochimilco los desplazamientos se siguen dando a través de canales, principalmente por productores originarios. También, como ya se ha comentado, hay migrantes, pero a lo largo de los años se han adaptado a la morfología espacial porque les gusta vivir en el lugar y apreciar los paisajes que les ofrece la naturaleza de su actual territorio.

Le pedí al señor Filoteo que realizara un mapa cognitivo de sus desplazamientos, y en él refleja la morfología de su territorio. Le facilité colores para que hiciera distinciones del espacio, en concordancia con las divisiones definidas en el capítulo 2. En su mapa refleja callejones muy estrechos, pasa por varios puentes, los cuales fueron construidos por la comunidad con la finalidad de hacer conexiones entre las chinampas. Algunos de ellos son muy peligrosos porque el paso este hecho con láminas y trozos de madera.

También resalta la conexión de varias calles con otras, y los canales que existen en el lugar. Él no presenta ninguna relación psicoemocional con el territorio, no tiene sentido de identidad, ni comparte los usos y costumbres, pero practica la chinampería y se vincula al territorio a través de ella, con el floricultivo.

Desde su casa, ubicada en callejón Tulipán se dirige hacia el callejón Pino. El tiempo que se tarda caminando es de 15 minutos y el tiempo que realiza en bicicleta es de 5 minutos, por razón él elige utilizar bicicleta.

Su itinerario es consciente, porque presta atención a la compleja morfología urbana del espacio. Realizó el croquis con las conexiones existentes del espacio, es decir, el callejón

Pino se conecta con el callejón Tulipán, y se reflejan dos medios de desplazamiento, el terrestre y el acuático.

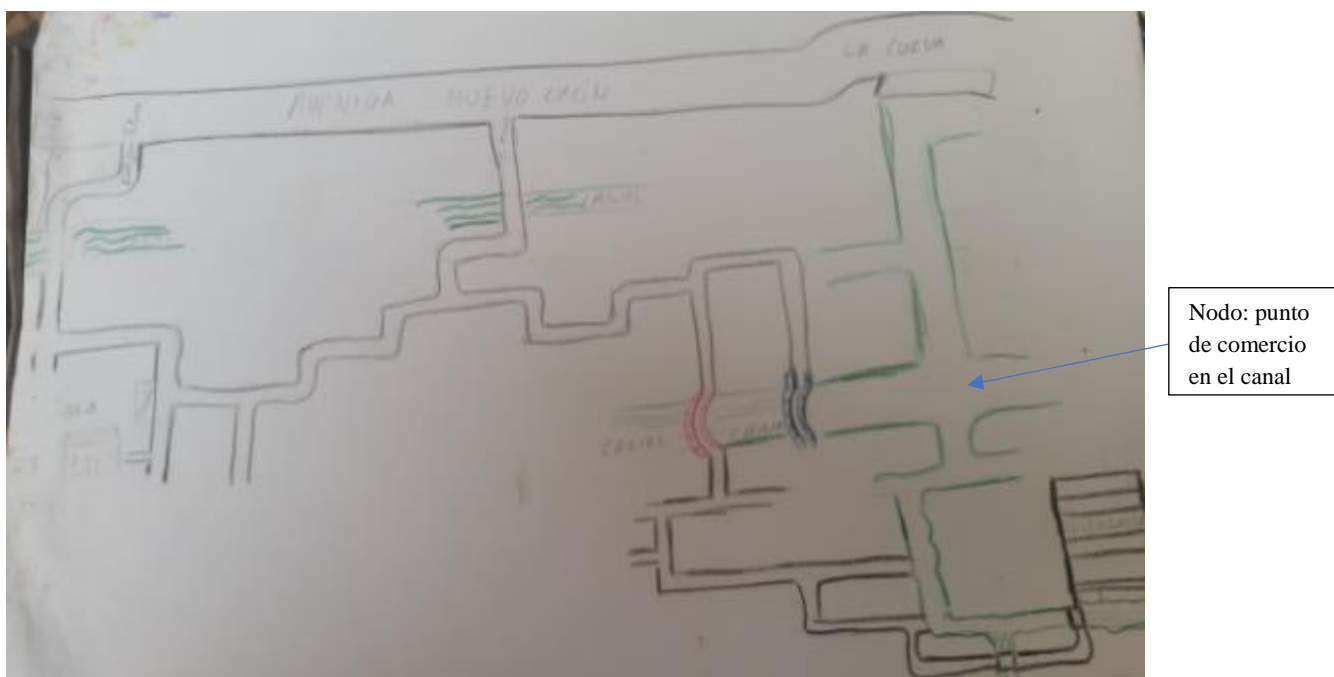
Cabe destacar que no es tan descriptivo del espacio, lo cual refleja que sus itinerarios pueden ser considerados como «desplazamientos pendulares, este tipo de desplazamientos se producen de manera cotidiana, hacen referencia a desplazamientos de ida y vuelta, son repetitivos, ya que ellos los elaboran de manera mecánica, inconscientes, sin poner demasiada atención a lo largo del recorrido» (Macho Morales, 2005, p.46).

Su vida cotidiana se desarrolla en un barrio, en su camino se aprecian sendas, bordes y nodos ya que la curva es un punto comercial y de socialización. Su tierra cognita es el barrio, la chinampa y los canales. «Relacionado al concepto de tierra cognita, que son los lugares que conocemos por experiencia directa, es la pequeña fracción del globo donde vive cada persona. (...). La tierra cognita que conozco es parcial, en el aspecto de que no abarcan todo, sino que cada quién escoge qué ver (Lowenthal, 1997, citado en Macho Morales, 2005, p. 46).

Así, el señor Filoteo se relaciona de manera mecánica con su espacio, además de aludir a que el uso del velocípedo es la mejor opción de desplazamiento para estos barrios, por su rapidez. «Es más rápido para ir a la tienda o a un mandado» (Filoteo, comunicación personal, 2021).

### Figura 33

*Croquis del desplazamiento diario del señor Filoteo*



Para los productores originarios, sus desplazamientos conllevan un sinfín de recuerdos aunados a otra época, con paisajes más limpios. Sus trayectos aluden a la familia; el transitar por los canales y utilizar la canoa conlleva recuerdos de sus padres, abuelos. Todavía ellos siguen utilizando este medio, porque aún se puede navegar, ellos reproducen ese desplazamiento, porque es necesario para sus actividades de la vida cotidiana.

#### **Segundo trayecto**

Nombre: Rafael Rosas

Lugar: Xochimilco, barrio de Caltongo

Edad: 53 años

Ocupación: Ganadería

En la entrevista realizada a Rafael Rosas, este manifiesta que la movilidad está aunada a la memoria, cuestiones simbólicas e incluso emocionales. Como ya se ha mencionado, cada

habitante hace uso del espacio y se relaciona de forma diferente; en este caso, se relaciona con una perspectiva diacrónica desde una identidad originaria. En su universo simbólico hay imaginarios con respecto a su espacio, que es el espacio construido y vivido. Este es el principal referente cultural de sus interacciones y relaciones, los vínculos persisten. Su “lugar antropológico” tiene alteraciones territoriales, lo que produce desterritorialización y pérdida de la identidad colectiva.

El señor Rafael Rosas se dedica a la ganadería y renta caballos en el bosque de Nativitas; su dinámica comienza a las 6 a.m. El bosque se sitúa en las colindancias del barrio de Xaltocán, sin embargo, este lugar ha sufrido cambios derivados de la urbanización, y ya no es el bosque original, ya que muchos árboles fueron talados.

Su relación en el espacio es diferente a la del señor Filoteo, pues tiene un “lazo social” más fuerte; su identidad está vinculada con el territorio. En la actualidad, los originarios practican un *habitus* diferente al resto de la población, porque su identidad está vinculada con el territorio, su habitar se construyó con las interacciones del sistema ecológico. En este caso, el territorio deviene en «conocimiento y emoción, es decir, la experiencia en contacto que reconstruye al ser, suscita sentimientos» (Vergara, 2013, p.142).

