

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

LAS MANERAS DE HACER DENTRO DEL SISTEMA URBANO
EN “SAN PEDRO TLÁHUAC”

TESIS
PARA OBTENER EL GRADO DE
LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA
PRESENTA:

DAVID PALMA VÁZQUEZ

DIRECTOR DE TESIS:
DR. FERNANDO VIZCAINO GUERRA



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

A mi madre, *Gracias por apoyarnos en todo momento sin ti nada hubiera sido posible.*

A Elvia, *cuyas críticas, consejos y sonrisas me han acompañado siempre.*

Alejandra, *tu trabajo, pero en especial tu amor está impreso en estas páginas.*

Estrellos, *a ustedes por tantas pláticas interminables hasta altas horas de la madrugada, que le dieron forma a este trabajo antes de que empezara.*

Mi familia, *quien me formó tal cual soy, gracias por estar ahí siempre.*

Madrileños, *por su amistad durante mis primeros años de educación.*

Colegas y compañeros: *círculos, discusiones, cafés y pláticas en el espacio posibilitaron que plasmara intersubjetivamente éstas líneas.*

A mi asesor, a mis maestros, *por realizar que mi interés vaya incrementando cada vez más, por enseñarme a dar los pasos correctos y corregirme cuando no fue así.*

A la gente de San Pedro Tláhuac, *por su cálido recibimiento, abrirme sus puertas y palabras, en especial a la familia Ruiz, a Baruc Martínez y a las personas que siempre me apoyaron en la Delegación.*

Al peatón de México, *todos aquellos que no fueron nombrados pero que sin duda son parte constitutiva de este trabajo, al paseante común de las calles, por inspirarme a hacerlo.*

Índice

<u>Introducción</u>	1
a. <u>Las maneras de hacer frente al constreñimiento estructural</u>	5
b. <u>La investigación y consideraciones al respecto de su marco Metodológico</u>	7
<u>Capítulo 1</u>	
<u>Las posibilidades y constricciones dotadas por el Sistema Urbano</u>	12
a. <u>El sistema urbano</u>	12
b. <u>La ciudad racional</u>	17
c. <u>San Pedro Tláhuac. Pueblo Originario</u>	22
d. Relación del sistema urbano con las maneras de hacer	45
<u>Capítulo 2</u>	48
<u>Las maneras de hacer y la creación del marco de referencia</u>	
a. <u>El marco de referencia</u>	48
b. <u>Conformación del marco de referencia y su relación con el sistema urbano</u>	52

c.	<u>Resignificación del sistema por medio del marco de referencia intersubjetivo.</u>	57
----	--	----

d.	<u>Sobre la situación</u>	66
----	---------------------------	----

<u>Capítulo 3</u>	69
<u>Maneras de hacer en práctica</u>	

a.	<u>En cuanto a las maneras de hacer</u>	69
----	---	----

b.	<u>Las relaciones cara a cara dentro del sistema urbano. La situación</u>	74
----	---	----

c.	<u>El peatón como sujeto funcional</u>	76
----	--	----

d.	<u>El transeúnte como agente urbano</u>	80
----	---	----

e.	<u>Maneras de hacer en práctica</u>	84
----	-------------------------------------	----

<u>Capítulo 4</u>	93
<u>La observación flotante, acercamiento a una metodología.</u>	

a.	<u>El flâneur</u>	94
----	-------------------	----

b.	<u>Observación flotante. El observador como flâneur</u>	99
----	---	----

<u>Capítulo 5</u>	108
<u>Resultados. La investigación en San Pedro Tláhuac</u>	

a.	<u>Observación</u>	108
----	--------------------	-----

1. Descripción de las maneras de hacer	118
b. El análisis de las narrativas urbanas, la entrevista	125
1. Primer eje de análisis. Problemáticas urbanas, la concepción de los agentes sobre el constreñimiento estructural traducido en problemas viales	128
2. Segundo eje de análisis. En cuanto a qué tipo de representaciones hay en relación con la temática vial y de qué manera se aprende a transitar, la traducción del marco de referencia intersubjetivo	132
3. Tercer eje de análisis Maneras de hacer urbanas. La manera en cómo los agentes sociales ponen en práctica el conocimiento que les es común para poder transitar.	138
 Conclusiones	 148
 Anexo Metodológico	 163
a. Entrevistas. Descripción de la elaboración y algunas consideraciones metodológicas de la entrevista.	163

b.	<u>Guión de la Entrevista</u>	163
c.	<u>Transcripción de fragmentos de las entrevistas.</u>	164
d.	<u>Índice de figuras</u>	172

	<u>Bibliografía</u>	175
--	-------------------------------------	-----

Introducción

“La historia comienza a ras de suelo, con los pasos” Michel De Certeau

El agente social, aunque tiene flexibilidad en su acción, también está constreñido por estructuras sociales. En el presente trabajo este supuesto teórico será traducido en la relación que hay entre el sistema urbano y las *maneras de hacer* por medio de las cuales el transeúnte significa y puede resignificar el espacio urbano y realizar sus actividades cotidianas. Planteando las estructuras sociales como posibilitadoras de guías para la acción, ésta investigación se apega a la tesis de que el individuo resignifica la estructura mediante acciones prácticas que le permiten realizar una inversión de fuerzas para poder actuar dentro de su vida cotidiana.

Partiendo de esta idea, se elaborará una propuesta teórico metodológica por medio de la cual se pretende observar cómo los transeúntes dentro de su vida cotidiana reproducen el sistema urbano al tiempo que lo posibilitan.

La pregunta acerca de la constitución de la sociedad puede llevarnos por múltiples respuestas, tantas como la sociología ha dado durante el último siglo. Desde planteamientos teóricos tan distintos micro o macro (como afanosamente se les ha llamado), se han intentado dar respuestas acerca de qué es lo que conforma la sociedad: ¿Es una estructura determinante con una lógica funcional? o ¿son las acciones de los individuos el elemento primordial sobre el cuál la Sociología debe poner acento?

Dentro del debate contemporáneo de la teoría sociológica se ha planteado una nueva forma de responder a éste cuestionamiento, una especie de fusión entre los dos enfoques que toman en cuenta tanto las estructuras sociales (en sus múltiples modalidades) como la acción del individuo dentro de la vida cotidiana. En ese sentido es de vital importancia el problema planteado por diferentes autores acerca del tema, que llevan a soluciones que toman por un lado la cuestión de la estructura como formaciones sociales con una lógica determinada que delimitan el actuar de los *sujetos sociales*. Por el otro, la acción individual como una especie de representación de la estructura en términos individuales.

Aquí entramos en una discusión que se da como condición necesaria para la principal hipótesis de la investigación. Si se apela a que el agente tiene la posibilidad de actuar

dentro del constreñimiento dotado a partir del sistema urbano, como consecuencia conceptual es necesario pensar en un marco de acción que le permita un cierto grado de libertad y creatividad para elaborar sus prácticas cotidianas, dado por la relación entre el marco de referencia y las *maneras de hacer* descritas en el capítulo 3; relación que será desarrollada principalmente en el capítulo 2.

El hablar de un agente urbano o transeúnte permite el tomar en cuenta la injerencia que tienen los individuos en la conformación de la sociedad. El concepto de agente urbano se refiere a la capacidad de cambio que tienen los individuos dentro de los sistemas sociales. La capacidad de cambio está delimitada en cuanto a la recurrencia de las acciones del agente en el tiempo y el espacio. La repetición de tales acciones genera experiencia sedimentada dentro del marco de referencia intersubjetivo.

El marco de referencia intersubjetivo se refiere al conocimiento que tienen los agentes para poder actuar dentro de su vida cotidiana y que les posibilita realizar sus actividades diarias.

El concepto de agente urbano entonces se refiere al sujeto que dentro de la ciudad, reproduce pero también resignifica las posibilidades dotadas por el sistema urbano.

Esta investigación se centrará principalmente en la propuesta de Michel De Certeau¹, entre otros, tomando su concepto de *maneras de hacer* como característica intrínseca que le permite *al agente urbano*² tener los recursos suficientes para actuar dentro del constreñimiento estructural. Es decir, se comparte la idea acerca de que sí existe un sistema que posibilita y al mismo tiempo delimita el acontecer social, pero que al mismo tiempo; la acción individual³ redefine al sistema⁴.

Sin embargo, no se debe dejar de lado uno de los puntos más importantes, que serán centrales en el desarrollo de esta investigación: el concepto de la intersubjetividad, debido a que se refiere a que el actuar individual está permeado de un conocimiento de *sentido* común a la mano que les permite a los individuos actuar sin necesidad de contar con un conocimiento *ilustrado* o científico. Esto no es trivial, ya que el concepto de

¹De Certeau Michel, *La invención de lo cotidiano*, Universidad Iberoamericana, México, 1996.

² Este concepto se desarrollará principalmente en el capítulo 3.

³ Dentro de la terminología de esta investigación se refiere al concepto *maneras de hacer*.

⁴ Dentro de la Sociología existen variados tratamientos teóricos que se asemejan a este punto de vista, principalmente abordaremos tangencialmente las propuestas de Anthony Giddens, Jürgen Habermas y Pierre Bourdieu, con el objetivo de sustentar teórica y sociológicamente la idea acerca de que las maneras de hacer juegan un gran papel dentro de la conformación de la sociedad.

maneras de hacer corresponde a este tipo de conocimiento que posibilita a los individuos a actuar y resignificar la estructura en el quehacer cotidiano, lo que será desarrollado dentro del capítulo 3, a partir de las maneras de hacer y los encuentros sociales a partir de la propuesta de Manuel Delgado.

En este trabajo se presentará un ejemplo de la manera en cómo los individuos realizan acciones para transitar dentro de la ciudad mediante el pueblo originario de San Pedro Tláhuac, caso que es de particular importancia debido a sus características socio-culturales. El caso de estudio se retomó debido a que la zona en cuestión cuenta con pocos ejes viales y una gran cantidad de personas que transitan diariamente por ellos. Por otro lado las relaciones sociales particulares, hacen de este un caso ejemplar.

Dentro de éste caso se intentó comprobar que el agente urbano logra actuar dentro de su vida cotidiana, así como también describir la manera en cómo los usuarios de éste espacio toman su relación con la ciudad.

Para construir una narrativa individual de algunos pobladores, que dé cuenta de la manera en que las personas resignifican el sistema urbano para transitar dentro de él, se siguió una metodología de entrevistas. A través de ello, se vio qué manera los agentes utilizan prácticas cotidianas para llegar a sus lugares de destino. El análisis de caso se llevó a cabo dentro del capítulo 5, poniendo especial acento en la capacidad del individuo para actuar socialmente, y no sólo tomando en cuenta al sistema urbano como referente para actuar dentro de su vida cotidiana.

Adentrarse en el mundo social desde las *maneras de hacer* tampoco es un asunto nuevo. Si bien ya Durkheim, en sus *Reglas del Método Sociológico*⁵, consideró a los hechos sociales como esas formas de hacer, pensar y sentir instituidas en una colectividad. Durkheim no rechazaba la imprevisibilidad y las irregularidades del sistema social, sino que las tomó como fuerzas latentes que emergían en un momento dado de *efervescencia colectiva*, sin una intencionalidad colectiva ni un sentido teleológico. Más bien la refiere a hechos indescifrables e ilocalizables que generan la energía necesaria para el cambio. Se trata entonces de la anomia social conformada por las necesidades de los componentes del sistema social y su incapacidad de satisfacerlas, debido a que desde la racionalidad del sistema no son *funcionales* para su propia conservación. Ya que están

⁵ Durkheim, Émile, *Las Reglas del Método Sociológico*, Editorial Dédalo, Buenos Aires, 1959.

en contra de la normatividad urbana establecida, en cuanto a que son desvíos del sistema para poder actuar dentro de la vida cotidiana.

Dentro de éste trabajo, se toma el concepto de *maneras de hacer* desde De Certeau, en tanto actualiza el concepto al recuperar también las aportaciones del *giro lingüístico* para el análisis sociológico. Retomando las aportaciones de Austin, apunta que las acciones individuales pueden analogarse a los *actos de habla*, en donde la lengua representa el sistema urbano (con reglas y cierta normatividad definida) por un lado, y el acto de habla representa la manera de apropiación y el *uso* del sistema que el agente urbano dentro de la vida cotidiana da a esas reglas, por el otro. Llevando ésta analogía a la presente investigación, el sistema lingüístico está representado por el sistema urbano y los actos de habla por medio de los cuales se elabora una apropiación de las normas del sistema por las *maneras de hacer*.

Durante el desarrollo de éste trabajo se verá como **objetivo principal** el aportar teórica y metodológicamente, una propuesta hacia la comprensión del enlace entre la dinámica de los sistemas sociales y su “traducción” en acciones particulares de parte de los individuos (sic).

La investigación se inserta en el contexto sociológico debido a que es necesario que se reflexione de una manera más profunda en los problemas de las relaciones sociales y cómo se conforman dentro de problemáticas actuales, tales como crisis políticas, económicas y de toda índole. Aquí, se plantea una reflexión desde las prácticas cotidianas de los actores, que tomaría como referente para la explicación de la formación de las prácticas urbanas dentro de un espacio determinado por medio de las acciones que el agente urbano realiza. Por ello se llevó a cabo entonces un estudio empírico dentro del Pueblo Originario de San Pedro Tláhuac. Al mismo tiempo es importante no perder de vista la inclusión de tres niveles dentro de la investigación: el sistema, el marco de referencia intersubjetivo y las prácticas sociales.

Con cuidado de no caer en anacronismos, la figura del *flâneur* servirá como una herramienta metodológica para sustentar la tesis de que es posible observar las *maneras de hacer* puestas en práctica dentro de situaciones concretas y que pueden ser analizadas a partir del planteamiento teórico anterior. Por ello la categoría de *flâneur* se aleja de la

traspolación de un concepto decimonónico a una ciudad del siglo XX⁶, en tanto que se utilizará como herramienta hermenéutica de observación flotante⁷.

a) Las maneras de hacer frente al constreñimiento estructural

El problema que se plantea dentro de ésta investigación es el de conceptualizar cómo se forman, caracterizándolas y ¿de qué índole son las *maneras de hacer* que se encuentran a pesar del marco estructural o social en el que se encuentra inmerso el individuo dentro de una ciudad como la nuestra; ejemplificándolo por medio de entrevistas y de la observación flotante mediante el trabajo de campo en San Pedro Tláhuac.

Aquí se trata principalmente acerca de la manera en cómo el agente y habitante de San Pedro Tláhuac lleva a cabo prácticas urbanas, cuáles y cómo las realiza para transitar dentro de la ciudad; logrando resignificar el sistema urbano por medio de sus maneras de hacer dentro de la vida cotidiana, más allá de la dinámica funcional del sistema urbano.

La cuestión teóricamente aquí puesta en juego, y que sirve de *marco de referencia* para las *maneras de hacer*, es un marco dentro del cual contenemos un problema central. Se trata del llamado problema de la intersubjetividad

Tomando como principal referencia la propuesta de Alfred Schutz, se retoma la idea acerca de que dentro de la vida cotidiana, existe un conocimiento de sentido común que el agente tiene a la mano y que comparte con los demás, por medio del cual le es posible actuar en el día a día.

Esto tiene como fundamento teórico que el agente, dentro de su propia conciencia da por hecho que el mundo externo está ahí, sin ponerlo en duda. Y que al mismo tiempo en ese mundo existen otros agentes con una consciencia similar a la suya, al menos en cuanto a su estructura. En tanto que el conocimiento que tiene *el Otro* es parecido que aquel que el agente tiene para sí mismo, posibilitando las relaciones que significan y resignifican el marco de referencia intersubjetivo.

⁶Véase el artículo de Daniel Hiernaux, *De Flâneur a consumidor: reflexiones sobre el transeúnte en los espacios comerciales*, en Ramirez Kuri Patricia y Aguilar Díaz Miguel Angel, *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*, editorial Anthropos-UAM, México, 2006.

⁷Ver más adelante capítulo 4, todo el desarrollo de la forma de observación de las prácticas urbanas.

El conocimiento de sentido común dado por nuestros predecesores a través de la experiencia es un acervo de conocimiento práctico por el cual el agente puede actuar dentro de la vida cotidiana y el que también permite que encontremos *maneras de hacer* adecuadas, estratégicamente o no, para llevarnos dentro del sistema urbano como agentes sociales⁸.

Como otro componente de éste *marco de referencia* dotado por el conocimiento de sentido común se encuentra la experiencia que el agente reflexivo obtiene a través de su práctica cotidiana. La experiencia es dotadora de nuevas posibilidades para el marco de acción del agente debido a que puede sedimentar nuevas *maneras de hacer en caso de que se le presente una situación diferente a las previamente dadas*. Siguiendo a Alfred Schutz, el marco de referencia intersubjetivo es dinámico y puede cambiar de acuerdo a que, en cada situación, el agente obtiene nuevos elementos de experiencia que pueden sedimentarse según su eficacia en el acervo de conocimiento. Se trata entonces de un marco en constante cambio de acuerdo a que siempre es válido *hasta nuevo aviso*, es decir, hasta que otro hecho haga necesario incluir un aspecto no esperado en el marco de acción del agente. Por ello el agente es capaz de resignificar su práctica y las posibilidades dotadas por el sistema urbano, en tanto que existe la posibilidad de efectuar acciones creativas en estos momentos de cambio de las expectativas desde el marco de referencia intersubjetivo.

Tomando lo dicho anteriormente en cuenta, los principales objetivos de ésta investigación, fueron:

- La revisión de la manera en como los agentes sociales crean *maneras de hacer* a partir de la reproducción de las posibilidades del sistema social. Y a partir de ellas diferentes a las que son determinadas por las oportunidades que dicta el sistema urbano; de manera que se rescate la acción individual más allá de las determinantes que existen desde el sistema urbano. Por ello se pondrá acento en la categoría de *agente urbano* dentro del capítulo 3.

⁸Schutz Alfred, *El problema de la realidad social*, Amorrortu/editores, Buenos Aires, 2003.

- Se realizó la caracterización de algunos elementos teórico metodológicos que ayudaron a la observación de las *maneras de hacer* que realizan los agentes urbanos, a través de una investigación empírica en San Pedro Tláhuac.
- Se ejemplificó al pueblo de San Pedro Tláhuac como espacio social en el que se manifiesten los preceptos teóricos mencionados en el planteamiento del problema. De manera que el concepto de *maneras de hacer* de De Certeau será utilizado como recurso para la elaboración de entrevistas y su interpretación a cerca de cómo los transeúntes retoman el sistema urbano y lo traducen en acciones individuales que reproducen y rehacen la estructura.

b) La investigación y consideraciones al respecto de su marco metodológico⁹

Se conserva la idea de que la acción individual es una *manera de hacer* algo, es decir, una manera en que el individuo aprehende y apropia las posibilidades que da el sistema y la transforma en un quehacer muy particular dentro de la vida cotidiana¹⁰.

El quehacer urbano se constituye socialmente mediante las prácticas que tienen los individuos en el espacio, además de la dinámica estructural devenida del funcionamiento del sistema urbano¹¹.

Las relaciones cara a cara dentro del espacio urbano junto con la experiencia emanada de las *maneras de hacer*, son las creadoras de un nuevo marco de referencia intersubjetivo¹² a través de la apropiación del espacio de aquellas manifestaciones estructurales y su resignificación individual.

Dentro de éste marco, los agentes sociales son creadores a través de la resignificación de las prácticas sociales. Es necesario entonces, apuntalar un método que nos lleve a poder traspasar el ámbito de la Sociología Interpretativa y al mismo tiempo Urbana, de manera que podamos trascender sus objetos de estudio y no delimitar nuestro análisis al ámbito *estructural* o a las *formas de hacer* dentro de la *vida cotidiana*. Esto por la

⁹ Para ver la elaboración empírica de la investigación, véase el Anexo Metodológico.

¹⁰ Aquí la teoría de la estructuración de Giddens lleva a pensar en cómo la estructura es un ámbito más *flexible* por el cual los *agentes sociales* pueden ser competentes dentro del mundo de la vida y, además, modificar la estructura. Ver Giddens Anthony, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*, Buenos Aires, Amorrortu, 1995.

¹¹ El concepto de *sistema urbano* será trabajado dentro del capítulo 1.

¹² Véase el capítulo 2.

intencionalidad de nuestro método, ya que dentro de la investigación se apuntó a ver la plausibilidad del método, de acuerdo a la *arquitectura* utilizada dentro de ésta investigación¹³.

Pasando a un ámbito en donde se pretende plantear la perspectiva metodológica de ésta investigación, a través de la discusión planteada anteriormente y del marco teórico para intentar realizarla en San Pedro Tláhuac, se realizará una perspectiva dentro de la cual se tomen en cuenta tres niveles¹⁴.

En un *primer nivel*, se encuentra el ámbito *sistémico*, desde el cual se plantean los cambios en lo Social con mayúsculas, es decir: el *sistema urbano*. Dentro de éste nivel se estudiará el constreñimiento estructural que existe del trazado urbano dentro de los últimos 20 años como coodeterminante del actuar individual del agente urbano dentro del Pueblo Originario San Pedro Tláhuac, así como algunas características demográficas o económicas que han determinado en gran medida (no por completo) las maneras de hacer dentro de este espacio.

En un *segundo nivel* se encuentra el *ámbito del marco de referencia intersubjetivo*, del cual derivan las formas de hacer desde.

En este punto de la investigación se hará referencia al nivel intersubjetivo¹⁵, es decir, del conocimiento que tenemos por sentado dentro de nuestra vida cotidiana, ya que más allá de las prácticas sociales (individuales) existe una red de interrelaciones que hace posible una idea que permea a los individuos que no es de índole sistémica.

Esto significa que más allá del trazado de la ciudad, existe otra *normatividad* que dentro de nuestro mundo de la vida *traza* la manera en cómo los individuos se apropian del sistema urbano. Un ejemplo trivial es el de la manera en que la gente apela a una normatividad dentro de un día cotidiano, traducido por ejemplo en la manera en que transitamos en nuestro automóvil o en el transporte colectivo en el día a día. Significa que a pesar de la normatividad *racional* del sistema, existe una normatividad subyacente

¹³Jokisch Rodrigo, *Metodología de las distinciones, forma, complejidad, auto-referencia, observación, construcción de teorías integrando lo macro y lo micro en las Ciencias Sociales*, Ediciones Casa Juan Pablos, FCPyS, México, 2002, págs. 51-122.

¹⁴Aquí es de gran ayuda el planteamiento de Giddens y la *teoría de la estructuración* Giddens Anthony, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*, Buenos Aires, Amorrortu, 1995.

¹⁵Dentro de ésta investigación se apelará a la conformación del *marco de referencia intersubjetivo*, véase el capítulo 2.

que no es tomada en cuenta, un conocimiento *delincuente*¹⁶ por medio del cual el caos se encuentra ordenado, de manera que tomamos como normal el ir parados en la puerta de un camión cuando esto se encuentra fuera de la normatividad legal.

De esto se puede dar cuenta por medio de un análisis a manera de narrativa, en entrevistas, de manera que se muestre cómo el agente urbano lleva a cabo su actuar en la vida cotidiana y a través de un análisis interpretativo, exponer la manera en cómo el agente urbano significa sus prácticas.

El *tercer nivel* se refiere a las *maneras de hacer*, que constituyen muchas prácticas a través de las cuales los usuarios se reapropian el espacio organizado por los técnicos de la producción sociocultural¹⁷.

Dentro de esta investigación la observación del quehacer cotidiano toma un lugar de suma importancia, ya que dentro de las situaciones es donde las posibilidades del sistema se reproducen y reifican. El análisis de las maneras de hacer nos acerca entonces a la comprensión de lo particular: *una forma de volver a ubicar la investigación urbana en el campo de las sociologías de la vida cotidiana [...] un desplazamiento del análisis de los agregados [...] al análisis de la experiencia urbana*¹⁸. Es decir, dentro de éste tercer nivel se encuentra la acción individual o la manera en cómo los agentes urbanos se apropian de las dos “normatividades” señaladas anteriormente para actuar dentro del mundo de la vida cotidiana, a manera de consecuencias inintencionales de una acción intencional que reproduce y recrea la estructura.¹⁹

El enfoque de la vida cotidiana dentro de lo urbano sirve para pensar la sociedad en su compleja pluralidad de símbolos y de interacciones de acuerdo a su significación simbólica. Como un espacio en el que conviven prácticas y estructuras.

Para Rossana Reguillo²⁰, la cotidianidad (lo que se acerca mucho al enfoque de Michel De Certeau), es *ese tejido de tiempo y espacios que organizan los practicantes* (agentes)

¹⁶Véase De Certeau, Michel, *La invención de lo cotidiano*, Cap. IX

¹⁷De Certeau Michel, *La invención de lo cotidiano*, Universidad Iberoamericana, México, 1996.

¹⁸Aguilar D. Miguel Ángel y Bassols R. Mario, *La dimensión múltiple de las ciudades*, UAM-I, México 2001.

¹⁹Ver Giddens Anthony, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*, Buenos Aires, Amorrortu, 1995.

²⁰Reguillo Rossana, *La clandestina centralidad de la vida cotidiana*, en Lindón Alicia (coordinadora), *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*, Anthropos, México 2000.

los innumerables rituales (marco de referencia) que garantizan la existencia del orden construido (el sistema urbano).

Por ello también se pretende incluir dentro de ésta investigación la observación empírica de manera sucinta, por medio del registro fotográfico y escrito de la descripción; tanto de la zona, como de las prácticas urbanas. Además de la significación que el agente le da a ese actuar dentro de la ciudad a través de entrevistas.

Como propuesta análoga a la de ésta investigación, Remy propone un concepto interpretativo donde se vincule la apropiación del espacio y la dinámica colectiva dentro de la ciudad, lugar privilegiado de intercambios, lugar de ruptura y de innovación.

Dentro de la ciudad, al mismo tiempo que se presenta como el espacio de intercambios funcionales hacia el sistema urbano, reivindica *el valor de los espacios públicos por el dinamismo de la vida colectiva y la importancia de la movilidad que [...] estructurará la vida cotidiana de aquellos que se constituyen a través de múltiples espacios*²¹.

Ésta investigación se relaciona con la propuesta de Remy en cuanto a que analiza la ciudad en tres niveles. El siguiente cuadro compara la propuesta dentro de ésta investigación con la propuesta analítica de Remy:

²¹ Remy Jean y Voyé Lilian, *La ciudad, ¿Hacia una nueva definición?*, Pág. 16

Figura 1. Cuadro comparativo entre la propuesta de Jean Remy y la propuesta de observación dentro de la investigación

Propuesta analítica de Jean Remy	Niveles de observación dentro de ésta investigación
<p><u>Sistema social.</u>- interacciones estructuradas en función de ciertos objetivos y modalidades de control y poder.</p>	<p><u>Sistema urbano.</u>- entramado de relaciones entre las diferentes instituciones: estatales, acciones públicas traducidas en la morfología de la ciudad como factor de constricción hacia la acción individual.</p>
<p><u>Sistema cultural.</u>- Producción de esquemas operatorios legítimos de la vida colectiva.</p>	<p><u>Marco de referencia.</u>- Creación de un tipo específico de conocimiento que el agente tiene a la mano como disposiciones para la acción.</p>
<p><u>Sistema de la personalidad.</u>-modalidades en cómo el individuo se implica afectivamente por la afirmación de su identidad y la elaboración de su proyecto.</p>	<p><u>Maneras de hacer.</u>- las prácticas cotidianas por medio de las cuales el actor resignifica la estructura y la dota de nuevos elementos a partir de nuevas formas de ejercer el quehacer urbano.</p>

Estos tres niveles se verán reflejados a lo largo de la presente investigación para no darle un peso demasiado grande ni a la estructura, por un lado; y al de las maneras de hacer, por el otro. Se parte desde la idea acerca de que entre estos dos componentes se crea una relación dialógica²² mediada hasta cierto punto por las prácticas sociales cotidianas y la experiencia dentro del marco de referencia intersubjetivo que de ella emana.

En el desarrollo se plantearon cinco capítulos específicos: sobre la constitución del sistema urbano (capítulo 1), el marco de referencia intersubjetivo (capítulo 2), las maneras de hacer (capítulo 3), la metodología para su observación (capítulo 4) y los resultados observados de la investigación (capítulo 5) tanto descriptiva como mediante la interpretación de la narración del agente acerca de sus prácticas urbanas.

²²En referencia a la *dualidad de la estructura* planteada por Anthony Giddens, Véase *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*, Buenos Aires, Amorrortu, 1995.

Capítulo 1

Las posibilidades y constricciones dotadas por el Sistema Urbano

a) El sistema urbano

En principio es necesario definir lo que durante la investigación es mencionado recurrentemente como uno de los tres niveles que componen la relación sistema urbano-marco de referencia social-maneras de hacer.

En éste apartado se define el sistema urbano y se realiza la enumeración de las características que lo constituyen como tal y como coadyuvante en la formación de la tríada antes mencionada, dentro del caso investigado en San Pedro Tláhuac.

Como un primer acercamiento, tomaremos la idea de Manuel Delgado, que trata lo urbano como un sistema operativo cerrado y en relación al ambiente, entendiendo al ambiente como los cambios en lo Social con mayúsculas. Aquellas relaciones que lo constituyen como tal. El sistema urbano está compuesto por múltiples elementos de la realidad, de los cuales serán escogidos algunos, para su definición dentro de ésta investigación.

El sistema urbano está constituido por diferentes niveles delimitados anteriormente:

- El primer nivel es el sistema urbano, en cuanto a los procesos económicos y políticos que se llevan a cabo dentro de un territorio determinado.
- El segundo nivel se trata del marco de referencia intersubjetivo, el conocimiento a mano de sentido práctico que permite que el agente urbano transite dentro de su vida cotidiana. Este punto se desarrollará ampliamente en el segundo capítulo.
- El tercer nivel traducido en las prácticas que llevan a cabo los agentes dentro de la ciudad. Aquí echaremos mano del concepto de *maneras de hacer*, que se encuentra con amplia vinculación a los dos anteriores, ya que corresponde a esta idea:

Las maneras de hacer son *procedimientos de número finito que implica el conocimiento y la aplicación de códigos* (leyes o constreñimiento estructural) *y una lógica de juegos de acciones relativos a tipos de circunstancia*²³ [...] *En realidad, ésta aproximación a la cultura [...] se inspira en una problemática de la enunciación, en la triple función de lo que debemos al análisis de lo performativo planteado por*

²³De Certeau Michel, *La invención de lo cotidiano*, Universidad Iberoamericana, México, 1996. Pág. 23

Austin [...] inicialmente referida al acto de habla mediante el cual un locutor actualiza la lengua y se apropia de ella en una situación particular de intercambio y contrato que [...] puede ampliarse al conjunto de la cultura en razón de las similitudes entre los procedimientos enunciativos que articulan las intervenciones sea en el campo de la lengua, sea en el tejido de las prácticas sociales²⁴.

Aquí se tratará al sistema urbano como un concepto que representa una realidad determinada acerca de las interrelaciones entre diferentes ámbitos de la ciudad. Se toma en cuenta, para el concepto de sistema urbano, la ciudad como una entidad determinada que puede ser estudiada y conceptualizada, más no homogénea. Cabe destacar que dentro de la conceptualización teórica utilizada dentro de ésta investigación, los tres niveles tomados en cuenta están incluidos dentro del sistema urbano; ya que dentro de él es en donde se llevan a cabo las relaciones de los agentes urbanos y las maneras de hacer que practican en su vida diaria. Por otro lado, también se toma en cuenta la creación del marco de referencia intersubjetivo como componente esencial del sistema urbano. El sistema urbano entonces se refiere a una multiplicidad de factores que lo componen.

En el párrafo anterior se describió al sistema urbano como “contenedor” de los otros dos niveles de análisis tomados en cuenta dentro de ésta investigación. Pero es necesario dejar claro que cuando se utiliza la categoría de “sistema” se apela a una definición en la que el sistema está compuesto por operaciones internas que lo mantienen funcional. Por lo tanto aunque pueda pensarse que el funcionamiento de los *grandes* componentes del sistema cuentan con un lugar predominante dentro de su dinámica, dentro de la presente propuesta se pone acento en la dinámica interdependiente que hay entre los diversos componentes del sistema urbano.

En éste caso la dinámica económica, la demográfica, el trazado urbano, la ecología, los flujos de personas, las relaciones entre las personas que habitan la ciudad, la ciudad misma; son algunos de los elementos que podemos tomar en cuenta para analizar el funcionamiento del sistema urbano. Sin embargo, dentro de ésta investigación se ha tomado la decisión teórica de tomar en cuenta dentro de las operaciones del sistema a la dinámica demográfica, económica y el trazado urbano de la zona de San Pedro Tláhuac

²⁴Ibidem.

debido a que son los elementos que dotan de posibilidades y constreñimiento al actuar de los agentes dentro de su vida cotidiana.

Hay que tomar en cuenta que la ciudad no es el único componente del sistema urbano, sino sólo uno de ellos. Se trata de las relaciones entre diferentes ámbitos de la realidad, y para determinarlos se toma la ciudad como entidad física, las relaciones sociales, las prácticas tanto sociales, como políticas y económicas que se incluyen y las interrelaciones entre estos subsistemas, que lo constituyen tal y como es. Por otro lado, se pueden dentro del sistema urbano otros ámbitos que forman parte de su funcionamiento, de los cuales solo tomaremos los anteriores, como los problemas ecológicos y ambientales, que son procesos que también intervienen en la dinámica del sistema: *Tales ámbitos se caracterizan por la confluencia de múltiples procesos cuyas interrelaciones constituyen la estructura de un sistema que funciona como una totalidad organizada*²⁵ determinada por la *interdefinibilidad y mutua dependencia de las funciones que cumplen dichos elementos dentro del sistema total*²⁶.

Se toman en cuenta los tres niveles *en tanto [...] se apela a que la construcción del conocimiento procede por reorganizaciones, es necesario tomar en cuenta, en cada nivel de análisis, el nivel de organización que estamos considerando. En un nivel de análisis determinado, el material empírico, dando en dicho nivel, proviene de conceptualizaciones e inferencias realizadas en niveles anteriores*²⁷.

No se ahondará en la constitución del sistema urbano más que como el marco estructural de construcción de las prácticas urbanas, por lo que solo se enumerarán algunas características que se considera pertinente mencionar como coadyuvantes en la determinación de las prácticas cotidianas dentro del sistema urbano en San Pedro Tláhuac.

Es necesario construir una definición de lo que se entenderá por constreñimiento estructural, cuando se refiere a la relación entre el sistema urbano y cómo coadyuva a la operación de las prácticas urbanas. La construcción no se refiere a la interdependencia en las relaciones que se establecen dentro de la realidad, sino a la interdefinibilidad entre ellas, ya que no es posible entender la una sin la otra. En éste caso no es

²⁵García Rolando, *Sistemas complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*, Pág. 87

²⁶Ibidem

²⁷García Rolando, op. Cit. pág. 85

aconsejable definir el sistema urbano sólo desde los macroprocesos políticos o económicos, ni tampoco mediante el análisis comprensivo de las prácticas dentro de la vida cotidiana de los agentes.

El hablar de la organización de un sistema conlleva el pensar en la constricción, de manera que prevalezcan un cierto tipo de relaciones sobre otras. Esto es de vital importancia debido a que no se apela a relaciones determinantes entre los niveles de análisis de la estructura, sino a los lazos entre ellos que definen una operación determinada en el espacio y en el tiempo, debido a la recursividad y al establecimiento de ciertas pautas de funcionamiento que posibilitan el mantenimiento del sistema en sus operaciones. Aún así, no se puede hablar de relaciones totalmente determinantes, sino que hay ciertos grados de libertad dentro de los cuales la relación toma un papel predominante. De ser así sólo podríamos pensar en una organización rígida, sin dinámica, lo que nos llevaría a una sobredimensionalización del concepto de sistema.

Aquí se toma la constricción en cuanto a su relación con los otros dos niveles de análisis, desde Giddens, se puede tomar su definición de sistema social para definir a lo que se refiere la constricción del sistema: la constricción del sistema hace *referencia a reglas y recursos [...]*, son las *propiedades articuladoras que consienten la “ligazón” de un espacio-tiempo [...]*, las *propiedades por las que se vuelve posible que prácticas sociales discerniblemente similares existan a lo largo de segmentos variables de tiempo y de espacio, y que presenten a estos una forma “sistémica”*²⁸. El sistema no es el principal determinante de la creación del marco de referencia ni de la acción del individuo, sino que sólo las dota de disposiciones para la acción por medio de las cuales se co-constituyen las prácticas y el marco de referencia. A esto se le llama constricción.

Es importante señalar la magnitud de la teoría de Giddens dentro de éste planteamiento, debido a que ésta investigación se inscribe en sus hipótesis más importantes. Para Giddens, la estructura no es algo externo a los individuos, no se trata de un esqueleto imaginario a manera de un *meta* en cuanto a la acción de los individuos, que presenta un nivel jerárquico arriba de ellos, los determina. Más bien se refiere a las características estructurales “internalizadas” por el individuo en su práctica cotidiana; es decir, que la

²⁸Giddens Anthony, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*, Pág. 54

estructura es *constrictiva y habilitante*. Esto último quiere decir que el agente no es aquél *sujeto* a una estructura social determinada, sino que es una condición también necesaria para la conservación de la estructura, la cual no permanecería sin la recursividad en la práctica como la condición suficiente de los agentes sociales.

La reproducción de la estructura entonces también se da debido a que es posibilitada por la reproducción de sus condiciones por parte de los agentes, ya que la *estructura no existe con independencia del saber que los agentes poseen sobre lo que hacen en su vida cotidiana*²⁹.

Para comenzar la conceptualización del sistema urbano, es necesario tomar en cuenta los niveles diferenciados de organización, tomando en cuenta el elemento racional que corresponde al nivel del sistema urbano. En este nivel, se establece un funcionamiento (y por lo tanto una organización) particular que le permite operar bajo sus propios procedimientos, en aras de mantenerse operante. En este caso, la operación del sistema está dada por una acumulación o institucionalización (que se ha dado a través del tiempo) de las acciones³⁰ de múltiples de individuos en el tiempo.

Es necesario pensar las relaciones entre los tres niveles como una totalidad que da cuenta de procesos diferenciales en la medida en que operan en diferentes planos de la realidad. Los tres niveles, en la medida en que operan y se interdefinen unos a otros están constituyendo al sistema urbano en tanto operan y en tanto se relacionan. Por eso se intentó hacer explícita la relación de ida y vuelta que hay entre los tres, intentando salvaguardar el desarrollo explicativo de la investigación.

Dentro de un marco explicativo, esto puede traer graves consecuencias, debido a que no hay una relación de espacialidad adentro/afuera en referencia a la relación que existe entre el sistema y su entorno, o los elementos que lo componen; no por ello significa que se encuentren conceptualmente “dentro” del sistema. Esto puede llevar a pensar en un elemento determinante de la operación de la realidad y sobredimensionar algún aspecto de nuestro análisis: la vida cotidiana, la representación social de la ciudad, la

²⁹Giddens, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*, Buenos Aires, Amorrortu, 1995, Pág. 62.

³⁰ En referencia a la acción racional con arreglo a fines y su posterior institucionalización dentro del sistema. Véase Habermas Jürgen, *Teoría de la acción comunicativa*, Tomo I: *Racionalidad de la acción y racionalización social*, Editorial Taurus, México 2005, Pág. 224 ss.

identidad, la política urbana o la economía urbana como conceptos principales que explican la dinámica del sistema urbano.

Como se ha mencionado anteriormente, ésta investigación no pretende explicar todos los procesos que se llevan a cabo dentro del sistema urbano, más sin embargo dar cuenta de ellos, enumerarlos y pensarlos como elementos necesarios de la organización del sistema urbano. Aquí se tomarán en cuenta algunos elementos como la caracterización demográfica de San Pedro Tláhuac durante los últimos diez años, algunas características de su trazado urbano y tomar en cuenta algunos elementos que lo constituyen como pueblo originario. Por otro lado, también se describirá el proceso histórico reciente dentro del cual ha estado inmerso el pueblo para que se pueda hablar de un sistema urbano que lo caracteriza como tal.

Aquí sólo hemos tomado algunos de estos elementos para intentar dar una explicación más completa.

b) La ciudad racional

El funcionamiento de la ciudad es racional en cuanto a un modelo de ciudad moderna. Para su conservación es necesario que funcione con una lógica relativamente independiente a los demás procesos, ya que ésta es conservada recurrentemente y por lo tanto, institucionalizada en un sistema de normas (reglas y recursos) que crean bajo su propia organización las disposiciones para la acción necesarias hacia los individuos, pero siempre dentro de una lógica de funcionamiento y conservación internos.

Este modelo de ciudad-racional es lo que se manejará dentro de la investigación como *sistema urbano*, que contiene las siguientes operaciones:

- La producción del espacio propio en cuanto a su organización racional. El trazado urbano debería ser idealmente funcional en cuanto a la gestión de los recursos necesarios para su preservación. La racionalidad de las operaciones del sistema urbano se refiere a la idea weberiana de una acción racional con arreglo a fines, por medio de la cual apunta a la *racionalización de los planos que representan la sociedad, la cultura y el estilo de vida personal*³¹.

³¹Habermas Jürgen, *Teoría de la acción comunicativa*, Tomo I: *Racionalidad de la acción y racionalización social*, Editorial Taurus, México 2005, Pág. 224 ss.

- La creación de un sistema de estrategias perdurable en un tiempo de larga duración en contra de la efímera duración de la situación, de una manera racional y unívoca. Esto quiere decir que el funcionamiento del sistema es inapelable, en contra de las prácticas cotidianas que llevan a cabo los agentes dentro de su vida cotidiana, que se encuentran delimitadas al tiempo y espacio de la situación, a las tácticas que utiliza el débil.
- La creación de un sujeto universal, en dónde todos los que habitan una ciudad deben de ser funcionalmente iguales y quién no lo sea, quedará fuera del sistema urbano. Se trata de un *modelo político [...] al cual es posible atribuirle poco a poco todas las funciones y predicados, hasta ahí diseminados y asignados entre múltiples sujetos reales, grupos, asociaciones, individuos. “La ciudad”, como nombre propio, ofrece de este modo la capacidad de concebir y construir el espacio a partir de un número finito de propiedades estables, aislables y articuladas unas sobre otras*³².

Las ideas racionalizadoras que llevan a cabo un orden establecido desde arriba son las que determinan la manera las operaciones del sistema urbano y al mismo tiempo de las prácticas, lo que realmente es mera discursividad en tanto que no son determinantes, sino solo las condiciones de posibilidad de maneras de estar en la ciudad.

Se trata entonces, desde el funcionamiento del sistema urbano de un estado cerrado y vigilado en cada uno de sus puntos, donde los *individuos están insertos en un lugar fijo, en el que los menores movimientos se hallan controlados, en el que todos los acontecimientos están registrados*³³.

Ésta investigación por ello no se trata del ámbito de *estudios sobre los movimientos reivindicativos y autogestionarios en torno a los servicios urbanos*³⁴, deslindándose de un concepto político de participación ciudadana, ya que éste concepto está viendo al actor desde un ámbito político. En cambio el enfoque que aquí se maneja pone el acento en el agente urbano que, por medio de sus acciones, también restringidas hasta cierto punto por el sistema mediante las reglas y recursos, reconstituye lo ordenado por una nueva manera de llevar sus prácticas cotidianas:

³²De Certeau *Ibíd.*, pág 106

³³ De Certeau *Ibíd.* Pág. 180

³⁴Coulomb René, *la participación popular en la provisión de los servicios urbanos ¿Estrategias de sobrevivencia o prácticas autogestionarias*, en Scheuingart Martha y d’Andrea Luciano, *Servicios urbanos, Gestión Local y Medio Ambiente*, COLMEX, México, 2001 Pág. 366

Mientras los investigadores contabilizan las carencias en la dotación de servicios y las autoridades pretextan la escasez de recursos públicos [...], los habitantes realizan prácticas y estrategias de sobrevivencia para satisfacer sus necesidades más elementales [...] sería equivocado pensar que éstas prácticas se quedan siempre en la “autogestión de la miseria”, soluciones transitorias mientras llegan los “servicios formales”³⁵. El punto a destacar aquí es que aunque se carezca indefinidamente de los servicios formales hay maneras en las que el agente logra proveerse de ellos. Esto no quiere decir que la solución de la satisfacción de las necesidades sociales debe de recaer en los individuos. El concepto de agente utilizado aquí se refiere en cambio al rescate de las acciones de las personas dentro de su vida cotidiana no como solución de la escases de recursos, sino como una apelación hacia que la inclusión de la reflexividad del agente y su capacidad de acción deben ser tomadas en cuenta dentro de los procesos de índole macro que se llevan a cabo dentro del sistema urbano.

