

**PERIFERIAS**  
**ANTROPOLOGÍA EN LOS LÍMITES**  
**DE LA CIUDAD Y LA CULTURA**

MARÍA ANA PORTAL ARIOSA  
ANTONIO ZIRIÓN PÉREZ  
{Coordinadores}

  
Casa abierta al tiempo  
**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA**  
Unidad Iztapalapa  
Consejo Editorial de Ciencias Sociales y Humanidades

**gedisa**  
editorial

Periferias: Antropología en los límites de la ciudad y la cultura

© María Ana Portal Ariosa  
Antonio Ziri6n P6rez  
(Coordinadores)

Fotograf1a de la cubierta: Andy Goldstein, de la serie *Vivir en la Tierra*  
(2012) El Arenal, Per6.

Primera edici6n julio de 2019, Ciudad de M6xico, M6xico

© Universidad Aut6noma Metropolitana  
Prolongaci6n Canal de Miramontes 3855  
Ex Hacienda San Juan de Dios  
14387, Tlalpan  
Ciudad de M6xico, M6xico

Unidad Iztapalapa  
Consejo Editorial de la Divisi6n de Ciencias Sociales  
y Humanidades  
San Rafael Atlixco No. 186, edificio II, Segundo piso.  
Colonia Vicentina, 09340 Iztapalapa  
Ciudad de M6xico, M6xico

Derechos reservados para todas las ediciones en castellano

© Editorial Gedisa, S.A.  
Avda. Tibidabo 12, 3<sup>o</sup>  
08022 Barcelona, Espa1a  
Tel. 93 253 09 04  
gedisa@gedisa.com  
www.gedisa.com

ISBN Gedisa 978-84-17835-08-8  
ISBN UAM 978-607-28-1384-7  
IBIC: JHMC

Impreso en M6xico  
Printed in Mexico

Este libro ha sido dictaminado positivamente por pares acad6micos ciegos y  
externos a trav6s del Consejo Editorial de Ciencias Sociales y Humanidades  
de la UAMI, se privilegia con el aval de la instituci6n coeditora.

Queda prohibida la reproducci6n total o parcial por cualquier medio de  
impresi6n, en forma id6ntica, extractada o modificada, en castellano o  
cualquier otro idioma.



*Rector General*

Eduardo Abel Pe1alosa Castro

*Secretario General*

Jos6 Antonio De Los Reyes Heredia

*Coordinador General de Difusi6n*

Francisco Mata Rosas

*Director de Publicaciones y Promoci6n Editorial*

Bernardo Javier Ruiz L6pez

## **Periferia urbana: de la aproximación conceptual a la movilidad cotidiana**

---

Miguel Ángel Aguilar Díaz  
Departamento de Sociología, UAM-I

### **Presentación**

El presente texto tiene una intención doble. Por un lado, busca recuperar argumentos que han caracterizado la discusión sobre la naturaleza de la periferia urbana en el ámbito mexicano y latinoamericano en los últimos años, y, por el otro, abordar el tema de la movilidad en un municipio conurbado en el oriente de la ciudad de México desde una perspectiva etnográfica. La puesta en relación de ambas dimensiones, la conceptual y la empírica, permitirá generar una discusión final sobre nuevos elementos a considerar en la valoración de periferias urbanas vinculadas a situaciones de pobreza e inseguridad.

Es relevante discutir la categoría de periferia ya que es uno de los instrumentos con los cuales es posible abordar procesos de crecimiento urbano y las transformaciones sociales que le son correlativas. Con todo, también hay que tener en mente que la misma idea de periferia remite en múltiples ocasiones a situaciones diversas que

no tienen mucho en común, por lo que es preciso considerar las múltiples dimensiones a las que alude el término y pensar que no están presentes en todos los casos.

Con respecto al acercamiento a la movilidad, cabe apuntar que se abordarán temáticas vinculadas con la corporalidad, la sociabilidad y el sentido del lugar desde prácticas cotidianas. El principio general de análisis consiste en afirmar que en el desplazamiento de todos los días se entra en contacto con el entorno cotidiano en diferentes escalas, la calle, el barrio, lo metropolitano. Desde el movimiento se crean sensaciones provisionales del sí mismo, se entra en contacto con otros (habitantes y/o viajeros), lo mismo que con los medios materiales en los que se desarrolla la movilidad, que van desde los medios de transporte en sí mismos, como las calles en que se mueven los cuerpos. Ubicar este análisis en la periferia oriente de la ciudad de México, en particular el municipio de Valle de Chalco, tiene el propósito tanto de entender procesos de expansión urbana desde esta perspectiva de la movilidad ya señalada, como de entender algunos elementos que participan en la creación del sentido del lugar. Igualmente, esta segunda sección de corte etnográfico busca proponer algunos puntos de discusión sobre la noción de periferia que se presenta en la primera parte de este texto.

### Acercamientos a la noción de periferia urbana

Podemos iniciar afirmando que el término se puede ver como una noción útil en términos descriptivos, pero que no posee un estatus explicativo fuerte. Con todo, su uso es imprescindible ya que, por un lado, es el término establecido para designar aquello que ocurre en los bordes, en los límites de la ciudad y, por otra, en el contexto latinoamericano es tal vez el término que está más asociado al poblamiento por parte de sectores populares de los bordes urbanos, característica que no posee, por ejemplo, el término suburbios. Este último término está más vinculado con sectores de ingresos medios y patrones de urbanización de origen norteamericano.

Como bien señala Horacio Capel (2002) el proceso de metropolización experimentado por ciudades norteamericanas y europeas desde las décadas de los 30 y los 40, ha hecho emerger una gran cantidad de términos que hacen referencia a lo periurbano: áreas suburbanas, extrarradio, *banlieux*, suburbios, franja urbana. Es a partir de las últimas dos décadas que se identifican nuevas tendencias en la configuración del espacio urbano, desde la reestructuración industrial y el papel protagónico que han tomado las tecnologías de la información, esto hace surgir nuevas denominaciones como la de ciudad exterior, o la de ciudad borde. El concepto de ciudad parece entonces ya insuficiente para referirnos a una realidad urbana contemporánea en la medida en que hay nuevas estructuras físicas y comunicativas en proceso de formación. Frente a esto se propone el uso de nociones como la de ciudad difusa y/o urbes policéntricas.

La aparición de nuevas actividades económicas en la periferia avala las afirmaciones previas. Tal es el caso de actividades terciarias, comerciales y de oficinas, en los bordes de la ciudad. En la medida en que tienen éxito se convierten en lugares centrales a una escala local y regional. Esto hace entonces que la periferia aparezca como un espacio urbano complejo en la medida en que alberga diferentes jerarquías de centralidad. En el mismo artículo ya citado afirma Horacio Capel (2002: 211) "La centralidad que antes sólo existía en el centro se encuentra ahora, en cierto grado, también en la periferia. Hay un mayor grado de autonomía del espacio periférico respecto a la ciudad central. Los flujos tradicionales desde la periferia al centro, y viceversa, se complementan ahora con flujos internos en el propio espacio periurbano".