Estamos frente al campo de las emosignificaciones<sup>13</sup>, y para el campesino Rafael, los paisajes son parte de su atmósfera y originan en él remembranzas emotivas que marcaron su biografía. «Un escenario físico vivido e integrado, capaz de generar una imagen nítida, desempeña asimismo una función social» (Lynch, 2000, 13). El sentido de pertenencia a un lugar se forma dentro de un grupo o comunidad por medio de los procesos diacrónicos que se dan a lo largo del tiempo, y también se constituyen en la sincronía, son procesos que conforman y moldean la vida de un sujeto.

Una imagen ambiental requiere de la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto a otras cosas, su reconocimiento como entidad separable. A esto se le da el nombre de identidad, significado de unicidad, individualidad. En segundo término, la imagen debe incluir la

---

<sup>13</sup> La categoría emosignificación refiere a la fusión de significación y emoción ya sea nivel individual o colectivo (Vergara, 2013, p. 35).

relación espacial o pautal del objeto con el observador. Por último, este objeto debe tener cierto significado, práctico o emotivo, para el observador. (Lynch, 2000, p.17)

En el trazado de su trayecto, se observa que los desplazamientos difieren con respecto a las del productor de flores. Los productores y ganaderos practican diferentes formas de desplazamiento, ya que no tienen las mismas finalidades. Sin embargo, sus desplazamientos se relacionan con la supervivencia y realizan actividades primarias que se vinculan con la tierra; aún reproducen dinámicas ancestrales que se siguen arraigando a través del tiempo.

En cuanto a la morfología del espacio, el señor Rosas comenta:

- En algunos barrios, los límites son los puentes. Cruza uno un puente, llega uno a San Lorenzo; cruza uno el puente y ya está en el barrio de San Esteban. En la Santísima cruza uno el puente alto y conecta con San Diego. Había canales que se han ido tapando, por eso ya no hay puentes. Yo recuerdo uno en la Asunción, ahí había un puente y ahora ya hay una lechería, donde había un canal. Ese canal ya lo taparon, hay muchos lugares así. Todos los barrios estaban interconectados, cruzabas el canal y ya estabas en el otro barrio, yo he notado eso (Rosas, R., comunicación personal, 2021).

Esta entrevista permite desglosar varios componentes en cuanto al lugar. En primer lugar, se deduce que los barrios tienen interconexiones entre ellos, de manera que forman una estructura urbana perfecta que permite conectar territorios, que se entrelazan y crean una comunicación de redes dinámica y funcional. Los puentes son construcciones antiguas hechas por los propios originarios del territorio, y que funcionan como límite entre ellos, y también permiten acortar distancias y tiempo de desplazamiento. En este contexto el concepto de frontera no tiene un carácter rígido, se usa la categoría como sinónimo de límite o borde. La frontera puede ser vista también como la posibilidad o el inicio del diálogo con el entorno (Vergara, 2013, p.119).

Ahora bien, el concepto de desterritorialización forma parte de la biografía del señor Rafael Rosas, ya que los lugares que él recuerda ya no son los mismos. La urbe y las migraciones han modificado el contexto del barrio y los aspectos espaciales del territorio.

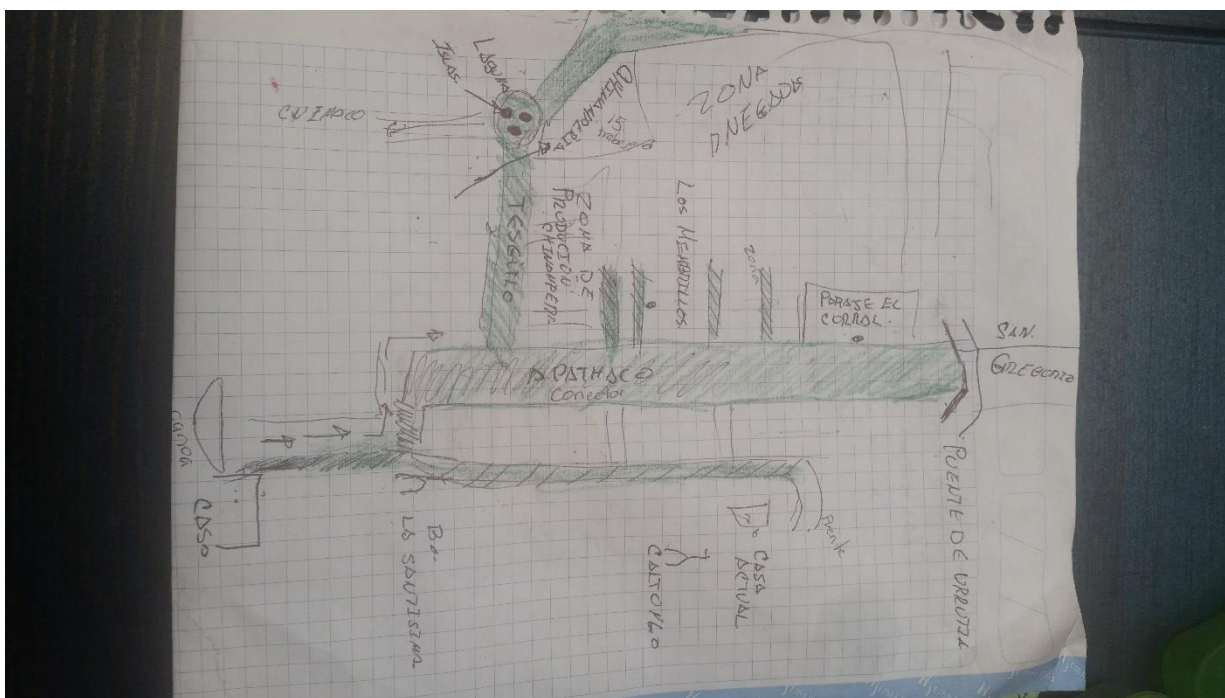
Las modificaciones espaciales alteran el orden social y simbólico de los sujetos originarios, ya que los referentes espaciales desaparecen. Esto crea incertidumbre y nostalgia, y se generan pérdidas identitarias vinculadas con el espacio. Al perder los referentes espaciales, esa incertidumbre se transfiere a caos, ya que los referentes, en este caso los canales y puentes, constituían la trama de su espacio, y son sustituidos por bardas, casas y negocios.

Al solicitarle realizar el mapa cognitivo, Rafael Rosas elaboró dos, uno de la estructura anterior y otro actual. En el primer mapa (Figura 33), se muestra cómo el espacio estaba rodeado por canales, y la estructura urbana se constituía de sendas. Los desplazamientos se realizaban en canoa, y estos en su mayoría se realizaban al dirigirse hacia la zona de siembra. El señor Rosas tenía diferentes chinampas en el territorio, y cuando habla de ellas, en su mirada logro ver que guarda en su memoria elementos que componen su identidad, es decir, proyectó su pasado en este mapa cognitivo.

Para los campesinos, la canoa era su forma cotidiana de desplazamiento, pues era esencial para transitar por su territorio lacustre. Los originarios se vinculaban con los canales y siguen reproduciendo el mismo patrón de movilidad, su memoria aún recuerda sus trayectorias y, a través de su experiencia espacial, recuerdan nombres y formas de lagos. Así, su herencia cultural aun permea su vida. «Sin memoria no hay reconocimiento y sin imaginación se instalaría la quietud: así, la gente se preocupa por el porvenir o el pasado, con mayor intensidad configura sus perspectivas, horizontes y mapas con diferente proyectividad, otorgando, a su vez, a la acción, a la vida cotidiana y al proyecto diferente cualidad, función y prioridad» (Vergara, 2007, p. 110).

## Figura 34

### Primer mapa cognitivo del señor Rafael Rosas



El señor Rosas habla de cuatro formas de desplazamiento que ha utilizado a través del tiempo, algunas las sigue utilizando.