Lo que es necesario resaltar dentro de éste punto es que la literatura sobre el tema, lo ha hecho como la gestión de los recursos y la manera en cómo se distribuyen tanto desde la política y la economía, como desde abajo con la participación de los ciudadanos.

Incluso aunque el conocimiento técnico no esté al alcance del usuario, se logra llevar a cabo la satisfacción de las necesidades cotidianas de los agentes urbanos por medio de sus prácticas. No hay que pensar en ello como una autodádiva, como una especie de paliativo o incluso como discurso esperanzador para el ciudadano común. Sino como un estudio dentro de muchos, que reivindica el actuar del agente urbano y cómo reproducen y reconstituyen al mismo sistema urbano.

Éste aspecto está ampliamente relacionado con el que se comentó anteriormente acerca del funcionamiento de la ciudad, ya que se trata de la manera en como se “administran” los flujos para la conservación de la misma. Es decir, el aspecto racional del sistema urbano que también corresponde a la manera en como *debieran* ser las relaciones sociales³⁶ y los encuentros dentro de la misma para que permanezcan funcionales hacia el sistema urbano.

³⁵Ibíd. Pág. 270

³⁶ En cuanto al componente jurídico del sistema urbano, existe una normatividad *legal* por la cual el agente urbano debe seguir ciertas normas dentro de su vida cotidiana.

Como un segundo componente del sistema urbano y en el cual se quiere poner el acento, se encuentran las relaciones sociales, ya que la ciudad es un entramado de diferentes grupos sociales que habitan en ella, no sólo de la operación que es necesaria para su conservación. La metáfora del mosaico permite ver la diversidad dentro de la ciudad en cuanto a la diversidad de relaciones sociales. Más allá de un centro con una periferia, ya que *la ciudad es una realidad delimitable compuesta de estructuras e instituciones sociales, un contingente singular en el que es posible dar con culturas que organizan su co-presencia a manera [...] de mosaico*³⁷, que funciona como el marco estructural de acuerdo a la organización de los agentes dentro del espacio.

Las relaciones dentro de la ciudad pueden ser planteadas como otra operación del sistema. De manera que es de suma importancia darle peso a su operación y no sólo tomarlas como funciones previamente determinadas por la dinámica macroestructural del sistema.

Las ciudades por eso son antes sociedades que intervenciones del gobernante: *la urbanidad designa más el trabajo de la sociedad urbana sobre sí misma que el resultado de una legislación o administración*³⁸ urbano-funcional. Por ello es necesario tomar en cuenta aquella otra normatividad “cotidiana” dentro de la gestión y la planeación urbana. El tomar en cuenta el marco de referencia intersubjetivo y cómo se traduce en acciones concretas hace posible la puesta en práctica de proyectos que funcionen fácticamente por no ir en contra de la normatividad cotidiana.

Como tercer componente del sistema urbano se encuentra el espacio *por donde pueden circular todo tipo de sustancias que han devenido flujos: vehículos, personas, energías, recursos, servicios, información [...], todo lo que constituye la dimensión más [...] inestable de la ciudad, aquella que justificaría algo así como una hidrostática urbana, análisis mecánico de todo lo que se mueve y eventualmente se estanca en el seno de la morfología ciudadana*³⁹. Las relaciones y las operaciones tanto del sistema urbano como de las relaciones sociales espacializan en tanto están llevadas a cabo dentro de un territorio determinado.

³⁷ Delgado Manuel, *El animal público*, Pág. 11

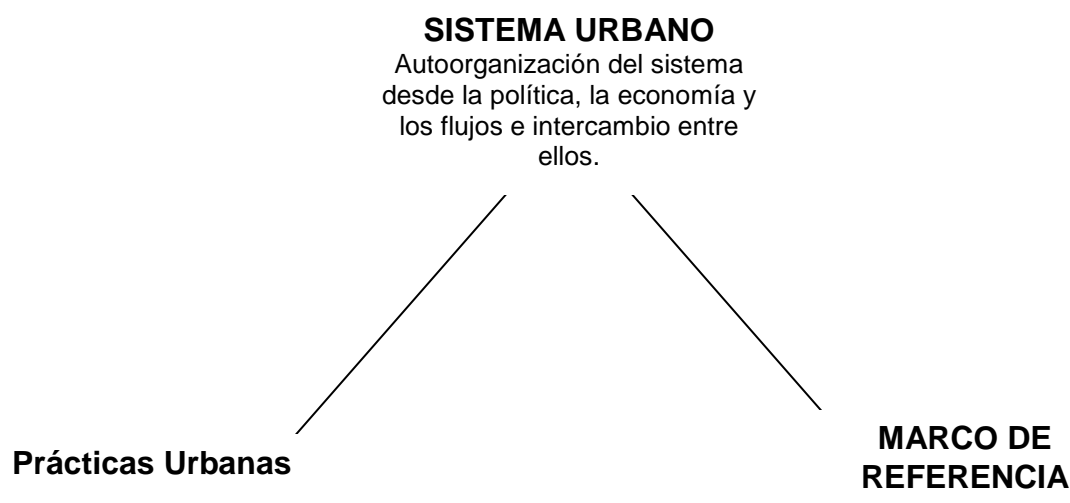
³⁸ Joseph Isaac, *El transeúnte y el espacio urbano*, Pág. 28

³⁹ Delgado Manuel, Op. Cit. Pág. 178

El sistema urbano en cuanto a espacio puede verse entonces como *los equilibrios y las estabilidades preceptuales que se plantean, al igual que las retóricas arquitecturales, a la manera de máquinas de hacer frente a la segmentariedad excesiva, al desbarajuste de todas las líneas difusas que los elementos moleculares trazan al desplazarse sin sentido, al ruido de fondo que lo urbano suscita constantemente [...] el urbanismo no pretende ordenar lo urbano de la ciudad, sino anularlo, y si no es posible, cuando menos atenuarlo al máximo*⁴⁰, entendiendo al espacio como las prácticas y la significación que los agentes tienen de la ciudad. *La ciudad [...] es una realidad más amplia que las prácticas, que sí que puede y debe ser objeto de una mirada global*⁴¹.

Volviendo al planteamiento teórico, en cuanto a estas características del sistema urbano, Delgado nos ofrece una conceptualización de la ciudad en forma de tríada que es de suma ayuda a ésta investigación, por el hecho de elucidar la manera en que las prácticas urbanas, el marco de referencia y el sistema urbano se relacionan y conforman la totalidad del sistema urbano:

Figura 2. Esquema de relación del sistema urbano



Como cuarto componente del sistema urbano es necesario tomar en cuenta estudios históricos que ayuden a una mejor explicación del ámbito que se está analizando: *una herramienta indispensable en el análisis sistémico. No se trata de reconstruir la historia total de la región que se estudia, sino de reconstruir la evolución de los principales procesos que determinan el funcionamiento del sistema. La relación entre*

⁴⁰ *Ibidem*, pág. 196

⁴¹ *Ibidem*, Pág. 205

*función y estructura (o entre procesos o estados) es la clave para la comprensión de los fenómenos*⁴².

De acuerdo a la enumeración de las características que conforman el sistema urbano, se pasara ahora a la descripción de las principales características observables dentro del caso específico de San Pedro Tláhuac como elementos del constreñimiento dotado por la operación del sistema urbano.

c) San Pedro Tláhuac, Pueblo Originario

Los estudios sobre infraestructura urbana ponen el acento en la relación de ida y vuelta que hay entre la dinámica económica de la ciudad y sus implicaciones en el crecimiento urbano. Dejando de lado las prácticas urbanas de los agentes, las cuales constituyen una parte fundamental del mismo. Por otro lado, los relatos y narraciones antropológicas de la vida cotidiana, además de exaltar un romanticismo empedernido hacia el individuo, dejan de lado la constitución estructural del sistema urbano.

Se realizan estudios sobre la economía urbana en cuanto a los intercambios de recursos a los que accede la población, más no llegan a elucidar cuál es la relación entre estos recursos y las prácticas de los individuos.

Más acá, es necesario analizar cuáles son las implicaciones sociales que traen la diada inclusión/exclusión en la vida cotidiana de las personas y cómo al mismo tiempo ésta constituye el sistema urbano dentro del cual se desarrolla la dinámica citadina. Por ello dentro de éste capítulo se nombran las principales características que son importantes como constituyentes de ésta parte del sistema urbano, en cuanto a la morfología de San Pedro Tláhuac, la manera en cómo están trazadas sus calles, la relación entre ellas y el transporte, los procesos económicos que toman parte en la determinación del funcionamiento de la organización “sistémica” de ésta zona en específico.

Es importante señalar que la operación del sistema urbano, en cuanto a constreñimiento, viene dado por diversos procesos de los cuales se analizarán algunos dentro de éste apartado. La constricción del sistema no se refiere en el caso investigado a que exista una cierta intencionalidad desde el Estado o desde fuerzas económicas hacia el

⁴² García Rolando, op. Cit. pág. 98

ordenamiento de la Ciudad de México en la actualidad, sino a la falta de regulación política y económica. El no hacer o el dejar hacer de parte de la planeación ciudadana es al mismo tiempo un hacer que tiene implicaciones que constriñen o posibilitan el actuar de los agentes urbanos dentro de San Pedro Tláhuac.

El constreñimiento tomado como disposiciones para la acción que marca la operación del sistema urbano, es tal en cuanto al retiro de control principalmente del Estado dentro de los últimos años. Esto ha traído como consecuencia que el crecimiento dentro de la ciudad durante los últimos 20 años se ha dado de manera irregular. Esto aunado al proceso de terciarización de la economía ha ocasionado el establecimiento de un orden cotidiano delimitado por el *dejar hacer* de las políticas por parte del Estado. El constreñimiento desde éste punto de vista no está dado por la puesta en práctica de políticas públicas urbanas o acciones intencionales, sino justamente del dejar hacer y la irregularidad de parte de las políticas en los últimos años.

Gracias a esta falta de regulación se puso en marcha una manera principalmente privada de satisfacer las necesidades, que dentro de éste trabajo se refieren en cuanto a maneras de sobrellevar la falta de orden dentro de la vida cotidiana en la ciudad y la infraestructura necesaria, así como planeación urbana en cuanto a un modelo racional de ciudad y no tanto a la inclusión del “sector privado” dentro de la gestión de recursos.

Durante las siguientes líneas se describen las principales características y consecuencias que devinieron del proceso de crecimiento desregularizado de de los últimos años en San Pedro Tláhuac.

Se toma como punto de partida el impulso demográfico de la Ciudad de México a partir de 1980, cuando la ciudad adquirió uno bastante notable. Analizar ciertas características demográficas permitirá elaborar un panorama general en cómo el sistema urbano se constituyó desde entonces para realizar un análisis de las implicaciones que tuvo el desarrollo o crecimiento de la ciudad dentro de San Pedro Tláhuac.

Dentro de este periodo de tiempo, existió en América Latina un crecimiento demográfico y urbano con respecto a la población de todo el continente, aunque en las grandes ciudades haya disminuido relativamente la tasa de crecimiento del periodo entre

1985 y 1995⁴³. Éste proceso de crecimiento ha traído diversas consecuencias para la dinámica de las ciudades.

Su crecimiento se dio de manera horizontal más que espacial, trayendo consigo el despilfarro de suelo y la consiguiente falta de infraestructura urbana, exacerbando la segregación social y funcional. Probablemente la consecuencia que más cabe resaltar es el gran equipamiento autista con respecto al entorno, es decir, la creación de infraestructuras dentro de un ámbito local muy restringido.

Esto trajo como consecuencia que los servicios dentro del sistema urbano no tengan la infraestructura con la que se debería contar para lograr llegar a la mayor cantidad de población, ya que están concentradas en zonas muy limitadas. También ha traído como consecuencia la creación de servicios no regulados vinculados a la economía ilegal.

La creación de zonas marginadas con respecto al entramado urbano tiene como consecuencia la desarticulación de *las relaciones*, dificultándose y *se encarece el acceso al trabajo, creando asentamientos totalmente marginales*⁴⁴. Así, el crecimiento desorganizado y desigual del sistema urbano ha creado límites para la acción de las personas que habitan dentro de la ciudad.

El crecimiento demográfico en la Ciudad de México de 1970 a 1980 fue del 3.9%, mientras que en el periodo de 1980 a 1990 fue del 2%⁴⁵ y aunque el índice de crecimiento disminuyó, es importante señalar que el crecimiento poblacional es uno de los factores más importantes para tomar en cuenta en la construcción del sistema urbano, ya que gran cantidad de población trae consigo un nuevo entramado de relaciones sociales y la manera en que se llevan a cabo dentro de cualquier ciudad. Así también, el crecimiento del área urbana ha sido proporcional al demográfico, absorbiendo algunas delegaciones y llevando a un recorrido a otras zonas de la ciudad que antes no estaban tan pobladas, sobre todo entorno a la periferia.

⁴³ Borja Jordi, *Ciudad y planificación: la urbanística para las ciudades de América Latina*, en Balbo Marcelo, Jordán Ricardo y Simioni Daniela (compiladores), *La ciudad inclusiva*, Cuadernos de la CEPAL, # 88, CEPAL, Cooperazione italiana, Santiago de Chile, 2003. Pág. 61

⁴⁴ *Ibíd.* Pág. 85

⁴⁵ Negrete María Eugenia, *Evolución de la población y organización urbana. Enfoque ecológico-demográfico del cambio metropolitano*, en Tovar de Archederra Isabel y Mas Magdalena (compiladoras), *Macrópolis mexicana*, Departamento del Distrito Federal, Universidad Iberoamericana y CONACULTA, México, 1994.

A partir del objeto de estudio, el Pueblo Originario de San Pedro Tláhuac, es importante resaltar las características que tomaremos a partir de la anterior conceptualización del sistema urbano para saber a qué nos referimos en particular cuando analizamos éste fenómeno en cuanto a las disposiciones para la acción de parte del sistema urbano.

La importancia de nuestro objeto de estudio radica en que los Pueblos Originarios de la Ciudad de México presentan en la actualidad, problemáticas que corresponden tanto al ámbito local como al regional. La presente investigación se inserta en éstas problemáticas en tanto que el crecimiento urbano de la Ciudad de México ha alcanzado niveles en los que ha llegado a su periferia, que implican el desarrollo de nueva infraestructura para cumplir con la demanda de servicios en ésta zona.

Características particulares de San Pedro Tláhuac hacen pertinente la investigación en tanto que es un caso sintomático de la desigual distribución del equipamiento urbano, lo que reduce las posibilidades de actuar de sus habitantes.

Es necesario por ello caracterizar lo que se entiende por Pueblo Originario, para que a través de dicha caracterización, se ponga énfasis en la necesidad de conocerlo como tal. Además de que la caracterización de la zona como pueblo originario le trae consecuencias diferentes al del resto de la ciudad, debido a que sus características principales lo diferencian bastante de otras zonas de la Ciudad de México.

Por Pueblos Originarios se pueden entender aquellas poblaciones antiguas cuya organización social y prácticas culturales continúan reflejando elementos de una herencia mesoamericana y colonial que afectan la manera en como los agentes llevan a cabo sus prácticas cotidianas. Pueden caracterizarse por:

- *Ser pueblos de origen prehispánico refundados en el periodo colonial.*
 - a. Son pueblos prehispánicos cuya existencia es ampliamente conocida por las referencias documentales, tales como Xochimilco, Tláhuac, Mixquic, Mexicaltzingo, etc.
 - b. Pueblos fundados como producto de la política de congregaciones de mediados del siglo XVI al primer tercio del siglo XVII.

En los pueblos originarios se aprecia todavía cierto ordenamiento territorial que tiene que ver con los antiguos reinos o tlaltocayos, pero también una relación

entre pueblo y barrio, como subdivisión de pueblos originarios, equivalentes y se deben distinguir claramente de la noción predominante de barrio como asentamiento popular tradicional de la ciudad de México, que tiene una connotación más bien mestiza. San Pedro Tláhuac se encuentra dividido en 7 barrios. El trazado urbano de San Pedro Tláhuac está delimitado por el tradicional ordenamiento de las ciudades coloniales, donde el centro político, económico y religioso está asentado dentro del centro del pueblo, que actualmente corresponde al centro de la delegación política de Tláhuac.

▪ *Poseen una perspectiva de territorio*

- a. la necesidad de alimentos y de mano de obra obligaron a las autoridades coloniales a dotar cierto grado de autonomía a estas poblaciones mediante la subsistencia de grupos dominantes indígenas y el reconocimiento de su territorio. La idea de tener territorio, en tanto elemento central de identidad, es una de las particularidades más acusadas que han subsistido en los pueblos originarios, más clara y definida que la identidad étnica. En San Pedro Tláhuac, es interesante el efecto que tienen este tipo de relaciones en cuanto al marco de referencia que se conforma en cuanto a las relaciones dentro de la dinámica cotidiana, que presentan un carácter diferente al del resto de la Ciudad de México. Para los pobladores de San Pedro, la reivindicación hacia el espacio que ocupa el pueblo es muy importante en cuanto a diferenciarse del resto de la ciudad y al mismo tiempo, enaltecer las características que lo mantienen como Pueblo Originario.
- b. Los pueblos originarios que han sido absorbidos por la ciudad mantienen la idea de territorio en la memoria colectiva y en el espacio concreto en que se desenvuelve su vida cotidiana y sus principales celebraciones. Se puede hablar de territorio en tres planos: el territorio como origen o fundamento del pueblo, el territorio como espacio de supervivencia y el territorio como espacio sagrado en la vida cotidiana. Como se mencionó en el punto anterior, la idea de un mito fundador dentro de San Pedro

sigue conservada dentro de sus prácticas cotidianas, ya que tienen la impresión de que el pueblo es aún un espacio diferenciado de la ciudad.

- *Mantienen vivo un ciclo festivo que permite refrendar ritualmente la pertenencia al pueblo.*- todos los pueblos poseen una fiesta patronal que congrega a sus habitantes, así como un complejo calendario ritual en el que se aprecia una clara continuidad en cuanto a algunas fechas esenciales del calendario mesoamericano (la candelaria, semana santa, el día de la santa cruz, el día de la concepción, el día de muertos, etc.). el mantenimiento de este sistema festivo supone una compleja organización de cargos y muy variados mecanismos de selección de los responsables. La apropiación del espacio que se tiene dentro de San Pedro Tláhuac es particular debido al ciclo festivo, ya que dentro de las fechas, en especial la del santo patrón la calle es utilizada para la fiesta, dándole un mayor peso que al tránsito de automóviles. La organización del espacio cambia de acuerdo al ciclo festivo, ya que los habitantes dentro de las fiestas cierran las calles para llevar a cabo fiestas. Incluso se mantiene la costumbre de cerrar la calle en la que viven para llevar a cabo celebraciones de bodas, quince años y otras de parte de miembros de la familia.

- *Poseen una clara tendencia hacia un funcionamiento autonómico.*- desde un principio, los pueblos originarios se concibieron a sí mismos como espacios propios, alternos al del poder colonial que se les impuso. Tal autonomía ha sido fuertemente erosionada por el crecimiento de la ciudad, los aspectos más relevantes son:
 - a. *La autonomía política*, en cuanto a que subsisten representantes generales de los pueblos. El sistema de cargos aún presente dentro de San Pedro Tláhuac es realmente importante dentro de la dinámica ciudadana en tanto que las relaciones sociales están ampliamente delimitadas por la búsqueda de estos puestos, que más acá de puestos políticos, están determinados por relaciones de índole tradicional.
 - b. *Autonomía económica*; varios pueblos han tenido éxito en desarrollar proyectos productivos o de servicio, lo que les ha permitido mantener

un mayor control de su forma de vida. En San Pedro aún se conserva la producción agrícola que les permite sustentarse, así como una relación delimitada hacia el resto de la ciudad, en cuanto a que la vida económica está grandemente determinada dentro del mercado del pueblo. Lo que trae como consecuencia que haya poca necesidad de salir a comerciar o a consumir dentro de la ciudad.

Es altamente importante tomar esto en cuenta, debido a que muchas de las personas (véase el capítulo 5 y las entrevistas) prefieren quedarse dentro del pueblo a salir en busca de oportunidades de trabajo dentro del resto de la Ciudad de México. Esto puede ser consecuencia del arraigo territorial con el que cuentan y la cuasi-suficiencia de acuerdo a su autonomía económica.

c. *Autonomía en la vida ritual*, en cuanto a que el sistema festivo se ha mantenido, pese a la presencia de las iglesias, como el espacio autónomo por excelencia de los pueblos originarios.

- *Perviven linajes principales.*- la pervivencia de linajes expresados en familias troncales que han mantenido una gran importancia a lo largo de los siglos y que han estado ligados tanto a los asuntos territoriales como a los ceremoniales. En San Pedro Tláhuac algunos ejemplos de familias troncales se pueden apreciar en apellidos que aún se conservan, donde algunos ejemplos son: Pérez, Ruiz, Galicia, Barranco, Lozano, Piña, Martínez, Ramírez, González y Téllez.
- *Poseen una importante tradición de pensamiento.*- expresada de múltiples formas, dentro de las que se puede destacar la memoria histórica, la pervivencia de elementos civilizatorios mesoamericanos como la relación hombre naturaleza, la idea de la salud, de la muerte, de la tierra y otras muchas.

Todas éstas características apuntan a una definición de los Pueblos Originarios, que aunque no hay un consenso en las características que tiene que contener el concepto, se han enumerado las principales de acuerdo a algunos trabajos citados en la bibliografía.

Al mismo tiempo de ver qué es un Pueblo Originario, si se toma San Pedro como uno de ellos, es posible acercarse desde una perspectiva diferente, debido a que se aborda el análisis desde diferentes problemáticas. El constreñimiento de parte del sistema urbano cobra un cariz diferente en cuanto a estas características que lo particularizan dentro de la dinámica de la ciudad. Ya que más allá de hablar de factores posibilitantes, podemos particularizarlos en una forma de organización delimitada de acuerdo a los Pueblos Originarios.

Dentro de una de las características del constreñimiento, es necesario reconstruir sintéticamente la historia de la región, para poder entender algunos procesos que han determinado la dinámica actual del pueblo.

Durante el siglo XIX, los gobiernos autónomos de los indígenas fueron disueltos con la imposición de un proyecto liberal encabezado por la élite política criolla⁴⁶. En 1820, cuando entró en funcionamiento el Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México, el cabildo se empeñó en promover la incorporación de los pueblos indios al gobierno de la ciudad y traspasar sus bienes a la Tesorería de la ciudad. El golpe definitivo se dio con la Ley de Desamortización de 1856, la cual suprimió la propiedad territorial de los pueblos por la propiedad individual⁴⁷, lo cual les quitaba su capacidad de asociarse para lograr tener tierras comunales.

Los últimos sobrevivientes de este proceso de “colonización⁴⁸” son los pueblos asentados principalmente en el sur, como Milpa Alta y nuestro caso en San Pedro Tláhuac. Esto conlleva que se rechace el reconocimiento de sus derechos y sus libertades colectivas; lo que ha causado graves problemáticas: rezago agrario, postergación en la legalización de sus tierras, expropiación y privatización de sus tierras y recursos, el desconocimiento de las autoridades propias de sus pueblos y comunidades, la imposición de proyectos, la injerencia de las autoridades de las delegaciones y de las instituciones de la Ciudad de México, así como la falta de representación en la legislación de la ciudad⁴⁹. Un ejemplo muy actual lo representa la

⁴⁶ Sánchez Consuelo, *La diversidad cultural en la Ciudad de México. Autonomía de los Pueblos Originarios y los migrantes*, pág. 58.

⁴⁷ *Ibíd.* Pág. 59

⁴⁸ Aquí el término *colonización* debe ser tomado en referencia a la idea habermasiana de *colonización del mundo de la vida por el sistema*, en cuanto a que el tipo de referente se cambió del “tradicional-comunal” al “racional-individual”.

⁴⁹ *Ibíd.* Pág. 61

confrontación entre ejidatarios de la zona y el Plan Delegacional de Desarrollo Urbano en Tláhuac⁵⁰.

La problemática en la que se encuentran los pueblos indígenas en el Distrito Federal se caracteriza por la amenaza de la mancha urbana sobre el suelo de conservación, gracias a los intereses económicos de la industria inmobiliaria, sin tomar en cuenta que San Pedro Tláhuac por ejemplo, cuenta con una gran zona de conservación y de agricultura. A esto se le suma la falta de regularización normativa en cuanto a la tenencia de la tierra, lo que hace que muchas hectáreas estén descuidadas y no sean productivas. Lo que tiene serias consecuencias para la dinámica económica de la zona. Durante los últimos años ha disminuido la población ocupada dentro del sector primario de la economía, de 88 personas en 1990 a 65 en el año 2000⁵¹. Esto trae como consecuencia que cada vez más pobladores de San Pedro tengan la necesidad de salir al resto de la ciudad para buscar otras oportunidades de trabajo, principalmente en el sector terciario de la economía, ya que del año 1990 al año 2000 la población ocupada en el sector terciario pasó de 2324 a 3674 habitantes⁵².

La sobreexplotación de los mantos acuíferos y la distribución desigual del agua entre las necesidades locales y los requerimientos de la ciudad es algo que se debe poner en balance, ya que Tláhuac aporta parte del agua que se consume en la Ciudad de México. Esto aunado al tráfico ilegal de la fauna y la flora endémicas en proceso de extinción, trae graves consecuencias para la sustentabilidad ambiental tanto de los pueblos como de la Ciudad, ya que son los últimos resabios de áreas de conservación que dotan de recursos naturales a todo el Distrito Federal: *estamos peleando por la gente de todo el D.F. porque Tláhuac surte del 50% de agua que se consume en la Ciudad de México. Hay un sistema que va de la sierra de Santa Catarina al Ejido de Mixquic, son 12 pozos donde se extrae el agua, que surte hacia Iztapalapa, Coyoacán, a varias delegaciones*⁵³.

Por todos los problemas mencionados arriba, es importante dimensionar como Pueblo Originario a San Pedro Tláhuac, ya que cuenta con una problemática específica que

⁵⁰ La Jornada, *Sigue oposición de ejidatarios de Tláhuac a la línea 12*, Publicado el día 25 de junio de 2008.

⁵¹ Según datos de los CENSOS XI y XII del INEGI.

⁵² CENSOS XI y XII del INEGI.

⁵³ Entrevista a Baruc Martínez.

debe ser tomada en cuenta para darle su real importancia dentro del contexto de desarrollo urbano de la Ciudad de México y sus problemas económicos, políticos, sociales y culturales a los que se enfrenta cuando la mancha urbana está alcanzando zonas donde perduran los Pueblos Originarios y cuál es la importancia de incluirlos en la agenda del desarrollo urbano .

Ahora se pasará a analizar algunos de los factores sociodemográficos que se toman como determinantes dentro de ésta investigación.

Los datos analizados dentro de éste apartado fueron elaborados en base a los censos XI y XII del INEGI y aquellos que pudieron ser extraídos del Conteo elaborado por la misma institución en el 2005. Para construir datos sobre San Pedro Tláhuac, se delimitó una zona según las delimitaciones del Pueblo Originario por parte de la Delegación Tláhuac. A partir de esta delimitación, se elaboró una zona compuesta por las AGEBS⁵⁴ que corresponden al territorio de San Pedro. Esto se realizó debido a que los datos desagregados por ésta unidad de medida son los más completos para poder determinar la cantidad de población que queremos analizar en cada variable.

Dentro del rubro económico, aunque el número de la población económicamente activa aumentó con una tasa de crecimiento del 4.14% del año 1990 al 2000, ha aumentado exponencialmente el número de población económicamente inactiva, con una tasa de crecimiento del 46.88%⁵⁵. Por ello, la reducción en tasa de crecimiento de la población económicamente activa dentro del pueblo muestra que las posibilidades de la actividad económica se redujeron drásticamente, lo que ocasionó que gran parte de la población de la zona tuviera la necesidad de buscar empleo en otra parte. Esto es de suma importancia sobre todo debido a que la población ocupada dentro del sector primario de la economía se redujo de 88 a 65 personas. Esto es realmente significativo sobre todo en San Pedro Tláhuac, debido a que las actividades tradicionales, como la agricultura, pasaron a último término en el periodo analizado.

Por otro lado, la población ocupada en el sector terciario de la economía fue el que ascendió rápidamente, lo que significa que gran parte de la población se vio obligada a trabajar en otros sectores económicos.

⁵⁴ AGEBS significa *Área Geoestadística Básica*, que es una de las unidades con las que INEGI realiza su recopilación de dato. En este caso fueron utilizadas las AGEBS 045-2, 038-2, 043-3 y 044-8. Los datos expuestos dentro de éste capítulo se realizaron a partir de una suma por variables de las cuatro AGEBS que corresponden al pueblo originario de San Pedro Tláhuac.

⁵⁵ Tasas de crecimiento de la población económicamente activa fueron elaboradas en bases a los CENSOS XI y XII del INEGI.

Siendo San Pedro Tláhuac un pueblo Originario es de gran importancia, debido a que gran parte de la autonomía económica de los pueblos está basada principalmente dentro del sector primario. En los últimos años principalmente los pueblos del sur de la Ciudad de México han sido los únicos que han podido mantener éste tipo de economía en pie. Al mismo tiempo, surge una gran problemática dada en dos sentidos. En primer lugar en cuanto a la identidad de la que son parte por medio de la agricultura. En segundo lugar, se trata de la probable pérdida de autonomía que presentan de acuerdo a la reducción de población ocupada dentro de este sector (véase figura 3).

Figura 3.- Indicadores económicos de acuerdo a sector de ocupación en San Pedro Tláhuac

Economía	1990	2000	Aumento en porcentaje
Población ocupada en el sector secundario	811	1001	18.98%
Población ocupada en el sector terciario	2324	3674	35.51%
Población ocupada como empleado y obrero	2588	3491	25.86%
Población ocupada como jornalero o peón	88	65	Reducción de -26.13%
Población ocupada por cuenta propia	244	989	75.32%

Fuente: Elaboración propia en base a los CENSOS XI y XII del INEGI

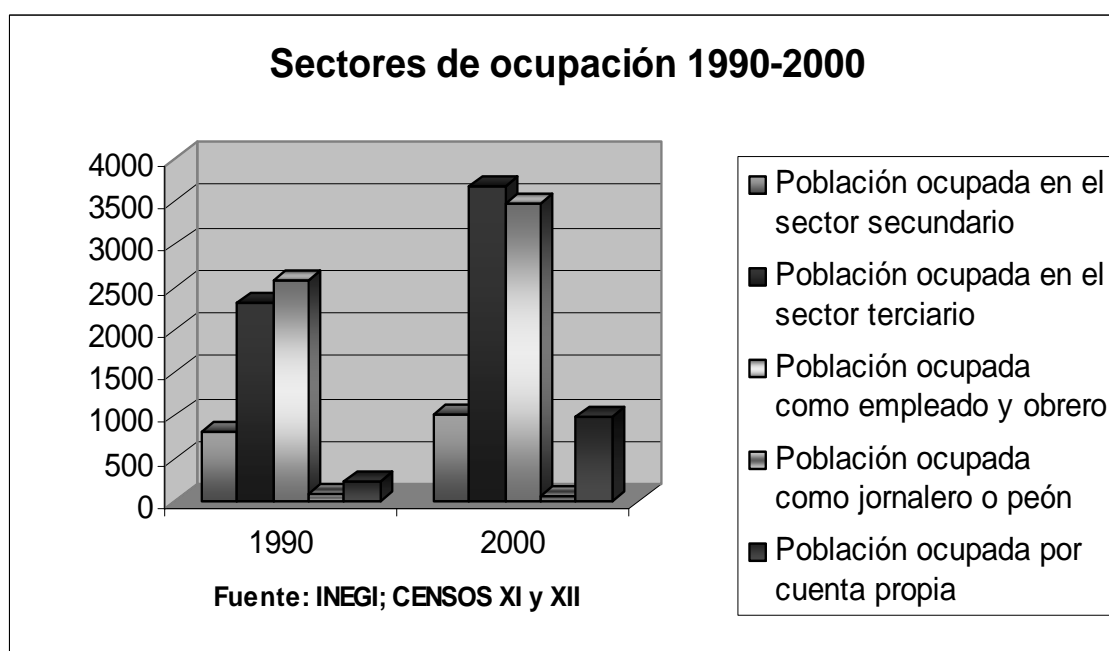
De acuerdo a esta tabla la mayoría de la población en 1990 se ocupaba en el rubro de *empleado y obrero*, con 2588 personas, mientras que en el año 2000 la mayoría de la población se ocupa en el sector terciario, lo que corresponde al proceso de *terciarización* de la ciudad de México, en donde la actividad económica en estos años se trasladó al rubro de servicios.

El autoempleo también es un dato interesante, debido a que la población ocupada por cuenta propia se elevó casi tres veces entre 1990 y el año 2000.

También es importante contextualizar el análisis, debido a que la zona que es estudiada como San Pedro Tláhuac en cuanto a las AGEBS del INEGI, aunque antes eran zonas de agricultura, ahora ya es una zona completamente urbanizada, por lo que es realmente difícil que haya un gran nivel de población que se ocupe a este rubro.

En la siguiente gráfica (Figura 4) se puede observar lo anteriormente dicho.

Figura 4.- Población por sectores de ocupación en San Pedro Tláhuac



Fuente: Elaboración propia en base a los CENSOS XI y XII del INEGI

Predomina la ocupación en el sector terciario en los últimos años (ver figura 4), y el sector primario, representado por el número de personas que trabajan como jornalero o peón.

Cabe destacar los demás porcentajes de crecimiento en cuanto a los otros rubros: dentro de la población ocupada como jornalero o peón, decreció en éste periodo de tiempo, debido al desalojo de las actividades que ha tenido San Pedro Tláhuac en los últimos años de acuerdo a este rubro. Por otro lado, la población ocupada como empleada y obrera, creció 25.86% dentro del periodo comprendido entre el año 1990 y el año 2000; mientras que la población ocupada en el sector secundario y el sector terciario han crecido respecto a una tasa del 18.98% y del 35.51% respectivamente.

El problema es de singular importancia en ésta investigación debido a que los Pueblos Originarios han recibido gran parte de población. En San Pedro Tláhuac, de 2000 al año 2005 podemos ver en el rubro de migración, cómo la relación entre la población nacida en la entidad y la nacida fuera de la entidad muestran la gran cantidad de personas que han llegado a San Pedro desde otro lado. Población que debe dedicarse en su mayoría a actividades del sector terciario.

Para 1990, apenas 36 de los pobladores habían nacido fuera de la entidad (véase Figura 5, abajo), mientras que en el año 2000 vemos un aumento bastante significativo debido

al crecimiento y urbanización de la Ciudad de México, por lo que gran cantidad de gente en los últimos años ha tenido que salir concéntricamente hacia otros puntos menos poblados dentro de la misma ciudad.

Figura 5.- Migración en San Pedro Tláhuac

Migración	Año 1990	Año 2000
Población nacida fuera San Pedro Tláhuac	36	7783

Fuente: Elaboración propia con base en los CENSOS XI y XII, INEGI.

Como consecuencia de éste proceso, devinieron problemas que trajeron como solución la adaptación y conformación de la estructura urbana. Pero el escaso gasto público no solventó las grandes lagunas del desarrollo urbano. Como se puede ver en la figura 5, las personas que nacieron fuera de San Pedro Tláhuac representan un número significativo de acuerdo a los 13 553 habitantes en ese entonces.

En el rubro de la vivienda, hay variables que son significativas. En primer lugar, podemos tomar como referente el número de viviendas particulares habitadas para luego partir a un análisis descriptivo en cuanto a ciertas características y hacer una lectura de ellas en cuanto a cómo ha cambiado el nivel de infraestructura dentro de la vivienda en los últimos diez años.

En el año 1990 el total de vivienda particular habitada era de 2146 viviendas, cuando en el año 2000 el número total de viviendas particulares habitadas era de 2936, lo que para el año de 2005 aumentó a 3590⁵⁶.

En general se puede observar que los servicios crecieron de manera estable, en especial las viviendas particulares con drenaje conectadas a la red pública, lo que implica una amplia inversión en proyectos de drenaje, pero que dicho sea de paso, también trae como consecuencia el desabasto de agua para las tierras de riego en la producción agrícola, cada vez más desatendida en este territorio.

Como consecuencia del proceso de urbanización que trajo más infraestructura y drenaje, trajo consigo una reducción en el número de *viviendas particulares con drenaje conectado a fosa séptica, barranca o grieta, río, lago y mar*, que en 1990 ascendían a

⁵⁶ Datos en base a los CENSOS XI y XII del INEGI y el conteo de 2005.

170, mientras que para el año 2000 su número disminuyó a 57⁵⁷, lo cual muestra otra vez el proceso de urbanización en la zona.

El crecimiento demográfico de los últimos años ha traído graves consecuencias a San Pedro Tláhuac, como vimos anteriormente.

Para el año de 1990 la población en San Pedro Tláhuac era de 7778 personas, mientras que en el año 2000 ascendió a 13553 personas, lo que significa un porcentaje relativo al crecimiento del periodo del 42.61% (ver Figura 6). En 10 años la población aumentó a un ritmo más o menos acelerado, por lo que la zona de San Pedro fue casi duplicada en cuanto a población, lo que trajo consecuencias para los demás rubros, cómo se verá más adelante. Para el año 2005, el número de habitantes de San Pedro Tláhuac subió a 15088⁵⁸, por lo que el ritmo de crecimiento debió de decaer en éste último periodo. Por ello, el crecimiento más significativo dentro de este rubro se encuentra en el periodo de 1990 al año 2000 (Figura 6).

Figura 6.- Población San Pedro Tláhuac 1990-2005.

Crecimiento de población San Pedro Tláhuac Años 1990-2005			
Población 1990	Población 2000	Población 2005	Porcentaje crecimiento de población 1990-2000
7778	13553	15088	42.61%

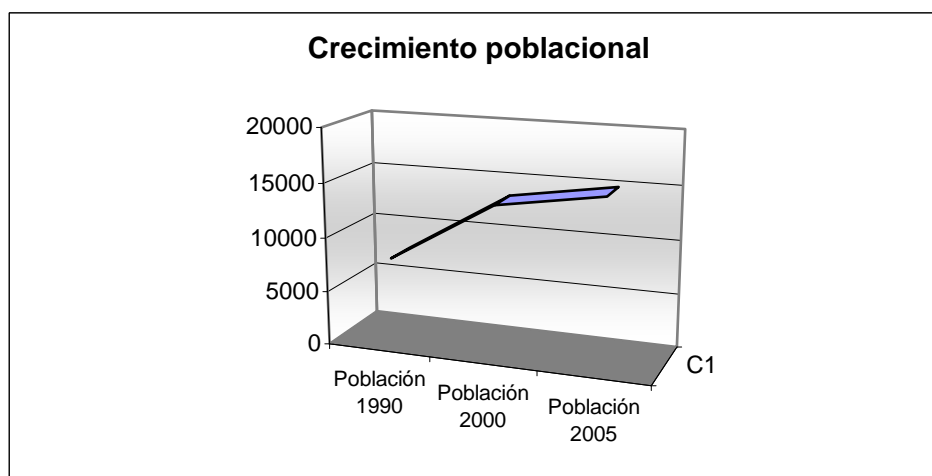
Fuente: Elaboración propia en base a datos de los CENSOS Generales de población y vivienda XI y XII y al conteo del año 2005.

En la Figura 7, podemos ver el crecimiento de la población dentro del periodo del año de 1990 al 2000, que siguió con la dinámica demográfica del resto de la ciudad y del país. Y aunque decreció en cuanto a su crecimiento en los años anteriores, su índice entre el año de 1990 y el año 2000 sigue siendo alto.

⁵⁷ Ibid

⁵⁸ Conteo del año 2005 del INEGI.

Figura 7.-Crecimiento poblacional



Fuente: Elaboración propia en base a los CENSOS XI y XII del INEGI

El transporte será uno de los objetos principales por medio de los cuales el sistema urbano está compuesto en la ciudad contemporánea, debido a que el entramado de relaciones se ve co-conformado por el sistema de transporte.

Se tomo este ejemplo ya que es uno de los más tangibles como factor del constreñimiento estructural de parte del sistema urbano que le da un cierto marco de posibilidades bastante delimitado al transeúnte para actuar dentro de la vida cotidiana.

Mientras que entre el 55 y el 85 por ciento de los viajes urbanos se hacen en transporte colectivo, las políticas van más dirigidas a los desplazamientos en automóvil, segregando a la mayor parte de la población, experimentando una reducción de la movilidad y de las posibilidades de utilizar la ciudad. Por ello la movilidad urbana está condicionada por factores históricos, sociales, económicos, políticos y espaciales, de orden estructural o coyuntural, que se pueden reducir principalmente a cuatro⁵⁹:

- 1. El crecimiento urbano acelerado:** el crecimiento de las ciudades se ha dado de una forma desorganizada, sin una adecuada planeación urbana, dando lugar a asentamientos demasiado grandes y con la consecuente carencia de servicios públicos.
- 2. La desarticulación entre la forma urbana y el sistema de movilidad:** principalmente debido al excesivo consumo del espacio urbano de parte del

⁵⁹ Montezuma Ricardo, *Ciudad y transporte: La movilidad urbana*, en Balbo Marcello, Jordán Ricardo y Simioni Daniela (compiladores), *La ciudad inclusiva*, Cuadernos de la CEPAL, # 88, CEPAL, Cooperazione italiana, Santiago de Chile, 2003, Pág. 176

transporte particular en menoscabo del colectivo. El sistema de movilidad urbana ampliamente ligado a las prácticas dentro de la vida cotidiana entonces esta desvinculado del proceso de urbanización.

3. **La concentración de actividades en áreas centrales** sobre todo en el centro de la ciudad. Económico o demográfico, aunado a una infraestructura limitada e insuficiente dificulta la movilidad, Trae consigo problemas sobre todo relacionados a la gran cantidad de trayectorias dentro de las horas pico, a la calidad del transporte y su poco alcance para cumplir las demandas de la población.
4. **La segregación económica y espacial.**
5. A estas cuatro se puede agregar una quinta que trata a cerca del **sistema político y su implementación por medio de políticas urbanas.**

La estructuración del espacio urbano no ha sido regulada, sino que ha sido el resultado de procesos de especulación, sobre todo en cuanto a la prontitud y a la organización de las políticas públicas, que se concentran en soluciones situacionales más que en un plan de desarrollo urbano a largo plazo, que tome en cuenta las necesidades de la población y su movilidad dentro del sistema urbano. Como se mencionó anteriormente, los factores de constricción de parte del funcionamiento del sistema, no se deben tanto a acciones intencionales dentro de la ciudad, sino al dejar de hacer de parte de la política y la economía dentro del espacio urbano.

La diferenciación entre el espacio urbano es otro de los problemas centrales y consecuencia de la retirada del estado dentro de la política urbana. Ya que los sectores de estratos altos entonces acceden a lugares más costosos y mejor ubicados, con alta calidad paisajística y ambiental. Los estratos medios ocupan áreas periféricas próximas a las clases altas; mientras los estratos populares se concentran en la mera periferia, apartados y remotos en la búsqueda de suelo urbano a bajo precio.