A partir de estos referentes que señalan un cambio significativo en la estructura urbana, cabe entonces remitirnos a los sentidos que ha tenido la indagación sobre las periferias urbanas, para entender qué es lo que se deja atrás en la nueva conformación de un espacio difuso y periurbano. Para comenzar, cabe apuntar que la idea de periferia se vuelve importante en la investigación urbana no por el deseo de entender los límites urbanos en sí mismos, sino de manera particular por el análisis de aquello que el crecimiento urbano, en su expresión territorial, se encontraba produciendo. Se trata de áreas de

producción industrial y de zonas de vivienda para población de bajos ingresos. En torno a estos dos ejes es que se elaboran acercamientos que siguen la óptica de la concentración territorial, desde donde se proponen esquemas analíticos para entender el desarrollo de las periferias en las décadas de los 70 hasta los 90 (Lindón, 1997).

De acuerdo con Nivón (2005) es posible encontrar cuatro enfoques generales a través de los cuales las ciencias sociales se han acercado a las periferias. El primero de ellos atañe a su expresión territorial. En esta perspectiva las preocupaciones centrales giran alrededor de la comprensión de las dinámicas del crecimiento metropolitano a partir del entrelazamiento de actividades económicas, transformaciones demográficas y el acceso a suelo urbanizable. Igualmente, en esta perspectiva es importante reflexionar y conceptualizar sistemáticamente los límites del área urbana. Una segunda vertiente es aquella que realiza estudios particulares sobre aspectos relevantes del desarrollo y expansión urbana. Se cita el caso de estudios demográficos que aportan información importante sobre patrones, ubicaciones y ritmos de crecimiento.

Un tercer foco de atención citado por el autor es el referido a la marginalidad urbana, tema desarrollado por diversas disciplinas sociales. Si bien este enfoque fue particularmente empleado en la década de los 80 aún persisten ciertos de sus efectos interpretativos. El fondo de la argumentación estriba en afirmar a la pobreza urbana como una expresión de marginalidad, en el sentido de la no integración ni económica y social a instituciones y expectativas dominantes. Sin embargo, no está de más señalar que una ubicación espacial periférica no necesariamente se puede traducir en un estar aparte de todo, porque habría entonces una falacia de corte ecológico que consistiría en atribuir características personales, sociales y culturales a determinado grupo, a partir de su lugar de residencia. Un último enfoque es el que busca ir más allá de la dualidad centro-periferia y plantear el desarrollo urbano en términos de la región central. Plantear así el problema lo ubica en los términos de flujos económicos, políticos y culturales, más allá de apelaciones a fuertes dicotomías excluyentes.

En estos cuatro acercamientos que plantea Eduardo Nivón (2005) se muestra que la idea del territorio es definitoria en cuanto a los

atributos de la periferia. Es decir, el carácter de contorno respecto de la ciudad consolidada dotará a los asentamientos que ahí se ubiquen de determinadas características demográficas, económicas y de desplazamiento por la zona metropolitana. Y en esta aproximación es relativamente escasa la discusión sobre transformaciones culturales.

En las primeras versiones del modelo de concentración territorial el acento explicativo está puesto, de acuerdo con Unikel (1978), en el desarrollo de la periferia que inicia como lugar de trabajo para luego convertirse en lugar de residencia. En esta idea un elemento central lo ocupa el del costo del suelo suburbano respecto a la proximidad con la ciudad central. Al ser bajo, permite su compra para generar ahí áreas industriales y residenciales. Con todo, cabe también señalar que las concentraciones no son áreas continuas, sino que tienden a ser fragmentadas por factores como su cercanía respecto a las vías de comunicación, la existencia de asentamientos previos dedicados a actividades rurales, el tipo de suelo en que se ubican y la misma propiedad de la tierra.

Un elemento importante en la conformación de las periferias urbanas es el del acceso hacia áreas de la ciudad que cuentan con mayor equipamiento de servicios (salud, educación, culturales) y fuentes de empleo. Esto hace entonces que el tiempo de desplazamiento hacia las actividades cotidianas en la ciudad consolidada, sea un factor importante a considerar al momento de tomar la decisión de vivir en estas áreas. De esa manera el conocimiento y exploración de las mejores rutas de desplazamiento es un asunto nodal para los habitantes de sectores populares que no cuentan con medios de transporte privados y que dependen de las opciones del sector público o de rutas que han sido concedidas a algunos actores privados. Este conocimiento de la ciudad a través de las opciones de transporte suele traducirse en ganancias de tiempo, económicas o ambas. Igualmente, y como se argumentará más adelante, la existencia de vías de comunicación y rutas de transporte público y privado son cruciales para la vida cotidiana en los asentamientos periféricos. La necesidad de la movilidad produce formas de organización social para demandar el servicio y respuestas de empresas privadas que imponen la lógica de ganancia

económica sobre los requerimientos de los habitantes. Esto genera una fuerte conflictividad entre los proveedores privados del servicio, los usuarios, otros proveedores que buscan competir por pasajeros y las autoridades encargadas de regular la actividad.

La distancia de la periferia respecto a la ciudad central, en el caso de las metrópolis, ha provocado que surja una expresión que, si bien es ampliamente usada, no necesariamente es precisa. Se trata de la idea de *ciudad dormitorio* para referirse a este tipo de asentamientos. Claramente aquí el énfasis se pone en la existencia de un asentamiento que, dada su condición de precariedad, no es capaz de generar a su interior fuentes de empleo ni contener los equipamientos educativos o de salud (Lindón, 1997). Así, lo que la imagen de "ciudad dormitorio" propone, es mirar al lugar de residencia como un lugar de paso en el cual no llegan a formarse vínculos sociales persistentes o redes sociales entre los habitantes. La crítica a esta perspectiva ha consistido en señalar que no considera que exista la capacidad para la gestación de una vida local desde estas condiciones de vida y, reconocer, al mismo tiempo, que los sujetos que habitan en estos asentamientos no están todos integrados al mundo laboral. Así, las interrogantes sobre la vida social que surgen desde la población que permanece ahí, son ampliamente pertinentes: redes sociales femeninas, experiencias infantiles y adolescentes, esfuerzos por crear fuentes de trabajo a partir de negocios con base doméstica.

Otro elemento importante a considerar en muchas de las periferias latinoamericanas de hoy en día es el fenómeno que se ha dado en llamar *rururbanización*. Consistiría ésta en una nueva relación entre el campo y la ciudad, en donde los mundos urbano y rural se sobrepone sin excluirse necesariamente. Señala Cruz (2002: 48) que "las fronteras entre los dos ámbitos no se delimitan con claridad, más bien se aprecia un encuentro entre ellas, es decir, las comunidades rurales mantienen algunas de sus características tradicionales pero también llevan a cabo actividades ligadas directamente con el fenómeno urbano". Estas actividades serían: la participación en empleos no exclusivamente agrícolas (lo que para algunos autores es equivalente a ser semiobreros, semivendedores), y la participación en la expresión de demandas por servicios urbanos. Todo esto hablaría entonces de una

imbricación no sólo territorial entre campo y ciudad, sino también en la organización de actividades y expectativas sociales por parte de las comunidades que, si bien pueden tener un origen distinto, el hecho de compartir un mismo espacio hace que tenga que transformar sus pautas de vida (Cruz, 2002).