- Antes era más lento, obvio. Es mucha la diferencia entre ir en caballo, canoa, bicicleta o en coche, pero en caballo uno va saludando mucha gente, muchas amistades lo saludan a uno... En canoa pues los parajes que hay en el recorrido todavía se ven; en bicicleta te metes por los callejones y acortas distancias. Pero en carro, uno va disparado hacia un destino, no ve amistades, no ve uno paisajes.

Ahora es más rápido con los carros, en coche, ya no encuentras a las amistades, ya no se saluda a la gente. También es más largo, más vuelta, ya no es igual. En el carro es más largo pero la ventaja es la velocidad. A veces hay que dar más vuelta en carro que en canoa, bicicleta o en caballo. En bicicleta o caballo uno va sendereando y metiéndose por callejones.

En canoa uno no puede cambiar los recorridos, era bonito, pero era más lento y cansado. En canoa nos saludaban también.

Este medio le recuerda a sus abuelos, porque le enseñaron todos los canales, y se relaciona con el sentimiento de tristeza.

- Los canales tienen nombres y ciertos canales tienen ciertas características. El canal de Apatlaco es el más largo y es el más ancho, tiene 30 metros de ancho. El canal de Teshuilo tiene muchas entradas a las chinampas. Mi dinámica ha cambiado mucho, ya no sirve mi chinampa para sembrar, porque se anegaron. Pero tengo otras chinampas donde están mis caballos y vacas, y ocupamos el coche porque les llevamos comida. De ahí nos acercamos y agarramos canoa.

Ir en caballo, necesita vivirlo, es muy emocionante. En Xochimilco vamos en caballo y todo mundo nos saluda, aquí la mayoría de los barrios nos conocen, somos de Xochimilco y no saluda Xochimilco a donde vayamos, es algo muy emocionante.

En el segundo mapa, este campesino refleja un conocimiento acerca de las calles donde transita y utiliza diversos medios de desplazamiento en la morfología de Xochimilco. Él conoce perfectamente su espacio, porque la experiencia espacial fue diacrónica y es sincrónica.

Los medios de desplazamiento como la canoa, el caballo y bicicleta permiten la socialización, porque hay encuentros más cercanos de sujeto a sujeto, también permiten cortar distancias. El medio de desplazamiento que tiene un sentimiento topofílico es el caballo; cuando lo vi pasar, en efecto, iba saludando a la gente e irradiaba una sensación de placer y alegría. En cambio, con el automóvil se tiende a la individualización y al aumento en las distancias.

Por su historia de vida, se deduce que el señor Rosas realiza trayectos con sentido de pertenencia. En el mapa (Figura 34) hay sendas, bordes y nodos. Su destino es el bosque de Nativitas, y en este caso los mojones son las iglesias y capillas porque son puntos de referencia. En este mapa existen dos opciones de llegar al mismo punto o nodo, pero él utiliza





- En los canales anda uno como paseando, se disfruta, en canoa todo se acarrea, es un medio familiar porque se familiariza uno donde es su medio ambiente donde uno vive es decir ¡vive gratos recuerdos! Antes sembraban amapola, sembraban por todos lados. Los canales se han ido secando por el hundimiento de la ciudad.

Con respecto a la movilidad comenta que utiliza triciclo y canoa.

- La movilidad se ha superado, antes eran brechas, caminos de terracería. Ahora es más rápido, ya hay calles pavimentadas y se puede ir más rápido. Bicicleta, taxi, bicitaxi... Antes era a pie todo, creo hasta en burro. Ahora hay mejor nivel de vida, hay calles, hay servicios. Estas calles eran canales, antes las casas eran de adobe y ahora son construcciones de tabique.

Antes era más bonito, como era antiguo, era más bonito, había muchos animales, las vacas las llevaban a pastar a los potreros, circulaban por aquí las vacas. Me desplazaba por medio de los canales porque teníamos que ir a las chinampas. Ahora ya es otra forma de transporte, de ir de un lado a otro. Antes llevaban la mercancía en canales; el Canal Nacional llegaba hasta la merced. Ahora ya está entubado, creo es el Río San Buenaventura, antes era agua de los manantiales.

Había ajolote, rana, carpa... Se pescaba, hacían tamales de pescado, que se llamaba *tlapehue*. ¡Disculpa, pero ese es nombre nahuatl! Solo sé algunas palabras.

Este personaje es un tanto desconfiado, su nivel económico es bajo, aunque mucha población se autoidentifica como de estatus medio y se resiste a aceptar que son nivel bajo, como lo refleja su vida cotidiana.

No realizó el mapa cognitivo, pero su plática fue interesante ya que recuerda la antigua estructura urbana y todavía conserva nombres toponímicos. Es de destacar que al mencionar la palabra en lenguaje nahuatl pide una disculpa, como si estuviera mal expresarse de esa manera.

- **Movilidad en distribuidores**

En cuanto a la experiencia espacial de los distribuidores o comerciantes, ellos realizan desplazamientos en triciclos. Hay una infinidad de personas que se dedican a circular con este medio de transporte, porque es parte de su vida cotidiana.

Realice varias entrevistas a personas que llegaban a Xaltocán en triciclo, cada sujeto realizaba actividades económicas en el lugar, de manera que transitan por la vialidad Francisco Goytia para llegar a su destino que es el Palacio de la Flor. En la tabla 1 se muestra una lista con ejemplos de algunos distribuidores, su nivel económico, a qué se dedican, medios de transporte y resumen de sus itinerarios. También se les preguntó por su opinión acerca de los ciclistas urbanos y los problemas de la vialidad.

**Tabla 1.** Listado de distribuidores entrevistados.

<b>Nombre Edad</b>	<b>Nivel económico</b>	<b>Ocupación</b>	<b>Itinerario</b>	<b>¿Por qué utilizas la bicicleta?</b>	<b>¿Quiénes son los ciclistas urbanos?</b>	<b>Problemas de vialidad</b>
Pablo 40	Medio - bajo	Vende pan y café	Acueducto- Guadalupe Ramírez	Por trabajo	Distribuidor	Sí, el triciclo es mi transporte.
José Luis 36	Medio	Vende plantas, cultiva en Caltongo	Viveros de Xochimilco	Transporte de plantas	Productor	Sí, el triciclo es transporte de mercancía rápida.
Omar 41	Bajo	Vende plantas por temporada	Diferentes lados	Comodidad y menos gastos	Productor	Sí, el triciclo es más rápido y es mi transporte.
Trinidad 45	Bajo	Vende tamales	Caltongo- Deportivo	Transporte y rapidez	Distribuidor	Sí, utilizo el triciclo por tráfico.
Álvaro 16	Alto	Vende birria	La Concha- Deportivo	Transporte	Distribuidor	No, el triciclo es mi de transporte y un medio recreativo.
Carla 25	Bajo	Vende café y desayunos	El Infiernito- Deportivo	Para ir por mandado y medio de trabajo.	Distribuidor	Sí, el triciclo me sirve para vender. Las calles son muy angostas.
Silvia 38	Medio	Vende café y desayunos	La santísima- Deportivo	Es práctica	Distribuidor	Sí, el triciclo sirve para evitar tráfico y congestionamiento vial. Es mi transporte y mi negocio, los

						automovilistas se te avientan.
Domingo Arroyo 37	Bajo	Cultiva plantas	Caltongo-Deportivo	Necesidad	Productor	Sí, con el triciclo acarreo mi planta, por necesidad, no alcanza para pagar un flete.
Sul Rosas 40	Medio	Vende desayunos	San Cristóbal-Deportivo	Facilidad de moverme	Distribuidor	Sí, el triciclo me sirve para trabajar.
Hugo 23	Medio-bajo	Vende tamales	Pueblo Santa Cruz-Deportivo	Medio fácil de ocupar y económico	Distribuidor	Sí, el triciclo es un medio económico y eficiente de corto trayecto.
Alfonso 24	Medio	Productor de plantas	Tabachines-Deportivo	Rápida	Productor	Sí el triciclo es mi medio de trabajo. Hay tráfico, baches y festividades.