La segregación espacial dentro de las ciudades es exacerbada por los problemas en la infraestructura del transporte colectivo. Trayendo además como consecuencia otros problemas como altos niveles de congestión, contaminación y de accidentes, lo que demanda una inversión importante de tiempo y dinero de la población para realizar sus

desplazamientos⁶⁰. La menor movilidad significa menor accesibilidad al trabajo y a los servicios. A esto se le suman otros factores como la crisis económica, la reducida disponibilidad de recursos y el costo alto en transporte. Los cuales han afectado la movilidad cotidiana, obligando al transeúnte a buscar otros medios de transporte a menores costos o simplemente, reduciendo su movilidad. Estos factores de constreñimiento en cuanto a la movilidad, dotan de nuevas disposiciones para la acción hacia los agentes en cuanto a las actividades que tienen que realizar dentro de su vida cotidiana.

A pesar de las dificultades para desplazarse a pie a causa de las condiciones de inseguridad y falta de transporte, las grandes distancias, del mal estado de los andadores; una buena parte de la población se está movilizandando cada vez más por éste medio a su lugar de trabajo o estudio⁶¹, encontrando nuevas *maneras de hacer* para poder transitar.

Por otro lado, la privatización del transporte colectivo ha traído como consecuencia múltiples problemas, aunados al del crecimiento de la informalidad dentro del servicio. El proceso de privatización, lleva a que el gobierno tenga la función de la organización del sistema, mientras que el sector privado debiera encargarse de la gestión. Los propietarios de los vehículos son los que en realidad ejercen el verdadero control del transporte en las ciudades, papel que anteriormente le correspondía al Estado.

Los sistemas de transporte de muchas ciudades latinoamericanas, al igual que en México parecen ser semiinformales, ya que combinan una organización formal (local y nacional) y una gestión informal de parte de los propietarios y conductores de los vehículos. Estos últimos trabajan en condiciones poco aceptables. Lo que los obliga a recurrir a prácticas poco ortodoxas desde la visión del sistema urbano: prolongando sus horas de trabajo, los días de trabajo y se lanzan a la cacería de pasajeros, supeditando su ganancia al número de viajes y pasajeros por día.

Así el sistema de transporte está regido por una lógica de ganancia y no de prestación del servicio, continuando con la dinámica del sistema urbano. Debido a la falta de una infraestructura fuerte en el sistema de transporte, los propietarios de vehículos, conductores e incluso los usuarios se han visto obligados a crear nuevas formas de

⁶⁰ *Ibid.* Pág. 180

⁶¹ *Ibid.* Pág. 181

autotransporte relacionado con la disminución de la prestación del servicio. La elaboración de nuevas rutas fuera de los principales ejes viales para incrementar la ganancia y una mayor movilidad en otros medios, incluso caminando.

En América Latina existe una estrecha relación entre urbanización y transporte público ya que el asentamiento colonial, compacto y peatonal, ha sido reemplazado por la ciudad radial, atomizada, donde domina el autobús⁶².

Por ello se han creado precarios sistemas de autorregulación alejada de una gestión estatal: en cuanto a *regulaciones sociales y funcionales bastante fuertes que se esconden detrás de un aparente desorden*⁶³, que dotan del conocimiento o marco de referencia necesario para que el agente urbano logre llegar a su destino.

En los estudios acerca del transporte es necesario pensar, además de su eficiencia en cuanto a las personas y mercancías transportadas, en la configuración espacial y los vínculos sociales que se forman a partir de múltiples aspectos que pueden ser codeterminantes para las relaciones sociales dentro de la ciudad y cómo se traducen en maneras de hacer específicas:

Las relaciones sociales formadas en torno a la red de infraestructura, el modelo económico sobre el que se soporta y la manera en que la red es expresada territorialmente en acciones sociales; al tiempo que son posibilitadas, también modifican el sistema urbano en la medida en que cambian al contenido discursivo y en el mismo uso que toman de ello dentro de las prácticas cotidianas,

Hasta el año 2003, no ha cambiado la relación entre el número de habitantes y la longitud total de los caminos a nivel federal, de 3.2 metros por cada habitante⁶⁴. Lo que aunado a una desigualdad en la distribución por múltiples razones, principalmente en cuanto a la predominancia de ciertos intereses económicos de crecimiento.

Esto ha traído graves problemas de equipamiento e infraestructura urbanos: *la infraestructura en materia de transportes muestra una irregular distribución que expresa las desigualdades territoriales que aquejan a México y que impactan no sólo a la circulación física de pasajeros y mercancías, sino a todo el proceso de desarrollo urbano regional*⁶⁵.

⁶² *Ibid.* Pág. 185

⁶³ *Ibid.* Pág. 186

⁶⁴ En total, dentro de la República Mexicana.

⁶⁵ Chias Becerril Luis y Martínez Pacheco Anuar, *Transporte y desigualdades territoriales en la Región centro*, Pág. 291

San Pedro Tláhuac tan sólo cuenta con una vía primaria de acceso y rutas de transporte limitadas, que en realidad son insuficientes para la demanda de transporte dentro de la zona, ya que la mayoría de las personas requieren transportarse hacia otras partes de la ciudad para llevar a cabo sus actividades cotidianas.

En la reforma federal de 1928 aparece la Delegación Tláhuac con su actual composición, en tanto que los municipios se transforman debido a ella.

La construcción del anillo periférico en los años 70's, del sistema de ejes viales y del metro, modificaron sustancialmente la faz de la urbe y desplazaron contingentes considerables de población que se orientan a las distintas zonas periféricas, entre las que se encuentra la Delegación Tláhuac⁶⁶ .

En particular en los últimos 30 años los Ejidos Zapotitlán y San Francisco Tlaltenco se han fraccionado progresivamente, para integrarse al área urbana que crece desde Iztapalapa, con la Avenida Tláhuac como eje vial.

⁶⁶ Medina Hernández Andrés, *Ciclos festivos y rituales en los pueblos originarios de la Ciudad de México*, pág. 165.

Figura 8.- Entrada a San Pedro Tláhuac, Av. Tláhuac.



Archivo del autor, tomada el 7 de mayo de 2008.

Desde entonces las únicas avenidas principales han sido la Avenida Tláhuac (en la imagen anterior se ve cómo existe una sola vía de entrada y salida que conecta al pueblo con el resto de la ciudad), que junto con San Rafael Atlixco forman la vías principales de enlace de la delegación con el resto de la ciudad.

También cuenta con el Eje 10 sur, que funciona como una vía de capacidad que comunica la delegación con el Estado de México.

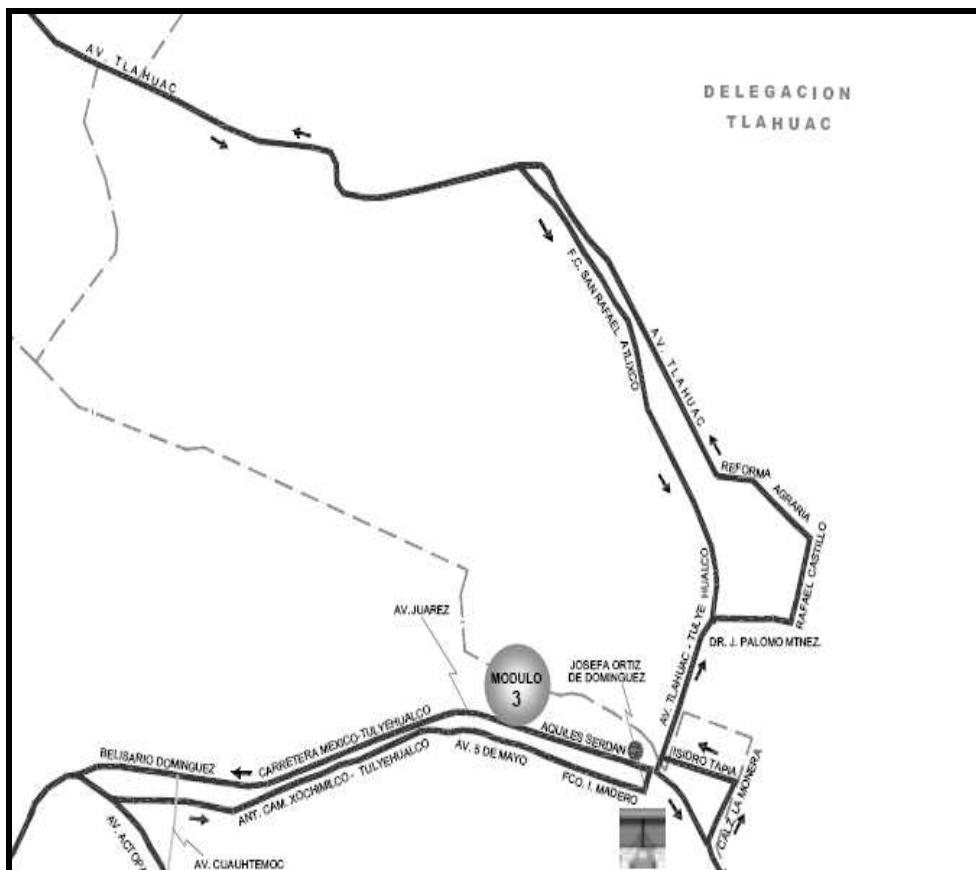
Figura 9.- Av. Tláhuac y el problema del congestionamiento vial



Archivo del autor, tomada el 7 de mayo de 2008.

San Pedro, además de estar comunicado por las vías arriba mencionadas, tiene a su disposición la red de transporte metropolitano, compuesto por una ruta perteneciente a la Red de Transporte de Pasajeros (ver Figura 10), una GMT (autotransportes Siglo Nuevo, S.A. de C.V.) y once rutas de transporte concesionado (ver Figura 11 en la página siguiente):

Figura 10.- Rutas de la Red de Transporte de Pasajeros



Aquí también se muestran la Av. Tlahuac y San Rafael Atlixco como las únicas dos vías principales que comunican San Pedro Tlahuac con el centro de la ciudad. Fuente: Red de Transporte de pasajeros, portal en Internet: http://www.rtp.gob.mx/red_rutas/m03/rutas_03.pdf

Figura 11: rutas de transporte concesionado

Lugar de base	Rutas	Lugar hacia dónde se dirigen las rutas desde a San Pedro Tláhuac
Tulyehualco (Rutas de paso por San Pedro Tláhuac)	12, 44, 56, 51	<i>Centro de la Ciudad de México</i>
Milpa Alta (Rutas de paso por San Pedro Tláhuac)	21	<i>Centro de la Ciudad de México</i>
Tláhuac	50, 37, 62, 94	<i>Centro de la Ciudad de México</i>
Tláhuac	30 y 36	<i>Municipio de Chalco, Estado de México.</i>

Fuente: Coordinación de transporte de la Delegación Tláhuac.

Para Rogelio Pineda Giménez, de la Coordinación de transporte de la delegación Tláhuac⁶⁷, el transporte de la delegación es suficiente, pero las vías de comunicación no, por sólo contar con una vía primaria de vialidad no lo son.

Otro de los problemas es que la política y la gestión pública en el rubro de vías de comunicación se han llevado a cabo de una manera reactiva, más que creativa, es decir, a manera de soluciones focales para problemas situacionales.

Esto trae como consecuencia la falta de recursos e infraestructura, por ello San Pedro Tláhuac se presenta como una zona marginal en cuanto a su relación de infraestructura urbana en cuanto al resto de la ciudad. El uso del automóvil, por ejemplo, es una de estas consecuencias en el sentido en que el uso del transporte privado sobre el público, que al mismo tiempo ha traído mayor desigualdad, a la vez que consecuencias ecológicas para el medio ambiente.

Una de las consecuencias más graves que se observan dentro de San Pedro Tláhuac es el requerimiento de espacios muy amplios, lo que provoca ensimismamientos en espacios reducidos. Se crea así un espacio socio-económico al que tan sólo se puede acceder en automóvil. El acceso en transporte público así, es casi imposible⁶⁸. Esto trae como

⁶⁷ Entrevista realizada a Rogelio Pineda Giménez, Mayo de 2008.

⁶⁸ Remy Jean y Voyé Lilian, *La ciudad, ¿Hacia una nueva definición?*, Págs. 18 y 19.

principal consecuencia la puesta en práctica de actividades *delinquentes* que serán expuestas más adelante, en cuanto a que se tiene que recurrir a nuevas formas de enfrentarse al tránsito dentro de la vida cotidiana.

A su vez, la especialización de funciones en determinadas zonas ocasiona una gran necesidad de movilidad de la población para satisfacer sus necesidades (trabajo, escuela, entretenimiento, etc.). Ya que la capacidad de desplazarse está estrechamente ligada a la capacidad financiera de los individuos⁶⁹.

Por ello la integración dentro de una ciudad no es accesible para todos de la misma manera, en especial para la zona de San Pedro Tláhuac, por tener las características de transporte mencionadas anteriormente.

El servicio de transporte se concentra en las líneas en los ejes centrales más rentables; mientras que la mala calidad del mismo hace a su vez que las clases medias prefieran el vehículo privado, quitando ingresos al erario público, incapacitándolo para realizar mayores inversiones dentro de éste rubro.

En contra de la planeación urbana se han mantenido políticas de vías rápidas que cortan el tejido urbano y crean mayores congestionamientos, aislando los centros y contribuyendo a su especialización en cuanto a una economía terciaria, como se mostró anteriormente.

En cuanto a esta investigación se hace de vital importancia en el impacto que esto ha traído al peatón o agente urbano. La creación de vialidades con el objetivo de enlazar puntos económicamente importantes ha dejado de lado una política interurbana que dé lugar para el paso del transeúnte a pie más que para el automóvil privado. *Fenómenos más absurdos en ciudades [...] que por su tamaño, densidad y morfología permitirían los desplazamientos peatonales [...] dónde prácticamente han desaparecido las aceras para ofrecer la ciudad desnuda a autos privados y bases grandes*⁷⁰.

Hasta ahora se ha realizado una caracterización de los factores que se toman dentro de ésta investigación como parte del funcionamiento del sistema urbano. Sin embargo, si se quiere seguir con el argumento principal de la misma, es necesario analizar cómo se enlazan estas operaciones a la creación del marco de referencia intersubjetivo y a las

⁶⁹ Ibídem. Págs. 126 y 127.

⁷⁰ Borja, Op. Cit. Pág. 87

maneras de hacer cotidianas. Dentro del siguiente apartado se realizará un esbozo de la relación que existe entre el sistema urbano y la creación del marco de referencia intersubjetivo; para después dar paso a la conceptualización del segundo dentro del capítulo 2.

d) Relación del sistema urbano con las maneras de hacer

En este apartado se pretende caracterizar la manera en que son llevadas a cabo las maneras de hacer dentro de la vida cotidiana del transeúnte, pero principalmente cuál es su relación con el funcionamiento del sistema urbano. Esto es de singular importancia si se quiere elaborar un concepto de agencia social.

La urbanización corresponde a un proceso en la integración de la dinámica económica dentro de la ciudad de acuerdo a la gestión de recursos, lo cual quebranta cualquier tipo de relación social. La inestabilidad de las relaciones dentro de la vida cotidiana de los agentes no es algo contrario a la interacción dentro de la ciudad, sino que es una condición necesaria para la creación de un orden creado a partir de ella misma, creando un marco de representaciones singulares de *lo urbano* como el marco de referencia.

La relación entre el sistema urbano y el agente se da en un doble juego en el que el sistema no determina verticalmente la actuación del agente urbano, sino que le da posibilidades o una normatividad fija en el tiempo para que lleve a cabo sus trayectorias de acuerdo a ciertas reglas previamente determinadas.

Lo urbano entonces es entendido aquí como *un medio ambiente dominado por las emergencias dramáticas en la situación, la segmentación de los papeles e identidades, las enunciaciones secretas, las astucias*⁷¹.

Ésta relación entre la morfología social entendida como la organización del sistema urbano y las maneras de hacer están mediadas por el marco de referencia y la resignificación que posibilita al agente. El marco de referencia no presenta un concepto de enlace directo entre el sistema urbano y el sujeto, sino una interrelación dinámica en la medida en que el sistema no es internalizado de manera directa ni por el marco de

⁷¹ Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 44

referencia ni por el agente urbano, sino que es mediado por la resignificación del agente por un lado y por las prácticas urbanas, por el otro.

La ciudad es el lugar por excelencia en el que las funciones sociales se relacionan entre sí a través del espacio⁷², por lo que éstas últimas son decisivas y se traducen en la morfología de la ciudad.

La recurrencia en este tipo de prácticas dará lugar a un tipo de conocimiento común compartido con el otro, de acuerdo a que dentro de las situaciones las prácticas siempre se realizan frente al otro: *el transeúnte [...] no es en absoluto algo parecido a una antiestructura, un reverso de lo ordenado. [...] tampoco es lo insuficientemente estructurado o lo imperfectamente ordenado. Es lo a-estructural, lo a-ordenado, algo que no es posible definir en términos estáticos, sino que en la práctica, está [...] estructurándose, lo que se exhibe ordenándose, viendo la luz*⁷³.

Desde éste punto de vista, el constreñimiento urbano entonces se refiere a los factores que *codeterminan* la acción individual dentro de la ciudad, como elementos de la organización estructural del sistema urbano.

La desigualdad en cuanto al acceso hacia el territorio constituye una base a partir de la cual nos colocamos y percibimos al resto de la ciudad.

Es comprensible que surja una *imagen ideal* de la ciudad, una construcción racional de un espacio construido homogéneamente, disminuyendo así la desigualdad, ocultando la diferencia de intereses y las implicaciones que tienen en la dinámica urbana, en aras de su operación.

Aquí la pregunta central es acerca de cómo la sociedad de desarrolla en el individuo una capacidad propia para interpretar distintas situaciones y elaborar estrategias propias para transitar en su actuar cotidiano.

Para Remy ésta capacidad supone el alejarse de cualquier tipo de implicación social [...] que se renuncie a considerar la solidaridad y la oposición social⁷⁴, ya que *al introducir la movilidad [...] el proceso de urbanización crea un nuevo modelo de dividir el espacio de la vida social [...] favoreciendo [...] un proceso de individualismo*

⁷² Remy Jean y Voyé Lilian, *La ciudad, ¿Hacia una nueva definición?*, Pág. 10

⁷³ Delgado Manuel, *El animal público*. Págs. 109 y 110

⁷⁴ Remy Jean y Voyé Lilian, *La ciudad, ¿Hacia una nueva definición?*, Pág. 253.

*acompañado por otros factores que tienen que ver con el desarrollo de una ideología igualitaria o incluso con la multiplicación de bienes apropiables individualmente*⁷⁵; lo que se refiere al proceso de construcción de un *sujeto-universalmente* urbano, apegado a la lógica y organización funcional del sistema urbano.

La relación entonces entre el sistema urbano y maneras de hacer se da en cuanto a la formación de un marco de referencia de acuerdo a la experiencia que los agentes sociales extraen de su actuar dentro de las situaciones. La recurrencia en las maneras de hacer y su permanencia en el tiempo crea una institucionalización que se adentra dentro de la operación del sistema urbano.

Considerando los aspectos anteriores acerca de la conformación del sistema urbano, en el siguiente capítulo se analizará la formación del marco de referencia intersubjetivo, por medio del cual los agentes urbanos obtienen posibilidades de acción dentro de su vida cotidiana.

⁷⁵ Ibid Págs. 260 y 261.

Capítulo 2

Las maneras de hacer y la creación del marco de referencia

a) El marco de referencia

Dentro de la conformación del sistema urbano son de suma importancia las relaciones entre los elementos que lo componen, ya que son las que lo dotan de su organización tan específica. Enmarcada en estas relaciones se encuentra la conformación del marco de referencia, concepto que será desarrollado dentro de éste capítulo; central dentro del planteamiento de la investigación.

Aquí el marco de referencia intersubjetivo se trata del conocimiento de sentido común con el que cuenta el transeúnte para llevar a cabo se quehacer cotidiano. Es el cúmulo de conocimiento compartido por medio del cual las experiencias de cada situación en particular van tomando parte del funcionamiento del sistema urbano, a través de su recurrencia en tiempo y espacio.

La gran metrópoli no es un espacio determinado, sino que exige pensarla también semánticamente en intervalos, en encuentros creados por la interacción y no sólo por la determinante del sistema urbano. Los intervalos se refieren a la distancia que hay en la interacción, la distancia que crea el entramado de las maneras de hacer. Pero fundamentalmente se trata de las relaciones entre agentes que hacen posible la permanencia de un orden determinado en las maneras de hacer cotidianas. La situación es un componente muy importante del sistema urbano, en tanto es el espacio en dónde se reproduce el marco de referencia intersubjetivo, en la experiencia cotidiana-con-el-otro. Las interacciones cara a cara dentro del sistema urbano y la experiencia emanada de ellas darán pie a la formación del conocimiento que los transeúntes comparten para actuar dentro de un plexo de situaciones determinado.

El sistema urbano se organiza de acuerdo a la racionalización, a la administración y a la eliminación de recursos. En cuanto a lo administrable, el sistema urbano está compuesto por la diferenciación y la redistribución de partes y funciones, donde se incluyen las actividades, los servicios dentro de la ciudad y todas las prácticas llevadas a cabo dentro de ella. Así, las operaciones que cada variable tiene dentro del sistema es el que dará lugar al orden establecido por la ciudad.

Por otro lado, se elimina o rechaza lo que no es “tratable” dentro de la ciudad. El modelo de racionalidad que deviene de la Ilustración, corresponde con un modelo actual de costo-eficiencia, en el que la gestión de las ciudades se da de acuerdo a este proceso de administración-eliminación de acuerdo a lo que sirve o no. Los procesos de inclusión dentro de la administración de los recursos *funcionales* a la ciudad pueden dejar de lado lugares como San Pedro, en cuanto a que no son operacionales en cuanto a la dinámica general de la ciudad. De ahí la necesidad, como se vio en el capítulo anterior, de que los habitantes de la zona salgan a otras zonas de la ciudad en busca de nuevas oportunidades que los incluyan en la dinámica citadina.

El enfoque racional de la ciudad, dejando fuera lo *no funcional*, no toma en cuenta la interacción dentro de ella como algo dinámico y cambiante a través del tiempo. Sino que se refiere únicamente al sistema como la dinámica funcional y su organización estructural, que se traduce en la idea *ilustrada por una homogeneización racional de la ciudad [...] el modelo arterial lo que lleva a los ingenieros urbanos del siglo XVIII a definir la convivencia feliz en las ciudades en términos de movimiento fluido, sano, aireado, libre*⁷⁶. El tomarlas en cuenta se hace necesario gracias a la injerencia que tienen las maneras de hacer urbanas practicadas por los agentes dentro del entramado urbano.

Desde un punto de vista que pretenda incluir tanto los grandes procesos como el actuar de la gente dentro de su vida cotidiana, se tendrían que dar por hecho las relaciones sociales como un componente primario del sistema urbano. Para ello, es necesario desde el punto de vista de ésta investigación tomar en cuenta cuál es el marco dentro del cual se insertan las *maneras de hacer* por medio de las cuales se actúa dentro de la vida cotidiana. Es decir, cuál es el andamiaje por el cual se encuentra ordenada la experiencia emanada de las maneras de hacer.

Como un primer acercamiento, el marco de referencia intersubjetivo compone un puente conceptual entre la organización del sistema urbano por un lado y las prácticas de los agentes urbanos, por el otro.

Sin embargo esto no quiere decir que al conceptualizar éste aparato teórico como representación de una realidad determinada, en la realidad se separen estos componentes. Sino que los tres niveles analizados forman parte en la organización de la

⁷⁶Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 179

totalidad del sistema.

Por ello la investigación se remite a la creación de un orden dotado a través de normas previamente establecidas, por medio de las cuales los agentes pueden *hacer* dentro de su vida cotidiana. Es necesario diferenciar entre el orden y la organización sistémica y el orden por medio de un conocimiento compartido, del cual echan mano los actores dentro de su vida diaria en la ciudad para con él, poder actuar.

Tal orden está dado por medio del *sentido común*, del conocimiento intersubjetivo que todos tenemos a la mano, acuñado desde el sedimento de experiencias que compartimos con los demás.

Éste tipo de conocimiento intersubjetivo es el que permite que las relaciones sociales dentro de la vida cotidiana (a través de los encuentros y las situaciones) se lleven a cabo a cabalidad, de manera que el agente *sepa* como actuar práctica y eficazmente frente a toda situación. Al mismo tiempo es el conocimiento que conforma las normas cotidianas por las que nos llevamos día a día y es posible la interacción dentro de la ciudad.

La importancia del marco de referencia radica en que el agente es reflexivo frente su acción. Lo que quiere decir que es posible que agregue nuevas experiencias a su sedimento de conocimiento, en caso de que se encuentre a una situación indeterminada. Gracias al marco de referencia, el transeúnte puede echar mano del conocimiento compartido que tiene con el otro y salir avante de aquella situación.

El concepto de marco de referencia toma el lugar de mediación entre el sistema urbano y las prácticas sociales de parte de los agentes urbanos, ya que constituye la manera en que el agente puede significar y re-significar las posibilidades dotadas por los procesos estructurales del sistema urbano, tales como políticas o la dinámica económica de la que forma parte dentro de la ciudad.

Este proceso se da de acuerdo a la tríada sistema-marco de referencia-maneras de hacer. Aquí se intentará sintetizar dicho proceso. En primer lugar, el funcionamiento previamente institucionalizado del sistema urbano dota tanto de posibilidades, como de normas, al quehacer del agente urbano dentro de su vida cotidiana. El agente urbano se *guía* en gran medida por éste sistema de normas dotado por la gran ciudad. Pero al mismo tiempo existen hechos que hacen que la normatividad del sistema pueda no ser cumplida, debido a que la racionalidad del mismo no puede alcanzar a prever la ilimitada gamma de situaciones que se presentan dentro de la vida cotidiana de los

individuos.

Estos hechos contingentes que se dan dentro de la vida cotidiana de los individuos originan que la experiencia que tiene el agente de lo que tiene que hacer se vea afectada, de manera que tenga que enfrentarse a situaciones donde no cuenta con recursos suficientes para actuar de parte del sistema urbano. Es aquí donde la reflexividad del agente entra en juego, ya que dentro de las restricciones que tiene dentro del sistema urbano es capaz de crear nuevas posibilidades por medio de las cuales pueda salir adelante de la situación insoluble. Este tipo de creación es justamente de lo que se tratan las maneras de hacer, ya que el agente es capaz de apelar a una inversión de fuerzas dentro de una situación determinada para poder echar mano de posibilidades no tomadas en cuenta por el sistema urbano.

La puesta en práctica de las maneras de hacer tendrá consecuencias inintencionales que repercutirán dentro del sistema urbano. Esto se da porque la recurrencia de maneras de hacer ajenas al sistema urbano en el tiempo y espacio darán pie a un tipo de experiencia compartida por los agentes urbanos. Este conocimiento (nuevo hasta cierto punto) posibilita la puesta en práctica de nuevas formas por las cuales los agentes urbanos podrán efectuar sus acciones dentro de su vida cotidiana.

La recurrencia en las maneras de hacer entonces llevará a un punto en el que le sea necesario al sistema tomarlas en cuenta dentro de su planeación. Esto es a lo que se refiere Anthony Giddens cuando habla de la *dualidad de la estructura*.

El marco de referencia es posible debido a que la relación entre los agentes, sus prácticas y el sistema urbano no es vertical, ya que ni las características demográficas ni económicas de San Pedro Tláhuac determinan la acción de los agentes. Al contrario, la práctica de los últimos re-estructura la institucionalidad del sistema urbano, en tanto va dotándolo de prácticas creativas que los agentes deben de llevar a cabo para poder *transitar* dentro de la ciudad. Y en tanto se vuelven recurrentes en el tiempo, entran dentro de la operacionalidad del sistema, dentro de las maneras de hacer de las personas.

Se postula entonces la idea de que la creación de un marco de referencia de acuerdo a la recurrencia de ciertas *maneras de hacer* crea un conocimiento *institucionalizado*⁷⁷ que perdura en el tiempo entre todos los agentes que lo ponen en práctica como

⁷⁷Véase Berger Peter L. y Luckman Thomas, *La construcción social de la realidad*, Amorrortu, Buenos Aires, 1968. Principalmente la parte de *Instituciones*.

conocimiento a la mano.

El marco de referencia conforma las formas *específicamente urbanas de convivencia que son el civismo y la civilidad, valores que a veces se presentan –no por casualidad– bajo el epígrafe de urbanidad. La calle es el lugar en el que se produciría la epifanía de una sociedad de veras democrática. Requisito: una inteligencia social minimalista [...] una mínima congruencia que permita asegurar tanto una interpretación compartida de la escena en que se desarrolla la acción, es decir, dispositivos, como de las competencias y protocolos relativos a su uso, esto es, disposiciones.*⁷⁸

Por eso en este apartado se desarrollará la idea del marco de referencia intersubjetivo y cómo éste es conformado a través de las *maneras de hacer* que el agente urbano pone en práctica dentro de su vida cotidiana.

b) Conformación del marco de referencia y su relación con el sistema urbano

Se plantea el marco de referencia intersubjetivo como una característica estructural de la sociedad. Esto se refiere a que aunque se esté apelando a la conformación de un conocimiento en común para todos los agentes sociales, al mismo tiempo lo tomamos como una característica estructural de la formación de la sociedad. Aquí es necesario recordar el concepto de estructura de Giddens, ya expuesto, para saber a qué se refiere la característica estructural de las prácticas sociales.

Aquí se apela al sustantivo de *marco* debido a la recurrencia y a la permanencia temporal del conocimiento de sentido común perteneciente a todos los agentes sociales. Ésta relación entre los agentes supone como característica principal el registro reflexivo de sus acciones, como condición para hacer plausible la práctica no sólo determinada por el sistema urbano como procesos estructurales, sino también por la resignificación (la interpretación reflexiva de las disposiciones dotadas por el sistema) de los agentes dentro de la vida cotidiana.

La construcción del marco de referencia entonces se da de acuerdo a la interrelación entre las prácticas sociales, la experiencia emanada desde ellas y la sedimentación de

⁷⁸Delgado Manuel, *El animal público*, Pág. 204

conocimiento de acuerdo a esa experiencia socialmente constituida⁷⁹, *una continuidad de prácticas presupone reflexividad, pero la reflexividad misma sólo es posible en virtud de la continuidad de prácticas, que las define claramente como “las mismas” por un espacio y un tiempo*⁸⁰.

La recursividad en las prácticas sociales posibilita la creación de un tipo de conocimiento común a todos que nos permite entablar las relaciones en el día a día. Así, la formación del marco de referencia se da gracias a este ir y venir entre las dos partes: las prácticas sociales por un lado y el sedimento de conocimiento acumulado que las posibilita, por el otro. *No sería correcto decir que las rutinas de una vida diaria son el “fundamento” sobre el que se edifican formas institucionales de organización societaria en un espacio-tiempo. Más bien unas entran en la constitución de las otras, así como unas y otras lo hacen en la constitución del propio ser que actúa. Todos los sistemas sociales [...] tanto expresan las rutinas de la vida diaria cuanto se expresan en estas*⁸¹.

Es importante hacer hincapié en el registro reflexivo de la acción, ya que las prácticas del agente también son agregadas al reservorio de conocimiento, en tanto que los actores las incorporan o las desechan según hayan sido eficaces o no. Es decir, que si el agente *considera* que la acción que ha efectuado fue eficaz, o no, de acuerdo a sus fines o a un contexto situacional determinado, éste la incorporará a su experiencia. Así también, si el agente realiza o se encuentra con alguna práctica que esté fuera de su reservorio de conocimiento intentará incorporarla a éste o lo hará en relación a un acontecimiento pasado.

La reflexividad de los agentes de acuerdo a su experiencia desde las prácticas va delineando de nuevo la re-producción del marco de referencia intersubjetivo, *pueden también “registrar ese registro” en una conciencia discursiva. Esquemas de comprensión son los modos de prefiguración integrados en los reservorios de saber de los actores, que se aplican reflexivamente para el mantenimiento de una comunicación*⁸².

Por otro lado, y también basándose desde la concepción de Giddens, es importante

⁷⁹Ver el capítulo 3 para ver la relación cara a cara dentro de la ciudad y la formación de sentido conforme al otro dentro de las relaciones sociales.

⁸⁰Giddens Anthony, *La constitución de la sociedad: bases para la teoría de la estructuración*. Pág. 40

⁸¹Giddens, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*. Op. Cit. Pág. 71

⁸²Giddens, Op. Cit. Pág. 65

resaltar el papel de las consecuencias no buscadas en los actos intencionales, que fue delineado anteriormente. Para Giddens esto es un elemento constitutivo de la sociedad, debido a que cuando el agente actúa pone en movimiento consecuencias que no esperaba, por lo que el sistema se ve al mismo tiempo afectado de ellas.

Aquí vale la pena resaltar un ejemplo que se puede considerar significativo. Dentro de las relaciones cara a cara en la ciudad, una persona puede incluir dentro de su registro reflexivo de la acción de otro (s) aquellas consecuencias no buscadas. De manera que el marco de referencia se verá afectado y complementado por una consecuencia que el otro no esperaba realizar.

En la ciudad vemos esto momento a momento, debido a que el agente toma como *válidas* las acciones del otro en una situación determinada; de manera que cuando vemos a alguien realizar una acción que está fuera de la normatividad o de las maneras correctas de *transitar* dentro de la ciudad (como por ejemplo subir al transporte público por la parte de atrás o si se viaja en un vehículo considerar como correcto el cruzarse la luz roja del semáforo y hacerlo), de manera que se vuelven recursivas y se incluyen dentro del marco de sentido común de todos los agentes dentro de la ciudad.

Cuando una persona realiza una acción (subirse por la puerta trasera al transporte público) está llevando a cabo una acción que está fundamentada en motivaciones personales (el llegar temprano, el poder subir al transporte, etc.), pero lo que diría Giddens es que además de sus motivaciones personales para hacerlo, entra en juego dentro de la práctica algo que el agente no alcanza a discernir. Se trata de las consecuencias no buscadas, en tanto que la acción que el agente realiza tendrá otras consecuencias fuera de su motivación primera.

Por ejemplo, cuando un tercero observa a alguien abordar de ésta manera lo tomará como una acción propia, imprimiéndolo en su acervo de conocimiento. De ésta manera, la recursividad dentro de las prácticas de los agentes sociales podrá (o no) modificar el marco de referencia intersubjetivo, fuera de la normatividad sistémica, en tanto que éstas prácticas dentro de un marco cívico-legal podrían tomarse como ilegales, anormales o patológicas: *el fluir de una acción produce de continuo consecuencias no buscadas por los actores, y estas mismas consecuencias no buscadas pueden dar origen a condiciones inadvertidas de la acción en un proceso de realimentación*⁸³.

⁸³Giddens, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*, Buenos Aires, Amorrortu, 1995, Pág. 63.

Las *maneras de hacer* dentro del sistema urbano así pueden traer nuevas posibilidades a los agentes en tanto recursivas dentro de la interacción en la ciudad. Por lo tanto, las reglas dotadas dentro del marco de referencia intersubjetivo aquí son entendidas no como normatividad lineal, sino como *procedimientos metódicos* de interacción social por medio de las cuales se da la interacción dentro de una situación determinada, en aras de realizar una acción más efectiva.

Las maneras de hacer, los giros situacionales que el agente da a su actuar cotidiano en tanto desvíos de la lógica funcional del sistema, son tomados desde el marco de referencia en tanto que dentro de la vida cotidiana del agente tiene que recurrir a su conocimiento *on hand* para poder transitar dentro de la ciudad. Éste conocimiento práctico-de-sentido-común le permite moverse a dónde quiera o necesite.

Así también el sistema urbano dota un elemento que complementa la conformación de lo social en tanto que dota de las posibilidades tanto físicas como estructurales a través de las cuales el agente puede moverse dentro de la ciudad.

El sistema no determina del todo el actuar o en este caso el *transitar* dentro de la ciudad, sino que justamente provee de una base sólida de acuerdo a su funcionamiento u organización a la interacción social dentro de la ciudad y a las maneras de hacer que se llevan a cabo en ella.

Una de las principales afirmaciones dentro de la investigación corresponde a éste análisis de las situaciones, en donde podemos encontrar *recursividades* de la acción que dotan de un orden a las prácticas urbanas. Ya que no se trata de un nivel de anonimato dentro de la ciudad, sino de acciones completamente significativas para el agente.

Las prácticas entonces no están determinadas por la estructura del sistema urbano, sino acompañadas por él y más aún por lo asequible al agente, al marco de referencia que tiene a la mano para poder actuar. El plexo entre estos tres niveles analíticos provee de un marco conceptual básico para explicar según el enfoque de la presente investigación, las maneras de hacer que se llevan a cabo dentro del espacio urbano. *Lo que está en juego en el espacio público [...] es el espacio [...] de la experiencia [...] reciprocidad en un espacio y tiempo definido [...] una reciprocidad pragmática* más que funcional o dotada por el sistema urbano.

Las relaciones entre agentes así crea el basamento de conocimiento necesario para que la práctica sea recurrente y sin mucha reflexión de lo que el agente debe hacer en el

momento, lo que permite la creación del marco de referencia es justo el *redefinir la situación para llegar a un consenso pragmático*⁸⁴ de lo que es plausible hacer dentro de la situación.

Al referirse a las maneras de hacer, el análisis hace referencia también a la manera en que el agente justamente re-produce y re-crea las disposiciones dadas desde el sistema como posibilidades, en cuanto a que *la formulación discursiva de una regla es ya una interpretación de ella, y [...] puede en sí y por sí alterar la forma de su aplicación*⁸⁵. La puesta en práctica de las reglas sociales toma en cuenta una reificación de las mismas, puesto que el hacer toma elementos esenciales de la regla pero adhiriendo la particularidad de su situación y de su puesta en marcha.

⁸⁴ Joseph Isaac, *El transeúnte y el espacio urbano*, Pág. 94

⁸⁵ Giddens, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*, Buenos Aires, Amorrortu, 1995, Pág. 59

c) Resignificación del sistema por medio del marco de referencia intersubjetivo

Como se señaló, Michel De Certeau parte del análisis del lenguaje ordinario de Wittgenstein para crear el concepto de *maneras de hacer*. Debido a que para Wittgenstein el conocimiento de la filosofía y de la ciencia tienen modelos racionales que han apelado a un lenguaje universalista y sistematizado en aras de una comprensión de un grupo especializado, pero sin tomar en cuenta el lenguaje ordinario. Para el filósofo, se debe tomar especial atención en el análisis de éste último, ya que la ciencia y la filosofía dependen de él para erigirse.

De Certeau, siguiendo éste punto de vista lo circunscribe también en el *uso* que se tiene de los sistemas lingüísticos dentro de una situación de habla determinada. Por ello las maneras de hacer dentro de la vida cotidiana, más allá de apelar a un orden racional apelan a la manera en que se resignifican las posibilidades dotadas por el sistema.

Esto significa tomar al lenguaje como un conjunto de prácticas en donde se halla implicado-como sistema, en el uso dentro de la vida cotidiana: *dedicarse a la morfología del uso de las expresiones y a describir sus formas, reconociendo diferentes modos de funcionamiento cotidianos, gobernados por leyes pragmáticas.*⁸⁶, es decir, las maneras de hacer delineadas por el marco de referencia intersubjetivo.

Por otro lado De Certeau también toma, desde la escuela de Cambridge, la idea del acto de habla (*speech act*). Ésta idea corresponde a que el lenguaje que utilizamos en el día a día no tiene una correspondencia con los discursos filosóficos, con la lógica funcional del. En cambio, el lenguaje cotidiano corresponde a acumulaciones de distinciones lingüísticas y a conexiones entabladas gracias a la experiencia cotidiana; pero que al mismo tiempo, son prácticas que no podemos desvalorizar por presentar éste matiz de cotidianidad, ya que también presentan complejidades lógicas. El regreso a este conocimiento de sentido común es uno de los principales postulados para entender las maneras de hacer como condición de la agencia social.

De éste punto de vista existe una apropiación de los sistemas lingüísticos en la vida cotidiana, ya que en ella se utiliza el lenguaje de manera *situacional* y el sistema lingüístico se realiza de manera diferente del que está establecido dentro de los límites

⁸⁶De Certeau Michel, *La invención de lo cotidiano*, Pág. 16.

normativos del mismo.

Los procedimientos enunciativos por tanto, pueden llevarse a una metáfora o un análisis en el que trataremos las prácticas de la vida cotidiana como un *corpus* de sistemas finitos en el que existe una delimitada normatividad por la que los actores están en la posibilidad de tomar referentes sociales-sistémicos y apropiarlos para usarlos como conocimiento y práctica dentro de la vida cotidiana.

Éste análisis a través de los actos de habla permite constatar empíricamente la creación de maneras de hacer en cuanto a las prácticas de los agentes dentro de su vida cotidiana, en tanto pueden dar cuenta de ellas a través de narrativas, por lo que se entablará la investigación de campo a través de entrevistas que intenten dar cuenta de ello en el capítulo cinco.

El análisis de la vida cotidiana, entonces, se puede entablar entonces de manera que se descubran sistemas de uso, de manera que es posible etiquetarlos semánticamente⁸⁷ en acciones, temas o actores y formar relaciones entre ellos construyendo conceptualmente la estructura por la que la práctica dentro de la vida cotidiana se está llevando a cabo.

Todo ello corresponde a un análisis de los modos de producción o de la manera en cómo la estructura social se *re-produce*, realizando una *geografía mental* del grupo al que se está analizando y conceptualizar los sistemas de significación por medio de los cuales éstas se están resignificando, reproduciendo y apropiándose de la estructura. Aquí se apela a un método por el cual se pueden construir fenómenos sociales y aislarlos de los discursos o del referente que toma el actuar para su acción social. Pero esto debe ser siempre dentro de un marco *presentista*, lo que quiere decir que no se puede deslindar la situación del análisis, por lo que se volverá al análisis de la situación, también durante el próximo capítulo.

Las *maneras de hacer* corresponden a **procedimientos de número finito que implican el conocimiento y la aplicación de códigos (sistémicos) y una lógica de juegos de acciones relativos a tipos de circunstancia**. Pero que al mismo tiempo implican una apropiación del sistema dentro de las prácticas hacia la acción creativa del individuo a manera de *jugadas* que realiza para deslindarse del constreñimiento del que lo dota lo social. Siguiendo esta idea, entonces los agentes dentro del sistema urbano podrán

⁸⁷Ibíd. Pág. 24

resignificar las reglas y recursos que les son dotados para poder actuar y transitar dentro de la ciudad en maneras de hacer contextuales.

Un juego implica un conjunto de reglas formales que los jugadores deben seguir al pie de la letra, de acuerdo a la memoria o al acervo intersubjetivo que los actores tienen a la mano, mientras que las prácticas de los actores son diferentes en la medida en que reapropian las reglas y las transforman dentro de las situaciones para poder actuar en su vida cotidiana.

En términos metodológicos, esto se puede conocer de acuerdo a relatos de manera que, analíticamente, se puede organizar el espacio, las reglas y las opciones que corresponden a una realización enunciativa o práctica singular dentro del ejemplo de caso en San Pedro Tláhuac. Las jugadas entonces corresponden a repertorios de acciones que el actor tiene a la mano que De Certeau empleará en forma de *tácticas* que tiene el débil para sacar provecho de la situación en contra del más fuerte, de manera que las relaciones de fuerza sean invertidas por medio de la situación. Este punto se desarrollará más a fondo adelante, en especial la manera en que la investigación observará las formas en que los agentes urbanos ponen en práctica el conocimiento a la mano que tienen.

Siguiendo éste análisis de las maneras de hacer como enunciaciones, aquí se apela a una retórica de la situación, en la podrían definirse como manipulaciones internas de un sistema⁸⁸. La retórica se refiere a zonas literarias en donde permanece la práctica de los ardidés, la memoria de la cultura como maneras de hacer y las tácticas que los actores utilizan en el devenir de la vida cotidiana.