Si bien es cierto que la historia que más se repite es la de la ciudad que en su expansión devora actividades agrícolas, existe también el caso de actividades productivas rurales que subsisten exitosamente frente a la mancha urbana. Por cuanto hace a la Ciudad de México tal sería el caso del municipio de Texcoco, donde la superficie agrícola al ser de riego tiene una alta productividad que permite arraigar empleos agrícolas, toda vez que son económicamente benéficos para la población. Con todo, un elemento importante a considerar es el de la tenencia de la tierra agrícola, en donde la modalidad de tenencia ejidal parece ser aquella que permite conservar su posesión en mejores condiciones. El crecimiento demográfico es otro elemento que se añade a este panorama, aunque no hay que pensarlo exclusivamente en términos del crecimiento de la urbe. La existencia de localidades periurbanas dedicadas a actividades agrícolas con altas tasas de crecimiento, hace que "se generen nuevos patrones de urbanización en los que la lógica dominante proviene de la comunidad del pueblo o del núcleo ejidal y no de una dinámica en que la creciente expansión urbana invade los espacios rurales" (Cruz, 2002: 57).

El conjunto de elementos vertidos en los párrafos precedentes apunta la dificultad para definir a la periferia en términos exclusivamente urbanos o rurales. Ambos aspectos se encuentran ya entremezclados y no producen un solo tipo de vida social y de actividades económicas. Con todo, un punto a discusión es si esta *resistencia* de lo agrícola y rural es una etapa en el proceso de crecimiento de las urbes, o bien, si es una nueva y ya establecida modalidad de lo urbano.

Otro aspecto significativo que ha tonado la discusión sobre la periferia en América Latina es en relación con la pobreza y la desigualdad. En la medida en que se ubican en la periferia asentamientos humanos nuevos, formados por personas que buscan un acceso al suelo que tenga menor costo en relación al que pagaban en el espacio residencial previo, las carencias serán una constante en el nuevo

espacio. Este es, de hecho, uno de los grandes *tropos* en relación con la periferia.

Con todo, al realizar un recorrido por lo que se ha hecho desde la antropología mexicana en el estudio de la periferia, Eduardo Nivón (2005) reconoce que este énfasis en la pobreza urbana si bien ha sido parte de un desarrollo del campo, hay problemas y procesos que ha dejado de lado. "Al destacar esto último (la importancia de entender a la ciudad como sistema de flujos simbólicos) hemos podido relativizar la visión de las periferias como símbolo de atraso y pasar a considerarlas como un espacio privilegiado en el que se manifiestan algunas de las tendencias más notables de la modernidad: las periferias son en la actualidad el escenario fundamental del crecimiento urbano, dominan en términos económicos y territoriales las actividades urbanas, son el asiento de los procesos más dinámicos e innovadores que tienen lugar en las ciudades, favorecen la audacia en el diseño arquitectónico y promueven formas nuevas de convivencia y organización social." (Nivón, 2005: 148).

Probablemente la sociología urbana del borde, del límite, todavía está por hacerse, sin embargo, un buen elemento de partida pueden ser las reflexiones de los integrantes de la escuela de Chicago en el sentido de su capacidad para identificar procesos de transformación y buscar su expresión espacial. Richard Sennet apunta bien este rasgo: "Los urbanistas de Chicago buscaron una forma de traducir la vida mental de la ciudad, heredada de Simmel, en hechos concretos. Para ellos, como para Baudelaire, la cultura de la ciudad es un asunto de experimentar diferencias –diferencias de clase, edad, raza y gusto[-], más allá del territorio familiar a uno mismo, en una calle. Tal y como ocurría para el poeta, las diferencias urbanas, a Park y Wirth, les parecieron provocaciones para la otredad, la sorpresa y la estimulación. Con todo, estos sociólogos tuvieron una brillante intuición: lo provocativo ocurre al aflojarse las fuertes conexiones entre la gente en la ciudad." (1990: 126). La periferia urbana bien puede ser uno de estos espacios en donde se expresa con intensidad la reconfiguración de relaciones interpersonales.

Por otro lado, una de las dificultades para entender la periferia de maneras no tradicionales tiene que ver con los significados asig-

nados a ésta a través del tiempo. En un recorrido sobre los usos que ha tenido la voz *periferia*, Hiernaux y Lindón (2004) reconocen las mutaciones del término y su referente, encontrando así que el término de arrabal fue utilizado desde finales del siglo XIX y comienzos del XX para designar lo que está "afuera de la ciudad". De inicio, las connotaciones son negativas, sugiriendo un área desordenada, en contraposición a la traza regular del centro, y en donde podían ocurrir acciones capaces de contravenir el orden público. Para el caso de las ciudades coloniales en América Latina, la real ordenanza del Rey Felipe II (García Ramos, 1972) establecía que las ciudades debían poseer una traza en forma de damero, donde el centro urbano fuera reconocible a partir de un zócalo o plaza principal. Esta real ordenanza no sólo normaba aquello que habría de considerarse como urbano (lo que estuviera contenido dentro de estos límites), sino también aquello que no lo fuese, lo que estuviera más allá de sus límites.

De esta manera la idea de orden quedaba espacializada nítidamente: la previsible, por repetitiva, traza de damero, fue producida por el poder de la corona y, al ser implantada en los espacios coloniales, produjo entonces el efecto de marcar un orden colonial y un orden urbano, de esta manera, lo que estuviera fuera de la ciudad estaba en fuga del orden dominante, por tanto era sospechoso de algo. Como señalan Hiernaux y Lindón (2004: 105) "En ese momento histórico, el siglo XIX, la voz arrabal remitió a barrios peligrosos, externos a la ciudad y con un funcionamiento fuera de la normalidad. Los arrabales eran los barrios donde se gestaba la criminalidad, se procreaban modos de vida basados en la marginalidad, en donde desaparecían las reglas morales legitimadas, en donde emergía y se ocultaba lo que estaba fuera de la norma, lo oscuro, lo incomprensible para los que vivían en las áreas formales, en el centro". De hecho, la fuerza expresiva de una espacialidad no central es aún tan fuerte, que estas valoraciones siguen vigentes hoy en día para identificar a habitantes de zonas periféricas.