Escogí dos distribuidores (comerciantes) para elaborar sus trayectos.

### **Primer trayecto de una mujer comerciante**

Es una comerciante mujer, migrante procedente de Oaxaca. Utiliza el triciclo porque es el medio al que tiene acceso y es propio, y lo usa para realizar actividades de su vida cotidiana. Manifiesta que hay calles muy angostas, pero no tiene ningún sentido de identidad o de pertenencia con el territorio.

Lo que la mueve es la sobrevivencia. Utiliza el triciclo porque sus desplazamientos son de corto trayecto. No quiso realizar ningún mapa porque manifestó que no sabe cómo se llaman las calles por donde transita, solo mediante la experiencia espacial de su vida cotidiana puede ubicar su casa.

En este caso ella es una migrante que se ha acostumbrado a la vida de la ciudad, porque “cotorrea” con varios comerciantes y habla con groserías. Es decir, la urbe ha modificado sus comportamientos, su habla y su vestimenta. En cuanto a su triciclo, tiene un sentimiento positivo hacia este medio de transporte porque dice que la acompaña a todos lados. Incluso le asignó un sexo, dice que es niño y siempre va con él a donde sea. Hay por tanto una vinculación de afecto con su triciclo. Y acude a Xaltocán porque ahí va mucha gente.

## Segundo trayecto de un varón comerciante

Joven que viene del pueblo de Santa Cruz y se dirige al Centro Deportivo porque ahí se puede vender, siempre se le terminan sus tamales. Él es originario de Xochimilco, pero ha perdido el sentido de identidad. Utiliza el triciclo porque es un medio de corto trayecto y le es funcional en el espacio, aunque advierte que es peligroso por los accidentes y porque el espacio es reducido.

Tampoco quiso realizar ningún mapa porque dice que está muy ocupado, porque tiene dos trabajos: en la mañana vende tamales y en la tarde trabaja en una gasolinera. Él no tiene ningún sentido topofílico por su medio de transporte.

En esta parte es importante destacar que los comerciantes son personas desconfiadas. Los distribuidores de productos acuden al Deportivo en Xaltocán, Xochimilco, ya que este es nodo que se interconecta con un sinnúmero de sujetos sociales no solo de Xochimilco, sino de otros puntos de la Ciudad de México, y de otros estados de la república mexicana.

Es decir, es un lugar lleno de flujos, de prácticas espaciales y de intensa movilidad social y movilidad vial. En este espacio transitan muchos ciclistas, triciclos y también *scooter* y patinetas. Sin embargo, existe una invisibilización de espacios para este tipo de desplazamientos; tampoco hay una educación vial y la circulación no tiene condiciones de seguridad vial.

En el Reglamento de tránsito de la Ciudad de México se asegura que «las autoridades en el ámbito de su competencia deben adoptar medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas, sobre todo de los usuarios vulnerables de la vía» (Gobierno de la Ciudad de México, 2021, p.1), sin embargo, esto no se cumple en la mayoría de los casos.

## Otras consideraciones acerca del uso de la bicicleta en Xochimilco

Parece, a simple vista, que los barrios son territorios desorganizados, pero la realidad es que son uno de los mejores lugares que pueden existir dentro del espacio de Xochimilco, porque hay una organización espacial muy característica. Las calles parecen un laberinto sin salida, pero en realidad tienen salidas a distintos lugares, he ahí el arraigo de la bicicleta y sus derivaciones.

Los habitantes resignifican los espacios, usos y objetos con base en sus necesidades. En esa lucha por la sobrevivencia, erigen espacios híbridos, espacios practicados en el contexto urbano. Así, resisten ante un modelo capitalista que se impone como orden social, y forman sus propios parámetros, en su habitar, dando un paso a las luchas urbanas.

El señor Rafael Rosas me comentaba que el 98 % de los habitantes de Xochimilco tiene una bicicleta dentro de su domicilio. Esta es una afirmación confiable, porque él, a través de su vida cotidiana, conoce su territorio y lo vive día a día, pudiendo realizar esta deducción. Desde mi perspectiva también he visto una alta demanda en el uso de este medio de desplazamiento: adultos mayores, niños, señoras que van por el mandado, jóvenes (tanto mujeres como hombres) y también unidades domésticas.

Este medio es muy importante ya que también permite agenciar el territorio y es el sustento económico de la población local. Los triciclos albergan negocios ambulantes demandados, pues la gente siempre está en busca de un café, un taco, una torta o un tamal; esto es parte de la cultura popular de Xochimilco.

En un encuentro casual en un barrio, platicué con un señor que vendía tamales en un triciclo y me comentó:

- En la mañana vendo tamales y en la tarde vendo aguas; como hace mucho calor la gente me busca y ando paseando por varios lados de Xochimilco.

Por tanto, el triciclo cubre necesidades mercantiles, económicas y viales.

En un artículo desarrollado por el investigador Ricardo Pino Hidalgo, llama al territorio de Xochimilco “Pueblos y barrios bicicleteros” y me parece pertinente esta

adjudicación, ya que en el trabajo de campo pude observar una alta demanda de este medio de transporte. La principal causa es que es porque principalmente la morfología del espacio permite interconexiones entre distintos barrios, por tanto, tienen una traza irregular, pero con conexiones fundamentales dentro de la localidad, lo que permite un comportamiento proactivo en la movilidad barrial.

#### ***4.1.11. Problemas en el uso de la bicicleta***

Es importante tener en cuenta los problemas locales que se presentan en el espacio y así mejorar las condiciones en los desplazamientos de los habitantes.

- Falta de educación vial. Los conductores no respetan a los ciclistas urbanos y estos se sienten inseguros en los trayectos e itinerarios que realizan.
- Falta de espacios adecuados. No hay suficientes espacios designados para este tipo de desplazamiento, cabe destacar que existen más ciclocarriles que ciclovías. Las ciclovías son áreas confinadas y los ciclocarriles solo son señalamientos en las vías de circulación.
- Falta de señalamiento. No hay señalamientos de tránsito que incluyan a los ciclistas como parte de la movilidad.

El Jud de Movilidad mencionó la existencia de ciclovías en el área de Xochimilco, pero no cumplen con los estándares necesarios, ya que los ciclocarriles son continuación de ciclovías, son pequeños tramos y sin lógica. Los ciclocarriles son invadidos por los automovilistas, porque casi no se ven y no están confinados. En cambio, las ciclovías no son invadidas por los automovilistas, ya que si están confinados. Sin embargo, este tipo de espacios para los ciclistas son muy pocos y discontinuos, por ende, la movilidad ciclista no funciona como debería. Algunos habitantes no sienten la seguridad de desplazarse con este medio de transporte, lo que hace vulnerable esta forma de transitar.

La movilidad desempeña un papel indispensable en el sistema de comunicación dentro de un territorio, lo que genera un desarrollo económico, social y cultural, por tanto, tiene que ser como un “todo conectado” para que cumpla una funcionalidad, tiene que haber conexiones que funcionen como una red integral de desplazamiento, de esta manera se

lograra un gran avance en la infraestructura para ciclistas. Si esto se logra, atraerá a más sujetos sociales externos e internos al territorio. Cabe señalar que Xochimilco es un lugar turístico y aquí llegan conjuntos de ciclistas a entrenar. Como menciona Pardo (2005, p. 8).

Una cuestión que es de especial importancia para el transporte no motorizado es la necesidad de una infraestructura adecuada. Los andenes amplios y ciclorrutas segregadas son indispensables para que una ciudad haga uso del transporte no motorizado sin grandes riesgos, especialmente en el mundo en desarrollo. No obstante, el costo de esta infraestructura es mucho menor que la de una vía para automóvil u otro transporte motorizado.