El lugar de la retórica en la práctica se encuentra en donde entra el *escamoteo*, concepto del autor que se refiere precisamente a recursos del débil contra el fuerte (más adelante regresaremos a su definición), llevado a la práctica en un lugar propio al agente, diferente de los modelos impuestos por el sistema, gracias al *arte de hacer*. Que a diferencia de la construcción de un discurso científico que asegura su producción gracias a un sistema de repetición y verificación, se basa en el ingenio del agente que expresa por medio de sus prácticas. El orden del sistema (ya sea lingüístico o cultural), es *engañado* por el arte de hacer, por los intercambios sociales que se dan dentro de la vida cotidiana. Son intercambios basados en la estética de las *pasadas* como

⁸⁸Ibíd. Pág. 29

operaciones del artista que rehúsa el orden poniéndolo en práctica de acuerdo a sus recursos disponibles (el marco de referencia intersubjetivo).

Las maneras de hacer van contra aquello que el liberalismo realzó como las reglas del intercambio, de manera que el individuo se transformó en un individuo abstracto incapaz de salir de aquel orden, adentrado en la mecánica del intercambio y valiéndose sólo de ella para pasar y vivir dentro de una ciudad. La conceptualización de éste sujeto o peatón, se diferencia dentro de ésta investigación de la de agente urbano, desapegado a ésta lógica funcional en la forma del transeúnte. Definición que será desarrollada dentro del capítulo 3. En cambio, ya desde el siglo XIX se vislumbraban ciertas formas en las que la gente podía hacer uso del transporte y de cómo lo hacían de una manera diferente a la normal. El subir por detrás y pasar el pasaje de mano en mano tomo la forma de un nuevo tipo de relación en el que la manera normal de relación fue cambiada por otro tipo formado por los transeúntes para poder hacer más eficaz su manera de transportarse dentro de la ciudad.

El peatón se diferencia en esto del transeúnte, que está dentro de la dinámica productiva de la ciudad. En palabras de De Certeau se trata del consumidor pasivo que no realiza nada con su consumo. Pero dentro de la presente investigación se sostiene que a pesar de aquella dinámica, el peatón toma la forma de transeúnte en su quehacer cotidiano dentro de la ciudad, dotando también a la ciudad de una creación propia en su andar. El agente urbano también fabrica o *hace*, palabra que viene de la *poiética* (crear, inventar). Creación que se encuentra oculta en los sistemas de producción que no dejan al paseante saber qué es aquello que produce.

Las maneras en que el agente urbano lleva a cabo su acción entonces no son visibles para el sistema urbano en tanto que se llevan a cabo dentro de periodos de tiempo muy pequeños, en intervalos: *sobre los dispositivos de control [...] podría decirse que fracasan [...] puesto que no se aplican sobre un público pasivo [...] sino sobre elementos moleculares que han aprendido a desarrollar todo tipo de artimañas [...] que tienden a devenir opacas un escabullirse a la mínima oportunidad*⁸⁹.

El conocimiento de sentido común que el agente tiene a la mano es el posibilitante de la

⁸⁹ Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 35

resignificación por parte del agente, desde el marco de referencia intersubjetivo en el que se enmarcan las maneras de hacer: *that fellowmen exist, that men act upon men, that communication by symbols and signs is possible, the social groups and institutions, legal and economic systems and the like are integral elements of our life-world, that this life-world has its own history and its special relationship to time and space*⁹⁰.

Dentro de la vida urbana las maneras de hacer se refieren a trayectorias, movimientos, la proyección en un plano a manera de operación, hecha de una serie irrepetible de actos a manera de tácticas: por ello es oculta al sistema, debido a que sólo puede ser efectuada situacionalmente-en-tiempo-espacio por el actor, donde realiza un cálculo gracias al conocimiento de sentido común, *aislándose del ambiente* (sic). El agente entonces crea para sí un lugar propio dentro del sistema, ya que no cuenta con él, sino que aprovecha la ocasión para realizarse. Depende totalmente del tiempo, ya que se sitúa en el no lugar o en el lugar del otro. Sin conservar aquello que se gana en la situación, más que como experiencia. Sino solo utilizándolo arbitrariamente, es decir, posibilitando una manera de hacer específica de acuerdo a la situación, sacando provecho del momento oportuno, combinando elementos heterogéneos del entorno momentáneo.

El transeúnte dentro de la ciudad puede asemejarse entonces a la retórica en la medida en que el actor realiza giros lingüísticos aparte del sistema urbano que determina el sistema de habla o las reglas formales dentro de la ciudad. Como la retórica apunta a que la posición del débil sea la más fuerte, el actuar dentro de la ciudad apunta a el transitar dentro de ella a pesar del constreñimiento normativo.

Se trata de una producción silenciosa basada en el *escamoteo*, que resignifica lo ya producido situacionalmente. El transeúnte transforma al sistema apropiándose de su normatividad, dando giros propios según la ocasión, donde transforma la calle de manera que lleven a cabo sus trayectorias según sus intereses propios.

El orden así sirve de apoyo para innumerables producciones, dotando al sistema de un punto ciego debido a la creatividad que no se ve, que ya no es pasividad del peatón funcional dentro de la ciudad, sino la producción del agente urbano que se apropia de las reglas formales y las transforma.

⁹⁰Véase: Schütz Alfred, *On phenomenology and social relations*, University of Chicago Press, USA, 1970.

Las prácticas no cuentan con un discurso propio como el sistema, pero lo recrean a través de un sistema determinado por los fines que tienen dentro de la vida cotidiana. Se trata de un tipo de conocimiento-práctico que existe sin reflexión (sin racionalización dentro de la acción misma). Por el contrario el sistema, sí reflexiona⁹¹, racionalizando las operaciones que lleva a cabo. Porque a diferencia de las acciones de los individuos, el funcionamiento del sistema tiene preponderancia en el tiempo. El transeúnte entonces manipula los lugares comunes, juega con los acontecimientos, haciendo los lugares habitables. Las maneras por las cuales se frecuenta un lugar abren posibilidades de vivirlo al reintroducir movilidad y pluralidad de intereses en la vida urbana.

Cuando este tipo de conocimiento es valorado por la técnica o el funcionamiento del sistema queda relegado debido a que es visto como una racionalidad incompleta, ya que no están dentro de la moderna y productiva. Es valorado como un conocimiento arcano relegado al común denominador de la gente en la calle. Éste tipo de conocimiento es relegado a historias de vida, relatos que pueden ser narrados y rescatados para observar y conceptualizar el conocimiento de sentido común.

El conocimiento que se utiliza en el día a día *no se conoce. Ocupa, en las prácticas, una situación análoga a la que se otorga a las fábulas o a los mitos de ser las expresiones de conocimientos que no se conocen por sí mismos. De una y otra parte, se trata de un conocimiento que los sujetos no reflexionan. Lo presencian sin poder apropiárselo.*⁹²

Se encuentra dentro del marco de referencia intersubjetivo desde el cual orientamos nuestras prácticas: es un sentido (*Sinn*) pero común (*Gemeinsinn*), una libertad moral y creación estética, al mismo tiempo que un acto, una práctica. Es el que se pretende rescatar para dotar al agente dentro de la vida cotidiana del conocimiento suficiente para poder actuar dentro de ella.

La correspondencia que elabora Michel De Certeau de las prácticas cotidianas con los actos de habla es pertinente para ésta investigación en la medida en que permite pensar en las trayectorias dentro de la ciudad como un relato que puede trazarse y ser contado en relatos escritos o hablados. Un relato en el que las personas forman redes de formalidades fuera del orden o del sistema urbano. Trasladando este argumento a la

⁹¹Del francés *réfléchir*, que cuenta con dos acepciones. En primer lugar la palabra se refiere al verbo reflejar, y en segundo al reflexionar de la acción llevada a cabo.

⁹²De Certeau. *La invención de lo cotidiano* Op. Cit. Pág. 81

ciudad esto quiere decir que el transitar dentro de la ciudad crea un tipo de conocimiento fáctico que le permite al transeúnte adoptar trayectorias en su vida diaria sin tener que seguir las rutas de transporte o de caminos establecidas dentro del sistema urbano. Esto conlleva una gran importancia para el análisis sociológico, debido a que la única manera de dar cuenta de ellos (de parte de quienes lo ponen en práctica) es por medio de enunciaciones lingüísticas y de un registro de observación de ellas.

Muchas veces el transeúnte debe de poner en práctica éste conocimiento fáctico que tiene de los problemas dentro de la ciudad para poder transitar dentro de ella. En la Ciudad de México, existen muchos puentes peatonales que son intransitables para el transeúnte, debido a que están en muy mal estado o ni siquiera existen. En San Pedro Tláhuac, sólo existe una vía primaria de acceso, la avenida Tláhuac, congestionada siempre, lo que se analizará más adelante por medio de la observación y las entrevistas dentro del quinto capítulo.

De acuerdo a la traza urbana que no contiene la infraestructura para el transeúnte, se encuentran maneras de transitar dentro de la ciudad. Desde ésta perspectiva, el agente realiza giros en analogía con los lingüísticos, que le permiten pasar de un lugar a otro, pasando por zonas de jardines o incluso arriesgándose a pasar una gran avenida que no cuenta con un puente peatonal, saliendo horas antes hacia su lugar de destino, subiendo a autobuses atestados, caminando grandes distancias en lugar de pasarlas en autobús, metiéndose en calles donde pueda efectuar giros para salir más rápido, metiéndose entre los coches intentando llegar primero⁹³.

Las regularidades experimentadas en la situación se convierten en concretas a través de los relatos, las series causales en un marco de sentido a la mano que se toma como referencia para el actuar cotidiano. Se trata de los *puntos de referencia en cuanto a los criterios externos que le marcan [...] sus posibles alternativas y su movilidad social*⁹⁴.

Todo agente, por lo tanto, tiene aptitud para interactuar según su reservorio de sentido, así, las *rutinas son la meteorología del vínculo social [...] un saber de las circunstancias [...] que ahorran el trabajo de definir situaciones*⁹⁵. Saber que puede ser registrado y analizado.

⁹³Los ejemplos empíricos dentro de ésta investigación se encuentran dentro del capítulo cinco.

⁹⁴Remy Jean y Voyé Lilian, *La ciudad, ¿Hacia una nueva definición?*, Pág. 154

⁹⁵Joseph Isaac, *El transeúnte y el espacio urbano*, Pág. 98

El marco de referencia formado por las rutinas o las regularidades en la interacción no tiene un carácter estático, a la manera de Parsons⁹⁶. Sino que es un marco que tiene la capacidad de adaptación, ya que al tiempo que produce regularidades acoge la problemática de la acción del otro y la contingencia⁹⁷ que puede producirse de acuerdo a la interacción⁹⁸ con el otro.

Aquí se apela al narrador practicante que realiza estos giros al tiempo en puede hacer un recuento de sus maneras de hacer. Por eso se apela a una descripción por medio de la observación flotante de la vida cotidiana dentro de la ciudad. Para así poder alcanzar el nivel de precisión que queremos en el estudio de las prácticas que se llevan a cabo dentro de San Pedro Tláhuac.

Desde éste punto, De Certeau nos aporta una idea de suma importancia, ya que para él la manera en que se actúa cotidianamente, corresponde a una inteligencia práctica, la *métis*⁹⁹. La *métis* se refiere a una triple relación que se establece entre el actor y la situación:

- El agente aprovecha el momento oportuno, el *kairos*. Aprovechando el tiempo que tiene para sacar el mayor provecho en la menor cantidad de tiempo. Esto se refiere al escamoteo del que se habló anteriormente, ya que aunque el agente tiene las menores posibilidades de salir adelante en su actuar; gracias a su conocimiento de sentido

⁹⁶Véase Parsons Talcott, *La estructura de la acción social*, Editorial Guadarrama, Madrid, 1968.

⁹⁷Otro intento de conceptualizar la doble relación contingente que hay dentro de la interacción social lo ha elaborado Niklas Luhmann desde la teoría de sistemas, de acuerdo con la cual mediante forma de la persona sirve para la autoorganización del sistema social y la doble contingencia, limitando el repertorio de conducta de los participantes. No hay intersecciones entre sistema psíquico y sistema social, son separados y operativamente cerrados, pero tienen un tipo de relación en tanto acomplamientos estructurales, compatibles con la autonomía autopoietica de los sistemas. Los acoplamientos proporcionan interpenetraciones e irritaciones y sirven como formas que realizan esto y excluyen otras vías de interpenetración e irritación. La interpenetración es que un sistema presupone las realizaciones complejas de la autopoiesis de otro sistema y las trata como parte del propio sistema. La irritación es que un sistema reciba perturbaciones del otro, ambigüedad de manera que siga operando. La generalización de estas interpenetraciones es compensada por la irritabilidad del sistema y protegida contra la creciente pérdida de acompasamiento. El resultado de ambos procesos es el funcionamiento ambientalmente adaptado de los sistemas, manteniendo la zona de posibilidades reales.

⁹⁸Cabe señalar que el concepto utilizado aquí como *marco de referencia* puede ser análogo a muchos otros utilizados como disposiciones o como un marco posibilitador para las prácticas del agente. Lo que se ha efectuado aquí es una decisión teórica para la utilización de este concepto, pero cabe resaltar que está basado en otros y no está diciendo nuevo. En especial véase Giddens Anthony, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*, Buenos Aires, Amorrortu, 1995; que con la idea de la *estructuración* apunta justamente a una continuidad en el tiempo en cuanto a la institucionalización de las prácticas en sistemas, que dotan de recursos a la vez que constriñen normativamente la acción del agente. Véase también Bourdieu Pierre, *La distinción: criterios y bases sociales del gusto*, Madrid, Taurus, 1998, en el que al hablar de *habitus* también traduce la idea de una estructura que crea disposiciones para la acción, pero que al mismo tiempo es estructurada de acuerdo a la práctica del agente.

⁹⁹ De Certeau, *La invención de lo cotidiano Op. Cit.* Pág. 92

común es capaz de *pasar* dentro de las constricciones del sistema urbano y los problemas que de él derivan.

- El agente se deshace del lugar propio, de manera que está actuando en el del otro, en el lugar del fuerte, en el sistema urbano, por que se trata de una práctica sin espacio (propio).
- Mientras el actuar sea anónimo al sistema el transeúnte puede realizar todos los giros inesperados e indeseados para el sistema urbano en aras de conseguir los objetivos que le sean pertinentes dentro de la vida diaria, realizando la efectividad de su actuar cotidiano.

El transeúnte *calcula* las maneras en las que va a llevar a cabo su práctica de acuerdo a ése conocimiento previamente adquirido, concentrando la mayor cantidad de conocimiento en el menor tiempo posible. Esto corresponde a un esquema de acción en el que parte de un momento inicial, en el que tiene que transitar de acuerdo a su conocimiento, produciendo modificaciones en el espacio urbano. Cuando se habla de modificación en el espacio urbano, se hace referencia a que a pesar de no contar con una infraestructura ni rutas de transporte adecuadas las maneras de hacer hacen posible el transitar.

El conocimiento de las prácticas urbanas cotidianas instaurado en la situación realiza una ruptura con el sistema urbano, una *jugada* que modifica el orden local. El instante se toma movilizándolo la memoria en relación del acontecer presente, espacializándola dentro de un espacio que no es personal, formando más conocimiento acerca de cómo se va a actuar en una situación similar en el futuro. Por tanto la experiencia es un factor predominante en la conformación del marco de referencia intersubjetivo.

Estas prácticas autorizan un cambio que siempre es dinámico, un orden en las prácticas urbanas de acuerdo a ésta constante alteración de las situaciones, de manera que no son permanentes, sino que son singulares de acuerdo a cada situación. Las prácticas dotan de orden el espacio urbano, formando una cuadrícula de lo que se tiene que hacer en cada situación, ejerciendo el *arte de la memoria*.

La experiencia y la manera en cómo se puede poner en práctica de acuerdo a un conocimiento pragmático es la manera en cómo se constituye el marco de referencia intersubjetivo.

d) Sobre la situación

Como se vio anteriormente, la situación es el tiempo-espacio esencial de la práctica cotidiana, por ello es uno de los objetos de ésta investigación, en tanto la descripción permita elucidar las maneras de hacer proyectadas en las prácticas cotidianas del transeúnte dentro de San Pedro Tláhuac.

El aparato teórico precedente lleva implícita la observación empírica, debido a que los postulados anteriores no pueden ser olvidados en el ámbito de la explicación teórica, sino que deben ser *aplicados* (en el sentido más lato de la palabra) dentro de un sistema de relaciones empíricas que permita observar la afirmación dentro del sistema urbano como datos observables.

Por ello se toma como dato-observable la situación, de manera que la descripción y la observación permitirán dar cuenta de las prácticas y del marco de referencia dentro de situaciones determinadas, que son el fluir de la acción dentro de un espacio tiempo en concreto. La manera en cómo se observará la situación y analizará la narrativa de las trayectorias antes mencionada, tendrá lugar en el siguiente capítulo.

Mientras, en el presente capítulo se desarrollará la idea de la situación como objetivación del marco de referencia en un lugar y tiempo delimitados, por ello se toman como referente las relaciones cara a cara dentro de una delimitación espacio-temporal determinados, como la constante de las relaciones sociales y constituyente de la interacción social. Las relaciones cara a cara tendrán un mayor desarrollo dentro del siguiente capítulo.

La situación es una sociedad en sí misma, dotada de leyes estructurales inmanentes, autocentrada, autoorganizada. La situación, aunque referida a las posibilidades dadas de antemano que otorga el sistema urbano, tiene una normatividad y vigencia propias, que están en juego dentro del entramado del espacio tiempo en que las prácticas de los agentes se llevan a cabo.

Así es la manera como el agente *hace la ciudad*. *El espacio usado de paso [...] es un espacio diferenciado, esto es territorializado, pero las técnicas y las prácticas y simbólicas que lo organizan [...], son poco menos que innumerables*¹⁰⁰.

Se debe tomar en cuenta la manera en como las maneras de hacer simbólicas y

¹⁰⁰Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 34

significantes del agente dentro del entramado urbano en tanto que *cristalizan* y se mantienen en el tiempo dotándolo de nuevas posibilidades de realizar estas prácticas.

La situación es un estado de emergencia social dentro en el que se actúa de acuerdo al marco de referencia dinámico, un plexo espacio temporal determinado. El espacio urbano se construye a través de la interacción dentro de la situación. Captar la inversión de fuerzas como registro es justamente captar la situación, es decir, realizar un recorte de la realidad. Este recorte de la realidad corresponde al plexo formado por el encuentro de dos trayectorias dentro de un espacio y tiempo determinados, eso es la situación.

La situación entonces es un entramado en el que surgen las maneras de hacer urbanas, pero que también y a través del marco de referencia, es capaz de generar otras fuera de las “institucionales”. Las situaciones *constituyen intensificaciones vitales de los circuitos de comunicación e información de que está hecha la vida cotidiana*¹⁰¹ de acuerdo a la experiencia anteriormente dada. El marco de referencia intersubjetivo es entonces un conocimiento dentro del cual se encuentra la experiencia y el sentido del agente, que toma en cuenta su reflexividad para definir una situación en tiempo pasado, de manera que es un marco de acción más que un marco que determina estructuralmente la misma. La situación entonces es el momento donde se puede observar la aplicación del marco de referencia por parte de los agentes, así como también se puede observar dentro de la reflexión posterior que hacen los mismos de una práctica pasada.

La situación presenta la interacción entre dos agentes urbanos, el entrecruzamiento de dos trayectorias. La interacción a través de las maneras de hacer es posible solo por la mediación de los actos del cuerpo del otro, por ello se da dentro de la relación *cara a cara* de una situación determinada. El otro es le es dado al agente como materia física o como conciencia. La interacción sólo se da en la copresencia, en la presentación del otro por medio del cuerpo.

De no tomarse en cuenta ésta concepción de la interacción con el otro, la consecuencia sería pensar en una ciudad abandonada a fuerzas ciegas e irracionales, *el peregrinaje ciego y sin memoria, la entrega absoluta al azar y al acaecer*¹⁰². Justo ese personaje ciudadano, que está enmarcado dentro de la dinámica de la ciudad es el que se critica

¹⁰¹Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 188

¹⁰² Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 191

dentro de ésta investigación, ya que apela a la conceptualización de un agente urbano creador de significado y recreador del mismo sistema.

Por ello, más allá de la determinación del sistema urbano de acuerdo a sus características estructurales y a la conformación del marco de referencia, se encuentra el tercer nivel de análisis que será abordado dentro de la investigación, las maneras de hacer, que cierran la tríada de constitución del sistema urbano. Vayamos al siguiente capítulo donde se desarrollará ésta idea junto con la de la delimitación espacio-temporal de la situación dentro de la relación cara a cara, que es la dimensión en dónde se llevan a cabo las maneras de hacer en específico.

Capítulo 3

Maneras de hacer en práctica

En éste capítulo se realiza una conceptualización de las maneras de hacer urbanas a partir de un análisis tanto teórico como metodológico. A través del desarrollo del concepto de transeúnte urbano y la manera en la que se diferencia del peatón. Posteriormente se desarrolla la idea del *flâneur*, entendido como el paseante reflexivo, como herramienta de observación por medio de la cual se obtiene la capacidad como observador de segundo orden para dar cuenta de las maneras de hacer cotidianas.

La categoría de *flâneur* se utiliza como herramienta metodológica que permite elaborar una relación entre el concepto de transeúnte urbano, por un lado y la observación del mismo a través de la recopilación de datos por medio de entrevistas, por el otro. En cuanto a la utilización de entrevistas es pertinente mencionar el hecho de que fueron elaboradas bajo el análisis de las maneras de hacer que realizan los transeúntes en su vida cotidiana, las representaciones que tienen sobre el sistema urbano (como San Pedro Tláhuac). Tanto la observación, como el análisis de entrevistas, serán presentados dentro del capítulo 5 como los resultados de la investigación.

a) Sobre las maneras de hacer

En ésta investigación se denominan las maneras de hacer como las maneras en que el agente realiza dentro de la vida cotidiana. Las maneras de hacer toman así un papel predominante en la constitución del sistema urbano. Ya que aunque éste último forme las reglas por las cuales el peatón debe transitar la ciudad mediante sus operaciones, las tácticas que el agente urbano lleva a cabo resignifican y reconstituyen el mismo sistema.

Es posible entonces realizar una definición acerca las maneras de hacer como las practicas por las que el agente urbano resignifica las posibilidades que tiene a la mano mediante su marco social de referencia y las traduce en trayectorias con una dirección determinada dentro del sistema urbano.

Las maneras de hacer quedan *escondidas* a la vista del sistema debido a que son pequeñas en relación con el predominio del primero.

Aún cuando las maneras de hacer contienen esta característica, son entramados de

relaciones totalmente estructuradas y estables, determinando el orden dentro de la vida cotidiana del transeúnte; son maneras *singulares y plurales, que un sistema urbanístico debería manejar o suprimir y que sobreviven a su decadencia [...] lejos de que los controle o los elimine [...], se refuerzan en una ilegitimidad proliferadora[...]*¹⁰³.

Las maneras de hacer son el medio por el cual el individuo se apropia de las posibilidades del sistema, aprovechando la inversión de fuerzas y elementos dotados por el sistema urbano y su conocimiento propio. La particularidad de las maneras de hacer dentro del sistema urbano radica entonces en que el andar se constituye como la creación de un espacio propio para el transeúnte. Aquí es importante diferenciar entre los conceptos de lugar y espacio, ya que el segundo alude al primero, pero tomando en cuenta la significación del agente.

En primer término, el lugar es el orden por el cual son distribuidos los transeúntes en relaciones de coexistencia en tanto a que cada uno tiene un sitio determinado en el tejido urbano, en cuanto a la manera en cómo se acomodan situacionalmente: *un lugar es una configuración instantánea de posiciones*¹⁰⁴, de acuerdo a la trayectoria que cada uno lleva en su actuar cotidiano.

El espacio, por otro lado, toma en cuenta entonces los vectores de dirección, las cantidades de velocidad y la variable “tiempo” que implica la práctica urbana. El espacio entonces puede ser definido como un cruzamiento de movilidades, un tejido de relaciones entre las diferentes maneras de hacer que se llevan a cabo en la ciudad. El espacio carece de un lugar propio en tanto que es creado a partir de las relaciones de maneras de hacer realizadas situacionalmente por los transeúntes. *De ésta forma, la calle geoméricamente definida por el urbanismo se transforma en espacio por intervención de los caminantes*¹⁰⁵. Las maneras de hacer de los transeúntes entonces son los que delimitan el espacio urbano.

El tiempo se constituye como una dimensión importante en tanto que las acciones están dadas en un marco espacial y temporal muy delimitado. El transeúnte aprovecha la situación como marco temporal para actuar de manera tangencial al sistema, ya que éste último tiene como característica temporal una larga duración, que permite la generación de una estrategia a lo largo de ella.

La pequeña duración de la situación o las maneras de hacer dentro de ella, permiten que

¹⁰³ De Certeau, *Ibíd.* Pág. 108

¹⁰⁴ *Ibíd.* Pág. 129

¹⁰⁵ *Ibidem*

la apropiación del espacio llevada a cabo en ese momento, se lleve de manera diferente a la establecida por la normatividad del sistema. Y nuevas acciones posibilitadas por el marco de referencia intersubjetivo se lleven a cabo de manera recursiva. Por ello, cuándo la coordinación de éstas acciones es duradera, llevará a un cambio necesario entre los diferentes elementos del sistema. Es decir, a una reordenación del ámbito racional del sistema, en nuevas leyes, avenidas, programas de desarrollo urbano, sistemas de transporte, etc.

Para explicarlo en pocas palabras, las acciones no intencionales de los agentes urbanos van ocasionando un sistema normativo cotidiano por medio del cual influyen en la operación del sistema urbano, el cual tarde o temprano modificará su funcionamiento o parte de sus operaciones para soslayar su falta de control en esos ámbitos.

Las maneras de hacer urbanas en cuanto tales conforman un sistema de relaciones que carecen de un receptáculo físico en específico en tanto son maneras de hacer que no son localizables, sino que son realizadas y al ser puestas en práctica, *espacializan*¹⁰⁶. La apropiación del espacio se refiere no a un espacio *legalmente propio* perteneciente al transeúnte. Sino a que las trayectorias y las huellas del transeúnte son las que van dotando de significado su pasar por la ciudad. Trayectorias sobre las cuales se pretende dar cuenta a través de las entrevistas y la observación flotante.

Las maneras de hacer se asemejan a un acto de enunciación (*speech act*) en cuanto a que su puesta en práctica es la *realización* del sistema urbano en referencia al análisis lingüístico mencionado anteriormente, una analogía entre la triple función enunciativa del lenguaje¹⁰⁷.

La triple función del lenguaje dentro de las maneras de hacer se refiere 1) a la apropiación del sistema urbano por medio del transeúnte por medio de la intencionalidad del mismo (función locucionaria del lenguaje), 2) a la realización espacial de un lugar por medio de la trayectoria del transeúnte (en cuanto al cómo dentro de la función ilocucionaria) y 3) a las relaciones entre las diferentes posiciones que va tomando en la práctica (los efectos perlocucionarios que el transeúnte intenta llevar a cabo con su actuar)¹⁰⁸. Se trata entonces de *contratos pragmáticos* por medio de

¹⁰⁶De Certeau, Ibid, Pág. 109

¹⁰⁷Véase el capítulo 2.

¹⁰⁸ Véase Habermas, *Teoría de la acción comunicativa*, Op. Cit.

los cuales se tejen las relaciones dentro del espacio, dotando a cada transeúnte de un lugar determinado en la interacción social.

Este entramado de relaciones conforma un sistema ordenado de lo cotidiano, dador de posibilidades en cuanto a los lugares por donde se puede o no se puede transitar que el agente actualiza a cada paso que da, en una situación determinada. El sistema urbano es entonces re-significado por medio de la puesta en práctica, que dota de un nuevo conocimiento al transeúnte para actuar en una situación similar futura. Esto implica la acción creativa de los agentes sociales en tanto que dentro de una situación espacio temporal determinada, ponen en práctica las maneras de hacer disponibles desde la experiencia, como nuevas posibilidades hacia una situación nueva o “ajena”.

En concreto, la investigación se enfrenta a este problema al traducir las maneras de hacer en datos observables no es sencillo, solo un observador atento es capaz de aislar una situación en aras de su observación. Por ello más adelante se construirán técnicas tanto de observación como de entrevistas específicos.

En primer lugar el método de observación flotante para intentar crear un registro del contexto situacional en el que se desenvuelven éstas maneras de hacer. En segundo lugar se aplicará el análisis de las trayectorias a través de la aplicación de entrevistas, propuestas como manera por la cual se puede elucidar el marco de referencia a través de las maneras de hacer cotidianas. Este punto se desarrollará en el capítulo cuatro.

Desde éste análisis de la enunciación peatonal se pueden analizar las modalidades o tipos de relación que mantiene el transeúnte de acuerdo con los recorridos, al asignarle un valor a la significación individual que cada uno dota al sistema urbano. De aquí la pertinencia de elaborar las entrevistas.

Entonces el transeúnte dota a la práctica de un criterio de verdad, de un criterio según el cual podemos saber la manera en la que cada uno resignifica el sistema urbano, a través de un valor de conocimiento y un valor de un deber ser de las maneras de hacer que van constituyendo el sistema urbano en la medida en que determinan lo prohibido, lo permitido y lo facultativo¹⁰⁹. Implícitamente se trata de la racionalidad que permite el conocimiento de la vida cotidiana de los agentes urbanos y la manera en cómo elaboran

¹⁰⁹ En referencia a la triple función enunciativa antes mencionada.

un registro reflexivo de las maneras de hacer que llevan a la práctica.

Las maneras de hacer se pueden analizar como la retórica en tanto que el andar constituye giros de acuerdo al sistema urbano, manifestados en las maneras de ser de un hombre en el mundo en cuanto a su estilo de uso.

Estos giros constituyen la manera de actuar del transeúnte y cómo se *realiza* dentro del sistema urbano. El agente así se apropia el sistema de manera diferente en una situación determinada (por ejemplo cuando se cruza una avenida a pesar de la ausencia de un puente o paso peatonal), efectuando un tipo de fragmentación del espacio que posibilita su andar dentro de la ciudad. El transeúnte entonces crea un espacio propio por el cual puede transitar y transformar el uso común de la ciudad en su uso particular, cortando la continuidad del espacio.

Las maneras de hacer se basan en dos figuras retóricas retomadas por de Certeau¹¹⁰: la sinécdoque (diferenciar el uso común) y el asíndeton (fragmentación del espacio recorrido). La primera *dilata un elemento de espacio para hacerlo representar el papel de un más*, lo que posibilita ensanchar el acervo de conocimiento para la práctica. Mientras la segunda *crea a partir de lo “menos”, abriendo ausencias en el continuum espacial, y reteniendo solo unos trozos escogidos*¹¹¹, apelando al conocimiento que le permite actuar de una manera similar en una situación distinta¹¹².

De acuerdo a este esquema de las maneras de hacer, la vida cotidiana puede analizarse como un entramado en el que el conocimiento previamente adquirido se abre paso en el actuar de acuerdo con la experiencia del agente, poniendo ésta en práctica. El transeúnte realiza figuras que definen cierto orden dentro de las maneras de hacer, pero que al mismo tiempo surgen a partir del marco de referencia intersubjetivo y del *no lugar* que producen en la situación. No lugar, ya que el andar o el transitar es no tener un lugar en la ciudad inmensa, ir de un lado para el otro marcando una trayectoria singular a partir de esta estructura elaborada de acuerdo a las maneras de hacer cotidianas. La experiencia emanada permite elaborar desviaciones en el sistema urbano, compensadas por el orden establecido de acuerdo al cruce de múltiples maneras de transitar dentro del tejido urbano.

¹¹⁰Ibíd. Pág. 113

¹¹¹Ibíd. Pág. 114

¹¹²Recordemos la elaboración de Alfred Schutz del supuesto del etcétera.

La creación de un sentido de pertenencia y la apropiación del espacio corresponden a una formación de identidad dentro de la ciudad en dos sentidos. El primero como manifestación exterior en cuanto a que el transeúnte se presenta ante el otro en un espacio común para los dos. El segundo sentido de pertenencia se da de acuerdo con una significación interna del espacio que lleva a tomar el afuera por el adentro, llevar el espacio individual a una dinámica dentro del sistema urbano, idea a la que se regresará más adelante al definir el concepto de transeúnte.

El sentido de pertenencia que el transeúnte crea de sí mismo dentro de la ciudad, corresponde a la manera en cómo resignifica el sistema urbano por medio de su actuar cotidiano.

b) Las relaciones cara a cara dentro del sistema urbano. La situación

Como se mencionó anteriormente, las maneras de hacer urbanas se llevan a cabo dentro de un marco espacial y temporal definido: la situación. De acuerdo a la situación, los transeúntes se presentan al otro dentro de la vida cotidiana a través de la relación *cara-a-cara*¹¹³.

Al pensar en la ciudad no se trata de pensar el individuo ni en el funcionamiento del sistema urbano, sino en las relaciones dentro de ella. De lo contrario se elaboraría un análisis de los flujos económicos o de las acciones concretas de los individuos. Es necesario entonces intentar elucidar las relaciones entre los diferentes niveles de interacción. Para ello es necesario preguntarse acerca de los procesos que se llevan a cabo dentro de la interacción cotidiana. Al mismo tiempo, acerca de cómo en la acción creativa del sujeto conforma la estructura, y cómo en su relacionarse al hacer va constituyendo el mundo.

La vigilia y el prestar atención son las maneras por las cuales el agente lleva la situación en el momento mismo de la acción y la inter-acción con el otro. Es el momento presente, el del hacer, lo que posibilita la formación de un marco de referencia compartido por todos sobre el quehacer urbano.

¹¹³Para un desarrollo más extenso del tema véase Goffman, *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Editorial Amorrortu, Buenos Aires, 1981.

Es necesario conceptualizar primero la noción de aquel que camina por las calles. Para ello, se contraponen la idea del que *está de paso* sin crear significado como sujeto (entendiendo como sujeto a algo, al sistema urbano), a la idea de un agente creador y resignificador de la estructura.

Para explicar de qué manera se llevan a cabo las maneras de hacer urbanas, se definirá al agente urbano para ver las características que lo conforman, al tiempo que se elabora la crítica hacia el concepto de sujeto urbano, poniendo de relieve la concepción utilizada dentro de la investigación de un agente urbano.

Para tal empresa, se tomarán algunas características del *flâneur*, concepto elaborado por Walter Benjamin acerca de cómo se constituye la resignificación de las posibilidades dotadas desde el sistema urbano por medio de las maneras de hacer.

Se tiene que ser muy cuidadoso al intentar integrar el concepto de *flâneur* en la investigación. Lo primero que hay que cuidar es no caer en un anacronismo al plantear un concepto decimonónico en los albores del siglo XXI. En cambio, con el uso del concepto se pretende solamente elaborar una herramienta de observación. Posteriormente se explica la manera en cómo se realizó la investigación de campo por medio de la observación flotante.

Entonces es necesario definir primero el peatón como el sujeto que sólo está de paso, en contraposición a lo que llamaremos posteriormente el transeúnte, que ya ha sido esbozado en páginas anteriores.

c) El peatón como sujeto funcional

El *peatón* que utiliza la ciudad, siendo aquel que sólo está de paso, es un concepto acuñado por muchos autores¹¹⁴ que han estudiado *lo urbano* desde los inicios del siglo XX, preocupados por los efectos que traería la modernidad a la identidad individual.

El argumento contra el cual se quiere ir dentro de ésta investigación es aquel por medio del cual se ve a lo urbano como un estilo de vida marcado por la proliferación de urdidumbres relacionales deslocalizadas y precarias, en tanto que no tienen ninguna duración más allá del instante. Se trata del *desacato microbiano que ejecutan los usuarios ordinarios de la calle: paseantes, peatones, caminantes anónimos, un ejército de merodeadores sin rumbo aparente, dispuestos a cualquier cosa [...]*¹¹⁵. En una ciudad moderna, donde el ritmo de vida es tan rápido, no pueden encontrarse lugares propios, sino que todos son de paso, sin la creación de un significado por parte del sujeto. Esto apunta a una pérdida de la integridad individual dentro de las grandes ciudades.

En cambio, se defiende la idea de que *la calle es el escenario de maneras de hacer ajenas al espacio geométrico o geográfico que se ha construido según premisas teóricas abstractas [...] operaciones que hilvanan una espacialidad otra, punto ciego de una ciudad politizada que se quisiera apacible, pero que nunca lo es*¹¹⁶. Claro que la racionalización de la sociedad ha traído nuevas maneras de interactuar con el otro, de llevarse dentro de la vida cotidiana, pero lo que se pretende rescatar aquí es también el indudable proceso injerencia del agente hacia el sistema urbano.

Desde la concepción anterior, el peatón entonces solo va de paso sin darle sentido a su recorrido ni a sus trayectos dentro de la ciudad, *no se sabe apenas nada de él, salvo que ya ha salido pero todavía no ha llegado, que antes o después de su tránsito era o será padre de familia, ama de casa, oficinista, obrero sindicado, funcionario, amante o panadero..., pero que ahora, en tránsito, es pura potencia, un enigma que*

¹¹⁴ Principalmente abordado por la escuela de Chicago, como Simmel, Tönnies, etc. Para un esbozo véase Lezama José Luis, *Teoría social, espacio y ciudad*, México 2005, El Colegio de México, Centro de estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano

¹¹⁵ Delgado Manuel, *El animal público*, Pág. 197

¹¹⁶ *Ibidem*

*desasosiega*¹¹⁷. El peatón es un rol, un locus funcional en cuanto a la dinámica del sistema urbano. Un flujo que se transporta de un lugar a otro, siendo lo importante lo productivo de ese lugar a donde llega.

Aquel que no está ahí es el sujeto que puede recorrer un espacio determinado durante su vida cotidiana, pero que está totalmente determinado por la normatividad económica de la ciudad y de la lógica funcional del sistema.

Aquí se retoma la idea principalmente de algunos autores de la Escuela de Chicago¹¹⁸ acerca de que la ciudad moderna es un espacio en donde se pierden totalmente las propiedades del hombre en aras del funcionamiento racional de la economía y de la movilidad individual: *por definición la calle, la plaza, el vestíbulo de cualquier estación de tren, los bares o el autobús son espacios de paso, cuyos usuarios, las moléculas de la urbanidad - la sociedad urbana haciéndose y deshaciéndose constantemente-, son seres de la indefinición: ya han salido de su lugar de procedencia, pero todavía no se han incorporado a su nuevo rol [...] es un doble viajero, porque su tránsito en un plano lineal se acompaña de una desapego del lugar en que realmente está, a favor de otro adonde le conduce su ensoñamiento o cavilación*¹¹⁹.

Este es un claro ejemplo a lo que se refiere la idea de la pérdida de sentido y de la individualidad en las grandes ciudades, idea que contrastaremos de acuerdo a un agente urbano que resignifica la ciudad dentro del constreñimiento estructural. Así, el agente no queda *desnudo* frente la estructura, sino que la reestructura en la medida en que su marco de referencia lo dota de un conocimiento necesario y compartido para sus maneras de hacer cotidianas, a las que sigue dotando de un significado específico.

Siguiendo a Manuel Delgado, *la premisa teórica era que en las sociedades urbanizadas, las instituciones socializadoras primarias [...] resultaban insuficientes o ineficaces para resolver las contradicciones y desorientaciones de la vida en las ciudades, provocando amplios espacios vacantes en los que los sujetos quedaban abandonados a la intemperie estructural [...]. Esos espacios asilvestrados eran colonizados por comunidades precarias y provisionales, cuya función era dotar a los individuos de una organización formal y un sentido moral de que las instituciones*

¹¹⁷Delgado Manuel, Op. Cit., Pág. 201

¹¹⁸Lezama José Luis Op. Cit.

¹¹⁹Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 119

*sociales tradicionales no alcanzaban a dotarles*¹²⁰. Al mismo tiempo, aquella racionalización de la vida dentro de la ciudad devino en el desencantamiento del mundo¹²¹.

La voráGINE¹²² y el cambio de la comunidad (*Gemeinschaft*) a la sociedad (*Gesellschaft*), como lo observaron en la escuela de Chicago funcionaron como un marco conceptual en el que la preocupación por los efectos que podría tener la *modernidad* en los referentes sociales. Este interés se trataba acerca de las implicaciones en cuanto a la puesta en práctica ya no de la interacción en la ciudad, sino del anonimato y el desapego como la principal característica de la no-relación ciudadana.

Se trata de una característica que no puede observarse tan tajantemente en la actualidad, ya que aunque es cierto que las relaciones se han enfrentado a un proceso de *secularización*, es necesario también pensar en la conceptualización y la puesta en práctica de una nueva actitud para la construcción de un espacio público dentro de la ciudad que se haga de manera más incluyente. Ya que aun y con este contexto de fondo, el agente social trasciende su carácter de sujeto funcional y crea un significado y reestructura las posibilidades de acción que le dota la estructura, creando así un nuevo marco de sentido ordenador del acontecer social y de las maneras de hacer urbanas, más allá de abandonarse a la dinámica espacio-funcional, a manera de una reivindicación de la construcción del *espacio público* dentro de la sociedad contemporánea. La preocupación de ésta investigación sigue siendo la misma que aquella de inicios del siglo XX, sin embargo las implicaciones del enfoque teórico *realizado* a través de ella apuntan a otra salida.

La conceptualización del sujeto urbano ayuda a elucidar la significación fáctica del peatón y realizar un diagnóstico de la interacción contemporánea dentro de la ciudad. Para ello es necesario tomar en cuenta el marco de referencia y las maneras en que se pone en práctica dentro de la vida cotidiana a la manera de, ya que de no ser así, se caería en un análisis estructural-funcionalista que determinaría la acción del sujeto de

¹²⁰Ibidem. Págs. 135 y 136.

¹²¹Para un desarrollo más a fondo sobre ésta idea, véase la reflexión de Max Weber acerca de la jaula de hierro ocasionada por la racionalidad burocrática que trajo el modo de producción capitalista y la ética protestante que lo acompañó en *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*, Fondo de Cultura Económica, México, 2003.

¹²²Dentro de la concepción de Marshal Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, Siglo XXI editores, México 1988.

acuerdo a la proyección de la lógica estructural en la acción de un sujeto pasivo.

Siguiendo esta línea, la crítica se dirige hacia la caracterización del sujeto urbano por la cual la incertidumbre es su principal característica en tiempos de la modernidad: *la impotencia ante las tendencias contradictorias pero simultáneas hacia la unificación y la heterogeneización, el vaciamiento, la dimisión de toda ética*¹²³. Teóricamente, se trata entonces de un sujeto sin sentido, sin la capacidad de reflexión y de resignificar ninguna de sus acciones. Sino totalmente vacío y expuesto a la complejidad del momento contemporáneo, en donde predominan las miradas indiscretas y la indiferencia dentro de la ciudad.

Por ello, es necesario diferenciar entre dos conceptos que en estas primeras líneas se pueden definir de la siguiente manera según los apartados dentro de éste capítulo: d) el agente o el transeúnte como aquel que a la manera de Goffman, representa dramáticamente un rol a partir de la situación dentro del sistema urbano, pero siempre atendiendo a la construcción de su persona, en contraste con e) el peatón como el consumidor pasivo del sistema urbano: el sujeto.

Esto porque las características que se quieren resaltar del agente urbano dan por hecho la indiferencia ciudadina de la que se habló anteriormente en forma ya no de pérdida de relación con el otro, sino como una característica intrínseca a las relaciones sociales cara a cara dentro de la sociedad moderna, en aras de la conservación de la identidad y el sentido propio.

La presentación del agente social se da de una manera socioafectiva, referida a la relación de las posibilidades y las potencialidades ofrecidas por los intercambios en los encuentros.

La territorialidad dentro del concepto arriba expuesto de sujeto (En contra de la conceptualización elaborada previamente sobre el espacio) se refiere entonces a la relación entre el hábitat y la vida social, acerca de cómo ésta última es modificada mediante la urbanización. A través de la cual la movilidad espacial modifica la vida cotidiana. Cuando aparecen modos de comunicación y transporte más eficaces, la coacción espacial decae, la relación entre la morfología y los efectos sociales se diluyen, sin desaparecer. La territorialidad entonces se define solamente por la relación que hay

¹²³Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 208

entre el *uso* del espacio y no de acuerdo a su apropiación simbólica.