Una voz que establece una nueva valoración de lo urbano y su exterior es la de suburbio. En primera instancia el suburbio es un término empleado para hacer referencia al crecimiento de áreas urbanas, principalmente habitacionales, fuera de las grandes ciudades

norteamericanas. La característica del suburbio es plantearse como superación del modo de vida urbano al ofertar un acercamiento a la naturaleza, una menor densidad poblacional y la posibilidad de un uso creativo del tiempo libre. Como bien apuntan Hiernaux y Lindón (2004), el suburbio expresa una valoración positiva y esperanzadora del estar cerca de la ciudad, mientras que el arrabal concentra las connotaciones negativas de estar afuera y, por ende, en la falta de orden de la centralidad. El suburbio es también visto desde los referentes norteamericanos como una organización espacial de vivienda unifamiliar para ingresos medios y altos. Esto deja de facto el centro de las áreas urbanas, o la *inner city* para sectores populares; así, la organización del espacio es también la expresión de una organización social y económica.

A manera de reflexión general sobre lo ya abordado en esta sección, resalta el hecho de que el término periferia remite a realidades socio-espaciales sumamente heterogéneas entre sí. El crecimiento urbano sobre los bordes de la ciudad bien puede corresponder a la producción de entornos habitacionales desde situaciones de carencia económica, al invadir zonas agrícolas o realizar la compra de terrenos que anteriormente fueron ejidales. En este caso habría una periferia gestada desde la pobreza y se correspondería con el estereotipo dominante sobre ellas. Sin embargo, se ha visto en los últimos años cómo en las zonas periféricas populares empiezan a implantarse centros comerciales que transforman patrones de consumo y de uso del espacio de estos mismos sectores. Así, en estos entornos pensados como de extrema pobreza, emergen ofertas comerciales que hacen ver que la población es mucho más heterogénea de lo que se podría percibir a simple vista.

La periferia urbana no sólo remite a las carencias económicas, aun en situación de heterogeneidad, como ya se ha señalado. Se tiene también que sectores medios y altos hacen del "vivir fuera de la ciudad" un elemento tanto de distinción social, como de obtener un mayor contacto con la naturaleza, asignándole un valor de mayor calidad o nivel de vida. Este tipo de zonas suburbanas, para ser plenamente exitosas, requieren de vialidades que permitan el acceso a través de transporte particular, mientras que las periferias en situa-

ción de carencia dependen principalmente del transporte público y, de hecho, el requerimiento de contar con acceso al transporte es una de las principales demandas por parte de los habitantes.

Igualmente, una tendencia visible en años recientes es el auge de las urbanizaciones cerradas, en una localización suburbana. La oferta que se hace aquí a los habitantes de ingresos medios y altos es la de un espacio autónomo en la medida en que puede ser autosuficiente respecto a las áreas verdes, espacios para el ocio y, sobre todo, un ideal de seguridad elaborado desde la presencia continua de vigilantes y altas bardas que señalan nítidamente la existencia de un interior ordenado y armonioso, y un exterior invisible, pero, de alguna forma, amenazante.

Podría pensarse, por último, que en sociedades fuertemente diferenciadas a partir de factores socioeconómicos, las imágenes de los bordes urbanos estarán guiadas más por valores simbólicos asociados con la periferia (pobreza, carencia, arrabal), que por aquellos vinculados con la oferta del suburbio (esto explicaría, en parte, el énfasis en el orden y la seguridad en la publicidad de las ofertas habitacionales ubicadas en los límites urbanos).

### Valle de Chalco: movilidad, corporalidades y atmósferas

Tal y como se había adelantado, en esta segunda parte del texto se realizará una aproximación etnográfica, de corte exploratoria, al tema de movilidad en un municipio conurbado al oriente de la Ciudad de México. Igualmente se busca mostrar las tensiones y la complejidad de la vida social al interior del municipio. Importa el tema de movilidad en su articulación con la vida cotidiana, la manera de recorrer y concebir espacios y su dimensión corporal, sensorial. Tal y como se apuntó ya en la sección previa, las posibilidades del desplazamiento son sumamente importantes en un contexto como el de la periferia, en la medida en que permiten la articulación con entornos urbanos donde se encuentran las fuentes de trabajo y los servicios. Incluso en algunos contextos se ha planteado que el acceso al transporte es, para

sectores de bajos ingresos, una forma de inclusión social y constituye un capital social relevante en la vida urbana (Avellaneda y Lazo, 2011).

Para situar de inicio el Municipio de Valle de Chalco, cabe mencionar que su relevancia como espacio de análisis está dada por el proceso demográfico, urbano y social de su conformación. Su crecimiento poblacional fue acelerado, a partir de que se convirtiera en una entidad política distinta a la del municipio de Chalco en la década de los 90, como lo muestra la tasa de crecimiento del 5.3%, mientras que a nivel nacional fue de 1.5% en el mismo periodo. De acuerdo con una proyección poblacional para el año 2015, el municipio cuenta con 395,622 habitantes. (Consejo Estatal de Población, 2015).

En términos urbanos el municipio representó una oportunidad de conformar un espacio de vida para muchas personas, al ofertarse terrenos que habían sido de uso agrícola y que fueron fraccionados para el desarrollo urbano. Ocurrió entonces la migración hacia el municipio desde áreas urbanas colindantes y de otras regiones del país, con la esperanza de hacerse de un terreno que les permitiera tener una casa propia que fue pensada como patrimonio familiar. De hecho, esto ha sido llamado por algunos autores (Lindón, 2005) como “el mito de la casa propia”, en el sentido de la importancia de las utopías espaciales y su contenido emotivo en la conformación de prácticas del habitar.

Por último, en el plano social cabe señalar que fue en 1988, durante la administración de Carlos Salinas de Gortari, cuando inició aquí el programa emblema de la política social de ese sexenio, el Programa Nacional de Solidaridad; de ahí el nombre del municipio Valle de Chalco Solidaridad. Para afianzar el valor simbólico del municipio, en mayo de 1990, se gestionó la visita del Papa Juan Pablo II al asentamiento, en el que ofició una misa multitudinaria. A partir de la visita se construyó una iglesia conocida como La Catedral, que se ubica prácticamente en contraesquina al Palacio Municipal. Así, Salinas de Gortari y el Papa son dos presencias que se encuentran en el origen del asentamiento y, cada una, a su manera, marca la situación de pobreza y carencia como uno de los atributos distintivos del municipio. Con todo, estos rasgos definitorios asignados desde fuera de los ha-



Fotografía 1. La representación de Juan Diego frente a la Catedral parecería estar atravesada por múltiples líneas de tensión, no solo en relación al cableado, sino en términos de procesos urbanos y culturales (identidad, crecimiento acelerado, carencia de servicios, dificultad para el desplazamiento).

bitantes, por parte de instituciones políticas y religiosas, señalan una de las tensiones constantes en el municipio: la identidad social como arena de disputa simbólica.