En los barrios, que es donde más se utiliza este medio de transporte, no hay espacios para ciclistas, por tanto, hay accidentes y controversias. Son espacios reducidos, pero la alta demanda y necesidad de una regulación hace que sea esencial el establecimiento de políticas para integrar la movilidad no motorizada, e integrar a todos los habitantes para evitar la exclusión social (Pérez-Campuzano, 2011). El transporte no motorizado es fundamental, como expresa Pardo (2005):

La integración multimodal se refiere a la integración entre distintos medios de transporte que posibilita una mayor cobertura de un sistema de transporte, y la integración multimodal de mayor eficiencia es la de transporte no motorizado con transporte masivo. Aunque el transporte masivo siempre está integrado con caminar, la bicicleta es un medio de transporte que necesita de parqueaderos seguros y gratuitos para una integración multimodal con sistemas de transporte masivo. (Pardo, 2005, p.8)

La falta de señalamientos hace que los conductores no sean conscientes de la circulación de otras formas de desplazamiento en la vía pública; por tanto, son groseros y presurosos, no muestran cortesía ni la prioridad debida a peatones, ciclistas o usuarios del servicio de transporte público de pasajeros. Esto refleja que debería haber mayor difusión acerca de los diferentes medios de desplazamiento mediante un sistema de información que abarque diferentes formas de lenguaje.



Durante el temblor del 19 de septiembre de 2017 se provocó una crisis social en los pueblos y barrios, y fue un acontecimiento natural que modificó aspectos sociales. Salieron a relucir deficiencias en el ámbito de infraestructura, la carretera Xochimilco-Tulyehualco se fracturó y, con ello, la población quedó incomunicada. El transporte era nulo, no se podía circular por esta avenida, la población entró en caos total porque no se podían realizar desplazamientos motorizados. Cotidianamente la población se transportaba en transporte público o automóviles privados, pero estos medios de desplazamiento no eran funcionales en ese momento.

En mi observación noté que, en medio de todo este caos, el desplazamiento en bicicleta tomó un papel fundamental en este contexto. Los agentes sociales se desplazaban internamente por el lugar en bicicleta, para llevar recursos como medicamentos, alimentos, garrafones de agua pura, cobijas, ropa y otros artículos de primera necesidad. Este medio de transporte fue muy útil para los pueblos y fue el único medio de desplazamiento que se adaptó a esta situación de emergencia; algunos también se desplazaban a pie.

**Figura 36**

*Desplazamientos en bicicleta*



## CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES

### Conclusiones generales

La tesis principal de esta investigación está directamente relacionada con la movilidad urbana, sin embargo, las entrevistas personales dan información acerca de muchos más aspectos relacionados con la vida cotidiana de los pobladores y su habitar en la ciudad.

En este sentido, cabe mencionar la especial relación con la naturaleza y el medio ambiente que relata el señor Gonzalo, en concordancia con el planteamiento de Santos (2006). Su relación está dada por la técnica, y el uso de diferentes artefactos crea el espacio<sup>14</sup>. En su testimonio se refleja el temor a que “la mancha urbana” les alcance y acabe con el modo de vida tradicional, la chinampería. De igual modo, Wirth (2005, p. 2) menciona que «en grado mayor o menor, nuestra vida social muestra huellas de una temprana sociedad folk», y esto se ejemplifica en la experiencia de Melchor Molotla, quien vivió en esta sociedad folk.

La reestructuración del espacio conlleva cambios que han tenido graves consecuencias en cuanto a la relación geo-eco-antrópica del territorio. Se suplanta a la naturaleza y esto conlleva destrucción ecológica, algo por lo que los entrevistados también están muy preocupados, como en el caso del señor Rafael.

El señor Molotla alude en la entrevista sobre los mecatpaleros y en actualidad parece reproducirse esta circunstancia ya que en Xochimilco algunas personas lo reproducen con cajas y lazos que se cargan en la espalda, las cajas son de plástico y cartón, ahí llevan flores y plantas. Los *acallis*, de herencia prehispánica, siguen siendo usados por muchos originarios, aunque ya cada vez menos debido a la desaparición de los canales.

El espacio se habita por medio de dinámicas sociales y en este habitar la movilidad cobra mucha importancia. La territorialidad se manifiesta a través de interacciones económicas, políticas, simbólicas y sociales, y muchos de los originarios, aunque no otros,

---

<sup>14</sup> No es que habitamos un espacio-tiempo previamente dado, sino que lo creamos con nuestro modo de *habitar*. Así se entiende que en la ciudad puede haber distintos espacios, incluso superpuestos, cada uno con su movilidad propia (Giglia 2017).

conservan las tradiciones y raíces heredadas desde hace siglos, como es el caso de las manifestaciones religiosas. Los pobladores de Xochimilco se distinguen del resto de la ciudad por medio del vínculo religioso con la tierra (Portal, 2013), como lo demuestra el arraigo e importancia que le dan a las fiestas patronales y a la chinampería. La práctica de agrocultivos en chinampas es su manera de mantener la territorialidad.

Es por tanto una característica propia de los xochimilcas el arraigo con su territorio y su barrio. Sin embargo, la urbanización ha provocado que cambien muchas de las dinámicas. El hecho de que el barrio se sitúe en la periferia de la Ciudad de México hace que su estructura urbana se asemeje a un espacio insular, y de esta manera se conserva la identidad y culturas propias, mediante el simbolismo y la relación con la tierra. Sin embargo, también estar en la periferia hace que, como indican Castells y Lefebvre, estos barrios sean también más desfavorecidos económicamente y tengan un crecimiento urbano desigual.

En este contexto, el poder tiene gran relevancia; la tecnocracia de planificadores, administradores y autoridades son manifestaciones del capitalismo, que obvia las emosignificaciones<sup>15</sup> y simbologías que tiene el espacio para sus habitantes, como afirma Delgado (2018). Un ejemplo de autoridad desapegada del territorio, que no comprende totalmente las necesidades de Xochimilco puesto que no convive diariamente en él, es el de la Secretaría de Movilidad y el JUD de Planeación, que en su proyecto comprende solo las vialidades principales, no los barrios y pueblos. No está en contacto diario con los espacios y sus habitantes, de manera que no se conocen al cien por cien las necesidades, ni se realizan suficientes medidas preventivas.

Xochimilco se ha construido a través de muchos siglos y una mezcla de culturas, en el cual la migración también ha tenido un importante papel. Los migrantes en muchas ocasiones no tienen un sentimiento de identidad con el territorio, puesto que no tienen la experiencia ancestral de los originarios, que a través de sus recuerdos y experiencia espacial se vinculan con el territorio de forma emosignificante. Sin embargo, habitar el espacio de manera diaria y convivir en el espacio de manera social con los originarios hace que algunos

---

<sup>15</sup> La categoría “emosignificación” se refiere a la fusión de significación y emoción, ya sea a nivel individual (exaltación, indignación, sumisión, etcétera) o colectivo (comunitas, rencor social). No es un proceso que se genere conscientemente, generalmente puede ser irruptivo o permanente.

de ellos se sientan parte del territorio y el barrio, como en el caso del señor Filoteo, cuyo trabajo e integración le dan un importante estatus en el barrio.

Estas relaciones socioespaciales se van perdiendo con la desterritorialización que conlleva la urbanización y la construcción y optimización de las infraestructuras pensando solo en los automóviles. La distopía en la que ya vivimos ha conllevado varias problemáticas sociales, económicas y de movilidad urbanas, como asevera Jean Robert. Se pierden las identidades construidas por años, décadas y siglos.

Como comenta el señor Rafael Rosas, «Xochimilco ya se lo acabaron, la gente que no es de aquí hacen destrozos con lo que es de Xochimilco. No respetan canales, compran lotes, los drenajes van a los canales, ya no siguen las fiestas y tradiciones» (Rosas, R., comunicación personal, 2021). La estructura del capitalismo crea una desigualdad social y económica unida a la relación geo-eco-antrópica, y se destruye el territorio de manera devastadora, provocando pérdida de ecosistemas, especies endémicas, contaminación de aguas, etc. El espacio vivido y percibido por los habitantes originarios se deteriora y se sustituye por un espacio urbano de cemento, asfalto, construcciones sobre rellenos con cascajo y vialidades de “alta velocidad” por encima de todo.