Así, las relaciones sociales y los espacios de expresión de la vida cotidiana se desvinculan bajo el proyecto modernizante de la racionalidad urbanística. *Se tienden a desarrollar una serie de relaciones funcionales, es decir, relaciones que no implican de forma definitiva y global y que son elegidas en función de la utilidad fundada en la capacidad del otro [...] por lo que la implicación personal es, si no ausente, al menos reducida*¹²⁴. Las relaciones se formalizan hasta el punto de unirse a nivel de conjuntos de gran dimensión, en los cuales los miembros tienen la sensación de que el funcionamiento de la ciudad no puede ser influida por su presencia, por su ausencia o su punto de vista.

Las tensiones de los roles y de las comunicaciones son bastante difíciles de soportar y más aún *cuando el individuo no es capaz de librarse de un medio totalizador*¹²⁵.

La conceptualización precedente entonces es de gran importancia debido a que se pretende rescatar la idea de un agente urbano que más allá de estar apegado al quehacer funcional de la ciudad. Ya que ésta investigación parte de que le es posible resignificar la organización del sistema urbano y poder crear otro tipo de salidas dentro de su vida cotidiana.

Como se ha comentado desde el inicio de la investigación, el paso siguiente entonces es darle forma, al menos conceptualmente en un inicio, a la personificación del agente urbano por medio del concepto de transeúnte, acuñado por Isaac Joseph.

d) El transeúnte como agente urbano

Para conceptualizar la categoría del *agente urbano* se comenzará por caracterizarlo, de manera que será nombrado como *transeúnte* en aras de un mejor desarrollo explicativo, ya que aunque se refiere a lo que antes se llamó agente urbano, es necesario situarlo dentro de una categoría más delimitada dentro de las maneras de hacer cotidianas de la ciudad.

Para ello es necesario primero entender a lo que se refiere el concepto de agente urbano, para posteriormente ver cómo se ve reflejado dentro de las maneras de hacer cotidianas, especialmente en el espacio tiempo determinado de la situación a través del estudio

¹²⁴Remy Jean y Voyé Lilian, *La ciudad, ¿Hacia una nueva definición de la ciudad?*, Pág. 132

¹²⁵Ibíd. Pág. 149

empírico en San Pedro Tláhuac.

Entonces se continuará con la conceptualización que se elaboró en páginas anteriores del sujeto urbano, para poder dar paso a las diferencias que tiene con el transeúnte.

El cambio en las relaciones sociales originó la mercantilización del sujeto, pero al mismo tiempo todo el entramado de relaciones sociales se traduce en una nueva manera de socialización permanente al menos situacionalmente. Puede ser que el espacio de la interacción haya disminuido, pero el actuar situacional sigue estando delimitado por el significado y el conocimiento que conforma el marco de referencia de acción del agente social y no solamente por las posibilidades que da el sistema urbano, no podría ser de otra manera.

La mercantilización del sujeto se refiere justamente a la radicalización del sistema urbano funcional y su ulterior racionalización. Esto trae como consecuencia, en ciertos casos, el regreso del sujeto en la creación nuevas maneras de hacer llenas de significado. El sujeto entonces no se pierde; porque no es sujeto sino agente. Ya que el referente de la ciudad puede cambiar con el paso del tiempo, de un estrato social al valor de cambio que el individuo presenta, pero la significación que se le da al sistema urbano sigue estando presente en otra forma.

Para Daniel Hiernaux, la nueva configuración económico-espacial transformó la manera en que se llevan a cabo las relaciones sociales, de tal manera que ahora están sostenidas por la dinámica utilitaria de la ciudad, haciendo imposible el regreso a vivir la ciudad más allá de su utilización funcional.

Ésta homogenización de acuerdo a la etiqueta económica no permite el desapego a las relaciones funcionales dentro de la vida cotidiana. En caso de seguir ésta idea se tendría que prestar mayor atención en el funcionamiento del sistema urbano como objeto de estudio, dejando de lado la manera en la cual los agentes resignifican el sistema.

En cambio, el transeúnte transformado en mercancía debe ser rescatado del predominio económico funcional en el que lo han determinado estas formas de pensamiento más estructural. Para intentarlo separar de éste encierro y recuperar el concepto, se puede destemporalizar al *flâneur* para comprobar su relevancia heurística en la actualidad.

Para Hiernaux el espacio actual no permite que el peatón se convierta en *flâneur*, pero como se mencionó anteriormente, la reconfiguración del espacio de acuerdo a las

condiciones económicas tiene como consecuencia una reconfiguración también de las relaciones sociales. Aquí se pretende rescatar la idea acerca de que es posible la emancipación del agente en cuanto tal, no su sumisión a las operaciones económicas del sistema urbano.

Pensar en que las relaciones son diluidas sería caer en un reduccionismo metodológico por tomar en cuenta sólo al sujeto como objeto de estudio. La racionalización del deambular no tiene como consecuencia la transformación completa del peatón en un sujeto funcional, más que en un caso típico ideal.

El desapego a la funcionalidad sistémica de la ciudad es la característica a destacar del *flâneur*. Ya que si no tiene cabida dentro del espacio social existente, es porque el discurso así lo afirma. Pero el hacer situacional, fuera de la dinámica discursiva, deja un espacio aún disponible para el pasear despreocupado del nuevo transeúnte-agente-contemporáneo.

El peatón es para Hiernaux el que transporta y *es*, al mismo tiempo, mercancía. La imagen es su carta de presentación, así como las bolsas de la tienda comercial de la que acaba de salir. El centro comercial sí es la epitome de las relaciones de consumo racionalizadas, acomodadas en estantes perfectos, pero el extender este análisis el entramado urbano es una hipérbole conceptual, a la manera de Hiernaux.

La lógica racional económica, trasladada a las relaciones dentro de la ciudad¹²⁶, traería como consecuencia la desaparición de cualquier significación. Sin embargo, el *flâneur* perdura en el plexo espacio-temporal. Su inexistencia es fruto mas no consecuencia del sistema.

Desde la idea del desapego del *flâneur* a la vida urbano-funcional, se plantea que el anonimato se trata de una característica conservada por el agente urbano a lo largo de la historia, como un mecanismo de defensa hacia la multiplicidad de estímulos y encuentros que forman parte de la vida urbana¹²⁷.

Pero más allá, se trata de la posibilidad que el agente tiene de distanciarse de la dinámica funcional del sistema urbano gracias a la puesta en práctica de diferentes

¹²⁶ Aquí no se niega el proceso de racionalización de incluso, el mundo de la vida, sino que se pone el acento en la creación de un aparato conceptual que permita dar cuenta de la aún existente significación del agente urbano.

¹²⁷ Lezama José Luis, *Teoría social, espacio y ciudad*, México 2005, El Colegio de México, Centro de estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, Pág. 176

formas de apropiación. Se tomará ésta idea más adelante por medio de la idea de la cortés indiferencia. Esto refuta la idea acerca de que *querer evidenciar que las mismas (formas de socialidad) tienen capacidad de hacer*¹²⁸.

Aquí se plantea al *flâneur* como herramienta de observación, como objeto de estudio que deviene del peatón, con el simple objetivo de reivindicar el espacio significado del agente urbano.

El *agente urbano* es entonces el que resignifica y reconstituye al sistema, aquel que tiene la capacidad de *decir la acción [...] somatizándola, gestualizándola, convirtiéndola en cuerpo*¹²⁹, que detenta la capacidad de trastocar el sistema urbano mediante la puesta en práctica de giros y vueltas que, utilizados en la situación, son diferentes a aquella normatividad gramática o dotada por el sistema urbano: *el decir de los viandantes efectúa el lenguaje de los diseñadores urbanos y de los ingenieros de la ciudad, lenguaje que en realidad es imposible sin ellos y que sólo se puede encarnar en la traición a que los hablantes le someten al apoderarse de él, expresando lo incompleto de la información con que los modeladores de espacios urbanos cuentan a la hora de concebir sus proyectos, su ignorancia*¹³⁰.

Justamente el concepto de *flâneur* remite a pensar en un tipo de paseante diametralmente opuesto al peatón, debido a que el primero no está intencionalmente llegando a ningún lado, sino que sólo está de paso. Por ello puede conservar su individualidad, porque no se funde en la dinámica de masas citadina, no pierde sus objetivos dentro de la multitud y principalmente dentro de la lógica funcional del sistema urbano.

El valor en el concepto de *flâneur* y su pertinencia para esta investigación radica precisamente en que el callejeo o el pasear dentro del sistema urbano tiene un fin en sí mismo, y en eso también consiste la apropiación del espacio, en vivir y significar la ciudad tanto individualmente mediante las maneras de hacer urbanas como socialmente mediante la creación de un marco de referencia que cree una nueva normatividad “oculta”.

¹²⁸Hiernaux Daniel, *De Flâneur a consumidor: reflexiones sobre el transeúnte en los espacios comerciales*, en Ramirez Kuri Patricia y Aguilar Díaz Miguel Angel, *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*, editorial Anthropos-UAM, México, 2006, Pág. 153

¹²⁹Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 73

¹³⁰Ibidem. 198

Más allá del sistema urbano, es el agente quién puede desentenderse de *las directrices urbanísticas oficiales y constelar sus propias formas de territorialización*¹³¹. El sistema urbano entonces es más que un instrumento al servicio del poder urbanístico; se trata del marco en el que la sociedad *incalculable despliega una expresividad muchas veces espasmódica [...] ya que el espacio urbano resulta inteligible a partir del momento en que es codificado [...] por medio del discurso deliberadamente incoherente y contradictorio de la sociedad misma, que es siempre quien tiene la última palabra acerca de cómo y en qué sentido moverse en la trama propuesta por los diseñadores. Es el peatón ordinario quien reinventa los espacios planeados, los somete a sus ardidés [...] la oposición entre la ciudad planificada y la ciudad practicada*¹³².

Es en la calle donde se produce la integración de los individuos, en la situación en dónde la relación cara a cara y la interacción espacio tiempo determinarán el significado y qué tipo de relación van a encarar las personas, si será puramente utilitaria o se crearán lazos afectivos. Pero más allá de eso, a lo que aquí se apela no es a la reconstrucción de la afectividad dentro de la ciudad, sino a la creación de un significado a partir de la relación *con el otro* y cómo mediante la situación la experiencia va sedimentando conocimiento que servirá en el futuro para la puesta en práctica de nuevas posibilidades en el actuar.

e) Maneras de hacer en práctica

Siguiendo con la caracterización del agente urbano, es necesaria la explicación de cómo se traduce dentro de las situaciones y las maneras de hacer cara a cara con los otros. Para ello se expondrá al transeúnte como la delimitación corporal del agente social dentro de la ciudad.

El transeúnte es entonces la *persona que está en tránsito, en pasaje. Tránsito o transeúnte* provienen del latín transeo –*pasar, ir de un sitio a otro, transformarse, ir más allá de, transcurrir, recorrer rápidamente...-*, cuyo participio es *transitus: acción de pasar, de cambiar de condición*¹³³. La consecuencia de que el tránsito sea una acción es que es puesto en práctica por alguien, dentro de un marco espacial determinado y no solo como efecto de las disposiciones dotadas anteriormente por la

¹³¹Ibidem. Pág. 181

¹³²Delgado Manuel, *El animal público*. Págs. 181 y 182

¹³³Delgado Manuel, *El animal Público*, Pág. 120

ciudad. En eso se diferencia del agente urbano.

El transeúnte recorre *insomne* el sistema urbano, lo que se refiere al agente que mediante la *cortés indiferencia* no presta atención a tantos estímulos a los que se enfrenta dentro de la ciudad. Esta característica de las relaciones dentro del sistema urbano se refiere a lo que Simmel ya vislumbraba cuando hablaba de la protección individual que se tiene frente a la ciudad a través del anonimato, para preservar tanto la situación como la identidad individual.

El transeúnte lleva a cabo disgresiones del texto urbano dentro de las situaciones y su hacer. Por lo que es necesario el análisis de las maneras de hacer para entender la relación de copresencia y la acción recíproca y recurrente, que a final de cuentas reproducirá tanto el marco de referencia intersubjetivo como al mismo sistema.

Entonces a pesar de esta segregación, siguen existiendo conformaciones que dan cuenta de un espacio delimitado por el mismo hacer en las que las relaciones perduran en cuanto a las *maneras de hacer* que los agentes urbanos llevan a cabo dentro de la vida cotidiana. Lo que quiere decir que existe un orden a partir de lo que se ha denominado dentro de la investigación como el *marco de referencia* a partir del cual dotamos de sentido las acciones y tomamos a la vez pautas para la acción: *La pareja socialización-desocialización nos obliga a abandonar el concepto de patología social para aceptar desorganizaciones parciales y transitorias que se sitúan en una sociología de la adaptación*¹³⁴.

Aquí entonces se apela por una reconstrucción del orden social dentro del sistema urbano, pero no dotado por la estructura o el sistema urbano sino de acuerdo a la práctica del transeúnte dentro de él mediante situaciones en cuanto a las *maneras de hacer* y la inversión de fuerzas.

La definición del transeúnte que hace Isaac Joseph se ha tomado debido a que pone en relieve la manera en que el sujeto dentro de la ciudad se convierte en un agente creador. Principalmente sobre cómo es posible hacer una conceptualización del transeúnte a través de la presentación del agente dentro de las situaciones cara a cara.

Es necesario el análisis de la situación para entender la copresencia y la acción

¹³⁴Joseph Isaac, *El transeúnte y el espacio urbano*, Pág. 19

recíproca y recurrente de las acciones y cómo se llevan a cabo principalmente por medio de un anonimato atento. Ésta idea es de suma importancia dentro de la investigación debido a que se adopta la idea de que aunque existe un cierto nivel de anonimato dentro de la interacción del agente urbano dentro de la ciudad. Al mismo tiempo siempre está prestando atención de acuerdo a que necesita llevar a cabo la consecución de sus acciones para poder lograr determinados fines de acuerdo a la trayectoria que lleva a cabo dentro de su vida cotidiana.

Lo que se conoce como relaciones impersonales dentro de la ciudad no son más que un cambio en la presentación del transeúnte de una época hacia un estadio moderno para protegerse de la invasión del yo o de la identificación de la que puede ser presa en su andar cotidiano.

Hay que resaltar y desarrollar más éste punto debido a que el anonimato y la que podría parecer una no-relación o no-interacción dentro del espacio urbano se convierte en un orden establecido.

El *rescate* de éste orden va contra los postulados a cerca de que cualquier manera de significar la relación o las maneras de hacer dentro de la ciudad han sido abandonados.

Existen dos *técnicas o maneras de hacer* que el agente urbano utiliza dentro de la situación. En primer lugar se trata de dominar el arte de las apariencias, la manera en cómo el agente utiliza su marco de referencia para poder actuar. Para decirlo de otra manera, se trata de las disposiciones con las que cuenta para poder actuar en múltiples escenarios según su experiencia cotidiana. Lo importante aquí es saber el cómo observar la creación de éstas nuevas maneras de hacer dentro de la vida cotidiana. Es realmente relevante elaborar preguntas y un tipo de observación que logren dar cuenta de estos procesos dentro de la investigación empírica.

En segundo lugar, se trata del *uso de la palabra* en las circunstancias. Como ya se mencionó anteriormente, la analogía entre las maneras de hacer cotidianas y los actos de habla en De Certeau trata de cómo se utilizan los *materiales* de expresión en un momento o situación determinada de interacción con el otro. Las maneras de hacer pueden ser analizadas a través de narrativas que den cuenta de la manera en que el transeúnte las utiliza para poder transitar en su vida cotidiana.

Para Joseph, el plexo de relaciones sociales se trata de una *membrana* que actúa como la frontera entre un actor y otro, como el marco de referencia que se constituye en la

práctica y por la práctica en referencia a los demás. Aquellos con quienes se comparte el saber cotidiano que les permite actuar según lo que sea puesto en juego en una situación determinada. Dicho de otra manera, el marco de referencia es reproducido en la forma de *sistemas de actitudes en una situación*¹³⁵ puestos en práctica.

La relación cara a cara se refiere justamente a que dentro de la interacción se da un cierto abandono de la singularidad de cada uno en aras de mantener la situación y la interacción entre los agentes urbanos. De manera que la desorientación o el anonimato se traducen en un orden cotidiano que les permite efectuar maneras de hacer sin *afectar* al otro en su individualidad e identidad personales y poder conseguir los resultados esperados de manera eficaz.

El espacio como componente del sistema urbano más que imponer un orden, dota de *relajamientos* que hacen posible la interacción como un flujo de trayectorias entre agentes, ya que aún si *choque* uno con el otro, realizarán los ajustes necesarios para evitarse y mantener el orden dentro de la ciudad.

Esto es relevante principalmente en el estudio de caso en San Pedro Tláhuac, aparentemente tan desordenado. Ya que la desorientación o el caos no es como podría pensarse el elemento principal de la interacción dentro del espacio. Sino que a partir de las maneras de hacer y la experiencia que el agente obtiene de ellas se conforma el marco de referencia que adopta *giros* o vuelcos que podrían parecer como *patológicos* según un orden racional urbano.

La cuestión puesta aquí en juego es justamente la capacidad que tiene el agente de crear en el hacer, enriqueciendo los roles autorizados en sistemas de actividad situados. En otras palabras: que la resignificación del sistema y de sus normas dota al marco de referencia de nuevas disposiciones para la acción en tanto en agente va abriéndose camino con nuevas maneras de apropiarse el espacio urbano y de practicarlo.

Por lo anterior se toma la característica del *flâneur* por la que hace de la calle un interior, inherente al agente urbano, con lo que me quiero referir a que el transeúnte apropia el espacio urbano y lleva lo público hacia lo privado. Aquí la ciudad es entonces un pasaje sin umbrales¹³⁶ en tanto marco de referencia organizado. Convirtiéndose en ensoñación construida de poder encontrarlo todo dentro de un mismo lugar: *Flanear es*

¹³⁵Joseph Isaac, *El transeúnte y el espacio urbano*, Pág. 71

¹³⁶Ibíd. Pág. 427

*una palabra admitida en castellano, para representar una forma de vagar, errar, deambular, vagabundear*¹³⁷.

Por ello el transeúnte logra entablar una relación exterior-interior por la que lleva a cabo la constitución de una espacialidad específica por medio de una imagen de lo que significa el afuera como espacio para llevar a cabo las acciones dentro de la vida cotidiana. Las cuatro paredes de su habitación entonces son trasladadas a un lugar común de identidad por medio del marco referencial que representa el espacio público en común para convivir.

La idea que se quiere rescatar aquí es aquella del *flâneur* como una figura urbana desprendida de las relaciones comercio-funcionales de la época. Si tomamos el silogismo posmoderno acerca de que el actor es ya un producto de consumo¹³⁸, dentro de éste trabajo se plantea rescatar teóricamente al agente urbano como un espacio de creación de identidad social y como un consumidor, pero creativo, que lleva más allá de la imagen-consumo su práctica cotidiana.

Tanto la idea del desapego del paseante, como el concepto de *maneras de hacer* ayudan a pensar en un agente urbano capaz de salir de la dinámica urbano-funcional “posmoderna”, para realizar un tipo de acción creativa dentro de un espacio reapropiado y resignificado como un espacio íntimo mediante las trayectorias cotidianas y totalmente personales.

Sin embargo esto no sería posible sin un marco referencial intersubjetivo que permita el acceso al conocimiento de sentido común, del cual el transeúnte echa mano para actuar cotidianamente. Por ello la creación de éste actuar no recae en un actor omnipotente, sino en el plexo creado entre el sistema urbano, un marco de referencia común (el conocimiento urbano constituido en el devenir cotidiano) y las maneras de hacer urbanas. Se trata entonces de un sistema de relaciones intrínsecas, que analíticamente no puede ser dejado de lado, sobre todo por el peligro que representa el conceptualizarlo o realizar una investigación que se enfoque desde uno de los tres ámbitos dentro del aparato metodológico y por medio del cual se intenta analizar el actuar urbano, sin dejar

¹³⁷Hiernaux Daniel, *De Flâneur a consumidor: reflexiones sobre el transeúnte en los espacios comerciales*, en Ramirez Kuri Patricia y Aguilar Díaz Miguel Angel, *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*, editorial Anthropos-UAM, México, 2006, Pág. 147

¹³⁸Véase por ejemplo Bauman Zigmunt, *Vida de consumo, o también* Gergen Kenneth, *El yo saturado*, 1997, Barcelona, Editorial Paidós, Cáp. 3, pp. 74-114.

de lado ninguno de ellos.

Como ya se mencionó anteriormente, el marco de referencia no es estático, debido a que es frágil en la medida en que es reproducido de acuerdo a la interacción del agente dentro de la situación. Las maneras de hacer dentro de la vida cotidiana apuntan a la *ruptura* de este marco que se puede mediar operacionalmente dentro de una situación en dos sentidos:

- Como la posibilidad de los actores que tienen de poner en práctica la distracción, de cerrar el paréntesis de la interacción en aras de la preservación de la situación y
- como la afectación desde el agente hacia el modo de presencia en la situación misma, *rupturas en la calidad del enfrentamiento cara a cara*¹³⁹ por medio de las cuales modifica el papel y el régimen de los intervalos en cuanto al distanciamiento que puede efectuar en una situación determinada.

*Entonces los conceptos de marco y de ruptura de marco muestran que el equilibrio respecto al papel y la vigencia dramática son internos al escenario y que corresponden a transformaciones en los modos de afirmación de lo real*¹⁴⁰ que tiene el transeúnte en una situación determinada. Por ello es de singular importancia el resaltar el papel de las *disposiciones* para la acción del marco de referencia. Se trata entonces de un marco fluctuante y sujeto al cambio según la puesta en práctica de éste conocimiento por parte de los actores de acuerdo a una situación determinada.

Conceptualmente se pueden enfatizar ciertas características que tienen las maneras de hacer y cómo son puestas en práctica por el agente para poder contraponerlas con el estudio en campo.

Además de las características arriba mencionadas, Joseph pone el principio de reserva como característica esencial de las maneras de hacer ciudadanas. El agente tiene la posibilidad de interactuar de acuerdo a la distancia que pone de acuerdo al otro. El principio de reserva es la regulación que el agente tiene de sí mismo de acuerdo a su marco de referencia dentro de su comportamiento en público. El tacto y la discreción

¹³⁹Joseph Isaac, *El transeúnte y el espacio urbano*, Pág. 153

¹⁴⁰Joseph Isaac, *El transeúnte y el espacio urbano*, Pág. 154

son reguladores de la interacción en la ciudad. Así se constituye el orden dentro de la vida cotidiana en aras de preservar la situación y no como síntoma de la falta de relación cotidiana.

Justamente la frontera entre lo público y lo privado se presenta como la doble contingencia en la interacción. Fenómeno que debe ser observado en las maneras de hacer cotidianas en cuanto a la manera en que el agente media entre la total indiferencia y la pérdida del yo entre la multitud de la gran ciudad.

El preservar las apariencias es la condición necesaria de la interacción para poder comunicarse dentro de ella y llevar a cabo la consecución de sus objetivos personales sin alterar la situación. La manera en cómo se traduce dentro de las maneras de hacer la *cortés indiferencia* goffmaniana es esclarecedora en tanto permite analizar la manera en cómo el transeúnte actúa dentro de su vida cotidiana.

La conservación de la situación es necesaria para el transitar dentro de la ciudad debido a que si no se tomara por hecho la ambigüedad de la misma, sería necesario hacer reflexiones en torno a cada situación dada, lo que imposibilitaría la operación del agente dentro de ellas. La autorregularización de lo social se da de forma que se acepte lo inaceptable, dirigiendo la contrariedad de la situación de acuerdo al marco de referencia previamente constituido. Que por su característica de adaptabilidad permite el desenvolvimiento del agente en diferentes situaciones, sobre todo cuando debe tomar en cuenta al otro para poder seguir efectuando sus maneras de hacer cotidianas en cuanto a que están interactuando dentro de una misma situación.

A la manera de Goffman, la puesta en escena debe ser salvaguardada en las maneras de hacer de los actores, para poder operar sin interrupciones que entorpecerían el vínculo social.

El marco de referencia conformado de acuerdo a una tríada operativa formada por: *práctica-interacción-en-la-situación*, deja un espacio poroso en el que los agentes pueden moverse en aras de la consecución de sus trayectorias dentro de la vida cotidiana. En el mismo sentido que Michel De Certeau habla de las *maneras de hacer* que el individuo pone en práctica, Isaac Joseph pone el relieve en la formación de la interacción y su capacidad posibilitadora que tiene de mantenerse de acuerdo a las maneras de hacer cotidianas. Los movimientos del agente urbano son exploratorios entonces, en la medida en que son flexibles para poder invertirse de acuerdo a las

circunstancias.

Conformado así a través de la experiencia dotada desde las maneras de hacer cotidianas, el marco de referencia se trata de un espacio común en el que transeúnte explora una infinita posibilidad de maneras de hacer sobre un estilo cognitivo propio al agente dentro de una situación socio-espaciotemporal determinada. Al mismo tiempo, se trata de una constelación de posibilidades tipificadas según un contexto situacional y atemporal en tanto la institucionalización de estas posibilidades. Pero tampoco hay que olvidar que las tipificaciones se encuentran objetivadas en la membrana de la interacción como un marco de referencia para la acción.

El sistema urbano entonces es constituido también por estas maneras de hacer urbanas en cuanto a la creación de relaciones entre las diferentes trayectorias llevadas a cabo por los transeúntes y no sólo por la operación de instituciones del sistema urbano.

Los itinerarios y recorridos dentro de la ciudad vinculan acciones y pasos, relacionando sentidos y direcciones heterogéneas que crean espacios diferenciados del sistema urbano, indeterminándolo. Por ello se posibilita la articulación de una segunda geografía espacial dentro de las ciudades, constituida por las maneras de hacer urbanas en la vida cotidiana, diferente de la geografía impuesta por la racionalidad del sistema urbano.

Las maneas de hacer se pueden caracterizar también de acuerdo a tres funciones que organizan la geografía de la ciudad, escapando al funcionamiento y lógica del sistema urbano.

La primera de estas funciones se refiere a lo ya establecido dentro de las maneras de hacer, al acervo de conocimiento intersubjetivo que posibilita la apropiación del espacio dentro de la ciudad. La segunda se refiere a la recursividad de las maneras de hacer urbanas que constituyen el fundamento del sentido común urbano. Por otro lado, la tercera de estas funciones se refiere a lo primitivo, en el sentido de origen que se le da a la palabra. De manera que el punto de partida de las maneras de hacer y también el origen de éste conocimiento se trata de la experiencia, que las constituye como tales, posibilitándolas de un marco de referencia por medio del cual cuentan con un tipo de conocimiento a la mano, dador de una expectativa social.

Después de haber desarrollado la conceptualización teórica del transeúnte y de cómo

pone en práctica el conocimiento práctico que tiene a la mano dentro de la situación a través de las maneras de hacer; es necesario pasar a la ejemplificación de ello a través del estudio de caso que se tomó dentro de ésta investigación: San Pedro Tláhuac. No sin antes explicitar la metodología que se utilizará.

Capítulo 4

La observación flotante, acercamiento a una metodología.

En éste capítulo se tratará la manera en cómo es posible observar la relación entre la conformación del marco de referencia intersubjetivo y las maneras de hacer urbanas que lo reproducen.

La problemática entonces radica en cómo se pueden percibir datos observables que den cuenta de hechos no observables, ya que tanto las maneras de hacer urbanas como el marco de referencia en realidad son dos conceptos creados teóricamente.

Para intentar resolver ésta problemática, se echará mano de todo el marco teórico que se ha desarrollado anteriormente dentro de la investigación, de manera que el desarrollo de una metodología adecuada se dará en tres ejes dentro del desarrollo de éste capítulo.

Siendo la *situación* el tiempo predominante en éste análisis realizado a cerca de las maneras de hacer, es necesario crear una metodología acorde para poder observar la situación en dentro del plexo entre el marco de referencia y las maneras de hacer urbanas. Para ello se desarrollará un método específico de observación en este cuarto capítulo.

La manera de observación de éstas situaciones presenta grandes dificultades y sólo puede ser soslayada con la observación flotante de la puesta en práctica por parte de los agentes y su narración a través de entrevistas.

En primer lugar es necesario realizar la conceptualización de la figura del *flâneur* en tanto categoría pertinente de observación empírica. Aquí no se pretende elaborar una observación de un *flâneur* en San Pedro Tláhuac en pleno siglo veintiuno; sino que la categoría será utilizada como herramienta hermenéutica y metodológica que permita apelar a un método de observación flotante.

Es necesario primero hablar de qué es el *flâneur* y cuál es su pertinencia metodológica, personificando al *flâneur* como el investigador que puede y debe desapegarse de la dinámica cotidiana (sólo en tanto observación) para posibilitar la observación de segundo orden hacia las maneras de hacer cotidianas. La elaboración de éste método ocupará el primer lugar dentro del desarrollo de la investigación de campo, en la forma de

descripción y registro fotográfico.

En tercer lugar se realizará un análisis narrativo mediante entrevistas de las maneras de hacer cotidianas que lleva a cabo el transeúnte dentro de la ciudad. Para así intentar dar cuenta de las maneras de hacer que pone en práctica en orden de hacer transitable la ciudad.

a) El *flâneur*

Dentro de éste apartado se comenzará por conceptualizar por medio de Walter Benjamín la figura del *flâneur*, teniendo especial cuidado en no hacer creer al lector que se está rescatando la categoría con el objetivo de aplicarla en el sistema urbano actual representado en San Pedro Tláhuac. Sino que será una categoría utilizada como herramienta de observación.

Es necesario recordar que el contexto donde nace ésta figura es el París del siglo XIX, en donde el auge industrial llevó la economía a un punto en dónde las personas tenían la posibilidad (al menos la clase aristócrata) de consumir y transitar la ciudad más allá de un traslado de un lado a otro. De una manera en la que la presentación de la persona en las plazas públicas era de vital importancia para la socialización. Ésta fue la misma manera en que Porfirio Díaz intentó realzar el significado cultural de la Ciudad de México a finales del siglo XIX y principios del XX, con la construcción de edificios y plazas públicas que permitieron que las clases acomodadas tuvieran una interacción parecida a la parisiense.

La interacción en este momento histórico dentro del entramado urbano se dio de manera que pudo surgir la figura del *flâneur*, un paseante que realmente podría alejarse de la dinámica comercial de la ciudad. El pasaje de Paris fue conformado para una manera de vida muy específica¹⁴¹. El *flâneur* tomaba la ciudad como una extensión de su habitación, de manera que podía ser él mismo y sentirse cómodo aún estando en la calle. Pudiendo estar y vivir en ella sin sólo usarla, sino viviéndola y observando detenidamente a todos los peatones.

¹⁴¹ Benjamín Walter, *El libro de los pasajes*, Pág. 422.

El *flâneur* es también aquel que presenta la duda como la manera de construir conocimiento y maneras de vivir dentro de la ciudad, intentando encontrar la manera en la que podía transitar. Indagando: *el flâneur, como detective, sigue las huellas*. El paseante está así separado de las vías de consumo, su saber esta cercano a la ciencia oculta de la coyuntura económica, es el explorador del capitalismo, enviado al reino del consumidor. La relación impersonal queda así para él relegada a un segundo plano.

El anonimato dentro de la ciudad puede ser suplantado por un nuevo tipo de relación en la que el agente urbano significa la ciudad y hace de los demás ya no objetos utilitarios como medios, sino también personas dentro de la relación *yo-otro*. De manera que aunque se plantea dentro de la actualidad que la relación personal ha devenido en relación funcional y utilitaria, siguen existiendo mecanismos por los que los agentes logran transformarla en un nuevo tipo de relación cara a cara dentro del sistema urbano: *las maneras de hacer*.

Por ello aquí no se está apelando a conceptualizar al transeúnte contemporáneo como un *flâneur* fuera de tiempo, sino a retomar la característica del distanciamiento como la posibilidad de un investigador de poder *distanciarse* (sic) de la dinámica cotidiana, en aras de poder observar el acontecer dentro de la situación. Llevar la observación a un punto en donde el *flanear* sea rescatado como herramienta metodológica que permita elaborar una observación flotante, en tanto que el observador se encuentra en el mismo lugar en donde acontecen los hechos sociales.

La manera en cómo el paseante se constituye como observador es la del vagabundeo, ya que a través de la manera de caminar del agente urbano se puede saber de dónde viene y a dónde va, por la manera de su presentación hacia el otro.

Por ello, el vagabundeo atento puede ser tomado como postulado principal para la observación de nuestro objeto de estudio. Por lo cual es necesario radicalizar la característica de la cortés indiferencia de la que se habló antes, para que pueda ser una *atención científica* en la que la observación esté dada en términos de la acción cotidiana.

La diversificación de la ciudad dio lugar a un nuevo tipo de socialización en masa, donde en las calles los encuentros se volvieron intermitentes, pudiendo conocer a más gente en

un menor espacio. El ejemplo claro que nos da Benjamín es el del transporte público, ya que surgió un nuevo tipo de espacio donde la gente podía estar más tiempo frente a frente sin siquiera mirarse¹⁴².

La relación con el otro en la ciudad va cambiando en éste periodo de tiempo, de manera que el *flâneur* corresponde a un tipo de paseante que anacrónicamente se resiste a este tipo de cambio. Ya que aunque la diversificación o complejización de la ciudad lleve cada vez más a los encuentros impersonales sigue existiendo una manera de socialización en la calle.

Esta nueva manera de socialización es la que nos interesa elucidar dentro de éste análisis y la manera en la que se traduce dentro de San Pedro Tláhuac.

Éste es el sentido que ésta investigación recuperará la figura del *flâneur*, en aras de una recuperación del sentido de pertenencia y vivencia dentro de la ciudad más allá de un peatón transitante que sólo usa la ciudad, sin darse cuenta de qué es lo que significa para él cruzar de un lado a otro para ir de su casa al trabajo.

El *flâneur* fue capaz de apropiarse del saber referencial que tenía a la mano a partir del sistema urbano, no sólo mediante su experiencia, sino también mediante la vivencia de la urbe en crecimiento. Así conformaba una imagen que le permitía apropiarse del espacio de manera significativa, separándose *por completo del tipo de paseante filosófico y adquiriendo los rasgos del hombre lobo que merodea inquieto entre la selva social*¹⁴³. El paseante entonces adquiere cierto conocimiento que le permite actuar de manera racional, pero desapegado hasta cierto punto de la dinámica funcional de la ciudad.

A partir de ésta primera conceptualización del *flâneur* es necesario pensar en la pertinencia de utilizar este concepto en una investigación que toma lugar en una de las ciudades más grandes y desarrolladas del mundo dentro del Pueblo Originario de San Pedro Tláhuac.

Lo que es necesario resaltar, siguiendo el planteamiento a cerca del agente urbano, es que la figura del *flâneur* permite pensar en un peatón que mediante sus *maneras de hacer* es

¹⁴²Ibid. Pág. 429

¹⁴³Ibid. Pág. 423

capaz de vivir y crear una imagen de la ciudad que le permite *hacer* dentro de ella. Por medio de las acciones que va realizando, creando una narrativa acerca de dónde transita¹⁴⁴ y al mismo tiempo, en la posibilidad de poder observar e interpretar sus trayectorias.

La categoría del *flâneur* permite situarnos precisamente en éste planteamiento. El cambio llevado a cabo durante el tránsito del siglo XIX al XX, dónde Walter Benjamín sitúa al *flâneur* y dónde otros lo acorralan¹⁴⁵, es sin duda el entramado de espacio-tiempo mejor acondicionado para la aparición del paseante parisino. Pero también lo fue el siglo XIX cuándo se materializó la concepción del materialismo histórico de Marx, con conceptos como *burguesía* y *proletariado* o *medio de producción*. Poniendo otro ejemplo, Max Weber vio la creciente burocratización y racionalización del Estado, dando lugar a un determinado concepto de burocracia, por nombrar solo uno. Estos son algunos ejemplos de conceptos que ciertos pensadores acuñaron en un momento determinado, pero encerrarlos en su momento histórico y no darse cuenta de su pertinencia actual o la manera en cómo pueden ser rescatados para una nueva conceptualización de nuestro objeto de estudio puede ser un grave error. En especial a la hora de rescatar, metodológicamente hablando, el sentido que tiene ésta categoría dentro de nuestra investigación¹⁴⁶.

Para Daniel Hiernaux¹⁴⁷ el *flâneur* ignoraba su transformación en mercancía, que es lo que lo diferencia del peatón contemporáneo. Para Hiernaux, el remplazo de los pasajes por el centro comercial termina con el *flâneur*, encerrándolo en el Siglo XIX en un pasaje en París, sin lograr ver la pertinencia, se insiste, del concepto en la actualidad: *Su capacidad de ejercer diferentemente su deambular ya pasó a la historia, desapareció de*

¹⁴⁴Se hace patente, que dentro de ésta conceptualización del agente urbano, el *flâneur* toma el lugar de mediador entre el peatón (el que usa y transita bajo la dinámica funcional de la ciudad) y el agente urbano, aquel que resignifica el sistema urbano y lo reconstituye por medio de sus acciones.

¹⁴⁵Ver principalmente Hiernaux Daniel, *De Flâneur a consumidor: reflexiones sobre el transeúnte en los espacios comerciales*, en Ramirez Kuri Patricia y Aguilar Díaz Miguel Angel, *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*, editorial Anthropos-UAM, México, 2006.

¹⁴⁶En el sentido que Jeffrey Alexander da a la pertinencia de los clásicos. Véase *Las teorías sociológicas desde la segunda guerra mundial Análisis multidimensional*, Gedisa, Barcelona, 1990.

¹⁴⁷Hiernaux Daniel, *De Flâneur a consumidor: reflexiones sobre el transeúnte en los espacios comerciales*, en Ramirez Kuri Patricia y Aguilar Díaz Miguel Angel, *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*, editorial Anthropos-UAM, México, 2006.

*la memoria colectiva de las nuevas masas consumidoras*¹⁴⁸.

Siguiendo con el argumento precedente acerca de la pertinencia de usar la categoría de *flâneur*, el deambular se desarrolla ya no sólo en los pasajes, sino en todo el trazado urbano, en la forma en que el marco de referencia intersubjetivo creado por medio del significado desde las maneras de hacer urbanas, fuera del quehacer intencional y funcional ciudadano.

El *flâneur*, figura detectivesca, sigue y examina al peatón, pero así, se funde con él, mediante la interacción situacional urbana, observándolo y creando algo con esa observación: el juicio en contra del peatón funcional y utilitario. Juntos, en la situación son unidos por el entramado urbano y por la relación.

El paseante se funde con el peatón en su mirada; capaz de crear un espacio propio en la situación. Justamente la relación de espacio y tiempo de la que hablamos desde Michel De Certeau anteriormente corresponde a ésta idea acerca de que el peatón, fundido con el transeúnte, realiza mediante su acción un intercambio de fuerzas con el sistema urbano, que le permite actuar en la situación de acuerdo al conocimiento que ha adquirido socialmente de la manera en la que tiene que actuar en su vida cotidiana, ya no según la normatividad dotada por el sistema urbano. Pero lo más importante aquí, es que lo hace en presencia y actuando junto *al otro*.

Apelando teóricamente a la formación de una distinción dentro del observar¹⁴⁹, el peatón es entonces la parte de la expectativa social, de alguna manera vacío de significado hacia el sistema urbano, ya que solo lo *utiliza*. Al mismo tiempo nace la posibilidad de algo. Ese algo es la creación de una observación determinada por el tiempo de la situación. La experiencia de ésta práctica es el plexo del conocimiento cotidiano en la ciudad que le

¹⁴⁸Ibid. Pág. 151

¹⁴⁹El punto de partida desde la teoría de la diferencia, en el que en toda operación se produce diferencia. Si aquella operación debe ser observada, también se da otra diferencia: entre el mismo y lo que observa y entre su objeto y el unmarked space de dónde realiza la diferencia. Por ello, es un sistema con dos caras: la indicada y la no indicada, que da consistencia y unidad al sistema, desde la concepción de los sociólogos alemanes Niklas Luhmann y Rodrigo Jokisch, véase principalmente Jokish Rodrigo, *Metodología de las distinciones, forma, complejidad, auto-referencia, observación, construcción de teorías integrando lo macro y lo micro en las Ciencias Sociales*, Ediciones Casa Juan Pablos, FCPyS, México, 2002 y Niklas Luhmann, *Sistemas sociales: Lineamientos para una teoría general*, Alianza, Universidad Iberoamericana, México 1991.

permite al peatón convertirse en una estructura. Dicha estructura, se encuentra formada por el peatón-funcional/transeúnte dotado de significado.

El concepto de *flâneur* funciona como categoría transitoria por medio del desapego a la dinámica funcional y observación del otro, se permite la observación de segundo orden desde la interacción social. A partir de la categoría del *flâneur* entonces se plantea la observación mediante una distinción.

La nueva creación de ésta estructura es dadora a su vez de más posibilidades, que recrea el marco de referencia intersubjetivo dotándolo de más elementos para que el agente urbano transite dentro de la ciudad. Es decir, un hecho fáctico: la práctica urbana, crea una nueva expectativa de la manera en que el agente urbano vive la ciudad. La reproducción del marco de referencia y del sistema urbano se da entonces en éste sentido, de manera que es un constante movimiento entre lo que está y las posibilidades que se presentan de acuerdo a la nueva-experiencia para ser.

b) Observación flotante. El observador como *flâneur*

El observador entonces se enfrenta a trabajar con mutaciones instantáneas, cuerpos sociales que se conforman y que se desintegran al instante dentro de la situación contextual que se lleva a cabo en un periodo muy corto de tiempo como para que pueda ser asequible al sistema.

En este apartado se cuenta con el principal objetivo de dibujar una metodología acorde a la observación que se pretende realizar dentro del sistema urbano de las maneras de hacer cotidianas de los agentes. Por otro lado, se realizará un ensayo de observación de éste tipo dentro del siguiente capítulo.

El *flâneur* se convierte en el observador en tanto científico social que tiene la posibilidad de crear un significado mediante la observación de las maneras de hacer urbanas. Aquí es necesario tener sumo cuidado en no caer en una interpretación de la acción alejada de la del agente, que es el que la pone en práctica, sino más bien realizar una observación de segundo orden poniendo al observador dentro de su objeto de análisis, ya que de no ser así, se caería en el error de querer observar el hecho desde afuera y no tomar en cuenta que ésta observación está siendo realizada dentro del objeto mismo, desde lo social. Para

tomar en cuenta al agente urbano entonces, se realizarán posteriormente entrevistas. La categoría de *flâneur* entonces permite efectuar lo que Manuel Delgado llamó la observación flotante: *dejar flotar la atención para que la información entre sin filtros hasta que aparezca un punto de referencia que haga notar algo*¹⁵⁰, ya que en un primer momento de la observación se ve solo a la multitud como una masa, para pasar pronto al detalle que clarifica cómo el agente urbano *hace* la ciudad, elaborando una distinción. De acuerdo a esta idea, dentro del Pueblo Originario de San Pedro Tláhuac se puede comenzar a bosquejar la observación dentro del espacio referido: *yendo a través de Avenida Tláhuac, se pasa por periférico y entramos a la delegación Tláhuac, donde se puede ver que la vía de acceso más utilizada es ésta avenida, por lo que diariamente hay una gran cantidad de automóviles que circulan por ella. En cualquier medio de transporte por el cual se quiera entrar a Tláhuac, nos topamos con un cruce de vital importancia, al llegar a la calle Acueducto, la Avenida Tláhuac se separa en dos direcciones. La primera por ésta calle que lleva por la principal entrada a Tláhuac: San Rafael Atlixco y la segunda por Miguel Hidalgo, la principal salida de San Pedro Tláhuac (Ver Figura 12).*

Figura 12.- Plano de intersección en el pueblo de San Francisco Tlaltenco, camino a San Pedro Tláhuac.