En términos de la traza urbana del municipio, se tiene que una de sus vialidades principales y que permite ingresar a él desde la carretera México-Puebla es la avenida Alfredo del Mazo, a la altura del Puente Rojo. Esta avenida es de carácter comercial y de servicios a escala tanto local (tortillerías y tiendas de abarrotes) como de grandes cadenas de farmacias y de las llamadas tiendas de conveniencia y autoservicio. También sobre esta avenida son visibles pequeños comercios móviles instalados por los mismos habitantes, como puestos de tamales y atole. A los lados de esta avenida desembocan calles que son netamente habitacionales. Se genera un contraste entre las avenidas principales, que cuentan con actividades comerciales y transeúni-

tes que se desplazan, y las laterales, con pocas personas caminando en ellas, lo que da la sensación de vacío. Esta sensación, paradójicamente, se acentúa cuando aparece alguna persona caminando, el paisaje general es gris, el de los muros, y hay muy pocas plantas o árboles. Los cuerpos se ven pequeños en el entorno construido.

Sobre la avenida Alfredo del Mazo, como también más adelante en la avenida Tezozomoc, se pueden observar las diferentes modalidades que toma el transporte público. Están los peseros, los taxis, los bicitaxis, los autobuses, sin embargo, lo que más llama la atención es la presencia constante de los mototaxis. Son el tipo de vehículo más numeroso en la avenida, el casco utilizado por los conductores remite más a una estética de tipo militar que a regulaciones que buscan la seguridad de los conductores, igualmente su presencia no sólo es visible, es también auditiva. El uso constante del claxon, agudo y un poco hueco, es una forma de abrirse paso entre los autos y avisar de su presencia a los peatones que cruzan la calle. Y es que también en las áreas centrales del municipio son pocos los semáforos. Así, cruzar la calle para el peatón se logra desde la precaución de mirar en ambos sentidos de la avenida, hasta estar atento a los sonidos circundantes.

Esta área central del municipio es un espacio de circulación predominante, desde lo instrumental, se va a algún lado, no se está simplemente en el centro del municipio. No hay actividades lúdicas o de uso del tiempo libre que convoquen a los habitantes a estar ahí. Si la idea de sentido del lugar remite a la experiencia, la interpretación y la localización de un conjunto de actividades que resultan relevantes para habitantes o usuarios, entonces se puede inferir que los lazos simbólicos tejidos alrededor de esta área son débiles y poco estructurados, ya que lo ocurre ahí resulta fugaz y adverso. Siguiendo con la misma idea y de acuerdo con investigaciones realizadas en el municipio a partir de encuestas (Cristóbal Mendoza, 2012), se ha señalado que el 43% de los habitantes afirma que, si pudiera, viviría en otro lugar; de este dato se puede inferir un escaso arraigo y apego al municipio. En la misma investigación se afirma que en realidad si acaso existe algún apego, éste es hacia la vivienda, producto de la autoconstrucción y del esfuerzo familiar, más que al barrio.

En relación con el tema de la movilidad cabe apuntar que, en una entrevista sostenida con autoridades municipales, se reconocía que no había ninguna regulación en relación a los mototaxis y, de hecho, con los diferentes operadores de peseros y autobuses. Las bases y su ubicación, las rutas que cubren y los desplazamientos que realizan están fuera de su control. Incluso se relatan conflictos entre diferentes empresas de transporte que han desembocado en violencia "a la ruta más pequeña le quemaron ocho camionetas y les robaron como 16 en un día", amén de fijar los precios y las paradas de manera arbitraria.

Los mototaxis saturan las vías primarias y al no existir un comportamiento vial que tenga presente al peatón u otros vehículos, la sensación en las calles es de desorden y riesgo. Con todo, se ve en estos vehículos una forma de autoempleo para generar ingresos por parte de los mismos habitantes, aunque las condiciones de trabajo sean precarias. No hay seguro médico o protección laboral para el conductor en caso de accidentes. El cronista del municipio cuenta:



Fotografía 2. El mototaxi se desplaza por la calle y la define: ruido, trabajo, comercio, un zigzageo persistente.

“Un chavo –conductor de mototaxi– se rompe el fémur y no tiene Seguro Popular, el médico lo valora y dice ‘Sí, está roto el fémur’. Necesita dos clavos, que cuesta 30 mil pesos cada uno y no tiene Seguro Popular; los gastos corren por cuenta de la familia”. La situación que presentan los mototaxis es compleja, ya que conjuga la concreción de una fuente de empleo al tiempo que también remite a monopolios de transportistas y a la falta de capacidad del gobierno local para regularlos, todo esto crea el efecto de vialidades en desorden y riesgosas.

La movilidad revela no sólo la forma que tienen los habitantes para entrar o salir del municipio o circular dentro del él, sino también una forma de organizar el espacio urbano, sea local o metropolitano. El desplazamiento bien puede traducirse en tiempo y dinero, sin embargo, también involucra una relación particular con el lugar habitado y con el sentido del trayecto, es decir, hay una espacialidad involucrada en desplazamiento, y más aún, la elaboración de un sentido del lugar, incluso considerando que de manera cotidiana no se está en él durante el día. A partir de esto es posible pensar en la elaboración de una espacialidad desde la lógica del desplazamiento impuesta por las empresas de transportes que se actualizan en los recorridos de los mototaxis. Es una lógica en la que priva el interés económico y una espacialidad generada desde la maximización de la ganancia, sin importar la idea de un orden en la estructura urbana.

Una constante en diversas entrevistas es la de caracterizar al municipio como ciudad dormitorio, lugar del que se sale temprano en la mañana y se regresa tarde en la noche. En esta imagen el énfasis está puesto en aquellos habitantes que realizan actividades económicas fuera del municipio, de manera preponderante en la Ciudad de México. Sin embargo, esta imagen omite mencionar qué pasa con la población que se queda, la que hace uso y se emplea en los servicios y comercios a escala local y municipal, tal y como se comentaba en el apartado anterior.

Para aquellos que salen por motivos laborales o de estudios, el día comienza temprano. Se levantan alrededor de las 4:30 de la mañana para salir de casa a las 5:00. El tiempo de traslado promedio es de entre dos y dos horas y media. Toman el autobús y los destinos pueden

ser diversos: el metro Pantitlán, Zaragoza, Santa Martha, o bien, la avenida Ermita-Iztapalapa, todos ellos en la zona oriente de la ciudad. El regreso ocurre entre las 8:00 y las 10:00 de la noche, incluso hasta más tarde. El costo del desplazamiento representa una parte importante del ingreso, por lo que es posible gastar 50 pesos, o más, al día por concepto de transporte. El tiempo de traslado es referido como “tiempo muerto o tiempo perdido”. Para aminorar los gastos de estar fuera del municipio, muchas personas llevan comida desde su casa, o simplemente destinan una parte del presupuesto a comprar tortillas cerca de su lugar de trabajo.

El costo del traslado indica también que la cercanía con la CDMX no equivale a una semejanza, más bien señala la existencia de fronteras sociopolíticas. En el Estado de México el costo del transporte se regula de manera distinta a la Ciudad y los costos son más altos. Esto entonces disuelve la idea de pertenencia metropolitana como semejanza con la Ciudad de México y señala una diferencia. Con todo, al hablar con un habitante del municipio comentaba que el apoyo que tiene el Partido de la Revolución Democrática (PRD), deriva de la idea de que los programas sociales que existen en la CDMX (en donde el Jefe de Gobierno fue postulado por este partido) podrían extenderse hacia el municipio, lo que genera una tensión en términos de la adscripción que eligen los habitantes, porque la cercanía con la Ciudad propone la semejanza y, sin embargo, su ubicación territorial deja clara la diferencia.