### **Conclusiones acerca de la movilidad y el ciclismo urbano**

El ciclismo urbano es una práctica social que responde a una problemática multifactorial: se relaciona con la morfología urbana del territorio, actividades económicas y movilidad urbana de corto trayecto. Es decir, es un medio de transporte y de trabajo que es de gran ayuda para los comerciantes y productores de Xaltocán, y para cualquier tipo de habitante que tenga capacidad de movimiento, ya que es un medio maleable que conlleva varias ventajas y se ha arraigado en los pobladores de Xochimilco.

Entre los problemas que la urbanización ha causado para la movilidad en el territorio de Xochimilco está la disminución de la libertad de sus habitantes, puesto que se ven forzados a utilizar vialidades creadas para el transporte motorizado. Como ejemplo, mencionar la construcción del puente vehicular en Periférico-Cuemanco, en contra del cual se han

manifestado los ciclistas y grupos organizados de pobladores originarios de los barrios de Xochimilco. Además, no se han conservado las estructuras para otras formas de desplazamiento, como puede ser la canoa. Faltan los espacios destinados al transporte seguro en bicicleta, así como señalamientos y educación vial que faciliten el uso de este medio.

En este caso, las autoridades no han facilitado óptima integración del transporte en bicicleta en Xochimilco. La colaboración de las autoridades es esencial para que este medio de transporte, que tiene múltiples ventajas, pueda generalizarse, como así lo demanda la población por medio de su práctica diaria. Por consiguiente, los ciclistas urbanos de Xochimilco construyen su propio espacio urbano y lo resignifican de acuerdo con sus necesidades básicas, son sectores creativos que viven su territorio, porque es parte de su supervivencia.

Esta sociedad ha evolucionado, pero al mismo tiempo se adapta a su temporalidad, su habitar es distinto a todas las formas de vivir dentro de la ciudad, ya que es uno de los dos únicos lugares de la Ciudad de México que puede contar con un paisaje orgánico lacustre y con tal morfología espacial dentro de los barrios. Andar en bicicleta en los barrios es una experiencia espacial significativa para los originarios y también rápida y eficaz. Los comerciantes y productores originarios hacen uso de este velocípedo y transportan su *habitus* en cada pedaleo, es decir, su forma de vivir está inmerso en la práctica del ciclismo urbano. Esta ha sido una forma de agenciar su territorio.

También ha fungido como factor de socialización, pues permite una vinculación con la comunidad, como asevera Rafael Rosas. Otro factor en el que el aumento del uso de la bicicleta ha sido beneficioso ha sido la proliferación de talleres para el arreglo y mantenimiento de las bicicletas, que además supone un acercamiento más profundo con los lugareños.

El ciclismo urbano es un fenómeno social que se da en la zona por diversos motivos, también me atrevo a decir que es parte de la identidad local. Se desarrollan un vínculo de sujeto-objeto y el objeto es su medio de transporte. Algunos bicitaxistas los adornan y los cuidan incluso como si fuera un automóvil, cuando los adornan, colocan una pieza llamada *spoiler* con la finalidad de tener originalidad. También los resignifican, porque les atribuyen sexo y generan un vínculo topofílico. Con el uso de la bicicleta la sociedad recupera su

autonomía para la libertad de tránsito, especialmente en los desplazamientos cotidianos urbanos.

La hipótesis que se propuso para esta tesis es que la mayoría de los distribuidores de Xaltocán usan la bicicleta como medio de desplazamiento para la realización de sus actividades profesionales y sociales. Se puede afirmar que se confirma la hipótesis, pues la bicicleta es el medio utilizado por la necesidad de adaptarse a un territorio trazado a la antigua, con barrios de vialidades estrechas, en las que el transporte automotor no puede entrar. La mayoría de entrevistados, concretamente: Gonzalo Gonzales, Rafael Rosas, el señor Filoteo, y variedad de bicitaxistas, productores y comerciantes mencionados en el apartado 5.6 así lo confirman. Además, a través de las entrevistas con estas personas se puede ver que, según sus testimonios, el uso de bicicletas y triciclos está muy arraigado en la población.

En este contexto se puede entrever una relación entre productores y distribuidores, que son los que emplean la bicicleta como medio de transporte cotidiano, y los consumidores de productos que puedan transportarse en bicicleta o a pie. Para que el desplazamiento en bicicleta pueda generalizarse aún más, se necesitan ciertos factores. La segunda hipótesis menciona que, dada la morfología del territorio xochimilca creada por el *habitar* de los oriundos desde la antigüedad, es de suponer que los productores y los distribuidores de Xaltocán usen la bicicleta como medio de desplazamiento para la realización de sus actividades profesionales y sociales con ventajas sobre el transporte motorizado. Estas ventajas incluyen la seguridad, la accesibilidad, la rapidez de los trayectos, el costo del transporte público, la confianza mutua entre distribuidores y consumidores y la comodidad. Esta hipótesis también se cumple, y a continuación desglosaré cada uno de los factores.

La seguridad es muy mencionada por los entrevistados. En primer lugar, el JUD de planeación destaca que la falta de estacionamiento supone que los vehículos se tengan que dejar en la calle, lo cual es bastante inseguro. Para que exista una buena seguridad en cuanto al transporte público, deberían acondicionarse y utilizarse los paraderos o CETRAM, pero al no utilizarse, las personas se ponen en peligro al abordar al transporte público, puesto que las unidades se paran en cualquier lado, e interrumpen el flujo vial. La falta de señalización

provoca un problema de seguridad, pues muchas personas no conocen el sentido de la circulación y van en sentido contrario.

En cuanto a la seguridad en las bicicletas, los usuarios prefieren ir en bicitaxi puesto que así evitan asaltos. Esto va aunado con la confianza entre usuario y bicitaxista, que es alta puesto que las personas del barrio se conocen y tienen una relación cotidiana. La confianza se establece por medio de las relaciones sociales cotidianas, y como bien menciona Rafael Rosas, el uso de medios como la bicicleta promueven esta socialización que da lugar a una confianza. El señor Rosas critica por este motivo a los automóviles, que impiden estas relaciones sociales.

Por otro lado, se percibe una falta de seguridad aunada a la falta de educación vial de muchos conductores de automóviles, que no respetan las ciclorrutas. También, el hecho de que no existan ciclovías adecuadas provoca que muchos ciclistas circulan por la banqueta, con el consiguiente riesgo para ellos y para los peatones.

El tercer factor es la accesibilidad, que es mencionado sobre todo por los bicitaxistas. Las personas que abordan los bicitaxis lo hacen en gran medida porque los callejones son muy estrechos y no hay ningún otro medio que pueda acceder.

La rapidez es muy importante tanto para los usuarios de los bicitaxis como para los productores y distribuidores que acuden a vender sus productos. Los bicitaxistas mencionan que las señoras prefieren ir en su vehículo porque es mucho más rápido que esperar a que se llene la combi. También varios de los productores y distribuidores, como el señor Filoteo y varios de los mencionados en la tabla 1, dicen que la rapidez es una de los condicionantes por los que ellos usan la bicicleta.

El costo del transporte público puede no parecernos excesivamente alto, pero este también es un factor por el que algunos entrevistados mencionan que utilizan la bicicleta o el triciclo para su trabajo, aunque no es tan mencionado como los demás factores.

La comodidad es igualmente valorada tanto por los usuarios de bicitaxi como por los productores y distribuidores.



Es importante mencionar que la bicicleta, además de ser un medio de transporte que sirve a los intereses individuales de cada productor o distribuidor, tiene el potencial de establecer una red de conexión entre consumidores y distribuidores, por medio de los servicios de reparto o paquetería. Ya está establecido el servicio de bicitaxis, y el de reparto está en expansión. Se demostró eficaz para transportar bienes básicos en dos situaciones límite: el temblor de 2017 y la pandemia. Para que se pueda generalizar los distribuidores deben organizarse y coordinarse, algo que ya hacen los bicitaxistas por medio de su agrupación.