Fuente: Guía Rojí online:

http://www.guiaroji.com.mx/busqueda/resultados.php?gv_calle=AVENIDA+11&gv_colonia=CERRO+DE+LA+ESTRELLA&gv_delegacion=IZTAPALAPA&gv_cp=09860&gv_mapa=1&gv_x=491229.924528402&gv_y=2136648.46472142, consultada el 23 de julio de 2008.

¹⁵⁰Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 49

Hay que también tomar en cuenta el punto de vista del agente y cómo lleva a la práctica ciertas maneras de hacer por medio de entrevistas, ya que aunque la interpretación sea lo más *objetiva* o desapegada posible, siempre estará determinada tanto por la estructural del que observa, como por la implicación de su observación en el objeto de análisis.

Regresando a la observación flotante, dentro de la investigación se pretendió realizar de manera análoga a la práctica cotidiana que tenía el *flâneur* en el siglo XIX, *un flâneur ve el mundo, está en el mundo, pero permanece “oculto al mundo”; es un “príncipe que goza en todas partes de su incógnito”, que concibe la multitud en la que penetra “como un inmenso depósito de electricidad” o como “un espejo tan inmenso como esa multitud [...]”, caleidoscopio dotado de conciencia, que, en cada uno de sus movimientos, representa la vida múltiple y la gracia inestable de todos los elementos de la vida. Es un yo insaciable del no-yo, que, a cada instante, lo refleja y lo expresa en imágenes más vivas que la vida misma, siempre inestable y fugitiva” [...] su actitud de perplejidad ante lo que ve*¹⁵¹, actitud que debería ser la misma a la del observador como científico social ante la situación y ante la observación de las maneras de hacer, para que al mismo tiempo logre hacer asequible e inteligible las maneras de hacer urbanas.

Entonces la figura del *flâneur* ya no es un concepto anacrónico que se pretenda observar en la realidad contemporánea, sino que aparece como una figura que nos ayudará a observar las maneras de hacer dentro de la vida cotidiana, debido a que su desapego corresponde con un pseudo-axioma de la ciencia social: el de observar los hechos sociales como objetos, desde un observador desinteresado en cuanto a las propias maneras de hacer, pero al mismo tiempo atento al acontecimiento, en la medida en que está tomando parte de él como ciudadano y como participante de la dinámica urbana.

Por medio del vagabundeo entonces el *investigador desarrolla una estrategia que le permite un progresivo reconocimiento del marco físico de la institución o la comunidad y un acercamiento a las personas que lo comparten [...]obtiene sus primeros datos “in-*

¹⁵¹Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 53

*situ” de la realidad [...] que pretende estudiar*¹⁵².

Éste primer acercamiento es el ante telón de una investigación de campo, ya que permite al investigador darse cuenta del estado de las cosas del lugar que está estudiando.

Es de vital importancia tomar en cuenta y realizar una diferencia entre el observador y el agente urbano, ya que aunque éste último está en relación con el primero en tanto que lo observa, el observador no pone en práctica el principio de reserva en sentido práctico, sino que rebasa el marco de referencia del agente y al mismo tiempo la manera en que se experimenta la ciudad. Echando mano no sólo del conocimiento de sentido común, sino de todo su marco epistemológico que lo hace estar en la misma situación pero con diversos objetivos.

El observador rompe el tabú de *no verse a los ojos* y de no observar al otro por un periodo largo de tiempo, ya que su principal tarea es ordenar los *microacontecimientos observados*.

La distancia impenetrada dentro de estas relaciones es lo que da sentido y un ordenamiento específico a la observación, así como la posibilidad de trascenderlo mediante las maneras de hacer y el acoplamiento entre el sistema urbano, el marco de referencia y los agentes sociales en tanto que practicantes de las posibilidades dotadas por la organización del sistema social.

Ésta distancia es la que nos hace posible el conocer los tres niveles de análisis que hemos tomado en cuenta dentro de ésta investigación, en tanto que la diferencia entre ellos y no la relación vertical y determinante es la posibilitante de conocer las relaciones y la organización que opera en cada uno de los niveles. Aquí es de suma ayuda la metáfora de George Simmel de la puerta y del puente¹⁵³, en tanto que ambas hacen patente la existencia la separación entre dos lados. *El hombre es aquel que separa pero también*

¹⁵²Rodríguez Gómez Gregorio *et al*, *Metodología de la investigación cualitativa*, Ediciones ALJIBE, Granada, 1999, Pág. 110.

¹⁵³ Ver Simmel, George, *El individuo y la libertad: Ensayos de crítica de la cultura*, Barcelona, Península, 1986.

*está posibilitado para cruzar el límite, la frontera*¹⁵⁴. De ahí la necesidad del hombre por crear espacios públicos, espacios indeterminados, donde la situación emerge como la posibilidad de la acción creativa del agente.

Por ello en tanto observadores del acontecer cotidiano, los científicos sociales tienen la tarea de fusionar éste tipo de observaciones, que ha sido una de las principales tareas dentro de ésta investigación.

La observación cual intentará crear un registro de lo observado tanto fotográfico como escrito, en un primer acercamiento al pueblo de San Pedro Tláhuac para poder dar cuenta de algunas características que se dan dentro de las situaciones que posibilitan la utilización de algunas maneras de hacer.

La observación flotante entonces será tomada en tanto que *intenta estudiar los fenómenos sociales incorporados a nuestros discursos y nuestras acciones a través del análisis de las actividades humanas*¹⁵⁵.

*A través de la etnografía se persigue una descripción o reconstrucción analítica de carácter interpretativo de la cultura, formas de vida y estructura social del grupo investigado*¹⁵⁶. Dentro de la presente investigación, se refiere a la observación flotante que permitirá observar la manera en cómo las maneras de hacer urbanas son llevadas a cabo dentro de la vida cotidiana a través de una breve descripción sintética del centro de San Pedro Tláhuac, por ser el centro político de la delegación y el espacio de cruce de las trayectorias de los habitantes de la región.

Esto implica un análisis sustantivo de la región o grupo social que se está investigando, recolectar los datos de manera que puedan ser reconstruidos a partir de las categorías de *marco de referencia intersubjetivo, agente urbano, maneras de hacer y maneras de hacer urbanas*, para responder a la pregunta central de la investigación.

Al mismo tiempo se determina una problemática paralela a la conceptualización de las maneras de hacer, trátase de su observación en la ciudad. Aquí cabe destacar la pregunta

¹⁵⁴Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 104

¹⁵⁵Rodríguez *et al. Op. Cit.* Pág. 50

¹⁵⁶*Ibidem*. Pág. 44

de cómo podemos observarlas y contrastarlas con nuestro aparato conceptual. No hay que intentar observar los conceptos o traducirlos con objetos reales, sino ponerlos en operación al hacerlos, creando un conocimiento basado en un objeto empírico, no sólo en una elucidación conceptual, que a final de cuentas se trata de un aparato hermenéutico de la lectura de lo real puesto entre dos grandes comillas.

Para ello, dentro de ésta investigación se recurrió a la figura del *flâneur* como herramienta de observación que permita crear un concepto operacional del agente urbano. El *flâneur* toma la forma que fue descrita anteriormente, como la posibilidad de un observador de segundo orden que puede verse implicado en su objeto de observación, intentando sobrepasar el problema de la autoimplicación social en el objeto de estudio. De no ser así, caeríamos en la ilusión dada por un solipsismo conceptual en el que creamos una metáfora de lo real sin tener un referente objetivo.

La observación de las maneras de hacer urbanas debe corresponder con los tres niveles de observación planteados anteriormente¹⁵⁷, poniendo principal énfasis en la tercera, que es la de nuestro interés¹⁵⁸, por eso dentro del desarrollo ulterior de ésta investigación se ha intentado llevar a cabo la observación en tres formas:

- Descripción funcional: la observación del acceso de los agentes a los recursos y a su control. Es decir, la observación del sistema urbano como coadyuvante en la constitución de la dinámica social dentro del mismo.
Se trata de las características estructurales que son observables que constriñen la acción del agente, la caracterización objetiva del sistema urbano. Aquí es necesario observar además de las características estructurales del sistema, la urdidumbre de relaciones que vinculan al agente con un número indefinido de personas, análisis efectuado dentro del capítulo 1, lo que nos lleva al segundo nivel de observación.
- Descripción de las bases para la acción: la descripción del marco de referencia¹⁵⁹ como los dispositivos y las disposiciones de acuerdo al conocimiento de sentido común que

¹⁵⁷Joseph Isaac, *El transeúnte y el espacio urbano*, Pág. 127: de acuerdo a como Isaac Joseph lo trata como observación etnográfica de las situaciones.

¹⁵⁸Así realizaremos con este marco metodológico el tratamiento de los datos dotados por la observación dentro de los tres niveles de la misma.

tienen los actores para su quehacer dentro del sistema urbano. Esto es de acuerdo a la interpretación que realiza el observador de acuerdo a las diferentes situaciones clave en donde el agente pone en práctica diversas maneras de hacer descritas por él mismo. Principalmente mediante la descripción minuciosa del funcionamiento del campo de relaciones en extensión (¿en dónde el agente realiza principalmente la acción?) y en comprensión (¿qué entienden los actores del sistema urbano?), que nos lleva al tercer nivel de observación.

- Descripción de las maneras de hacer: la descripción de los agentes de las maneras de hacer que llevan a cabo en su transitar cotidiano, principalmente llevada a cabo dentro del capítulo 5, junto con el análisis narrativo de las entrevistas.

Aquí es necesario preguntarse no solo por la mera descripción de las posiciones y de las distancias recorridas sobre el espacio como las trayectorias narradas por el observador o por los agentes mismos, sino también y sobre todo, preguntarse por la conformación del marco de referencia en la forma de una normatividad producida desde la experiencia de las situaciones mismas, de acuerdo a la interpretación que puede hacer un observador de segundo orden.

Esto se puede realizar a través de un análisis comparativo de las situaciones y la descripción de las mismas por los agentes, hallando no tanto las formas indexicales del vínculo social, sino las relaciones de efecto en la resignificación del sistema urbano que conforma el marco de referencia mediante las maneras de hacer urbanas. Es decir, encontrar mediante las entrevistas, cómo el agente relaciona las maneras de hacer urbanas con el sentido de la ciudad, la concepción que tiene acerca de problemas como la vialidad y su actuar cotidiano dentro de la urbe.

El análisis se debe enfocar entonces hacia elucidar las formas y posibilidades de práctica como las sobredeterminaciones por medio de las cuales un agente puede combinar situaciones diferentes para su acción cotidiana.

Al observador de segundo orden, *ya se dirige a la gente de la esquina, ya a sus intermediarios* le corresponde el papel de captar *la ciudad en el lenguaje de ellos [...]*

¹⁵⁹Véase el capítulo 2.

*traicionarlos con pertinencia aunque corriendo él mismo el riesgo de dar en otra locura, la del lenguaje privado*¹⁶⁰, de un lenguaje *cientificista* que no tome en cuenta más que el solipsismo de su conceptualización y no su referente como el objeto de estudio al que está dirigiendo su observación.

Hay que preguntarse aquí como tarea fundamental de ésta investigación si es posible *leer* las situaciones y las maneras de hacer llevadas a cabo por los agentes. Para Delgado la situación es ininteligible, *sin significado, sin sentido [...] que no dice nada, puesto que la suma de todas las voces produce un murmullo, un rumor [...] que es un sonido incomprensible, que no puede ser traducido puesto que no es propiamente un orden de palabras, sino un ruido sin codificar, parecido a un gran zumbido*¹⁶¹.

Sin embargo, frente a lo anterior, dentro de ésta investigación se toma la suposición de que las maneras de hacer y las situaciones son inteligibles en el sentido de textos creados y que pueden ser reflexivos, por lo tanto narrados por los agentes. De lo contrario, si se tratara de ruido dentro de la comunicación sería imposible la creación de un orden dentro de la vida cotidiana, ya que tanto las maneras de hacer como las situaciones serían caóticas y no tendrían ningún sentido para el actor que las lleva a cabo.

Es importante señalar que a pesar de que las maneras de hacer urbanas no se lleven a cabo dentro de un marco de racionalidad, si pueden ser racionalizables en tanto tomemos en cuenta la capacidad reflexiva del actor y también la otra posibilidad de crear un tipo de conocimiento desapegado a la racionalidad del sistema, el marco de referencia como posibilitante para la acción que el actor tiene a la mano para su practicar cotidiano.

Se puede ver una pequeña contradicción en *El animal Público* de Manuel Delgado, ya que apela a la ininteligibilidad de las situaciones y realiza una caracterización caótica o desordenada de las mismas, por un lado. Por el otro lado habla de *confusión autoordenada en la que los elementos negocian su cohabitación y reafirman constantemente sus pactos de colaboración o cuando menos de no agresión*. Si la ciudad tiene una autoorganización delimitada: ¿Por qué las maneras de hacer urbanas en su

¹⁶⁰Joseph Isaac, *El transeúnte y el espacio urbano*, Pág. 159

¹⁶¹Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 189

desorden forzosamente tienen que verse como desordenadas en una observación *a posteriori*?

El análisis de este tipo de cuestiones es central dentro de ésta investigación debido a que se pretende esclarecer la manera en que las maneras de hacer se encuentran ordenadas, aún en un espacio tan efímero como lo es el de la situación.

El problema es justamente que desde dos puntos de vista las maneras de hacer podrían verse como desordenadas y caóticas, con ningún tipo de racionalidad ni de reflexión por parte de los agentes implícita en su acción:

- 1) El punto de vista del sistema, el cual ordena la ciudad para que la información y los valores circulen libremente y
- 2) desde el punto de vista del observador antropológico, de manera que no alcance a ver la manera en cómo desde la propia interacción y desde las mismas maneras de hacer urbanas se va dando pie a un orden establecido y duradero.

Se pretende entonces que por medio de la descripción detallada del entorno de manera escrita y fotográfica, se de cuenta entonces de aquellas maneras de hacer urbanas a las que se refiere ésta investigación.

Se realizará de manera sucinta el registro de la observación flotante para poder tan solo recopilar los datos que den cuenta de las principales ideas desarrolladas en la misma.

A continuación dentro del siguiente capítulo se presentan los resultados obtenidos dentro de la observación flotante. Posteriormente dentro del mismo capítulo se mostrará en análisis narrativo a través de las entrevistas

Capítulo 5

Resultados. La investigación en San Pedro Tláhuac.

Dentro del desarrollo de éste capítulo se presentarán los resultados obtenidos de la investigación de campo en San Pedro Tláhuac, a través de la observación flotante, consistente en un registro escrito y fotográfico y el análisis de las entrevistas efectuadas. Dentro de la observación flotante, se cambia la manera de redacción debido a que el observador está tomando parte de ella y se cambia a la figura de la primera persona como relator. Ya que anteriormente se eligió la redacción en tercera persona por ser procesos de índole compartida.

a) Observación

Yendo a través de Avenida Tláhuac, se pasa por periférico y entramos a la delegación Tláhuac. Yendo hacia el suroeste de la ciudad nos encontramos con un complejo comercial integrado por un super mercado, varios cines y restaurantes de grandes cadenas comerciales. Avanzando aproximadamente veinte minutos más, llegamos al primer punto importante de nuestro recorrido, al pueblo de Zapotitlán, en donde se encuentra un cruce en el que la Avenida Tláhuac se hace más estrecha, de 4 a dos carriles, como se puede ver en la figura 13, a la derecha, el tránsito comienza a hacerse más pesado.

Figura 13.- Cruce de la Avenida Tláhuac con la calle Benito Juárez (izquierda)



Archivo del autor, en la fotografía se puede observar como la Avenida Tláhuac (derecha) se hace más estrecha. Tomadas el 18 de agosto de 2008.

En este cruce podemos ver a la izquierda en contra flujo, automóviles que vienen desde el centro de Tláhuac por la avenida Benito Juárez, la calle que completa ésta intersección.

Figura 14.- Señalamiento del cruce de Avenida Tláhuac y Benito Juárez



Archivo personal. Fotografía tomada el 23 de agosto de 2008.

Más adelante, siguiendo sobre la Avenida Tláhuac, los automóviles se van atascando poco a poco, debido a que la única vía de acceso hacia el centro de la ciudad se vuelve a dividir, en el cruce del *Paso de Conejo*, en *Tlaltenco* (véase la figura 15, abajo). Aquí, la Avenida que era Tláhuac, se convierte en San Rafael Atlixco, por donde pasan todos los transportes que van hacia San Pedro Tláhuac desde el centro de la ciudad (sin contar los que pueden entrar vía Xochimilco).

Figura 15.- Paso de Conejo



Archivo personal. Fotografía tomada el día 15 de julio de 2008, Tlaltenco.

A partir de éste punto, vemos un paisaje verde a la derecha en San Rafael Atlixco (figura 16), antes de entrar a San Pedro Tláhuac, una gran cantidad de campos de sembradío, en la que aún podemos ver algunas milpas de maíz y algunos nopales sembrados. A lo largo de ésta avenida podemos ver estos campos hasta llegar a la entrada al centro de la delegación Tláhuac, San Pedro Tláhuac,

Figura 16.- Avenida San Rafael Atlixco, campos de sembradío.



Archivo Personal. Fotografía tomada el 26 de agosto de 2008.

Figura 17.- San Rafael Atlixco, única entrada hacia el centro de San Pedro Tláhuac



Archivo Personal. Tomada el 08 de mayo de 2008

donde se puede ver que la avenida es demasiado estrecha para el amplio tránsito que la ocupa, por lo que se realizan cuellos de botella en los que los automóviles tienen que esperar varios minutos para continuar su camino (véanse figura 18 y 19 en la página siguiente).

Figura 18.- Entrada a San Pedro Tláhuac y el flujo vial.



Archivo personal del autor

La entrada apenas cuenta con dos carriles de ancho, por lo que el tránsito se hace demasiado a esta altura. Pueden pasar varios minutos para que se pueda entrar al centro de la delegación.

Abajo podemos ver una fotografía de la entrada sobre como los automóviles de todo tipo tienen que hacer una cola de decenas de metros para entrar a San Pedro, tomando en cuenta que fue tomada en una hora en la que el tránsito no es grande.

Figura 19.- San Pedro Tláhuac, entrada por San Rafael Atlixco



Archivo Personal, tomada el 18 de agosto de 2008.

Los automovilistas realizan maneras de hacer para intentar llegar más rápido, utilizando calles aledañas o metiéndose dentro de la fila de automóviles para avanzar un poco más. Pasando la larga fila de automóviles, se llega al centro de la delegación Tláhuac, teniendo la parroquia de San Pedro como principal edificio que adorna la plaza principal.

Figura 20.- Parroquia de San Pedro



Fotografía tomada de la Coordinación Nacional de monumentos históricos INAH

La parroquia se encuentra a un costado de la explanada delegacional (Figura 21), en donde se llevan a cabo diversos eventos, incluyendo la feria anual (Figura 22) que es el contexto de la fiesta en honor al santo patrono del 29 de junio:

Figura 21.- Explanada frente a la iglesia de San Pedro Tláhuac



Archivo Personal, fotografía tomada el 29 de agosto de 2008.

Figura 22.- Feria anual regional de Tláhuac, explanada delegacional en San Pedro Tláhuac



Archivo Personal. Fotografía tomada el 29 de junio e 2008, en el marco de la fiesta del Santo Patrono San Pedro Apóstol.

Ya dentro de la explanada, en el corazón de San Pedro, San Rafael Atlixco se divide en varias calles que llevan hacia Mixquic, Tulyehualco, Milpa Alta y Xochimilco, y más adentro, hacia Tláhuac (véase figura 23).

Figura 23.- cruce entre avenidas que separan el camino hacia varios puntos de la Ciudad de México.



Archivo Personal. Fotografía tomada el 08 de mayo de 2008.

Observando la fotografía precedente y la figura 10 en el capítulo 1, podemos ver como la Avenida Tláhuac, después San Rafael Atlixco, al llegar al centro de la delegación vuelve a ser Tláhuac-Tulyehualco, que como se comentó anteriormente será la salida hacia Milpa Alta, Tulyehualco y Xochimilco, principalmente, que como se mencionó dentro del capítulo 1 de ésta investigación es el lugar de paso de muchas rutas de transporte colectivo y privado o concesionado que lleva una gran cantidad de personas hacia diversos destinos.

Lo que es realmente interesante es que llegando por San Rafael Atlixco, se llega a una intersección entre ésta avenida con la Avenida Miguel Hidalgo y tiene salida hacia la Calzada Cuitláhuac, rodeando el barrio la Asunción y llegando a la calle de Reforma Agraria, podemos llegar de nuevo a la Avenida Tláhuac, que se encuentra paralela a San

Rafael Atlixco, lo que las hace las únicas dos avenidas principales para entrar y salir de San Pedro Tláhuac.

En la figura 24 podemos ver a la izquierda, la entrada por San Rafael Atlixco y a la derecha la salida de San Pedro, justo al lado de la plaza central, por la calle Miguel Hidalgo.

Figura 24.-Avenida Miguel Hidalgo desde la explanada



Archivo personal, la única salida hacia el centro de la Ciudad, a un costado de la explanada delegacional.

Fotografía tomada el 08 de mayo de 2008.

Pareciese que la vida de Tláhuac, al menos en cuanto al trazado colonial de las calles, gira entorno a la parroquia, ya que la plaza y el quiosco están dispuestos alrededor de ella. Incluso la el edificio delegacional está cruzando la plaza adornada por la parroquia, por lo que la plaza es el lugar principal de todo el pueblo.

Dentro de San Pedro Tláhuac, la vida es tranquila. La gente va de aquí para allá haciendo sus actividades diarias. Parece como si todos se conocieran, ya que todos saludan al pasar, los jóvenes les dicen “tíos” a las personas mayores como muestra de respeto.

Al llegar al centro de San Pedro, lo primero que está a la vista es la Parroquia del mismo santo, trazada como todas las demás. Un arco de diez metros de alto es la entrada a la parroquia, pasando a través de un pasillo que en sus alrededores tiene jardines bien cuidados y dos monolitos, que anteriormente sirvieron para el juego de pelota.

A continuación pasaremos a la descripción de las maneras de hacer cotidianas que realizan las personas dentro de San Pedro Tláhuac en cuanto a las maneras de hacer que ponen en práctica para poder llegar a tiempo a sus lugares de destino.

1. Descripción de las maneras de hacer

A lo largo de 2 meses se observó la vida cotidiana de las personas dentro de San Pedro, poniendo especial atención a cómo se comportan dentro del tránsito y qué tipo de maneras de hacer llevan a cabo para soslayar la problemática en cuanto al trazado urbano de la zona, ya que como hemos mostrado dentro de ésta investigación, sólo existen prácticamente 3 grandes vías de acceso a San Pedro, siendo solamente dos las que conectan al pueblo con el centro de la ciudad. Ya que la otra pertenece a un enlace con el Estado de México, el eje 10.

Podemos comenzar afirmando que la vida en San Pedro Tláhuac lleva un ritmo muy diferente al del resto de la ciudad, ya que las escasas entradas hacia el centro del pueblo lo aíslan de la mancha urbana y la concepción del tiempo que tienen las personas dentro de ella. Sin embargo, al menos la población joven, sale del pueblo día a día para ir a trabajar o a estudiar hacia el centro de la ciudad.

Figura 25.- Transeúntes cruzando la Avenida San Rafael Atlixco



Archivo Personal. Una gran cantidad de personas se desplaza cotidianamente desde y hacia San Pedro Tláhuac.

Fotografía tomada el 29 de agosto de 2008.

Aún y cuando San Pedro está relativamente aislado, por lo menos en las avenidas que lo conectan con el resto de la ciudad, y las aceras que las acompañan, la vida es bastante agitada (figura 25), ya que dentro de este pequeño espacio podemos ver grandes conflagraciones de personas yendo y viniendo por el pueblo, principalmente en busca de la entrada o la salida del mismo.

En la entrada, el cuello de botella formado por el tráfico no permite que las personas avancen demasiado, por lo que en ocasiones se recurre a diferentes maneras de hacer para poder entrar a San Pedro. De lo dicho anteriormente dentro del capítulo 4, podemos observar como las personas recurren a prácticas muy específicas para avanzar dentro de éste espacio.

Figura 26.- Vialidad en San Pedro Tláhuac.



Existe una gran afluencia vehicular en las calles aledañas a la delegación y a la explanada delegacional. Fotografía tomada el 29 de agosto de 2008.

Las personas que van a pie, los peatones, en realidad no se les presentan muchos problemas, debido a que la entrada por las aceras laterales a San Rafael Atlixco son relativamente suficientes para el paso de las personas, aunque debido al poco espacio con el que cuentan, las personas recurren a bajar de ellas para poder avanzar más rápido que los demás.

Por otro lado, las personas que van en transporte público, que cruza el centro de San Pedro, casi siempre se bajan decenas de metros antes del semáforo, ya que es más rápido y eficiente caminar esa distancia que esperar a que el tránsito se despeje un poco y avance el autobús o *combi* en la que realizaron el recorrido, generalmente desde el metro Taxqueña, dentro de la delegación Coyoacán, que es el punto de donde salen y llegan la mayoría de las rutas de transporte que llegan o pasan hasta San Pedro Tláhuac.

Figura 27.- transeúntes en espera del transporte.



Archivo Personal. Tomada el 29 de agosto de 2008.

En cambio, las personas que cuentan con automóvil propio, inevitablemente tienen que esperar a que el semáforo avance, pero siempre recurriendo a tácticas dentro de las cuales se meten unos a otros, aceleran y se pegan al automóvil delantero, para poder avanzar lo más rápido posible.

También recurren a maneras de hacer que les permiten llegar o pasar más rápido por el centro de San Pedro, por lo general entrando por calles aledañas a San Rafael Atlixco para poder evitar el alto nivel de tránsito, sobre todo en horas pico, que aunque son pocas las calles por donde pueden pasar, algunas veces están un poco menos congestionadas que la avenida de entrada principal.

Por ello la mayoría de los transportes que podemos ver entrando por San Rafael Atlixco son de transporte de pasajeros o de carga, ya que muchas de las personas que viven

dentro de San Pedro Tláhuac o en las inmediaciones, pueden tomar atajos para intentar llegar un poco más rápido a su lugar de destino.

En cuanto a la otra vía, la Avenida Miguel Hidalgo, que posteriormente se intersecta con la Avenida Tláhuac, es sumamente problemática, debido a que dentro del centro de San Pedro existen dos carriles por donde pueden pasar los automóviles, pero se reduce a un carril muy pequeño debido a que hay automóviles estacionados a los costados de la explanada delegacional, lo cual dificulta un poco la salida de San Pedro hacia el centro de la ciudad.

En general se recurre a las mismas maneras de hacer mencionadas anteriormente para entrar a ésta zona. Pero el problema se hace mayor en las horas pico, principalmente muy temprano por la mañana, ya que las personas (no importa el tipo de transporte en el que vayan) tienen que salir varias horas temprano hacia su lugar de destino, llegando a extremos como el que pase un tiempo aproximado de tres horas para llegar al metro Taxqueña, que en muchos de los casos, apenas es la mitad del recorrido, ya que es solo un nodo de dispersión hacia los demás puntos de la Ciudad de México.

Una de las maneras de hacer más cotidianas es aquella que se mencionó anteriormente, y que constituye la más importante para poder llegar a tiempo a su lugar de destino, es decir, salir con mucho tiempo de anticipación para poder llegar a la hora requerida.

Por último, es de suma importancia dentro de la presente investigación resaltar la manera en cómo se presenta la interacción dentro del espacio, debido a que presenta uno de los principales objetivos y que se abordará también dentro de las entrevistas.

Es muy interesante resaltar que las relaciones dentro de San Pedro Tláhuac, aún dentro del espacio público, se presentan de manera diferente que dentro del resto de la ciudad, aún cuando el pueblo es parte de la misma.

La manera en cómo se relacionan las personas es muy particular, debido al sentido de pertenencia que tienen las personas con el pueblo. Siendo un Pueblo Originario, San Pedro Tláhuac y la representación que se tiene sobre él, proyectan disposiciones para la acción hacia las personas, por medio de las cuales se relacionan dentro de las situaciones de una manera muy particular, ya que los lazos de parentesco y la cercanía de todos los

habitantes, hace notar que el tipo de interacción es más cercana que en el resto de la ciudad. Esto cambia en cuanto la gente sube o va en el transporte, debido a que en la acera son pertenecientes al pueblo, mientras que en el tránsito son transeúntes que ponen en práctica la cortés indiferencia.

Como se mencionó anteriormente, un ejemplo muy típico es el respeto con el que se tratan los habitantes, ya que aunque recurran a maneras de hacer de rebasarse unos otros sobre las aceras, nunca dejan de enviar un saludo al transeúnte que camina junto de ellos.

Por otro lado, podemos ver una especie de sincretismo en cuanto a las relaciones sociales que se llevan a ras de piso conforme a las que se llevan dentro del tránsito, lo cual es muy interesante, debido a que en la calle, las personas son pobladoras de San Pedro, tíos, sobrinos, amigos, familiares; mientras que dentro del transporte o dentro de la dinámica del flujo vial ponen en práctica lo que se mencionó anteriormente como cortés indiferencia, ya que a primera vista podría parecer que una vez subiendo a un automóvil, o al transporte público, nadie se conoce, **los lazos de afectividad característicos del pueblo se dejan al pisar el automóvil.**

Pero siempre hay señales de cortesía dentro del tráfico, el ceder el asiento a una mujer o persona mayor, una sonrisa o una mirada de complicidad con el pasajero de al lado, un *con permiso* para cruzar, una seña de agradecimiento cuando un automovilista da el paso, etc.

Como observamos con Walter Benjamin, dentro de un transporte público ésta característica se hace sumamente palpable, ya que las personas están largos periodos de tiempo en un mismo espacio (*ya sea microbús, combi, etc.*), de frente sin la necesidad de hablarse, pero siempre manteniendo la cordialidad y la prudencia de no entrometerse demasiado en el espacio personal del otro.

Una práctica interesante que realizan los pobladores de San Pedro, es el pagar un poco más por un transporte denominado *colectivo*, lo que significa que por casi el doble de precio pagan para que sólo lleve el número de personas relativo a los asientos de

pasajeros del autobús, lo que hace un poco más *llevadero* el trayecto, debido a que no hay sobrecupo dentro de éste tipo de transportes, y generalmente van personas que se conocen con un destino en común.

Así también, es visible la cortés indiferencia en cuanto a los automovilistas, ya que son muy cuidadosos en las maneras de hacer a las que recurren para llegar a tiempo a su lugar de destino.

Aunque sea de conocimiento general dentro de la Ciudad de México que las personas son descorteses con el otro, siempre intentan no llegar a puntos en donde su afectividad influya en el gritarle a otro pasajero o transeúnte. Debido al marco referencial de los habitantes, saben cómo llevar a cabo éstas maneras de hacer de la mejor manera posible para no ofender al otro. Al mismo tiempo es común para todas las personas que se recurra a meterse en la fila de automóviles aunque sea en espacios tan estrechos entre automóviles.

Otra práctica bastante recursiva y que se practica dentro de San Pedro Tláhuac e incluso en el resto de la ciudad, es el cruzar de los peatones por zonas prohibidas e incluso peligrosas para ellos.

Idealmente deberían de cruzar en pasos peatonales, puentes y semáforos, pero a falta de ellos dentro del pueblo (ya que solo en cruces muy importantes existen), las personas caminan entre los automóviles para cruzar las calles, lo cual es relativamente fácil debido a la poca anchura de las mismas y del gran estacionamiento que se forma debido a los cuellos de botella en horas pico.

Las maneras de hacer a las que recurren las personas son muy diversas y dentro de ésta descripción de lo que se observó en un periodo de alrededor de dos meses, está incluido a manera de síntesis de las características y las maneras de hacer más importantes que se observaron dentro de la investigación de campo.

En aras de sistematizar un poco las diferentes prácticas que llevan a cabo los transeúntes dentro de San Pedro Tláhuac y para contrastar la observación precedente con los resultados que arrojaron las entrevistas; se pueden agrupar en maneras de hacer 1) de

relaciones sociales, 2) temporales y 3) espaciales. Aunque todas las prácticas estén dadas dentro de un espacio y tiempo delimitados, la clasificación que presentamos se refiere a la dimensión que los agentes le otorgan más peso desde nuestra perspectiva. Por el momento ésta clasificación sólo nos servirá de guía, para la cual elaboraremos posteriormente una definición.

Ahora se dará paso a los resultados dentro de las entrevistas, en aras de realizar un análisis más completo que incluya tanto la observación flotante descrita dentro del apartado precedente y las entrevistas con algunos pobladores de San Pedro Tláhuac para dar cuenta y elucidar qué tipo de maneras de hacer y cómo se llevan a cabo dentro del sistema urbano.

Posteriormente se dará paso a su análisis dentro de las conclusiones dentro de ésta investigación.

b) El análisis de las narrativas urbanas, la entrevista

Debido a que dentro de ésta investigación nos enfocamos en el estudio de las maneras de hacer urbanas, es necesario explicar cómo pueden ser entendidas desde un marco metodológico. Como se mencionó anteriormente, debido a la particularidad de las maneras de hacer y su ubicación dentro de un no-lugar de acuerdo al sistema urbano, es necesario recurrir a un análisis que permita caracterizar la manera por la cual el transeúnte lleva a cabo las maneras de hacer dentro de la vida urbana, desde la perspectiva de los agentes. La decisión metodológica de elaborar entrevistas corresponde con la inclusión de la perspectiva del agente urbano y cómo explica las prácticas que efectúa en su hacer cotidiano.

Dentro de ésta investigación se considera que el análisis permite elaborar una caracterización de las maneras de hacer urbanas, debido a la connotación que se les ha imputado de acuerdo a la analogía de los actos de habla hacia las maneras de hacer urbanas.

Por ello, el relato es la forma más asequible y próxima por la cual se puede dar cuenta de

la particularidad de las maneras de hacer dentro de la ciudad. El relato describe paso a paso (de un aquí a un allá) las continuidades en cuanto a las maneras de hacer que se realizan en el espacio. Produciendo mapas de acciones sin limitarse a realizar un análisis estadístico de los recorridos del transeúnte. La entrevista entonces será la técnica adecuada para recopilar estos relatos.

El relato es un acompañante del transeúnte, en tanto que él mismo puede dar cuenta de la racionalidad por medio de la cuál está llevando a cabo sus maneras de hacer. El relato por tanto organiza sus recorridos. En caso de olvidarlos, el transeúnte regresa a su experiencia para salir adelante a partir de ella mediante la práctica de su acervo de conocimiento previamente adquirido, que le dota de una serie de funciones para el agente. El relato se refiere entonces a la experiencia manifestada en la enunciación de las maneras de hacer cotidianas, siendo el marco de referencia intersubjetivo que autoriza maneras de hacer sociales enfrentadas a la contingencia de la vida urbana cotidiana.

La descripción de las entrevistas es por ello la técnica más asequible para realizar un análisis sustantivo de la racionalidad que tiene el transeúnte dentro de sus maneras de hacer urbanas, a través de entrevistas. Ya que la ciudad es el *espacio del viajero diario, aquel que dice el espacio y, haciéndolo, produce paisajes y cartografías móviles*¹⁶².

La conceptualización de las maneras de hacer y de las interacciones dentro de la ciudad permiten y nos obligan al mismo tiempo a tomar referentes empíricos dentro de la realidad objetiva para poder comprobar nuestras hipótesis y dar un sustento verificable a las aseveraciones arriba expuestas. Lo que hace necesario un aparato metodológico que nos permita observar en particular de qué manera se llevan a cabo las maneras de hacer dentro del sistema urbano, el objeto de estudio de la presente investigación.

Ahora se pasará a presentar los resultados obtenidos del proceso de investigación dentro de las entrevistas, para posteriormente llegar a la etapa de las conclusiones de la investigación.

¹⁶²Delgado Manuel, *El animal público*. Pág. 41

La última parte del trabajo de investigación de campo, la compone la elaboración de entrevistas a los pobladores del Pueblo Originario de San Pedro Tláhuac, con el objetivo principal de dar cuenta de:

1. La puesta en práctica de *maneras de hacer* de parte del agente urbano, cuáles son aquellas maneras de hacer y cómo las lleva a cabo dentro de su vida cotidiana.
2. La manera en como el marco de referencia intersubjetivo conforma disposiciones para el actuar cotidiano de las personas y cómo podemos objetivarlo a través de las respuestas de las personas.
3. Qué tipo de relaciones o de interacción llevan a cabo las personas dentro de su vida cotidiana y la representación que se hacen sobre ella y al mismo tiempo de las problemáticas en cuanto a la vialidad que les afectan dentro del día a día en cuanto a las posibilidades que tiene el agente para actuar a partir del sistema urbano.

Para ello se elaboró una entrevista que pretende cumplir con estos objetivos¹⁶³. Para lo cual se entrevistó a 20 personas. Se pretendió realizar un análisis de las narrativas urbanas y de la manera en cómo se conforma el marco de referencia intersubjetivo a partir de las maneras de hacer urbanas como ejemplificación de las aseveraciones previamente realizadas. Lo que tiene como consecuencia la aplicación empírica del enfoque teórico metodológico desarrollado dentro de ésta investigación, intentando dar un paso más a la observación de problemas específicos de acuerdo a un análisis sociológico que tome en cuenta tanto los sistemas sociales como la acción individual.

Por ello se parte del hecho de que a través de la reconstrucción de las narrativas urbanas tangibles en las respuestas de las personas, se puede analizar la manera en cómo las maneras de hacer cotidianas de los agentes urbanos va re-produciendo el marco de referencia intersubjetivo.

Dentro de San Pedro Tláhuac existe una gama muy diversa de personas que habita dentro del pueblo. Personas que trabajan como campesinos, estudiantes, obreros, e incluso en el

¹⁶³ Véase el Anexo metodológico para consultar el guión de la entrevista.

sector servicios, que día a día se trasladan a otras zonas de la ciudad de México: *Las personas se trasladan a diferentes lugares de la ciudad desde San Pedro, hacia el centro de la Ciudad de México, pero generalmente se quedan dentro de la zona sur (delegaciones Tlalpan, Xochimilco, Milpa Alta y a veces, Coyoacán)*¹⁶⁴.

A continuación se presenta el análisis de los resultados arrojados de dicha entrevista; desarrollados en tres ejes principales, para efectos de una mejor exposición y su ulterior análisis, de acuerdo a los tres niveles de análisis planteados dentro de éste trabajo y sus referencias dentro del análisis narrativo: el sistema urbano, el marco de referencia intersubjetivo y las maneras de hacer.

b.1) Primer eje de análisis

Problemáticas urbanas, la concepción de los agentes sobre el constreñimiento estructural traducido en problemas viales.

Como se desarrolló en el transcurso de la investigación, los pobladores de San Pedro Tláhuac se enfrentan a una gran cantidad de problemas durante su vida diaria, en lo que respecta a la vialidad: *La vialidad está pésima...hacemos casi dos horas para llegar a taxqueña...ahora con que venga lo del metro va a estar horrible*¹⁶⁵, debido a que es una zona de gran afluencia vehicular, pero con tan solo dos vías de acceso hacia el centro de la Ciudad de México. Esto es un primer acercamiento al marco de referencia que tienen las personas sobre los problemas que enfrentan en su vida diaria. La operación del sistema urbano origina un marco que conforma la manera en cómo las personas actuarán y lo experenciarán en su vida cotidiana.

La concepción sobre la vialidad dentro de San Pedro en general es caótica, debido a que es de muy difícil acceso y salida hacia el resto de la Ciudad de México: *La infraestructura urbana es insuficiente para las necesidades de la población de la zona,*

¹⁶⁴ Entrevista a Samantha Ruiz.

¹⁶⁵ Entrevista a Rosa María Romeros Rodríguez, véase el anexo metodológico.

*hacen falta vías alternas de comunicación con la ciudad y mejorar las vialidades, ya que están en muy mal estado*¹⁶⁶.

En cuanto al estado de cosas y las necesidades de la población, *la Línea 12 del metro es una necesidad delegacional, una alternativa más viable, tenemos 3 vialidades que nos sacan hacia la Ciudad de México: la avenida Tláhuac en donde es una zona muy contaminada. Desde las 7 hasta las 10 AM si uno va caminando a 20 Km. por hora es mucho, una zona súper confluída. Le damos salida a todo el estado de México, valle de Chalco, Chalco solidaridad y milpa alta. Es muchísima gente que se mueve en esta zona. Valle de Chalco y Chalco deben de tener como 300 mil habitantes, Milpa Alta han de ser 200 mil habitantes y toda la parte de Xochimilco y más lo de Tláhuac ha de ser 1 millón y medio de gentes la que se nos mueve en Tláhuac. Unas 500 mil gentes si se nos mueve en Tláhuac diariamente*¹⁶⁷. Alrededor de la operación del sistema urbano como tal, las personas elaboran juicios, prácticas e ideas sobre cómo se representan a sí mismos a la ciudad. En las siguientes páginas, observamos algunas de las características que tiene el sistema urbano a partir de la concepción de los agentes que transitan dentro de la ciudad.

Las personas consideran que el problema se ha ahondado dentro de los últimos años, comparando el trayecto desde San Pedro a cualquier otra parte de la ciudad con lo el tiempo equivalente para llegar desde ahí a otro estado dentro de la región central de la República Mexicana: *En la ciudad de México hay muchos baches, que agravan más el tráfico. Los coches se descomponen, cada vez es más pesado el traslado. El tiempo que recorres para ir a otro estado son dos horas y esto es lo que se recorre uno si tiene suerte de aquí al centro de la ciudad de México*¹⁶⁸. Como se mencionó dentro del desarrollo del capítulo 1, el crecimiento demográfico y la dinámica poblacional de los últimos veinte años, han traído como consecuencia el cambio en la representación del sistema urbano que tienen los habitantes de San Pedro Tláhuac.

¹⁶⁶ Entrevista a mujer de 40 años, anónima.

¹⁶⁷ Entrevista a Rubén Escamilla, Director General de Participación Ciudadana en Tláhuac

¹⁶⁸ Entrevista a Samantha Ruiz.

Para las personas que habitan dentro de San Pedro, las causas que ocasionan el caos vial son muy diversas, una de las principales razones del caos vial que se genera dentro de San Pedro Tláhuac son las obras públicas: *por las obras del metro está muy feo, y más con o que venga, no habrá seguridad*¹⁶⁹, debido a que actualmente es una zona que está siendo afectada por numerosas obras públicas, principalmente debido a la construcción de la línea 12 del metro.

Por otro lado, uno de los principales problemas para salir de San Pedro Tláhuac se hace un cuello de botella en el paso conejo (figura 28), está horrible¹⁷⁰. Esto es debido a que en éste cruce se concentra una gran afluencia de vehículos que no avanzan debido al tráfico y al poco espacio de tránsito, creando un estacionamiento en ésta zona.

Figura 28.- la problemática vial en el Paso de Conejo.



Archivo Personal. El cruce conocido como *Paso de conejo*, una de las principales problemáticas que afectan a la vialidad de los pobladores de San Pedro Tláhuac, siendo este cruce una de las vías principales de acceso al pueblo. Fotografía tomada el día 13 de julio de 2008.

¹⁶⁹ Entrevista a Rosa María Romero Rodríguez

¹⁷⁰ Entrevista a Rubí García.

La problemática es tan grave que a veces la gente utiliza mucho de su tiempo diario en transportarse, teniendo que salir desde muy temprano para poder llegar a tiempo hacia su lugar de destino. *Los que vivimos aquí y tenemos un auto, hacemos hasta dos horas. Eso es terrible porque cuando no hay tráfico lo haces en 15 o 20 minutos*¹⁷¹.

Las personas están conscientes de que el problema es grave, *No se llega fácilmente al salir de SPT. Es difícil salir y entrar de San Pedro, debido a las pocas vías de acceso que hay en la zona y al alto congestionamiento vial en las mismas, debido a la gran cantidad de población que se moviliza, sobre todo en horas pico*¹⁷². La falta de actividades económicas, principalmente dentro de la zona que se tomó como San Pedro Tláhuac (véase el capítulo 1) y la concentración del trabajo y los servicios en otras zonas de la ciudad; han obligado a grandes cantidades de la población a salir a otros puntos de la ciudad en busca de nuevas oportunidades.