Cuando las personas que han residido en el municipio desde su fundación reflexionan sobre cómo han cambiado los traslados cotidianos a través del tiempo, reconocen que ahora es mejor porque cuentan con más vialidades y calles asfaltadas, lo que hace el traslado más eficiente. Antes, en los inicios del municipio era común caminar, prácticamente en la oscuridad de la madrugada o de la noche, rumbo a las avenidas o la casa. El paso de la oscuridad a lo iluminado y cercano, es vivido como temporalidad positiva al significar mejora y desarrollo.

Un tema que permea de manera consistente en los testimonios recabados sobre la movilidad, el uso de la calle y, en general, la descripción del municipio, es el de la seguridad. Las recreaciones

de situaciones de vulnerabilidad toman muchos matices diferentes, según sea el tema que se aborde. Los relatos de asaltos, la manera de afrontarlos y las sensaciones que crean en los usuarios del transporte, son persistentes. Beatriz es periodista y coordina un grupo independiente de apoyo a las mujeres; ella cuenta que los asaltos en los transportes son tan usuales que muchas personas llevan consigo dos y hasta tres celulares, uno de los cuales suele no ser de mucho valor, pues lo comparan usado, o bien, está fuera de servicio, y ese es el que entregan a los asaltantes. Por otro lado, Sandra, una joven estudiante de psicología en la FES Zaragoza, cuenta que se mantiene en constante contacto con su papá, quien es taxista, para reportarle la ruta del transporte y la hora a la que llegará a un punto cercano a su casa, donde él la espera para irse juntos en el auto a casa. Otros testimonios cuentan que también hay jóvenes motociclistas asaltando a la gente que espera en la parada del camión que los llevará a la Ciudad de México. En algunos casos la gente ha optado por salir en grupos pequeños y caminar juntos hacia la misma parada de camión. Los asaltos a los usuarios del transporte es tan común que incluso se puede leer en un espectacular ubicado en la autopista México-Puebla: "No muestres tus objetos de valor. Prevenir es protegerte". En la imagen se muestra a un pasajero "irresponsable" mostrando sus pertenencias. El mensaje es claro: la seguridad está a cargo del pasajero y de nadie más.

Al entrar a la página *web* del municipio, hay una liga sobre "Personajes destacados", en la que aparece el nombre de Esteban Cervantes Barrera, "quien murió en la estación Balderas del Metro, el 18 de septiembre (de 2009) al tratar de desarmar a Luis Felipe Hernández". El trabajador que se desplaza por la metrópolis no sólo representa la situación cotidiana de mucho habitantes del municipio, también teje nuevos sentidos sobre esta situación al entrelazar el hecho de vivir en la periferia con el valor personal y con el heroísmo, y extiende la situación de vulnerabilidad del municipio a todo el desplazamiento metropolitano.

Se ha afirmado páginas atrás que la imagen de ciudad dormitorio enfatiza la existencia de una gran parte de la población que sale a trabajar, con todo, esa imagen nada dice de los que se quedan o de lo

que se deja atrás todos los días. Los testimonios recabados apuntan hacia una sociabilidad, escasa en el uso del espacio público del municipio por parte aquellos que permanecen ahí. En los relatos permea la idea de vulnerabilidad y escasez de uso del espacio público: "No hay a donde ir más allá de comprar cosas y hacer trámites", "No es posible salir en la noche, todo está solo", "Mi esposa y mis hijos casi no salen, se quedan en casa". Una vez que los adultos salen a trabajar y los jóvenes a estudiar, se quedan en el municipio principalmente las madres, los hijos y personas de la tercera edad. Así, se demuestra la existencia de muchos hogares de madres solteras que dejan a sus hijos bajo el cuidado de las abuelas, quienes se quedan con la sensación de reclusión y de aislamiento constante. De ahí que el sentido del lugar se encuentre empobrecido ante las prácticas relativamente escasas y no valoradas que se desarrollan en el entorno.

Como ya se mencionó, a pesar de que el espacio doméstico es fuente de apego, ello no lo convierte en un entorno capaz de brindar estabilidad ni vínculos afectivos estables. La violencia doméstica es constante al interior de muchos hogares del municipio. Durante la entrevista en el centro de atención a las mujeres se acercaron dos personas a pedir información sobre citas con la psicóloga, que cobra 60 pesos por la consulta, como cuota de recuperación. A partir de esto la entrevistada nos habló acerca de la gravedad de violencia de género, tema que volvió a surgir en otra entrevista. La forma que toma esta violencia son golpizas que nunca se denuncian. Al respecto, el 28 de Julio del 2015 se realizó la declaratoria de Alerta de Género para 11 municipios del Estado de México, uno de ellos es el de Valle de Chalco. La declaratoria señala que "la alerta de género es un mecanismo mediante el cual se identifican contextos de violencia contra mujeres y niñas en territorios determinados, y se definen acciones gubernamentales de emergencia para enfrentar dicha problemática". Esto viene a colación porque al plantear el tema de los desplazamientos peatonales de las mujeres en el municipio, ellas refirieron que se desplazan lo mínimo indispensable, a consecuencia de la situación de vulnerabilidad, sin embargo, también se mencionó que algunas mujeres desempeñan actividades comerciales fuera de sus casas o bien en los tianguis.

En una entrevista realizada en el marco del proyecto sobre “Corporalidad y ciudad” en la Alcaldía de Tláhuac, ubicado al oriente de la Ciudad y colindante con Valle de Chalco, la relación con el entorno físico, a partir de prácticas peatonales, es distinta. Una joven madre soltera nos habla de sus desplazamientos diarios, los cuales debe ajustar a sus horarios escolares, pues cursa una carrera universitaria, además de los horarios del centro preescolar al que asiste su pequeño hijo. Los desplazamientos por la ciudad se realizan con prisa, son sinuosos, pesados y provocan desagrado. Sin embargo, también hay una vida afectiva vinculada de manera nítida con el lugar. En torno a la plaza ella rememora momentos vinculados con su biografía: relaciones de noviazgo, encuentros, sorpresas. A partir de transformaciones en el entorno, reflexiona sobre algunos momentos de su vida, como las amistades que se renuevan al paso del tiempo, los paseos con su abuela, costumbres que perduran, todo ello crea una sensación de temporalidad que no puede entenderse sin una lectura activa y afectiva del lugar en que vive. Traigo esto a colación ya que en las entrevistas realizadas en Valle de Chalco esta relación significativa con la colonia o el municipio en su conjunto no aparece. Es probable que las entrevistas fueran insuficientes y que faltara una mayor inmersión en el terreno, pero es menester hacer notar el agudo contraste de experiencias en localidades que, aunque cercanas, llevan consigo historias y procesos de conformación del territorio disímiles.