Por último, también es esencial que las autoridades colaboren. Como se indica en la tercera hipótesis, las ventajas de transporte por medios humanos sobre el transporte motorizado perdurarán mientras las condiciones locales lo permitan y disminuirán en la medida en que los planificadores del urbanismo moderno (y las autoridades que los emplean) estén realizando obras invasivas de transporte de alto costo energético. En el caso de los bicitaxistas, debido a su aumento los han terminado regulando, lo cual es positivo para controlar e impedir algunas actividades irregulares, como la venta de drogas. Facilitar la circulación mediante la adecuada infraestructura vial y señalización permitirá también a las autoridades un mayor control; o al menos mejorará la seguridad de los usuarios y consumidores. En este caso, se supone, como hipótesis para comprobar en el futuro, que con el fin de la época de petróleo barato las mega obras del urbanismo moderno, desvinculadas de las necesidades del ciudadano de a pie, quedarán como un recuerdo de la época de la “administración de la abundancia”.

También como hipótesis a futuro, se hablaba en los objetivos de que la creación del espacio-tiempo a partir del de *habitar* (Giglia, 2017) supondrá que la utilización del transporte por medios humanos, como lo es la bicicleta, tiene ventajas que asegurarán la supervivencia, sobre todo en territorios como el xochimilca donde se conservan antiguos modos de vida.

En la tesis se demuestra que la bicicleta es una forma de movilidad urbana que va en contra de la baja productividad consumismo debocado característicos de la economía moderna, que destruye el medio y las relaciones humanas. El transporte urbano mecanizado nos quita el tiempo y la libertad personal, como se comprueba en las entrevistas. Las

infraestructuras “modernizadas” incrementan el tiempo de traslado, mientras que por medio de callejones se cortan distancias. El transporte en bicicleta es útil dentro de la morfología espacial de Xochimilco, donde la bicicleta, el bicitaxi, la trajinera y el caminar a pie son los únicos medios de transporte. Por lo tanto, como conclusión, se puede aventurar que el aumento del uso de la bicicleta por los productores, distribuidores y consumidores en Xochimilco se produce debido a sus numerosas ventajas, y se prevé que, en un futuro, las infraestructuras permitan un mayor aumento de su uso, ligado a la disminución de las construcciones pensadas para el transporte motorizado y al cambio económico que vendrá a medida que se vaya sustituyendo el uso de los combustibles fósiles por otras fuentes de energía renovables.

## REFERENCIAS

- Alatríste, O. (2005). Xochimilco. Aspectos histórico-culturales. *Boletín del CELE-UNAM*, 7, 119-139.
- Álvarez de la Torre, G.B. (2017). Morfología y estructura urbana en las ciudades medias mexicanas. *Región y sociedad*, 29 (68). <https://doi.org/10.22198/rys.2017.68.a872>
- Amante, S. (2009). El urbanismo orgánico. La gran ciudad hipertrofiada de hoy. *RUA*, 2, 43-48.
- Animal Político. (2021, 24 de abril). *Tribunal suspende obras de puente vehicular en Humedal de Xochimilco*. Animal Político. <http://bit.ly/3bEc4IP>
- Ascher, F. (2012). *La tercera revolución urbana moderna*. En: F. Ascher, *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza Ensayo.
- Auge, M. (2009). *Elogio a la bicicleta*. Editorial GEDISA.
- Autores varios (1982). 500 planos de la Ciudad de México. Editorial Beatrice Trueblood.
- Azpúrua Gruber, F.J. (2005). La Escuela de Chicago. Sus aportes para la investigación en ciencias sociales. *Sapiens. Revista Universitaria de Investigación*, 6 (2), 1-12.
- Bedoya Paredes, L.A. (2011). *Un horizonte post disciplinario en antropología: a propósito de la singularidad y las relaciones de poder al interior de la disciplina* [tesis de licenciatura, Universidad de San Carlos de Guatemala]. Repositorio institucional USAC. <http://bit.ly/2ZrEoVW>
- Berroeta, H. y Vidal, T. (2012). La noción del espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa. *Polis*, 31, 11-31.
- Bestor, T. (2001). Supply-Side Sushi: Commodity, Market, and the Global City. *American Anthropologist New Series*, 103(1), 76-95.

- Bonfil Batalla, G. (1962). *Diagnóstico sobre el hambre en Sudzal, Yucatán. Un ensayo de antropología aplicada*. Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad Iberoamericana.
- Brau, L. (2018). La ciudad del coche. *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, 23(1235), 1-27.
- Bravo Vázquez, C. y Molotla Braun, M. (2007). *Tulyehualco, más que un pueblo*. Mirada interactiva, AC.
- Bravo Vázquez, C. (2009) *La alegría de Tulyehualco*. Programa de apoyo a pueblos originarios. Sederec.
- Campos Ocampo, M. (2017). *Métodos de investigación académica. Fundamentos de investigación bibliográfica*. Universidad de Costa Rica. [http://bit.ly/ 3nqKTQN](http://bit.ly/3nqKTQN)
- Cárdenas, H. (2019). Sistemas y sistema-mundo: la crisis Teórica en Immanuel Wallerstein. *Espacios públicos*, 156, 107-141.
- Carreón García, A., Martínez Monterrubio, A., Treviño Theesz, X. (2011). *Manual del ciclista urbano de la Ciudad de México*. Designios editores.
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Siglo XXI editores.
- Castells, M. (1996). *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. Siglo XXI.
- Delgado Ruiz, M. (2018). El urbanismo contra lo urbano. La ciudad y la vida urbana en Henri Lefebvre. *ARQUIS*, 7(1), 65-71.
- Duhau, E. y Giglia, A. (2004) Conflictos por el espacio y orden urbano. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 56, 257-288.
- Duhau, E. y Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. Siglo XXI Editores, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.
- El lago Texcoco, ayer y hoy. (2017). Conocer México poco a poco. [http://bit.ly/ 3vNhd46](http://bit.ly/3vNhd46)
- Eslava, C. (2011). *Religiosidad y ciudadanía en Xochimilco. La fiesta de Xaltocán*. Gobierno del Distrito Federal. Archivo Histórico y Hemeroteca de Xochimilco.

- García, V. y Melville, R. (2009). *Antropologías del mundo. Transformaciones disciplinarias dentro de sistemas de poder*. CIESAS, UAM, UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA
- García Vázquez, M. L. (s.f.). *Espacio público*. Facultad de Arquitectura UNAM. <http://bit.ly/3nkD3Is>
- Geertz, C. (1987). *La interpretación de las culturas*. Editorial Gedisa.
- Giglia, A. (coord.). (2017). *Renovación urbana, modos de habitar y desigualdad en la Ciudad de México*. Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Iztapalapa.
- Gobantes, C., Peirano, M.P. y Tapia, V. (2004) *Construcción de identidad y nuevos procesos de urbanización: El caso de Franklin*. V Congreso Chileno de antropología. Colegio de antropólogos de Chile A.G, San Felipe, 725-733.
- Gobierno del Distrito Federal. (2005). *Programa delegacional de desarrollo urbano para la delegación del Distrito Federal en Xochimilco*. Gaceta Oficial del Distrito Federal. 6 de mayo de 2005. <http://bit.ly/3Cd7tTp>
- Gobierno de la Ciudad de México (2021). *Reglamento de tránsito de la Ciudad de México*. Gaceta oficial de la Ciudad de México, 17 de agosto de 2015. Última reforma publicada en la G.O.C.D.M.X. el 04 de febrero de 2021. <http://bit.ly/3bqggFE>
- González Arellano, S. y Larralde Corona, A.H. (2019) La forma urbana actual de las zonas metropolitanas en México: indicadores y dimensiones morfológicas. *Estudios demográficos urbanos*, 34(1), 11-42. <http://dx.doi.org/10.24201/edu.v34i1.1799>
- Google Maps. (2021). *Xaltocán (Xochimilco)*. <http://bit.ly/3EeeHXH>
- Gutiérrez Ramos, J. (2010). Los indígenas en la independencia. *Credencial historia*, 247. <http://bit.ly/3Gstno9>
- Güemes, H. L. O. (coord). (2000). *Archivo Histórico del Distrito Federal. Guía General*. Gobierno de la Ciudad de México.
- Hannerz, U. (1986). *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana*. Fondo de cultura económica.