Existe la impresión de que el desarrollo urbano ha traído muchos más automóviles de los que se necesitan y que el problema de la vialidad se ha agravado en los últimos años. Esto es debido al crecimiento de la zona, tanto demográfica, como territorialmente: *Hay demasiados transportes, ya no se puede circular como años anteriores. Se necesitan más vías alternas para tener mejor traslado*¹⁷³. Y al poco desarrollo urbano relativo conforme al crecimiento demográfico en cuanto a la estructura urbana y al trazado necesario para poder hacer un buen flujo vial y no grandes estacionamientos en sitios problemáticos: *De unos años para acá...la vialidad ha tenido muchos cambios. Antes era muy tranquilo. Ahora hay más tráfico, más dificultad a la hora de salir son problemáticos.*¹⁷⁴.

Siguiendo la misma línea de análisis, la concepción de la ciudad se agrava más aún debido a las obras viales, como se comentó anteriormente y más allá de pensarse en las posibles mejoras a la infraestructura urbana, se piensa dentro de la vida cotidiana de los agentes, que son dañinas para el aquí y el ahora, en cuanto a su actuar cotidiano y cómo se ven afectados por ellas: *Se está metiendo drenaje profundo, por lo que se ocasiona el*

¹⁷¹ Entrevista a Samantha Ruiz.

¹⁷² Entrevista a Rubí García.

¹⁷³ Entrevista a mujer de 40 años, no anónima.

¹⁷⁴ Entrevista a Jessica Paola Gaona.

*caos en SPT. Las personas no respetan, a la hora de pasarse el semáforo es muy complicado*¹⁷⁵.

Por muchos problemas dentro de la ciudad, como la delincuencia e inseguridad principalmente, la gente a veces prefiere no salir de su casa. Debido al constreñimiento estructural, a veces las personas prefieren no salir de su casa que enfrentarse a la problemática urbana. Sin embargo podemos pensar en una incongruencia al pensar en que primero se comentó que no tenía problemas y después que prefiere no salir por ellos. Esto puede ser debido a la pregunta, al preguntar si existen problemas, la gente prefiere mantener oralmente la representación y no causar problemas frente al entrevistador¹⁷⁶. Por otro lado, gracias a que en general la gente tiene un amplio respeto al pueblo y evitan decir cualquier cosa negativa hacia él.

La imagen y representación que los pobladores de San Pedro Tláhuac tienen sobre su vida cotidiana dentro de la vialidad se presenta de manera negativa, gracias a los problemas que los aquejan diariamente. Por ello, el marco de referencia está dado, por un lado, de acuerdo al estado de cosas existente en la ciudad; de acuerdo a la operación y las representaciones que se forman a partir de él de parte de los transeúntes que día a día transitan dentro de las calles de San Pedro Tláhuac.

Siguiendo la línea de análisis planteada en el primer apartado de éste capítulo, a continuación se presenta a través de las entrevistas el tipo de experiencias que presentan las personas y cómo dan cuenta de ellas a partir del marco de referencia que se encuentra en constante estructuración.

b.2) Segundo eje de análisis

En cuanto a qué tipo de representaciones hay en relación con la temática vial y de qué manera se aprende a transitar, la traducción del marco de referencia intersubjetivo.

La representación que se ha conformado alrededor de la vialidad dentro de San Pedro Tláhuac, en general es la del caos vial y de la insuficiencia de infraestructura urbana para

¹⁷⁵ Entrevista a Jessica Paola Gaona.

¹⁷⁶ Entrevista a María Helena Rojas.

hacer más transitable la zona, que podemos ver en frases ejemplares como: *La vialidad está caótica*¹⁷⁷, *Hay demasiados transportes, ya no se puede circular como años anteriores. Se necesitan más vías alternas para tener mejor traslado*¹⁷⁸, *No puedo llegar a mi destino fácilmente, antes se hacían tres cuartos de hora o una hora, ahora se hace uno hora y media dos horas, porque ya hay muchos coches*¹⁷⁹.

Las afirmaciones y maneras de hacer urbanas que los agentes tienen dentro del sistema de la ciudad, conforman el marco de referencia, el cual se traduce en nuevas maneras de hacer y mediante el discurso oral de las personas, de acuerdo a un conocimiento específico e individual que tienen acerca de la ciudad.

Este conocimiento específico e individual es producto de la experiencia y la interacción con el otro, lo que se puede dar en términos de narrativas específicas en cuanto a lo que las personas conciben acerca del tema de la vialidad y las maneras de hacer que llevan a cabo dentro del sistema urbano.

Aquí se intentará entonces describir cuál es el tipo de conocimiento que presentan las personas dentro de su discurso, qué tipo de marco está detrás de aquel discurso que los dota de disposiciones para actuar y llevarse dentro de su vida cotidiana.

Posteriormente se pasará al análisis de las prácticas que llevan a cabo las personas a consecuencia del *bagaje* conformado en su experiencia cotidiana.

Las personas forman una representación de la vialidad dentro de San Pedro Tláhuac que se sedimenta en el marco de referencia intersubjetivo. En general la percepción de la zona refiere a una zona problemática, con muchos atascamientos y problemas para llegar a su lugar de destino, *De unos años para acá...la vialidad ha tenido muchos cambios. Antes era muy tranquilo. Ahora hay más tráfico, más dificultad a la hora de salir*¹⁸⁰. Pero notablemente ha crecido una idea de que la problemática se ha acrecentado dentro de los últimos años, debido al rápido crecimiento tanto de la ciudad como de la población dentro de San Pedro Tláhuac, lo que hace ineficiente la infraestructura vial que existe

¹⁷⁷ Entrevista a Rubí García, véase anexo metodológico.

¹⁷⁸ Entrevista a Mujer anónima, 40 años, véase anexo metodológico.

¹⁷⁹ Ibid.

¹⁸⁰ Entrevista a Jessica Paola, 23 años.

dentro de la zona para que todas las personas puedan transitar fluidamente y llegar a sus lugares de trabajo, habitación o estudio con facilidad.

Al hacer la pregunta acerca de cuál es la experiencia de los entrevistados dentro de la ciudad, en general la impresión que conlleva las representaciones de las personas es que la ciudad es demasiado problemática e incluso de tonalidades: *Mucha suciedad en la calle, basura*. Algunas respuestas a una imagen sucia y gris de la ciudad, con tantos problemas, sin dejar lugar para el romanticismo¹⁸¹: *Se ven muchos carros, accidentes, demasiada gente que baja como loca y no se fijan en lo que están haciendo, provocando atropellamientos y empujones. Los trayectos no son tan tardados. Hay demasiada gente estresada con tanta gente en la ciudad*. La impresión de la ciudad es que es un caos, demasiada gente y exceso de tránsito, en algunos de los casos¹⁸². Este tipo de representaciones conforma “disposiciones para la acción” específicas, por medio de las cuales el agente urbano se llevará dentro de su vida cotidiana. En caso de que las representaciones fueran más positivas, las maneras de hacer posiblemente serían otras.

Un punto interesante a resaltar es que algunas de las personas entrevistadas, refieren ya no a una responsabilidad social o del Estado en cuanto a la implementación de infraestructura vial suficiente para las necesidades de la población, sino a una responsabilidad que recae en el individuo, tomando como “normal” la problemática vial, ya que no presenta problemas para llegar a su lugar de destino, simplemente es cuestión de prevención¹⁸³ y responsabilidad individual.

A ello se responde con maneras de hacer de carácter, al menos discursivamente, individual: *Hay que estar tranquilos, si se sabe a dónde se va ir, estar consciente de cuánto se va a tardar uno*¹⁸⁴. Es de conocimiento compartido, que hay caos dentro de la ciudad de México, tanto que las personas ya lo toman como algo dado, es de sentido común, entonces es normal que lo prevean de manera que puedan llegar a donde deben. *Hay personas muy feas, no respeta. Tanto peatones como automovilistas, no se respetan*

¹⁸¹ Entrevista Realizada a María Helena Rojas.

¹⁸² Entrevista a Jessica Paola Gaona.

¹⁸³ Entrevista a María Helena Rojas

¹⁸⁴ Entrevista a mujer de 40 años, anónima

los altos. Hay una impresión general, de que el *otro* no respeta, *pero que yo si lo hago y sigo la mejor conducta posible, por respeto mantengo la distancia con los demás, pero los demás no lo hacen*¹⁸⁵.

Se apela entonces al orden a partir de las acciones propias y voluntarias del individuo: *Los conductores no respetan los carriles, no tienen educación*. Aquí se trata la cuestión de la educación y de infringir ciertas normas viales tiene mucho que ver con el conocimiento que se tiene de lo que es posible y de cómo se debe actuar dentro de la ciudad para poder transitar en ella¹⁸⁶, de las disposiciones para la acción elaboradas a partir del marco de referencia que tenga una comunidad en específico.

La responsabilidad y la actuación conforme al otro dentro de la ciudad recae en el individuo, desde su propia perspectiva, el conocimiento que se tiene de las relaciones dentro de la ciudad apunta a que cada cual tiene que seguir sus maneras de hacer de buena manera para que los demás estén bien: *Yo puedo opinar de los demás, pero es responsabilidad de uno mismo, nosotros tenemos que ponernos a pensar en cuanto a lo que hacemos y lo que no debemos hacer*¹⁸⁷.

Al mismo tiempo de reproducir un marco en cuanto a los problemas dentro de la vialidad, el agente se forma una representación acerca de su relación con el otro, que incluye el conocimiento sobre cómo debe de actuar dentro de su vida cotidiana.

La impresión de las personas conforme a su relación con los demás transeúntes es diversa, pero en general se presenta la falta de cultura vial, como es llamada, debido a diversos problemas que las personas enfrentan con los demás en su vida cotidiana, en especial los peatones: *la gente se pasa el alto, parece que están ciegos. Se pasan los altos*¹⁸⁸.

La impresión que se tiene de la ciudad y del otro con el que se interactúa dentro de la vida cotidiana no es otra que la de problemática y distanciada. *La gente está muy estresada y predispuesta y va de malas. Dudo mucho que les guste manejar. Cuesta*

¹⁸⁵ Entrevista a Rubí García.

¹⁸⁶ Entrevista a Rubí García.

¹⁸⁷ Entrevista a Elizabeth Ruiz

¹⁸⁸ Entrevista a Rosa María Romeros Rodríguez.

mucho el transporte público, me siento desprotegida en el. Estás tan acostumbrado a salir tan de prisa que sales enojado, como loco. Mucha gente no respeta los altos, se te mete de un lado a otro. El transporte público mete a muchas personas menores de edad que nos saben manejar. La gente ha perdido la calma para manejar y tomar precauciones¹⁸⁹.

Estamos por la calle de la amargura, son muy pocas las personas que respetan a los ciudadanos o peatones, los automovilistas te avientan el carro. No se respetan los semáforos, tenemos que estar toreando para pasar. Cuando te pones en la orilla para pasarte y estas esperando la luz roja del semáforo, a la hora de que te pasas pasa un loco que no le importa¹⁹⁰.

Pero al mismo tiempo, la gente intenta manejar con prudencia las situaciones dentro de la calle para no tener problemas con las demás personas. Dentro del marco de referencia se constituye la idea que se retomó dentro del capítulo tres, acerca de la *cortés indiferencia* por medio de la cuál las personas intentan actuar con prudencia frente al otro.

La prudencia es una de las principales características en la vida cotidiana de la ciudad, debido a que las personas no se quieren meter en problemas y poner en peligro la representación de la vida cotidiana: *No me enfrento a la gente, me quedo con el coraje, porque es mucho riesgo. Ni siquiera los policías sirven de eso, según están ahí para ayudarte a pasar y hasta les dan más el paso a los carros¹⁹¹.*

Esto se refiere no a una pérdida de sentido ni de relación con el *otro*, sino a una nueva manera de relación en la que la condescendencia con el otro es la principal característica del actuar de una persona hacia otra dentro del espacio urbano en la actualidad.

Todas estas formas de conocimiento permiten que los agentes puedan transitar dentro de su vida cotidiana, debido a que cuentan con un sedimento de conocimiento específico que les permite hacerlo. *La ruta es la misma que siempre sigo [...]Uno ya conoce como están los lugares, a qué hora y dónde hay menos tráfico y se trata de tomar los atajos¹⁹².* Estas maneras de hacer y algunos ejemplos se tratarán más a fondo dentro del siguiente punto.

¹⁸⁹ Entrevista a Samantha Ruiz.

¹⁹⁰ Entrevista a Jessica Paola Gaona.

¹⁹¹ Entrevista a Jessica Paola Gaona.

¹⁹² Entrevista a Rubí García, transeúnte.

Por otro lado, para intentar elucidar de qué manera se conforma el marco de referencia intersubjetivo, se realizó el cuestionamiento a cerca de cómo las personas aprenden a transitar dentro de la ciudad. Se resaltó que hay dos maneras principales, *hay personas que te dan consejos, pero en la propia experiencia no funcionan tanto, las cosas cambian*¹⁹³.

Generalmente las personas aprenden a estar dentro de la ciudad gracias a la experiencia: *Se aprende a transitar con mucha paciencia, tolerancia y no desquiciarse. Me mentalizo a que cualquier cosa puede pasar. Con el tráfico y los problemas, hay que estar esperando cualquier cosa.* La manera en cómo enfrentan la ciudad y a consejos dotados por las demás personas: *Tanto yo he aprendido como cuando he ido con otras personas me han dicho esta ruta es más fácil o por este lado es más rápido*¹⁹⁴. Ya sea de manera oral, práctica o a través de algún medio de comunicación en ciertos casos¹⁹⁵, el marco de referencia está compartido socialmente y se recupera y reproduce a través de maneras de hacer sociales que lo dotan de nuevos elementos mediante la experiencia de los agentes urbanos.

Además de la experiencia, un rasgo interesante, es que las personas recurren a fuentes de información desde los medios de comunicación para saber a qué tipo de situaciones se enfrentan en un día en específico y poder prevenir para llegar a buen tiempo a su lugar de destino¹⁹⁶. Esto quiere decir que se apela a un tipo de conocimiento especializado más allá de la experiencia del agente, a manera de sistemas abstractos¹⁹⁷.

Por ello, se llega entonces a la conclusión de que el marco de referencia está constituido principalmente a partir de la experiencia individual y del compartir tanto maneras de hacer, situaciones como las narrativas orales de agentes a otros. *He aprendido a moverme, si yo no sé llegar a algún lugar del centro o cerca pido información a mis familiares de cómo llegar y que alternativas puedo tomar, que metro,*

¹⁹³ Ibid

¹⁹⁴ Entrevista a Samantha Ruiz

¹⁹⁵ Entrevista a Jessica Paola Gaona.

¹⁹⁶ Entrevista a mujer de 40 años, anónima.

¹⁹⁷ Giddens, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración...*

*que pesero, que alternativas, por dónde puedo encontrar las salidas más rápidas y si puedo yo misma lo localizo, no he tenido ningún problema*¹⁹⁸.

Dentro de éste análisis a cerca de cómo se conforma el marco de referencia intersubjetivo se han observado mediante las entrevistas algunas características esenciales de cómo se constituye (principalmente a partir de la experiencia y de las maneras de hacer urbanas) y qué tipo es la representación que conforma.

Ahora pasaremos a analizar el tercer eje, acerca de las maneras de hacer que son efectuadas a partir de las disposiciones para la acción desde el marco de sentido común que tienen los agentes urbanos dentro de la dinámica cotidiana en la ciudad.

b.3) Tercer eje de análisis

Maneras de hacer urbanas. La manera en cómo los agentes sociales ponen en práctica el conocimiento que les es común para poder transitar.

Dentro de éste tercer eje de análisis, se abordarán las maneras de hacer que los agentes realizan dentro de su vida cotidiana intentando recuperar a través del análisis de las narrativas orales de las entrevistas realizadas a los pobladores de San Pedro Tláhuac. Las personas recurren a diversas maneras de hacer para llegar más rápido y antes a su lugar de destino, a continuación se enumeran algunas.

Entre las principales maneras de hacer que las personas llevan a cabo para llegar a su lugar destino, bien y a tiempo se encuentran en meterse a otros automovilistas: *algunas personas se meten, hacen cosas para meterse y a veces producen accidentes, hasta uno paga, porque se accidenta*¹⁹⁹.

Subirse a camiones llenos por la puerta trasera, incluso aunque vayan colgando de la puerta, poniendo en riesgo la seguridad; tomando atajos cuando les es posible, bajándose del autobús y caminando grandes distancias debido a que en ocasiones es más rápido caminar que esperar sentado en el transporte. Pero la más recurrente es salir temprano del

¹⁹⁸ Entrevista a Elizabeth Ruiz

¹⁹⁹ Entrevista a Rosa María Romeros Rodríguez

lugar de trabajo, ya que se encuentra sedimentado en el marco de referencia que seguramente el trayecto será muy largo, por lo cual hay que salir con mucho tiempo de anticipación: *Para llegar a su destino se tiene que salir dos horas antes, contemplar media hora por si pasa cualquier cosa, por si llueve, por si hay un choque, etc.*²⁰⁰.

El conocimiento compartido que se tiene acerca del problema vial permite a las personas actuar conforme a ello, lo que se refiere a la puesta en práctica dotada por el marco de referencia. Las maneras de hacer son constituídas por ese conocimiento, al ponerse en práctica.

Existen muy diversas maneras por las que la gente se transporta, caminando, en transporte público o en automóvil (ver figura 30, abajo), siempre intentando la mejor manera y la más eficiente para llegar a su lugar de destino, esté donde esté. Por ejemplo, Rosa María Romeos se traslada desde su casa, “el campo”, con su carretilla hacia el centro de Tláhuac para vender sus productos²⁰¹ en el mercado central, una espacio de confluencia social vital para la vida de San Pedro Tláhuac (figura 29).

Figura 29.- Mercado de San Pedro Tláhuac



Archivo Personal. Fotografía tomada el 26 de agosto de 2008

²⁰⁰ Entrevista a Rubí García.

²⁰¹ Entrevista a Rosa María Romeros Rodríguez

Figura 30.- Medios de transporte como *maneras de hacer*



Archivo Personal. Fotografía tomada el 26 de agosto de 2008.

Una de las maneras de hacer más recurrentes, de maneras de hacer es levantarse temprano para llegar a tiempo a su lugar de trabajo²⁰².

Algunas personas incluso recurren a maneras de hacer *delincuentes*, en el sentido de Michel De Certeau²⁰³ con tal de encontrar algún lugar disponible para aparcar su automóvil²⁰⁴. Las personas hacen más lento el tráfico al estacionarse en lugares en donde no se deben de estacionar, *a veces eso hace doble circulación y es más lento el tráfico*. Las personas, al estacionarse en lugares donde no deben, además de estar *infringiendo* una norma, están intentando acceder a lugares donde efectúan sus actividades cotidianas, ya que en San Pedro no hay grandes estacionamientos como en otras partes de la Ciudad de México.

Poco mencionados son los atajos, aunque algunas de las personas entrevistadas comentaron que utilizan las calles aledañas para poder llegar antes que si transitaran

²⁰² Entrevista a María Helena Rojas

²⁰³ De Certeau, op cit.

²⁰⁴ Ibidem

dentro de las principales vías de acceso a San Pedro.: *utilizo atajos, calles intransitadas, para llegar a más lugares en el lugar en dónde esté*²⁰⁵.

También Se utilizan diferentes rutas, intentando encontrar una adecuada para llegar a su lugar de destino: *se va por san pedro Tláhuac, agarrando la Av. Tláhuac y también por canal de Chalco, pero la están componiendo. Otra de las rutas es por Xochimilco, pero por las condiciones en que está, aunque la estén componiendo es un caos*²⁰⁶ [...] *Intento salir con tiempo, irme por otras vías, me tengo que aprender las calles. Todo tipo de vías para irle rodeando e irme metiendo por las entrecalles. Si ya es una calle donde no puedo dar vuelta, me intento salir del tráfico y hasta regresarme. Si esta muy inundada la Av. Tláhuac, regresarme para tomar Xochimilco*²⁰⁷.

Existen entonces diferentes maneras de hacer para poder llegar a su lugar de destino, dentro de las situaciones: *buscar una vía alterna donde pueda uno salir del tráfico. A veces en el pesero nos dicen hasta aquí llega y tenemos que caminar de tal a tal kilómetro, para encontrarte con la siguiente pesera, caminar hasta encontrar otra que nos lleve hasta nuestro lugar de destino*²⁰⁸.

Una de las maneras de hacer es pararse en el tránsito y comenzar a caminar, debido a que a veces los embotellamientos causados en ciertos cruces son demasiado lentos para los automóviles, incluso se puede avanzar más rápido a pie que en ellos²⁰⁹. *Prefiero bajarme cuando hay demasiado tráfico y me voy corriendo. Si veo que hay un lugar por donde no se puede pasar, mejor me bajo y camino.*

*Cuando hay mucho tráfico y no se puede hacer nada, no me queda otra que esperar. Si es un trayecto corto me bajo y camino, porque me gusta mucho caminar. Hay que improvisar, no se sabe que se puede encontrar. El metro se para, bájate camínale o espérate a que avance. Las personas muchas veces improvisan según lo que acontece, se bajan del transporte, o simplemente esperan pacientemente a que avance*²¹⁰.

²⁰⁵ Entrevista, mujer de 40 años, anónima.

²⁰⁶ Entrevista a Samantha Ruiz.

²⁰⁷ Entrevista a Samantha Ruiz.

²⁰⁸ Entrevista a Elizabeth Ruiz.

²⁰⁹ Entrevista a Rubí García.

²¹⁰ Entrevista a Jessica Paola Gaona.

En algunos de los casos, las personas incluso han decidido trabajar dentro de su delegación, no se mueve mucho del centro de SPT. *Si voy hacia el centro se hace el caos*²¹¹. Mucha gente de San Pedro prefiere quedarse a trabajar en la zona o en el pueblo que salir a trabajar a la Ciudad, por el congestionamiento vial, lo que tiene mucho que ver de las expectativas sociales que tenga la persona. Esto muestra el especial cuidado que se debe de tener al tratar a San Pedro, debido a que en su calidad de Pueblo Originario, la exclusión por parte del resto de la ciudad es bastante grande.

Figura 31.- vida cotidiana en el centro de San Pedro Tláhuac.



Archivo Personal. Fotografía tomada el 28 de agosto de 2008.

Como otra práctica recurrente, los transportes concesionados han tomado rutas no asignadas para poder llegar a tiempo y conseguir más beneficio de parte de la población. Debido a que las rutas normales toman más tiempo y el conductor tiene menor posibilidad de conseguir más pasaje y dinero si sigue las rutas establecidas, recurre a

²¹¹ Entrevista a Rubí García.

viarias maneras de hacer: altas velocidades, meterse en calles fuera de la ruta establecida, utilizar ayudantes para conseguir más pasajeros y que les ayude al cobro de las tarifas, etc. Todas ellas maneras de hacer no normales en cuanto al sistema urbano, no controladas. *Los microbuses son un problema muy profundo en cuanto a su regularización, también de los taxis, ya que no está bien definido a qué rutas van, que cada vez son más y más, sin respeto a la vialidad ni a las zonas en dónde se pueden parar*²¹².

Ahora, en cuanto a las maneras de hacer en la interacción con el *otro*, principalmente se recurre a aquello que se mencionó anteriormente como *cortés indiferencia*, debido a que es primordial mantener la representación social dentro de una situación. Es decir, más allá de romper la relación social se sigue conservando dentro de situaciones específicas por tácticas que los agentes practican dentro de su vida cotidiana para llegar a tiempo, para ahorrar energía y sobre todo, para mantener su identidad intacta, ya que hay muchas personas que están “como locas”²¹³.

En principio las relaciones sociales dentro de las situaciones en particular están dotadas de fricción y tensión, lo que parecería a final de cuentas que no existe relación alguna. Pero si se observa más detenidamente, la relación que existe, a pesar de estos encuentros de tensión, es la de pasar por alto las acciones de los otros, en aras de preservar la situación y la representación social, de manera. La gente recurre a periódicos, libros,

²¹² Entrevista a Samantha Ruiz.

²¹³ Entrevista realizada a María Helena Rojas

Figura 32.- La cortés indiferencia, manera de hacer en contra del anonimato.



Archivo Personal. Fotografía tomada el 26 de agosto de 2008,
Autobús en San Pedro Tláhuac.

teléfonos móviles, reproductores de música y conversaciones intermitentes dentro del tránsito para poder mantener la interacción intacta, sin el peligro de cruzar una mirada, palabra o acción que entable cualquier tipo de peligro hacia el otro (ver figuras 32 y 33).

Figura 33.- Algunas maneras en las que los transeúntes “evitan el contacto directo”.



Archivo personal. Fotografía tomada el 26 de agosto de 2008

El respeto es tal vez la característica principal de la cortés indiferencia. María Helena Rojas, una de las entrevistadas, se relaciona con respeto frente a los demás²¹⁴. Las relaciones dentro del espacio urbano están dotadas entonces por ésta característica principal dentro de la sociedad contemporánea, debido a que a pesar de la dinámica funcional a la que estamos expuestos, los agentes urbanos encontramos formas de soslayar el desamparo ante la mirada del otro. La prudencia es, junto con el respeto al otro, una característica de la cortés indiferencia.

A primera instancia podría parecer que lo que se afirma es la falta de relación con el *otro*: *yo voy en lo mío, respeto los altos. Y cuando alguien se me mete a la fuerza mejor lo dejo pasar. Prefiero eso a pelearme o a entrar en conflicto porque no tiene caso. Si de por si ya es pesado manejar, como que irse peleando es un plus innecesario*²¹⁵. Como se puede observar en la siguiente fotografía, las personas, aún viendo una cámara enfrente, actúan como si no estuviera allí, ya que el prestarle atención sería intervenir con su actuar cotidiano.

²¹⁴ Ibidem

²¹⁵ Entrevista a Samantha Ruiz.

Figura 34.- Indiferencia de los transeúntes ante la cámara.



Archivo personal. Fotografía tomada el 26 de agosto de 2008.

En cambio, dentro de las entrevistas y de acuerdo al desarrollo de la investigación existe una intención individual de mantener la representación y “no causar problemas”: *me comporto amable y cordial con la gente*. Generalmente las personas intentan ser prudentes con los demás²¹⁶.

El anonimato aparente en las situaciones en donde el transeúnte se encuentra con el otro es simplemente una nueva manera de relación, no la pérdida de ella. *Hay cada gente que más vale no hacerle caso e ir hacia donde uno va y no hacerles caso*²¹⁷. El anonimato es otra característica de la cortés indiferencia, la manera en que los agentes se relacionan dentro de su vida cotidiana.

²¹⁶ Entrevista a mujer de 40 años, anónima.

²¹⁷ Entrevista a Elizabeth Ruiz

Las maneras de hacer entonces se encuentran permeadas por el marco de referencia, que le afecta en tanto disposiciones para la acción, dotando a los agentes sociales de una idea compartida acerca de cómo comportarse dentro de su vida cotidiana, lo que se traduce en maneras de hacer situacionales: *Tanto los transportistas como nosotros tenemos que aportar algo, la seguridad entre nosotros, de no apretarnos, de darnos el buen servicio. Si son mujeres ceder el asiento los hombres. Si vemos que están llenos los microbuses, ya no subirnos, porque corremos el riesgo de caernos. En cuanto a los automovilistas pues hacer las paradas donde deben de ser, no meter más gente. Y cuando uno pide la bajada que la hagan bien, no se estacionan bien y uno se puede caer*²¹⁸. Si bien se apela a un desorden dentro de la dinámica en la ciudad; la gente también reivindica la necesidad y algunas acciones que toman en cuenta un orden establecido dentro de la interacción misma.

Las personas encuentran maneras de hacer dentro de las situaciones, ya que aunque su conocimiento de la ciudad les permite transitar en ellas, hay situaciones en las que se necesita recurrir a otro tipo de maneras de hacer con tal de llegar a su lugar de destino: *Uno se da cuenta porque no todo está estático y no siempre hay tráfico en el mismo lugar, a lo mejor tomas otra ruta, otros camiones y te llevan l mismo lugar. O me doy cuenta de que conozco esas colonias y cruzo las colonias caminando.*²¹⁹.

Existe una gran cantidad de maneras de hacer a las que las personas recurren, como hemos visto dentro de éste tercer eje de análisis narrativo. Por el momento se dejará abierto éste análisis, para pasar al desarrollo de las conclusiones de la investigación, donde se elaborará un intento de clasificación de las diferentes prácticas que se comentó algunas líneas arriba: espaciales, temporales y de relaciones sociales.

²¹⁸ Entrevista a Elizabeth Ruiz.

²¹⁹ Entrevista a Rubí García.

Conclusiones

Para efectos de exposición, la presente investigación se desarrolló en cinco capítulos dentro de los cuales se pretendió seguir una línea de reflexión que siguiera tres puntos primordiales, sin jerarquizar ninguno de los tres niveles de análisis que se tomaron en cuenta dentro de la misma. A continuación, se plasma en palabras gruesas dicha línea de reflexión.

Cabe resaltar que la observación conceptual del sistema urbano está realizada desde la moderna teoría de los sistemas dentro de la teoría social²²⁰. Esto en cuanto a que no se trata de una distinción en la que estemos hablando de un afuera y un adentro en cuanto al sistema urbano y sus componentes, sino en cuanto a que el sistema urbano cuenta con operaciones específicas de acuerdo a la realidad de una ciudad y todos sus elementos componentes y, al mismo tiempo, está en relación con otros sistemas, los cuales componen el entorno del primero. Esto trae como consecuencia teórica que al hablar acerca de que un sistema sea el entorno de otro y viceversa. Por tanto no se apela a una distinción o frontera conceptual espacial entre los diversos conceptos utilizados dentro de ésta investigación, sino a una multidimensionalidad en cuanto a los diferentes procesos que se incluyen dentro de las operaciones del sistema urbano.

Por ello, dentro de éste trabajo se rechazó la idea acerca de que el sistema urbano *contiene* los otros dos niveles analizados dentro de ésta investigación: el *marco de referencia intersubjetivo* y las *prácticas urbanas*. Muy en cambio éstos dos niveles de análisis se constituyen como sistemas sociales en sí mismos, constituyendo el entorno del sistema urbano. Debido a que tienen referencia a él, pero no se trata de que estén *dentro* o *fuera del sistema urbano*, sino en referencia mutua de acuerdo a los intercambios que existen entre ellos.

Esto conlleva importantes consecuencias. La primera y más importante, se trata de que la presente investigación intenta desligarse de una jerarquización excesiva de conceptos que lleve a tomar al sistema urbano como una especie de “mega sistema” que contenga a los otros dos niveles analizados aquí.

²²⁰ Luhmann Niklas, *Sistemas sociales, lineamientos para una teoría general*, Op. Cit.

Más allá, las relaciones de intercambio de los tres niveles de análisis no son jerárquicos, sino que se interrelacionan constantemente, lo que conlleva que no se pretende caer en el ilusionismo del estructuralismo, en cuanto a que podemos pensar en un gran sistema o estructura como andamiaje de la acción social, sino que los tres niveles: el sistema urbano, el marco de referencia intersubjetivo y las prácticas urbanas están en mutua interrelación (Ver esquema a continuación).

Figura 35.- esquema conceptual de la investigación.



Por ello, desde el enfoque de los sistemas complejos²²¹ se trata de una multiplicidad de factores que no podrían tomarse uno por uno para realizar inferencias causales que nos lleven a pensar en que alguno de los tres niveles determine la operación del otro.

Más aún, que el análisis de un elemento de alguno de los tres niveles se llegue a sobredimensionar tanto que caigamos en la ilusión de que por ejemplo, el trazado urbano, las actividades económicas o la política urbana determinen las maneras de hacer de los individuos dentro de la vida cotidiana (¡o viceversa!).

Por ello se hizo referencia en gran medida a la concepción de Anthony Giddens en

²²¹ García Rolando, Sistemas complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria, Op. Cit.

cuanto a la *dualidad* de la estructura²²², ya que es de gran ayuda al intentar pensar en la interrelación que tienen los tres niveles sociales que se tomaron en cuenta dentro de la presente investigación. Entonces en un nivel de observación (que corresponde a la concepción epistemológica dentro de la investigación) del objeto de estudio, se apelo a la teoría de sistemas, mientras que en cuanto a la conceptualización de los tres niveles y de sus relaciones se utilizó la concepción giddensiana.

La idea central era la de que el sistema urbano dota (de acuerdo a sus distintas operaciones, fuera del alcance de la racionalización de los individuos) de posibilidades (en forma de políticas públicas, trabajo, trazado urbano, flujos de transporte, etc.) por medio de las cuales los agentes urbanos pueden efectuar su actuar dentro de su vida cotidiana.

Que al mismo tiempo, las prácticas de los agentes (justamente por ser agentes) tienen la posibilidad de re-significar las posibilidades dotadas por el sistema urbano al tiempo que las re-producen de acuerdo al conocimiento compartido y las representaciones que tienen acerca de lo que *pueden* y como lo *deben* hacer dentro de su vida cotidiana. De manera que la acción dentro de ella sea lo más eficaz posible.

El marco de referencia intersubjetivo, por otro lado, se encuentra compuesto tanto de las posibilidades desde el sistema urbano, como de la aprehensión de los individuos de aquellas posibilidades y al mismo tiempo, de la práctica cotidiana de los agentes sociales y la experiencia compartida que deviene de ella.

A partir de éste eje primordial, se plantearon diversos temas y problemáticas desarrollados a lo largo de la investigación, que se consideraron centrales para ejemplificar la propuesta teórico metodológica abordada.

Como se ha mencionado mucho, la secuencia que se llevo a cabo dentro de los cinco capítulos intentó devenir en una explicación sistemática de la teoría, de la metodología y de su ejemplificación empírica dentro del pueblo originario de San Pedro Tláhuac. Por ello, en ocasiones se tendió a dar vueltas conforme al texto, ya que debido a la dualidad en cuanto a las relaciones se debió hacer constante referencia a uno de los tres niveles de análisis cuando se expuso algún otro, ya que dentro de la realidad son inseparables, pero dentro del desarrollo conceptual, es necesario llevar una

²²² Giddens, *La constitución de la sociedad, bases para una teoría de la estructuración*. Op. Cit

secuencialidad específica y por lo tanto distinguirlas.

De acuerdo a éste eje principal de ideas, la investigación se estructuró en cinco capítulos. Los tres primeros corresponden al análisis de cada uno de los tres niveles de observación planteados metodológicamente, para después dar paso a los capítulos cuatro y cinco, que en general se tratan del análisis de los tres niveles en una realidad específica dentro del pueblo originario de San Pedro Tláhuac.

Como se comentó anteriormente, el primer nivel de análisis es el sistema urbano, el cual, tomado como totalidad organizada, “contiene” diversos ámbitos de la realidad, de entre los cuales se tomaron algunos dentro de la realización de la investigación: trazado urbano, crecimiento de la zona de San Pedro (demográfica y económicamente), etc.²²³.

Dentro del primer capítulo se mostraron algunos de los factores de índole *macro* que *afectan* el actuar de los individuos, en la medida en que son los principales dotadores de disposiciones para la acción.

Se intentó mostrar un esbozo de las características del funcionamiento del sistema urbano, enumerando diversas maneras en las que se traduce su operación interna, a través de diferentes procesos.

Para la delimitación de nuestro sistema, se tomó desde el trazado de la ciudad hasta las prácticas cotidianas como parte de las características del sistema urbano, intentando trazar un mapeado conceptual en el que se tomaran en cuenta tanto las características estructurales, de índole macro; como las características situacionales de índole *micro*, que a final de cuentas resultan interrelacionadas para la preservación del sistema urbano.

Ésta caracterización se realizó de manera que se pudieran elucidar las diversas maneras por las cuales el sistema urbano, dentro de su operacionalidad, constriñe, posibilita y moldea tanto la acción social cotidiana como la idea o el conocimiento que se tiene sobre ella de acuerdo a las experiencias, vivencias y prácticas que se llevan a cabo dentro del espacio físico vivido de la ciudad.

Los ejemplos más significativos dentro de éste capítulo fueron los del trazado urbano,

²²³ Véase el capítulo 1.

el crecimiento demográfico dentro de los últimos años dentro de San Pedro, las rutas de transporte y la dinámica económica de la zona, ya que determinan en gran medida la manera en cómo se darán los flujos de personas dentro del día a día en éste pueblo originario.

A primera vista, éste tipo de determinaciones son las que producen las prácticas cotidianas dentro de la ciudad. Pero dentro de un análisis más detallado pudimos observar que existen algunos otros factores que posibilitan las prácticas urbanas.

Por medio de las características del sistema urbano, en especial dentro de San Pedro Tláhuac, se pudo observar que el crecimiento demográfico y el trazado urbano son un determinante en la vida cotidiana de los individuos. La dinámica económica de la zona también fue una de las características principales dentro del sistema urbano, debido a que de acuerdo a ella se organizan los flujos de ir y venir dentro de la zona, en especial en cuanto a la búsqueda de oportunidades de trabajo, que principalmente obligan a los habitantes a salir al resto de la ciudad.

Por medio de éste análisis y el cruce con los resultados arrojados dentro de las entrevistas se pudo ver la manera en cómo los procesos que toman parte de la organización del sistema en mayúsculas delimitan y posibilitan cierto tipo de interacción dentro del entramado urbano.

Dentro del capítulo dos se desarrolló la idea de la conformación del marco de referencia intersubjetivo por medio del cual los agentes sociales resignifican a través de su actuar, las posibilidades dotadas por el sistema urbano. Esto a través de la aprehensión de aquellas posibilitadas en un tipo de conocimiento común a todos los agentes que pueden compartir y poner en práctica dentro de situaciones determinadas.

Es importante resaltar que dentro del esquema conceptual que se siguió dentro de la investigación, el marco de referencia está incluido dentro de las operaciones del sistema urbano, pero que al mismo tiempo cuenta con operaciones propias que justamente permiten la creación de nuevas *maneras de hacer* por parte de los agentes. Ya que cuenta principalmente con la función de crear un conocimiento independiente de la racionalización del sistema urbano a través de la experiencia cotidiana y compartida de los transeúntes.

Éstas operaciones se refieren a la manera en que el marco es conformado a partir de las maneras de hacer que llevan a cabo los agentes dentro de su vida cotidiana, debido a

que la experiencia que deviene de la misma, se “acumula” socialmente dentro de un tipo especial de conocimiento que está a la mano para el actuar de los agentes sociales. Éste conocimiento a la mano fue llamado dentro de ésta investigación como marco de referencia intersubjetivo.

Se elaboró la caracterización de éste concepto debido a que aunque se tomó como partida la propuesta del mundo de la vida de Alfred Schütz²²⁴, intentando que el conocimiento intersubjetivo tuviera un matiz estructural, debido a que aunque el conocimiento de sentido común se forma dentro de la vida cotidiana y la experiencia desde las prácticas de los agentes sociales, no hay que dejar de lado la injerencia que tiene la dinámica estructural, en la formación del sistema urbano.

Es un marco estructural en la medida en que *toma en cuenta* las posibilidades y constricciones de las que es dotado desde el sistema urbano y, al mismo tiempo, el conocimiento emanado de la experiencia cotidiana que tienen los agentes al realizar diversas prácticas urbanas.

Se intentó entonces, mediar los planteamientos micro y macro dentro de la Sociología, a través de la propuesta conceptual de Anthony Giddens²²⁵, debido a que se concibe que la creación del sistema urbano lleva consigo múltiples factores que tienen que ver desde las operaciones de éste, hasta la puesta en práctica de los agentes urbanos dentro de su vida cotidiana.

Por ello, los tres niveles conceptuales están en interrelación. Es necesario insistir tanto en ello debido a la exposición de la investigación. En cada apartado es imposible el no hacer referencia a uno de ellos cuando se está hablando del otro.

Como ejemplo, podemos ver que dentro de éstas conclusiones, se ha hablado del desarrollo conceptual por medio del desmenuzamiento de los capítulos que la componen, y que aunque anteriormente se habló de la conformación del marco de referencia intersubjetivo dentro del capítulo segundo, se hizo también referencia a la operación del sistema urbano y a las prácticas urbanas.

Siguiendo éste eje explicativo, dentro del capítulo tres se esbozó una caracterización de las prácticas urbanas que llevan a cabo los agentes dentro del Pueblo Originario de San Pedro Tláhuac.

²²⁴ Schutz, *El problema de la realidad social*. Op. Cit.

²²⁵ Giddens, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*. Op. Cit.

Para ello, se echó mano del concepto de *maneras de hacer*, de Michel De Certeau²²⁶, debido a que el planteamiento conceptual tiene como principal propuesta que el individuo, más allá de estar constreñido por la dinámica del sistema urbano, tiene la posibilidad de, mediante sus prácticas cotidianas, re-significar las posibilidades dotadas por el mismo sistema.

Esto mediante la inversión de fuerzas que se realiza mediante la *situación*, el espacio y tiempo determinado de una práctica dentro de la vida cotidiana. Ya que el agente tiene la posibilidad de hacer nuevas formas o maneras por las cuales produce un nuevo tipo de práctica que le permite transitar dentro de la ciudad, a pesar de los problemas del pueblo de San Pedro Tláhuac, en tanto sus vías de acceso y de salida son muy limitadas. Aunado a esto, se encuentra la problemática del tránsito y la poca infraestructura urbana, proyectado en el trazado urbano de la zona.

La inversión de fuerzas que el agente realiza dentro de la situación, se refiere a una concepción temporal y espacial que se tiene del sistema urbano. Debido a que la operación del sistema urbano se lleva a cabo de manera funcional, en cuanto a que estas propias operaciones internas conllevan un modelo de ciudad muy determinado, en cuanto a los flujos económicos, de personas y de información que le son necesarios para su preservación.

Esto se traduce en una normatividad específica, en cuanto a la operación que los peatones *deben* de tener dentro de su vida cotidiana desde el punto de vista del funcionamiento del sistema urbano. Ya que existen formas en las que delimita el actuar de los agentes en cuanto a la infraestructura, y la cantidad y calidad de transporte dotado por el mismo, en aras de su conservación, político, social y económica.

Dentro de ésta operación *funcional-al-sistema*, existen las prácticas cotidianas que llevan en su quehacer cotidiano los agentes urbanos²²⁷ debido a que se elaboran *maneras de hacer* de acuerdo al conocimiento que tienen de cómo transitar dentro de la ciudad. Éstas prácticas urbanas, se traducen dentro de la realidad como giros y tácticas muy específicas que efectúan las personas para poder llegar a su lugar de destino.

Por ello dentro del capítulo 5 se elaboró un estudio de campo dentro del Pueblo

²²⁶ De Certeau, *La invención de lo cotidiano*, Op. Cit.

²²⁷ Aquí es necesario recordar la analogía conceptual que se realizó entre el sistema lingüístico/sistema urbano y actos de habla/prácticas urbanas.

Originario de San Pedro Tláhuac, elaborado en dos maneras.

La primera por medio de la observación, a manera de realizar una descripción de las prácticas o *maneras de hacer* que realizan los agentes urbanos dentro de su vida cotidiana, elaborando un registro escrito y fotográfico de la manera en que dentro de éste espacio en particular y sus características físicas y viales.

Por medio de ésta técnica se pretendió establecer un esbozo de la metodología que se tiene que llevar a cabo para dar cuenta de éstas prácticas que se tienen dentro de la vida cotidiana. Por ello se recurrió a la figura heurística del *flâneur* como herramienta de observación que permitiera al observador atento, caracterizar las prácticas que se llevan a cabo dentro del espacio urbano.

Por otro lado, se realizaron algunas entrevistas para ejemplificar la propuesta de las maneras de hacer dentro del sistema urbano. Esto debido a que es necesario para realizar un análisis más certero el tomar en cuenta la conformación del marco de referencia intersubjetivo a través de un análisis de las narrativas urbanas y las representaciones que tienen los agentes acerca de su práctica dentro de la vida cotidiana.