En una colonia como Las Américas, en Valle de Chalco, las calles son amplias (Fotografía 3), pasan pocos autos, sólo algunas bicicletas, pocas motocicletas, pero lo predomina son personas caminando; algunas solas y otras acompañadas por niños pequeños. No todas las calles están pavimentadas. Los perros andan sueltos por todos lados. Principalmente caminan mujeres a la mitad de la calle con algo entre las manos, que suelen ser bolsas del mandado o de plástico con las compras del día. Hay una pequeña actividad comercial afuera de las viviendas; algunos son comercios establecidos y otros son pequeñas mesas con objetos para vender.

En un paisaje como éste me parece que cabe preguntar: ¿hay algún tipo de corporalidad vinculada con la periferia? ¿Algún un uso



Fotografía 3. Paisaje en la periferia.

particular del cuerpo? Al preguntar sobre la práctica de caminar en la ciudad de México han emergido relatos, con múltiples matices, en los que están presentes distintas referencias sensoriales —olores, temperaturas, sonidos— e igualmente revelan formas de sociabilidad y evocaciones temporalmente situadas. Cuando intento conversar acerca de caminar en la vida diaria en este municipio, tengo la sensación recurrente de que el tema está fuera de lugar. Los desplazamientos son contados mayormente desde la lógica instrumental —caminar para ir— y muy poco desde la recreación de la experiencia. Hay prisa, vulnerabilidad, cansancio. Parece como si el discurso sobre el uso del espacio público hubiera sido absorbido por el discurso sobre la seguridad.

Si acaso se pudiera hablar de una corporalidad en la periferia, al menos en esta periferia, se tendrían que considerar los usos corporales en el desplazamiento, marcados por la vulnerabilidad y cierta invisibilidad (la gente sale y llega en la oscuridad), por los espacios acotados —casa, actividad comercial, salidas a la escuela— en que se

realiza la vida de todos los días y por la escases de espacios que permitan una sociabilidad que forje vínculos interpersonales, lo mismo que una idea de arraigo con el lugar. Se trataría de una corporalidad envuelta y elaborada de manera frágil por el entorno material y simbólico de alrededor. Pensemos, de acuerdo con Le Breton (2009), que las claves perceptivas en relación con el cuerpo son de naturaleza cultural y sensorial. Es decir, sentimos algo a partir de lo que sabemos y experimentamos sensorialmente. Así, lo que está alrededor de la corporalidad en este contexto son calles amplias que exponen más que de lo que contienen a los transeúntes, vehículos motorizados imprevisibles en su trayectoria, la visibilidad de otros habitantes en un horizonte extendido. Esto tal vez revelaría cierto drama social si consideramos que muchas de las viviendas han sido construidas por los mismos habitantes. Estas corporalidades constructoras, han creado un entorno hacia adentro, más que hacia afuera, han desarrollado un refugio, más que una vida común.

Con todo, si la figura del *flâneur*, como aquel que recorre las calles con un ánimo de sorpresa y descubrimiento, no se sostiene en términos históricos ni de características materiales urbanas en un contexto como éste, cabría tal vez valorar otras prácticas de uso del espacio local que marcan la posibilidad de creación de un sentido del lugar. Al respecto pienso en el tianguis no sólo como práctica de abastecimiento de comercial, sino también como la posibilidad de participar en un orden espacial y de interacciones sociales culturalmente establecidas. En la Avenida Anáhuac, los viernes se instala un tianguis extenso que abarca desde la Avenida Alfredo Del Mazo, frente a una gran tienda de autoservicio (Soriana). Frente a esta tienda, con un estacionamiento casi vacío y pocos compradores, hay un sitio de taxis, y por otro lado, el tianguis desemboca en base de mototaxis. De esta disposición espacial y en la intensidad de compradores en el tianguis tal vez se pueda inferir, más allá de factores económicos, la persistencia de un uso del espacio que remite a lo lúdico y tradicional. Si acaso entonces se tuviera que reinterpretar la idea del *flâneur* en ámbitos de la urbanización periférica habría que apelar a prácticas que resulten culturalmente significativas como lo podrían ser los traslados comerciales, e igualmente preguntarse por

los desplazamientos que tengan un sentido de despliegue de formas de sociabilidad que revaloren, aunque fuese sólo temporalmente, el espacio local.

Para finalizar este texto quisiera hacer referencia a dos situaciones que proporcionan elementos para recrear ciertas atmósferas en relación con el municipio. Atmósferas que desde multiplicidad de informaciones y datos sensoriales elaboran un principio intangible, y una interpretación inasible de lo cotidiano.

Primera situación. En una entrevista colectiva con personal de diferentes áreas del Ayuntamiento de Valle de Chalco se tocaron varios puntos ya abordados en este texto: transporte, seguridad y actividades económicas. Para terminar la entrevista pensé que sería conveniente formular una pregunta que permitiera conocer algún aspecto valorado favorablemente del municipio, sobre todo después del panorama que se había vertido. Así que pregunté: ¿Hay alguna ventaja de vivir en Valle para los habitantes?, ¿qué hay de positivo, qué les gusta? Después de algunos segundos de silencio, el responsable del área cultural contestó: “no hay nada atractivo de vivir en Valle de Chalco. No hay un buen planteamiento urbano, no hay un buen planteamiento social, no hay actividades recreativas-culturales. Somos producto de la migración y todos los días los vallechalquenses hacemos una migración laboral, educativa, sanitaria”. Sin embargo, el cronista del municipio contraargumenta y menciona la importancia de elementos históricos: “el cerro de Xico, la hacienda de Xico, la Catedral, personas provenientes de 44 etnias”. Cierra la discusión el representante del área de Desarrollo Urbano quien afirma: “no hay un orden territorial ni de vivienda social, la gente se queda aquí dado que la adquisición de vivienda está muy cara. Los proyectos de vivienda que hay, como los de casas Ara, son excesivamente caros”, menciona. Prácticamente esto es lo último que se dice en la entrevista. Queda inconclusa entonces la enumeración de ausencias. Al salir del Palacio Municipal me pregunto cómo se reflexiona la precariedad, cómo son asimiladas por los habitantes este conjunto de carencias.

A partir de las experiencias de investigación que desarrollé previamente en el municipio (Aguilar, 2011), me llamaba la atención que la palabra pobreza aparecía muy raramente en las descripciones de

los habitantes, acerca de la colonia o del asentamiento. Las autodescripciones solían emplear nominaciones que enfatizaban el trabajo, la organización “nos fuimos relacionando en las penas”, comentaban; el valor del esfuerzo como una forma de afectividad—“es bonito sufrir para merecer”, decían. Todo ello en relación con el proceso de ocupación del territorio, el hacer del espacio un lugar. Las narrativas generadas en esas conversaciones eran poderosas por la fuerte imbricación entre la biografía individual y familiar con el proceso de habitar. Ello me llevó a concluir que relatar también es una forma de habitar, de dar forma y sentido a una experiencia vital compleja y culturalmente situada. Al volver ahora a Valle de Chalco tengo la impresión de la ausencia de una narrativa o narrativas capaces aglutinar un sentido de pertenencia o arraigo, lo que hay es más bien un recuento fragmentario de dificultades y carencias, que tal vez dejan cosas sin decir.