- INEGI. (2009). *Prontuario de información geográfica delegacional de los Estados Unidos Mexicanos. Xochimilco, Distrito Federal. Clave geoestadística 09013*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <http://bit.ly/3b7WgHS>
- INEGI. (2017). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <http://bit.ly/3m6FYFz>
- INEGI. (2020). *Xochimilco, Ciudad de México*. México en cifras. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <http://bit.ly/3b4NA4T>
- Jara, C. (2009). *Reflexiones sobre la teoría de los campos mórficos y el desarrollo rural sostenible*. En: Desarrollo territorial y desarrollo rural. CIDES-UMSA. Plurales editores.
- Jeanette, J.R. (2021). *La innegable contribución de la ciencia de los transportes a la descomposición social*. Manuscrito sin publicar. Cuernavaca, México.
- Lange Valdés, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, 26(71), 87-106.
- Leach, E. (1978). *Cultura y comunicación. La lógica de la conexión de los símbolos*. Siglo XXI España.
- Lefebvre, H. (1972). *La Revolución urbana*. Alianza Editorial.
- León Romero, D.E. (2019). *Sangre de corredor*. Milenio. <http://bit.ly/3EjF7Y5>
- Lezama, J. (1993). *Teoría social, espacio y ciudad*. El Colegio de México, Centro de estudios Demográficos y de desarrollo urbano.
- López, F., Rangel, M., de la Sierra, G. (1982). *El transporte en la Ciudad de México. 500 años de evolución*. Editorial Castellnova.
- López, M. (2009). El concepto de anomia de Durkheim y las aportaciones teóricas posteriores. *Revista de ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana*, 4(8), 130-147.
- López, J. (2020, 25 de mayo). *Quitán árboles del camellón de Periférico por obra de puente vehicular*. Excelsior. <http://bit.ly/3wc6hNI>

- López-Alves, F. (2010). Los caminos de la modernidad: comparando a Europa y Estados Unidos con América Latina. *Análisis histórico-comparado*, 57, 51-77.
- Lynch, K. (2000). *La imagen de la ciudad*. Editorial Gustavo Gili.
- Macho Morales, E.A. (2005). La experiencia espacial diferenciada por la condición de género. *Bricolage*, 9, 44-53.
- Market Data México. (2021). *Colonia Xaltocan, Xochimilco, en Ciudad de México*. Marketdatamexico.com. <http://bit.ly/3EfKRIO>
- Marx, K. y Engels, F. (1847). *Manifiesto comunista*. Trad. de Pedro Ribas. Alianza.
- Massiah, G. y Tribillon, J.F. (1993). *Ciudades en desarrollo*. Editorial siglo XXI.
- Mendoza-Hatjhecorne, E. (2013). La movilidad urbana como modus operandi que edifica las ciudades. *Economía, sociedad y territorio*, 13(42), 571-575.
- Molina, J.L. y Valenzuela, H. (2007). *Invitación a la antropología económica*. Ediciones Bellaterra.
- Monge, F. (2007). La ciudad desdibujada. *Revista de dialectología y tradiciones populares*, 62, 16-30.
- Navarrete, S. (2021, 25 de abril). *La construcción del puente Periférico-Cuemanco avanza en medio de batalla legal*. Expansión Política. <http://bit.ly/2YgRqoQ>
- Navarro Benítez, B. (2003). Tecnología, transporte, sociedad y territorio. *Diseño y sociedad*, 14, 38-41.
- Niñopan. (30 de octubre de 2021). En *Wikipedia*. <http://bit.ly/3o0Lh9h>
- Obregón, S. y Betanzo, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Economía, sociedad y territorio*, 15 (47), 61-98.
- Osorio, J. (2015). El sistema- mundo de Wallerstein y su transformación. Una lectura crítica. *Argumentos*, 28 (77), 131-153.
- Otto, E. (2014). *El rescate ecológico de Xochimilco: las culturas del agua*. En: M.G. Figueroa Torres, F. Linares Jáuregui, M.J. Ferrara Guerrero, J. Castro Mejía. Manejo

- integral de la Cuenca de Xochimilco y sus afluentes. Universidad Autónoma Metropolitana.
- Palerm, A. (1980). *Antropología y Marxismo*. CIESAS- UAM. Universidad Iberoamericana.
- Pardo, C.F. (2005). Salida de emergencia: reflexiones sociales sobre las políticas del transporte. *Universitas Psychologica*, 4 (3), 271-284.
- Pérez-Campuzano, E. (2011). Segregación socio espacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas. *Estudios demográficos y urbanos*, 26(2), 403-432.
- Pino Hidalgo, R. (2017, 12 de septiembre). Prohibir los bicitaxis: un error socioambiental. Nexos. <http://bit.ly/3EdfLv1>
- Pita Fernández, S. y Pértega Díaz, S. (2001). *Estadística descriptiva de los datos*. Fistera. <http://bit.ly/2R2aVhj>
- Portal, M.A. (2007). *Espacios públicos y prácticas metropolitanas*. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.
- Portal, M.A. (2013). El desarrollo urbano y su impacto en los pueblos originarios en la Ciudad de México. *Alteridades*, 23(46), 53-64.
- Primera alcaldía Xochimilco. (2021). *Pueblos y barrios*. Alcaldía Xochimilco. <http://bit.ly/3CaBJy4>
- Quijano, A. (2014). *Dependencia, cambio social y urbanización en Latinoamérica*. Editorial CLACSO.
- Ramírez Velázquez, B.R. y López Levi. (2015). *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*. Instituto de Geografía UNAM y Universidad Autónoma Metropolitana.
- Real Academia Española. (2021). *Seguro*. En Diccionario de la lengua española (22.a ed.). <http://bit.ly/2ZOkJr>
- Requena Serra, B. (2014). *Muestreo discrecional o por juicio*. <http://bit.ly/2Ty3Q97>



- Restrepo, E. (2018). *Etnografía: alcances, técnicas y éticas*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Rivera, J.J. y Manrique, A.A. (2007). Los viejos órdenes del caos. Un diálogo entre algunas representaciones de la inestabilidad y del cambio social en la antropología social. *Dialogía*, 2, 147-188.
- Secretaría de Movilidad. (2019) *Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019. Una ciudad, un sistema*. Gobierno de la Ciudad de México. <http://bit.ly/3aTDi7t>
- Signorelli, A. (1999). *La antropología urbana: recorridos teóricos*. En: Amalia Signorelli, (ed.). *Antropología urbana*. Editorial Anthropos, México: UAM, pp. 67-88.
- Sosa Velázquez, M. (2012). *¿Cómo entender el territorio?* Editorial Cara Parens. Universidad Rafael Landívar.
- Tylor, E.B. (1871). *Primitive culture*. Dover Publications, Inc.
- Tyrtania, L. (2016). La sustentabilidad es de quien la trabaja. *Cultura representaciones y representaciones sociales*, 10 (20), 59-109.
- Unikel, L. (1968) El proceso de urbanización en México: distribución y crecimiento de la población urbana. *Demografía y economía*, 2(2), 139-184.
- Vergara, A. (2007). Imaginario, simbolismo e ideología. *Dialogía: revista de lingüística, literatura y cultura*, 2, 109-146.
- Vergara, A. (2013). *Etnografía de los lugares. Una guía antropológica para estudiar su concreta complejidad*. ENAH/INAH/Navarra
- Wallerstein, I., Balibar, E. (1988). *Raza, Nación y Clase*. IEPALA textos.
- Wirth, L. (2005). *El urbanismo como modo de vida*. Ediciones Buenos Aires.