Segunda situación. 6 de Septiembre del 2012. Al grito repetido de “¡Ahí vienen, ahí vienen!” cerca de las tres de la tarde, los comercios cerraron, los habitantes se refugiaron en sus casas. No había forma de comprar alimentos para la cena, nada estaba abierto. Circulaban entre los habitantes informaciones de todo tipo: “Acaba de haber una balacera en el mercado”, Son “los Z”, son los de la “Familia michoacana”, son “los antorchistas”, “Ahí vienen”. Al día siguiente la prensa reseñaba que lo mismo había ocurrido en los municipios de Nezahualcóyotl, La Paz, y Chimalhuacán, todos al oriente de la ciudad. Se afirmaba que todo comenzó con un enfrentamiento el día anterior entre mototaxistas en el municipio de Chicoloapan; más tarde la información tomó la forma de un discurso generalizado sobre una violencia amorfa que circuló por redes sociales. Lo que es de notarse es la velocidad y la amplitud con la que circuló el rumor y, sobre todo, el nivel de verosimilitud que adquirió. En este sentido el rumor activó sensaciones y atmósferas ya existentes, las hizo visibles y les dio materialidad desde aquello que provocó: la reclusión en casa como respuesta a temores difusos, una corporalidad sustraída de la calle. Tampoco es casual que el rumor se activara a partir de un conflicto entre mototaxistas, probablemente hay algo en su presencia en las calles que se asocia con el miedo.

## Discusión

El presente texto ha buscado mostrar elementos que se piensan como relevantes en el acercamiento a las periferias urbanas, particularmente aquellas en donde existen condiciones de escasos recursos materiales y económicos. Frente a tradiciones en el estudio de las periferias que ponen el acento en las condiciones económicas o sociales de los moradores y en el proceso de configuración de tal espacio, mi análisis propone el tema de la movilidad como un acercamiento capaz de articular diversas dimensiones a escala local y metropolitana. A escala local muestra cómo hay un territorio cotidiano dibujado por los desplazamientos que ocurren de acuerdo a las rutas que siguen los medios de transporte público dominantes. Estas rutas no sólo permiten el desplazamiento de los habitantes, sino que imprimen una carga simbólica a los trayectos que recorren, sea por su particular estética (uso de adornos y graffias en el vehículo, la música que escuchan, la apariencia de los conductores), o bien, por la manera desenfadada de conducir. Igualmente, configuran mapas del municipio a partir de las vías de comunicación más importantes, su conexión con las áreas de equipamientos y servicios, y que a su vez se conectan con otros medios de transporte para acceder a la ciudad consolidada. Es entonces como la escala metropolitana se hace accesible a partir de estos nodos de transporte a los que se accede desde lo local y que permiten igualmente el trayecto inverso. Es importante en ese sentido pensar al trayecto como una construcción desde la experiencia que relaciona al habitante con el territorio, incorporando eventos pasados y nuevos (Jirón, 2017).

La movilidad se ha mostrado en este trabajo como un factor importante para abordar el sentido de la vida social en la periferia. Los traslados peatonales, mayormente instrumentales, se desarrollan en calles amplias, en donde los habitantes se desplazan en el arroyo vehicular debido a los pocos autos que circulan por las vialidades secundarias. Los ritmos cotidianos oscilan entre la intensidad (en los horarios de salida rumbo a la escuela y el trabajo) y el aislamiento (al finalizar los usos concentrados), la vulnerabilidad, con todo, permanece como una atmósfera constante y permea los desplazamientos,

sean peatonales o a bordo del transporte público. Se trata entonces de una vida social que transcurre entre el desplazamiento cotidiano hacia las fuentes de empleo y educación y el uso de los equipamientos locales para aquellos que permanecen. Todo esto, desplazarse y quedarse, está fuertemente impregnado por la sensación de vulnerabilidad.

## Bibliografía

- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011) "Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile", en *Revista Transporte y Territorio* N° 4, Universidad de Buenos Aires, pp. 47-58
- Aguilar, M.A. (2011) "Del espacio al lugar: un análisis de la consolidación urbana local desde la perspectiva narrativa", en *Alteridades*, 21(41), pp. 145-160.
- Capel, H. (2002) "Redes, chabolas y rascacielos. Las transformaciones físicas y la planificación en las áreas metropolitanas", en *Colección Mediterráneo Económico*, No. 3, Caja Rural Intermediterránea, pp. 199-238.
- Consejo Estatal de Población (2015), *Cuaderno Estadístico Estado de México, 2015*, Coespo, Toluca.
- Cruz Rodríguez, M. S. (2000) "Crecimiento urbano y poblamiento en la ZMCM, El perfil del nuevo milenio", en *El cotidiano*, Vol. 17, No. 103, pp. 43-53.
- , (2002) "Procesos urbanos y ruralidad en la periferia de la zona metropolitana de la ciudad de México", en *Estudios Demográficos y Urbanos*, No. 49, pp. 39-76.
- García Ramos, D. (1972) *Iniciación al urbanismo*, UNAM / Imprenta Universitaria, México.
- Hiernaux, D. y Lindón, A. (2004) "La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos", en *Papeles de Población*, No. 42, Universidad Autónoma del Estado de México, pp. 101-123.
- Jirón, P. (2017) "El hábitat residencial observado desde la movilidad cotidiana urbana". en Imilan, W; Larenas, J; Carrasco, G y Rivera, S (eds)

¿Hacia dónde va la vivienda en Chile?: nuevos desafíos en el hábitat residencial: Invi, Minvu, Adrede. Santiago de Chile.

- Le Breton, D. (2009) *El sabor del mundo. Una antropología de los sentidos*, Nueva Visión, Buenos Aires.
- Lindón, A. (1997) "De la expansión urbana y la periferia metropolitana", en *Documentos de Investigación*, El Colegio Mexiquense.
- , (2005), "El mito de la casa propia y las formas de habitar", en *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. IX, 194.
- Mendoza, C. (2012), "Lugar, sentido del lugar y procesos migratorios. Migración internacional desde la periferia de la ciudad de México", en *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Vol. 58/1, pp. 51-77.
- Nivón, E. (2005) "Hacia una antropología de las periferias urbanas", en García Canclini, N. (Coord.) *La antropología urbana en México*, FCE/ UAM-I, México.
- Sennett R. (1990) *The conscience of the eye. The design and social life in the cities*, Alfred Knopf, Nueva York.
- Unikel, L. (1978) *El desarrollo urbano de México, diagnóstico e implicaciones futuras*, El Colegio de México, México.