Por ello el análisis de las entrevistas corrió en tres ejes principales: las prácticas urbanas, la concepción de los agentes acerca de su experiencia y cómo esto puede dar cuenta de la formación del marco de referencia y acerca de su percepción acerca del sistema urbano. Es decir, con qué tipo de problemas se enfrentan dentro de su vida cotidiana.

En primer lugar, se demostró a través de las entrevistas que el conocimiento o la experiencia de parte de los pobladores de San Pedro Tláhuac en cuanto a la vialidad y la ciudad está compuesto principalmente por la percepción de que se trata de dinámicas difíciles, en cuanto a que presencian problemas en su diario transitar: tráfico, falta de equipamiento urbano, relaciones conflictivas con las demás personas, falta de vías de acceso y salida, falta de cultura vial y respeto al peatón y sobre todo, de políticas públicas dirigidas a sanear los problemas viales.

Estas fueron las principales razones que daban las personas en cuanto a los problemas que enfrentaban en el día a día en su transitar, debido a que la mayoría de ellas se enfrentan con un largo camino para llegar a su lugar de destino, tanto que hasta muchas

de ellas (en especial las más grandes), prefieren quedarse dentro de San Pedro para trabajar y llevar a cabo sus actividades cotidianas, que enfrentarse diariamente a la caótica ciudad de México, como fue adjetivada en muchos casos.

Por otro lado, se demostró que la experiencia es un factor fundamental en la conformación del conocimiento y los referentes que toman las personas para transitar dentro de su vida cotidiana. Ya que al enfrentarse a situaciones diferenciadas en cada día, se tiene que improvisar algunas *jugarretas* para poder transitar. La experiencia dota entonces, de un marco de sentido, válido *hasta nuevo aviso*, por el medio del cual disponen de diferentes prácticas sedimentadas por medio de las cuales pueden soslayar las problemáticas que los aquejan dentro de sus recorridos.

Se intentó demostrar, a su vez, que el conocimiento es compartido y común a todos los pobladores que comparten tiempos y espacios similares. Esto mediante el análisis narrativo de cómo las personas conciben tanto la vialidad dentro de San Pedro Tláhuac y en la Ciudad de México. Lo que se encontró aquí fue sumamente interesante, ya que aunque la percepción en general tanto de San Pedro, como de la ciudad, se observó que en algunos casos se concibe al pueblo como algo tranquilo y sin problemas, pero la ciudad siempre siendo caótica y desordenada. Esto debido a que los pobladores de San Pedro Tláhuac siempre tienden a proteger el terruño y a salvaguardar la imagen del pueblo, por lo que no pueden apelar a que existan problemas actuales dentro de la vialidad.

Por otro lado, se encontró que la percepción acerca de las relaciones sociales dentro del espacio urbano, en general están dotadas de conflicto y anonimato hacia el otro. En la mayoría de los casos se trata de un conocimiento que hace referencia a las personas de San Pedro de manera que actúen con cautela ante el otro, en aras de “respetar” al otro. Uno de los rasgos más interesantes es que en su mayoría las personas tienen la opinión de que la obligación o responsabilidad de mantener el orden dentro de las relaciones situacionales recae en el individuo, no en todas las personas que interactúan dentro del espacio. Esto matizado de acuerdo a una idea de que el orden urbano se mantendrá siempre y cuando se cumplan las obligaciones propias que recaen en un individuo, ya que mientras haga lo que es necesario, el orden establecido se mantendrá constante. Esto apunta a que las relaciones dentro de la ciudad y en específico en San Pedro

Tláhuac se mueven dentro del total anonimato, ya que el nivel de relación que tienen las personas dentro de su vida cotidiana es casi nulo, a primera vista.

Pero justamente uno de los principales postulados dentro de ésta investigación se trata acerca de que ésta aparente desatención al otro dentro de las situaciones de cruce en el espacio urbano es una manera de hacer por medio de la cual los agentes protegen tanto la situación social, de manera que no se vea en peligro su transcurso, como la identidad de cada uno de ellos.

Esto es una manera de protegerse individualmente, ya que de no ser así se perdería cualquier relación debido a la incomodidad causada por el contacto directo en el espacio urbano. Por ello, más allá de plantear la pérdida de las relaciones debido a la dinámica funcional y vertiginosa dentro de la ciudad, se demostró mediante el concepto de cortés indiferencia, que lo que impera dentro de las relaciones sociales en la vida cotidiana de la ciudad es una desatención cortés hacia el otro. Esto ya que los agentes ponen en práctica diversas maneras que se mostraron tanto en las entrevistas, como en la observación flotante, para conservar su espacio individual por medio del cual pueden llegar sin problemas a su lugar de destino.

El tercer eje de análisis dentro de las entrevistas fue justamente en cuanto a las maneras de hacer. Aquí, hay que poner en acento en que además del análisis narrativo efectuado, se debe de tomar en cuenta la observación dentro del espacio en San Pedro, debido a que las prácticas se desenvuelven dentro de situaciones temporalmente cortas.

Por ello la *situación* se erige como el tiempo en el que son llevadas a cabo las *maneras de hacer*, siendo una característica principal de las prácticas de los agentes, debido a que dependen de éste corto periodo de tiempo para realizar atajos, pasos o los giros necesarios, incluso fuera de la legalidad, para poder transcurrir a pesar de la dinámica estructural de la ciudad moderna.

Tal y cómo se observó en el análisis de las entrevistas y en la observación, los agentes urbanos dentro de San Pedro Tláhuac ponen en práctica diversas maneras por las cuales soslayan la falta de infraestructura, vías de acceso y problemas de tránsito.

Las personas dentro de su vida cotidiana utilizan diferentes transportes, según sus necesidades y los que ha dotado el mismo sistema urbano, según rutas predestinadas que los agentes son capaces de desviar en cuanto a que toman una, otra o varias vías

para poder llegar a su lugar de destino. Por otro lado, cruzan avenidas, puentes peatonales o incluso recurren a prácticas ilegales, como cruzar en medio de una gran avenida sin el equipamiento necesario (como semáforos o pasos peatonales).

Por otro lado, la gente que va en automóvil recurre a prácticas que dentro de la “cultura vial” podrían ser vistas como incorrectas: meterse al otro, acelerar en lugares no permitidos, hacer largas filas y esperar a que avancen, meterse dentro de una calle en sentido contrario, etc. Todas ellas prácticas a las que es necesario recurrir para poder llegar a tiempo al lugar de destino.

Entonces se plantea dentro de las conclusiones de ésta investigación que las maneras de hacer están dadas en tres sentidos (nótese el evitar el usar una relación causa efecto): 1) en cuanto a la aprehensión por parte de los agentes de las posibilidades dotadas por el sistema urbano; 2) en cuanto al conocimiento y experiencia que se tiene del actuar cotidiano dentro de la ciudad y el tránsito y 3) en cuanto a una operación interna de las mismas prácticas cotidianas.

La operación del sistema de maneras de hacer se refiere a las diversas prácticas situacionales que el agente lleva a cabo en situaciones determinadas. Estas no pueden ser generalizables debido a que es necesario tomar en cuenta que son prácticas contextualizadas en un espacio y tiempo bien definidos: el de la situación. Y que por ello no es posible enumerarlas, sino solamente describirlas en la medida de lo posible; para con ello poder realizar un esbozo de la dinámica que se tiene en la vida cotidiana de la ciudad.

Sin embargo se elaboró un intento de clasificación dentro del capítulo 5, que aquí se recuenta, para intentar dar una mejor definición de las maneras de hacer llevadas a cabo por las personas. Las prácticas urbanas pueden ser clasificadas entonces dentro de tres grupos:

1. **De relación con el otro.** Son aquellas maneras de hacer en las que los transeúntes efectúan tácticas en relación a los otros, intentando coordinar acciones para hacer su paso un poco más eficiente. Dentro de éstas prácticas observamos que se encuentran:
 - a. La cortés indiferencia y el respeto como mecanismos de acción para ahorrar tiempo en encuentros situacionales, que les ocasionarían un gran

- gasto de tiempo y energía, ya que dentro del recorrido diario de las personas se encuentran con miles de contactos.
- b. Organizarse en un solo transporte llamado colectivo. La permanencia de las personas en la zona en lugar de salir al centro de la ciudad a trabajar. Las personas se aconsejan unas a otras en cuanto a como transitar para hacer más eficaz su recorrido.
 - c. También se encuentran las *delincuencias*, en cuanto a que las personas recurren a prácticas fuera de la normatividad tanto legal como cotidiana.
2. **Temporales.** Se refieren a aquellas prácticas en dónde el agente aprovecha el tiempo del que dispone de diferentes maneras, la principal se encuentra en levantarse más temprano. Éste tipo de prácticas está en íntima relación con la tercera clasificación, ya que muchas de las prácticas toman en cuenta las dos dimensiones para poder llevarse a cabo.
 3. **Espaciales.** Son el tipo de prácticas en la que las personas le dan mayor importancia al espacio como factor determinante en la eficacia de sus maneras de hacer: atajos, las personas caminan grandes distancias para evitar quedarse atorados en el tráfico. Caminar por lugares donde no está permitido, o cruzar entre el tráfico en movimiento. Los automovilistas avanzan pegados unos a otros, intentando avanzar la mayor distancia posible. El transporte público toma rutas no establecidas.

Las tres clasificaciones anteriores refieren a tipos especiales de maneras de hacer en dónde los transeúntes utilizan alguna de las dimensiones correspondientes a cada clasificación. Cualquiera puede interrelacionarse y actuar con la otra dimensión, por lo cual los agentes cuentan con un repertorio bastante amplio de prácticas a las que pueden recurrir para transitar de una manera más eficaz. En este caso, las maneras de hacer observadas dentro de San Pedro Tláhuac probablemente sean específicas a éste espacio, pero las clasificaciones intentan generar un esquema conceptual a partir del cual podrían estudiarse otros espacios de interacción social.

Como consecuencia de ello, es necesario apuntar algo en cuanto a las consecuencias que tienen estas aseveraciones. Se trata de darle su justa dimensión al concepto de agencia social, más allá de los procesos estructurales en los que está inmiscuido el Pueblo de San Pedro Tláhuac.

La importancia de éste concepto radica en que se debe prestar una mayor atención a los

estudios urbanos, ya que es necesario tomar en cuenta el análisis interpretativo de las maneras de hacer, más que en llenar la investigación de estudios de flujos económicos, dinámicas políticas y sus respectivas operaciones.

Más allá de justificar la problemática urbana de los últimos años, en cuanto a que la Ciudad de México y los pueblos originarios (en especial San Pedro Tláhuac; han entrado en una dinámica de expansión demográfica y urbana de la cual es necesario también prestar atención); se trata de elaborar un ejercicio de investigación dentro de un campo de suma importancia en la Sociología. Dentro de éste ejercicio se trataron diversos problemas relacionados con lo urbano, intentando ver la complejidad de procesos que influyen en la operación del sistema urbano, los cuales no pueden ser dejados de lado.

Por medio de éste enfoque, se logró dar pie a una investigación que rescató tres niveles de análisis que son necesarios a considerar por parte de los estudios tanto de la ciudad, como de la Sociología en general.

Pero para elaborar un diagnóstico de tales problemas, es necesario (y es la propuesta de la presente investigación), llevar a cabo estudios integrales que tomen en cuenta diversos ámbitos de la Ciudad y los pueblos originarios.

Por ello se recurrió a la propuesta de los sistemas complejos de Rolando García, ya que permite una visión más próxima a tratar e intentar elaborar propuestas acordes a la complejidad de los estudios realizados.

Por supuesto que dentro del presente trabajo se dejaron de lado múltiples problemas que aquejan tanto a la Ciudad de México y los pueblos originarios, San Pedro Tláhuac fue el espacio de ejemplificación de éste trabajo. Sin embargo aquellos problemas no fueron dejados de lado con el objetivo de una delimitación conceptual y metodológica que permita un mejor acercamiento acerca de los temas tratados dentro de la presente investigación.

Por poner un ejemplo sucinto, se puede pensar en la manera en que dentro de la Ciudad de México se ha creado una manera muy particular de transitar que va en contra de todas las reglas *normales*: cruzar una calle no por el puente o el paso peatonal, sino a través de una avenida; estacionarse en doble fila; la manera que se tiene de conducir

tanto del transporte público como del privado y la forma en la que se recurre a prácticas *delinquentes*, como las llamó Michel De Certeau, para tener la capacidad de transitar dentro de la ciudad.

Por supuesto que esto no niega la necesidad de pensar en formas de cambiar estas maneras en que se *hace ciudad* por otras más adecuadas u ordenadas, en aras del bien común y ya no de la conservación de los sistemas políticos o económicos. Ya que en múltiples ocasiones traen graves consecuencias para el quehacer cotidiano y para la capacidad de transitar.

Por ello, se hacen necesarias futuras investigaciones especializadas en cada ámbito de las operaciones del sistema urbano (ambientales, políticas, económicas, sociales), pero de una manera integral, de forma que se desarrollen en aras de un diagnóstico y con la pretensión de mejorar las condiciones de operación tanto del sistema urbano, como dentro de la vida cotidiana de las personas que habitan dentro del espacio de la Ciudad de México.

La discusión está entonces en el tintero, y éste es sólo un aporte a la amplia variedad de estudios urbanos existentes. Sin embargo, es necesario reiterar la importancia del enfoque que se tomó dentro de ésta investigación, para no dejar de lado ninguno de los problemas que son necesarios tratar para una explicación multicausal y multidisciplinaria del funcionamiento del sistema urbano.

En especial, futuras investigaciones deben de apuntar a construir políticas públicas que tomen en cuenta la significación del agente urbano en la creación del espacio público, tomando en cuenta los tres niveles que componen el sistema urbano. Y así, crear un sistema integral de políticas que ayuden a reforzar el espacio público de acuerdo a un punto de encuentro y dimisión de intereses y diferencias sociales a partir del debate público. Lo cual se hace sumamente importante si se apela a la construcción de una ciudad y más allá; una sociedad más democrática.

Como se mencionó anteriormente, lo importante desde éste punto de vista es el no sobredimensionar algunas categorías dentro de la teoría social que nos lleven a explicar un fenómeno por medio de un solo ámbito de estudio.

Por último, es necesario dejar claro que la principal aportación de la presente investigación fue la de efectuar una reflexión de corte analítico, donde se incursiona

desde la teoría de sistemas en los diferentes procesos que se incluyen dentro de las operaciones del sistema urbano y desde la doble estructuración, la posibilidad que tienen los agentes de resignificación y reproducción de las maneras de hacer. No sólo se toma en cuenta los marcos de referencia intersubjetivos y las prácticas urbanas, sino que estos se establecen como sistemas sociales en sí mismos y constituyen el entorno del sistema urbano. Por tanto, la investigación corresponde a dos de las corrientes más importantes dentro de la Sociología dentro de un estudio de carácter específico y acorde a problemáticas contemporáneas. Aquellas dos corrientes pueden ser nombradas de diferentes maneras, pero en aras de la simplificación las retomaremos como el estructural funcionalismo (aquel que se ocupa de la SOCIEDAD en mayúsculas) y la corriente fenomenológica (aquella que se ocupa de la sociedad en minúsculas, en cuanto a la acción individual).

El llevar a cabo estudios de éste tipo es de suma importancia para el desarrollo de la Sociología como ciencia y como herramienta dentro de la vida social.

Anexo metodológico

a) Entrevistas. Descripción de la elaboración y algunas consideraciones metodológicas de la entrevista.

Aquí es necesario resaltar el hecho que las entrevistas fueron efectuadas a un número relativamente reducido de entrevistados debido a que se consideró que la información necesaria había sido ya recopilada²²⁸. El tipo de análisis y los objetivos de la presente investigación no hacen necesario un muestreo exhaustivo de los habitantes de San Pedro Tláhuac, sino que la entrevista entonces funcionará como un elemento que nos permita dar cuenta de las prácticas urbanas y las maneras de hacer que de facto se ponen en práctica dentro del espacio.

A continuación se presenta el guión utilizado para la elaboración de la entrevista, el cual debido al trasfondo teórico y metodológico de la investigación, no se tomó al pie de la letra en entrevistas puestas en práctica cuando se consideró necesario, ya que a veces la forma en como dentro de una situación se va presentando el discurso hablado, hay que tomar giros lingüísticos para poder llegar a dar cuenta de los objetivos de la investigación.

b) Guión de la entrevista

1. ¿Cuál es su nombre?
2. ¿Cuál es su edad?
3. ¿Es usted originario (a) de San Pedro Tláhuac?
4. De no ser así, ¿de dónde viene?
5. ¿A qué se dedica?
6. ¿Qué opina acerca de la vialidad aquí en San Pedro Tláhuac y en la Ciudad de México?
7. ¿Qué problemas observa dentro de la vialidad?
8. En caso de que observe algún problema: ¿Qué piensa usted que debería hacerse para mejorar la vialidad?
9. ¿Dónde se encuentra el lugar o los lugares en donde realiza sus actividades diarias?

²²⁸ Esto se refiere principalmente al proceso de *saturación de la información*. Véase Rodríguez *et al*, Op. Cit. Pág. 46 principalmente.

10. ¿Cómo llega hasta allá? ¿Qué rutas toma?
11. ¿En qué tipo de transporte?
12. ¿Puede llegar a su destino fácilmente?
13. ¿Cómo son sus recorridos hacia su lugar de destino? ¿Qué cosas vive?
14. ¿Qué piensa de ellos?
15. ¿Enfrenta algún problema en el camino hacia su destino? ¿Cuáles?
16. En caso de que tenga algún problema: ¿Cómo se enfrenta a ellos?
17. ¿Qué tipo de cosas hace para llegar a tiempo y bien a su lugar de destino?
18. ¿Qué rutas sigue para que su trayecto sea más fácil?
19. ¿Cuál es su opinión acerca del comportamiento de las demás personas en cuanto a la vialidad? ¿Por qué?
20. ¿Cómo se relaciona usted con las demás personas en su trayecto diario? ¿Por qué?
21. Frente a los problemas dentro de la vialidad: ¿A qué atajos, rutas o prácticas recurre cuándo ocurre algún problema inesperado? (Como el tráfico o la falta de transporte)
22. ¿Cómo ha aprendido a transitar dentro de la Ciudad?

c) Transcripción de fragmentos de las entrevistas

Dentro de éste apartado, se transcribieron de manera sintética, los fragmentos más importantes que fueron extraídos de las entrevistas realizadas a los habitantes de San Pedro Tláhuac.

Se transcribieron solo estas partes debido a que son las más sustantivas en cuanto a la información que arrojan, por lo que no se consideró necesario transcribirlas en su totalidad.

A continuación se presentan tales fragmentos:

Rosa María Romeros Rodríguez **Originaria de San Pedro Tláhuac.**

- Campesina, siembra y vende detrás del mercado del centro del Tláhuac.
- *La vialidad está pésima...hacemos casi dos horas para llegar a taxqueña...ahora con que venga lo del metro va a estar horrible.*

- Se traslada desde su casa, “el campo” con su carretilla al centro de Tláhuac para vender sus productos.
- *La gente se pasa el alto, parece que están ciegos. Se pasan los altos.*
- *Por las obras del metro está muy feo, y más con o que venga, no habrá seguridad.*
- *Pasar las avenidas es el único problema que enfrento.*
- *Algunas personas se meten, hacen cosas para meterse y a veces producen accidentes, hasta uno paga, porque se accidenta.*

María helena Rojas, 43 años
Originaria de Milpa Alta

- *Es muy pesado por el tráfico, por que hay mucho automóvil.*
- Hay muchas personas que están “como locas”. Topes que hacen como bardas, no como topes.
- Sería bueno que dejaran de circular los autos, o utilizar otro medio de transporte. Evitar ir a los lugares donde se tienen que utilizar los coches.
- Sábados y domingos vende barbacoa en el mercado de San Pedro Tláhuac-
- Se transporta por medio de taxi.
- Se traslada fácilmente por ser en la noche.
- Qué percibe: Mucha suciedad en la calle, basura.
- No presenta problemas para llegar a su trabajo.
- Se levanta temprano para llegar bien y a tiempo a su lugar de trabajo.
- Las personas hacen más lento el tráfico al estacionarse en lugares en dónde no se deben de estacionar, *a veces eso hace doble circulación y es más lento el tráfico.*
- Se relaciona con respeto frente a los demás.
- Por muchos problemas dentro de la ciudad, delincuencia e inseguridad principalmente prefiere no salir de su casa.

Rubí Galicia Calderón
27 años
Originaria de San Pedro Tláhuac Maestra

- La vialidad está caótica

- Para salir de SPT se hace un cuello de botella en el paso conejo, *está horrible.*
- El no circula en los sábados, es una buena estrategia pero no la mejor. Hay que buscar utilizar otros transportes.
- Ha decidido trabajar dentro de su delegación, no se mueve mucho del centro de SPT.
Si voy hacia el centro se hace el caos.
- *No se llega fácilmente al salir de SPT.*
- *La gente nos estresamos demasiado con tal de no mojarnos cuando llueve.*
- *Hay personas muy feas, no respeta. Tanto peatones como automovilistas, no se respetan los altos.*
- *Los conductores no respetan los carriles, no tienen educación...*
- *No hay que estresarse, para no convertir algo en un conflicto, intento calmarme y no discutir con la gente.*
- *Para llegar a su destino se tiene que salir dos horas antes, contemplar media hora por si pasa cualquier cosa, por si llueve, por si hay un choque, etc.*
- La ruta es la misma que siempre sigo. Uno ya conoce como están los lugares, a qué hora y dónde hay menos tráfico y se trata de tomar los atajos.
- *Prefiero bajarme cuando hay demasiado tráfico y me voy corriendo. Si veo que hay un lugar por donde no se puede pasar, mejor me bajo y camino.*
- *Pues hay personas que te dan consejos, pero en la propia experiencia no funcionan tanto, las cosas cambian. Uno se da cuenta porque no todo está estático y no siempre hay tráfico en el mismo lugar, a lo mejor tomas otra ruta, otros camiones y te llevan al mismo lugar. O me doy cuenta de que conozco esas colonias y cruzo las colonias caminando.*
- *Hay otro tipo de situaciones*

Mujer. Alrededor de 40 años

No originaria de San Pedro Tláhuac

- Viene del Edo. De México

- *Hay demasiados transportes, ya no se puede circular como años anteriores. Se necesitan más vías alternas para tener mejor traslado.*
- *Se están haciendo proyectos de los puentes, como que está haciendo que haya mejor vialidad.*
- *Yo no salgo mucho al centro, siempre ando por ésta zona del sur del DF.*
- *Utilizo transporte particular, en automóvil.*
- *No puedo llegar a mi destino fácilmente, antes se hacían tres cuartos de hora o una hora, ahora se hace uno hora y media dos horas, porque ya hay muchos coches.*
- *Tengo comercio de chamarras, zapatos.*
- *El tránsito está muy pesado, aparte de que mucho transporte, hay mucho baches. No hay anuncios, lo que ocasiona mayor tráfico.*
- *Me guío por toda la información que hay sobre las obras y ver si hay vías alternas.*
- *Utilizo atajo, calles intransitadas, para llegar a más lugares en el lugar en dónde esté.*
- *Me comporto amable y cordial con la gente.*
- *Las personas se estresan por el tráfico, por lo pesado de la ciudad.*
- *Si llevo prisa si me pongo nerviosa por llegar a tiempo.*
- *Hay que estar tranquilos, si se sabe a dónde se va ir, estar consciente de cuánto se va a tardar uno.*

Jessica Paola Gaona Centeno, 23 años.
Vive en San Pedro Tláhuac desde los 3 años
Ama de casa

- *De unos años para acá...la vialidad ha tenido muchos cambios. Antes era muy tranquilo. Ahora hay más tráfico, más dificultad a la hora de salir.
En la ciudad los lugares son problemáticos.*
- *Para mejorar la vialidad deberían haber mejores medios de transporte, las rutas más cortas, porque algunas son demasiado tediosas. Deberían de mejorar mucho las vías porque con los baches no se puede avanzar como **debe de ser**.*
- *Utilizó el pesero y el metro*
- *No se complica mucho la llegada al destino.*

- *Se ven muchos carros, accidentes, demasiada gente que baja como loca y no se fijan en lo que están haciendo, provocando atropellamientos y empujones. Los trayectos no son tan tardados.*
- *Hay demasiada gente estresada con tanta gente en la ciudad.*
- *Se está metiendo drenaje profundo, por lo que se ocasiona el caos en SPT. Las personas no respetan, a la hora de pasarse el semáforo es muy complicado.*
- *Estamos por la calle de la amargura, son muy pocas las personas que respetan a los ciudadanos o peatones, los automovilistas te avientan el carro. No se respetan los semáforos, tenemos que estar toreando para pasar. Cuando te pones en la orilla para pasarte y estas esperando la luz roja del semáforo, a la hora de que te pasas pasa un loco que no le importa.*
- *Hace falta cultura vial, dan las licencias a lo menso sin hacer pruebas.*
- *No me enfrento a la gente, me quedo con el coraje, porque es mucho riesgo. Ni siquiera los policías sirven de eso, según están ahí para ayudarte a pasar y hasta les dan más el paso a los carros.*
- *Cuando hay mucho tráfico y no se puede hacer nada, no me queda otra que esperar. Si es un trayecto corto me bajo y camino, porque me gusta mucho caminar. Hay que improvisar, no se sabe que se puede encontrar. El metro se para, bájate camínale o espérate a que avance.*
- *Los peseros se paran con la lluvia y te tienes que esperar.*
- *Se aprende a transitar con mucha paciencia, tolerancia y no desquiciarse. Me mentalizo a que cualquier cosa puede pasar. Con el tráfico y los problemas, hay que estar esperando cualquier cosa.*
- *Por la experiencia se aprende, porque hasta eso si salgo con frecuencia. Ya me adapte muy bien aunque no tengamos carro.*

Samantha Ruiz Hernández, 27 años
Originaria de San Pedro Tláhuac
Asesora de prevención de fraudes en Banamex

- *Trabaja en periférico sur*

- *En SPT está muy caótico, las pocas vías alternas que tenemos para salir al centro de la ciudad de México están muy congestionadas, cada vez más las personas no se fijan.*
- *Los que vivimos aquí ya tenemos un auto, hacemos hasta dos horas. Eso es terrible porque cuando no hay tráfico lo haces en 15 o 20 minutos.*
- *En la ciudad de México hay muchos baches, que agravan mas el tráfico. Los coches se descomponen, cada vez es más pesado el traslado. El tiempo que recorres para ir a otro estado son dos ho9ras y esto es lo que se recorre uno si tiene suerte de aquí al centro de la ciudad de México.*
- *Se deberían de dejar de vender coches. Si las carreteras, las vías estuvieran bien, con material de buena calidad no habría tanto problema porque aunque haya muchos coches. Hay dos carriles o uno, porque los están ocupando o están en mal estado, se hacen hoyos y todo un caos.*
- *Los microbuses son un problema muy profundo en cuanto a su regularización, también de los taxis, ya que no está bien definido a qué rutas van, que cada vez son más y más, sin respeto a la vialidad ni a las zonas en dónde se pueden parar.*
- *Llega a su lugar de trabajo en automóvil.*
- *Se va por san pedro Tláhuac, agarrando la Av. Tláhuac y también por canal de Chalco, pero la están componiendo. Otra de las rutas es por Xochimilco, pero por las condiciones en que está, aunque la estén componiendo es un caos.*
- *De lunes a viernes no se puede llegar bien al lugar de trabajo, me tengo que salir a las cinco de la mañana en punto para llegar a las 6 o 6:30 a mi lugar de trabajo.*
- *Veo muchos coches, la gente toma el transporte desde muy tempranos, baches terribles, mucho tráfico. La gente que va más lejos tiene que salir muy temprano (5am).*
- *Las vías están mal distribuidas y mal equipadas. Cualquier accidente o coche descompuesto. Nunca sabes si alguien va a chocar y te tienes que dar la vuelta por otro lado. El cierre de avenidas también afecta mucho, lo que te hace perder mucho tiempo.*
- *Me ha tocado hacer dos o tres horas en un recorrido de una hora.*
- *Intento salir con tiempo, irme por otras vías, me tengo que aprender las calles. Todo tipo de vías para irle rodeando e irme metiendo por las entrecalles.*

- *Si ya es una calle donde no puedo dar vuelta, me intento salir del tráfico y hasta regresarme. Si esta muy inundada la Av. Tláhuac, regresarme para tomar Xochimilco.*
- *Me voy generalmente por Av. Tláhuac y Canal de Chalco.*
- *La gente está muy estresada y predispuesta y va de malas. Dudo mucho que les guste manejar. Cuesta mucho el transporte público, me siento desprotegida en el. Estás tan acostumbrado a salir tan de prisa que sales enojado, como loco. Mucha gente no respeta los altos, se te mete de un lado a otro. El transporte público mete a muchas personas menores de edad que nos saben manejar. La gente ha perdido la calma para manejar y tomar precauciones.*
- *Yo voy en lo mio, respeto los altos. Y cuando alguien se me mete a la fuerza mejor lo dejo pasar. Prefiero eso a pelearme o a entrar en conflicto porque no tiene caso. Si de por si ya es pesado manejar, como que irse peleando es un plus innecesario.*
- *He aprendido a transitar por necesidad, perdiéndome he aprendido a manejar en la ciudad. He buscado medidas, lugares o vías alternas para poder salir o rodear cuando no puedes entrar entre las calles o por el centro.*
- *Tanto yo he aprendido como cuando he ido con otras personas me han dicho esta ruta es mas fácil o por este lado es más rápido*

Elizabeth Ruiz calzada Valadéz, 33 años.

Originaria de SPT

Trabaja en una tienda de abarrotes

- *La vialidad es buena pero a veces se hace un caso, es imposible, los pasajeros, va el camión bien lleno, con tal de llegar al trabajo.*
- *Tanto los transportistas como nosotros tenemos que aportar algo, la seguridad entre nosotros, de no apretarnos, de darnos el buen servicio. Si son mujeres ceder el asiento los hombres. Si vemos que están llenos los microbuses, ya no subirnos, porque corremos el riesgo de caernos. En cuanto a los automovilistas pues hacer las paradas donde deben de ser, no meter mas gente. Y cuando uno pide la bajada que la hagan bien, no se estacionan bien y uno se puede caer.*
- *Utilizo más las peseras o taxis.*
- *Si puedo llegar a mi destino fácilmente.*

- *Aquí en SPT para mí el transporte es bueno, porque entrando al centro de la ciudad es un caos en cuanto al metro, al tomar un taxi porque no es tan fácil. Allí uno tiene que estar buscándolo, esperar que te hagan la parada. Se siente uno más inseguro, estando en su pueblo se siente más segura uno.*
- *Para poder llegar me paro más temprano.*
- *Yo puedo opinar de los demás, pero es responsabilidad de uno mismo, nosotros tenemos que ponernos a pensar en cuanto a lo que hacemos y lo que no debemos hacer.*
- *Si me tratan bien los trato igual si mal pues mal.*
- *Hay cada gente que más vale no hacerle caso e ir hacia donde uno va y no hacerles caso.*
- *Buscar una vía alterna donde pueda uno salir del tráfico. A veces en el pesero nos dicen hasta aquí llega y tenemos que caminar de tal a tal kilómetro, para encontrarte con la siguiente pesera, caminar hasta encontrar otra que nos lleve hasta nuestro lugar de destino.*
- *He aprendido a moverme, si yo no sé lugar a algún lugar del centro o cerca pido información a mis familiares de cómo llegar y que alternativas puedo tomar, que metro, que pesero, que alternativas, por dónde puedo encontrar las salidas más rápidas y si puedo yo misma lo localizo, no he tenido ningún problema.*

d) Índice de figuras

Figura 1. Cuadro comparativo entre la propuesta de Jean Remy y la propuesta de observación dentro de la investigación	11
Figura 2. Esquema de relación del sistema urbano	21
Figura 3.- Indicadores económicos de acuerdo a sector de ocupación en San Pedro Tláhuac	32
Figura 4.- Población por sectores de ocupación en San Pedro Tláhuac	33
Figura 5.- Migración en San Pedro Tláhuac	34
Figura 6.- Población San Pedro Tláhuac 1990-2005.	35
Figura 7.-Crecimiento poblacional	36
Figura 8.- Entrada a San Pedro Tláhuac, Av. Tláhuac.	41
Figura 9.- Av. Tláhuac y el problema del congestionamiento vial	41
Figura 10.- Rutas de la Red de Transporte de Pasajeros	42
Figura 11: rutas de transporte concesionado	43
Figura 12.- Plano de intersección en el pueblo de San Francisco Tlaltenco, camino a San Pedro Tláhuac.	100
Figura 13.- Cruce de la Avenida Tláhuac con la calle Benito Juárez (izquierda)	108
Figura 14.- Señalamiento del cruce de Avenida Tláhuac y Benito Juárez	109
Figura 15.- Paso de Conejo	110
Figura 16.- Avenida San Rafael Atlixco, campos de sembradío.	110

Figura 17.- San Rafael Atlixco, única entrada hacia el centro de San Pedro Tláhuac	111
Figura 18.- Entrada a San Pedro Tláhuac y el flujo vial.	112
Figura 19.- San Pedro Tláhuac, entrada por San Rafael Atlixco	113
Figura 20.- Parroquia de San Pedro	114
Figura 21.- Explanada frente a la iglesia de San Pedro Tláhuac	115
Figura 22.- Feria anual regional de Tláhuac, explanada delegacional en San Pedro Tláhuac	115
Figura 23.- cruce entre avenidas que separan el camino hacia varios puntos de la Ciudad de México.	116
Figura 24.-Avenida Miguel Hidalgo desde la explanada	117
Figura 25.- Transeúntes cruzando la Avenida San Rafael Atlixco	119
Figura 26.- Vialidad en San Pedro Tláhuac.	120
Figura 27.- transeúntes en espera del transporte.	121
Figura 28.- la problemática vial en el Paso de Conejo.	130
Figura 29.- Mercado de San Pedro Tláhuac	139
Figura 30.- Medios de transporte como maneras de hacer	140
Figura 31.- vida cotidiana en el centro de San Pedro Tláhuac.	142
Figura 32.- La cortés indiferencia, manera de hacer en contra del anonimato.	144

Figura 33.- Algunas maneras en las que los transeúntes “evitan el contacto directo”.	144
Figura 34.- Indiferencia de los transeúntes ante la cámara.	146
Figura 35.- esquema conceptual de la investigación.	149

Bibliografía

XI Censo General de Población y Vivienda 1990, INEGI.

XII Censo General de Población y Vivienda 2000, INEGI.

Alexander, Jeffrey, *Las teorías sociológicas desde la segunda guerra mundial Análisis multidimensional*, Gedisa, Barcelona, 1990.

Alexander, Jeffrey (2000), *Sociología cultural. Formas de clasificación en las sociedades complejas*, Celso Sánchez Capdequí (trad.), Barcelona, Anthropos-FLACSO.

Baudelaire Charles, *The painter of modern life and other essays*, Phaidon, London, 1995.

Benjamín Walter, *Libro de los pasajes*, Tres Cantos, 2005.

Berger Peter L. y Luckman Thomas, *La construcción social de la realidad*, Amorrortu, Buenos Aires, 1968.

Berman Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, Siglo XXI editores, México 1988.

Borja Jordi, *Ciudad y planificación: la urbanística para las ciudades de América Latina*, en Balbo Marcello, Jordán Ricardo y Simioni Daniela (compiladores), *La ciudad inclusiva*, Cuadernos de la CEPAL, # 88, CEPAL, Cooperazione italiana, Santiago de Chile, 2003.

Bourdieu Pierre, *La distinción : Criterios y bases sociales del gusto*, Taurus, México, 2002.

Brooksbank Jones Anny, *Cultural Politics in a Latin American Frame*, en Brooksbank Anny y Ronaldo Munck (editors), *Cultural Politics in Latin America*, St. Martin's press LLC., Estados Unidos, 2000.

Chias Becerril Luis y Martínez Pacheco Anuar, *Transporte y desigualdades territoriales en la Región centro*, en Aguilar Guillermo Adrián (coordinador), *Urbanización, cambio tecnológico y costo social. El caso de la región centro de México*. IG-UNAM, Editorial Miguel Ángel Porrúa, México, 2003.

Coulomb René, *la participación popular en la provisión de los servicios urbanos ¿Estrategias de sobrevivencia o prácticas autogestionarias*, en Schteingart Martha y d'Andrea Luciano, *Servicios urbanos, Gestión Local y Medio Ambiente*, COLMEX, México, 2001

De Certeau Michel, *La invención de lo cotidiano*, Universidad Iberoamericana, México, 1996.

Delgado Manuel, *El animal público*, XXVII Premio Anagrama de Ensayo, Ed. Anagrama, Barcelona, 1999.

Fernández Christlieb Pablo, *El territorio instantáneo de la comunidad posmoderna*, en Lindón Alicia (coordinadora), *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*, Anthropos, México 2000.

García Canclini Néstor, *¿Qué hay para ver?: Mapas de la oferta y prácticas culturales*, en García Canclini Néstor (coord.), *Cultura y comunicación en la Ciudad de México*, México 1998, UAM-I y editorial Grijalbo, págs. 41-63

García Canclini Néstor, *Consumidores y ciudadanos: conflictos multiculturales de la globalización*, México 1995, Editorial Grijalbo, págs. 73-94.

García Rolando, *Sistemas complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*, Buenos Aires, 2007.

Gergen Kenneth, *El yo saturado*, 1997, Barcelona, Editorial Paidós, Cáp. 3, pp. 74-114.

Geertz Clifford, *La interpretación de las culturas*, Gedisa, Barcelona, 1996.

Giddens, Anthony (1997), *Modernidad e identidad del yo*, José Luis Gil Aristu (trad.), Barcelona, Península.

----- *Las nuevas reglas del método sociológico: crítica positiva de las sociologías comprensivas*, Buenos Aires, Amorrortu, 1997.

-----, *La constitución de la sociedad, bases para la teoría de la estructuración*, Buenos Aires, Amorrortu, 1995.

Goffman, *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Editorial Amorrortu, Buenos Aires, 1981.

González Blanco Garrido, Salomón, *Tláhuac prehispánico: comentarios y recopilación*, Editorial Miguel Ángel Porrúa, México, 1988.

Gomezcésar Hernández Iván, *Hacia una definición de pueblos originarios*, Inédito.

Granados Silva Francisco, *Tópicos selectos de la producción agrícola actual : proyecto de riesgo de los ejidos de San Pedro Tláhuac, Santiago Tulyehualco y San Juan Ixtayopan, Tláhuac, D.F.*, Tesis Licenciatura (Ingeniero Agrícola)-UNAM, Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán.

Habermas Jürgen, *Teoría de la acción comunicativa*, Tomo I: *Racionalidad de la acción y racionalización social*, Editorial Taurus, México 2005.

-----, *La reconstrucción del materialismo histórico*, Madrid, Taurus, 1981.

Hiernaux Daniel, *De Flâneur a consumidor: reflexiones sobre el transeúnte en los espacios comerciales*, en Ramirez Kuri Patricia y Aguilar Díaz Miguel Angel, *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*, editorial Anthropos-UAM, México, 2006.

Hopenhayn Martín, *Globalization and Culture: Five Approaches to a Single text*, en Brooksbank Anny y Ronaldo Munck (editors), *Cultural Politics in Latin America*, St.

Martin's press LLC., Estados Unidos, 2000.

Joas, Hans, *El Pragmatismo y la teoría de la sociedad*, Madrid : Centro de Investigaciones Sociológicas, 1998.

Jokisch Rodrigo, *Metodología de las distinciones, forma, complejidad, auto-referencia, observación, construcción de teorías integrando lo macro y lo micro en las Ciencias Sociales*, Ediciones Casa Juan Pablos, FCPyS, México, 2002, págs. 51-122.

Lezama José Luis, *Teoría social, espacio y ciudad*, México 2005, El Colegio de México, Centro de estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano

Lindón Alicia, *La espacialidad como fuente de las innovaciones de la vida cotidiana. Hacia modos de vista cuasi fijos en el espacio*, en Lindón Alicia (coordinadora), *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*, Anthropos, México 2000.

Luhmann Niklas, *Sistemas sociales, lineamientos para una teoría general*, Barcelona, Alianza, Universidad Iberoamericana, México 1991.

Medina Hernández Andrés, *Ciclos festivos y rituales en los pueblos originarios de la Ciudad de México: Las comunidades de Tláhuac*, en Yanes Pablo, Molina Virginia y González Oscar (coordinadores), *Ciudad, Pueblos Indígenas y Etnicidad*, Universidad de la Ciudad de México, Dirección General de Equidad y Desarrollo Social, México D.F., 2004.

Montezuma Ricardo, *Ciudad y transporte: La movilidad urbana*, en Balbo Marcello, Jordán Ricardo y Simioni Daniela (compiladores), *La ciudad inclusiva*, Cuadernos de la CEPAL, # 88, CEPAL, Cooperazione italiana, Santiago de Chile, 2003

Nivón Eduardo y Patricia (1992) *La educación y el Tratado de Libre Comercio. De la crisis a las perspectivas*, en GUEVARA NIEBLA, Gilberto y NÉSTOR GARCÍA Canclini, coords. *La educación y la Cultura ante el Tratado de Libre Comercio*, México, Nueva Imagen/Nexos. 49-72.

Negrete María Eugenia, *Evolución de la población y organización urbana. Enfoque*

ecológico-demográfico del cambio metropolitano, en Tovar de Archederra Isabel y Mas Magdalena (compiladoras), *Macrópolis mexicana*, Departamento del Distrito Federal, Universidad Iberoamericana y CONACULTA, México, 1994.

Parsons Talcott, *La estructura de la acción social*, Editorial Guadarrama, Madrid, 1968.

Pastor Blanca, *Delegación Política, Tláhuac*, Departamento del Distrito Federal, México, 1980.

Reguillo Rossana, *La clandestina centralidad de la vida cotidiana*, en Lindón Alicia (coordinadora), *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*, Anthropos, México 2000.

Remy Jean y Voyé Lilian, *La ciudad ¿Hacia una nueva definición?*, Ed. Basaría, Zaragoza, España, 2006.

Rodríguez Gómez Gregorio *et al*, *Metodología de la investigación cualitativa*, Ediciones ALJIBE, Granada, 1999

Schütz Alfred, *El problema de la realidad social*, Amorrortu/editores, Buenos Aires, 2003.

Schütz Alfred, *On phenomenology and social relations*, University of Chicago Press, USA, 1970, Págs. 79-145.

Sánchez Consuelo, *La diversidad cultural en la Ciudad de México. Autonomía de los Pueblos Originarios y Los Migrantes*, en Pablo Yanes, Virginia Molina y Oscar González (coordinadores), *Ciudad, pueblos indígenas y etnicidad*, Universidad de la Ciudad de México/ Dirección General de Equidad y Desarrollo Social, México, 2004.

Sierra Carlos J., *Tláhuac*, Departamento del Distrito Federal, Delegación Tláhuac, México, 1986.

Weber Max, *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*, Fondo de Cultura Económica, México, 2003.

Yanes Rizo Pablo Enrique, *Urbanización de los pueblos indígenas y etnización de las ciudades. Hacia una agenda de derechos y políticas públicas*, en Pablo

Yanes, Virginia Molina y Oscar González (coordinadores), *Ciudad, pueblos indígenas y etnicidad*, Universidad de la Ciudad de México/ Dirección General de Equidad y Desarrollo Social, México, 2004.

Ziccardi Alicia, *Empresas de la construcción y grandes obras en la Ciudad de México*, en Garza Gustavo, *Una década de planeación urbano-regional en México, 1978-1988*, COLMEX, México, 1989.

Artículos periodísticos

La Jornada, *Sigue oposición de ejidatarios de Tláhuac a la línea 12*, Publicado el día 25 de junio de 2008.

Referencias electrónicas

Red de Transporte de pasajeros, portal en Internet:
http://www.rtp.gob.mx/red_rutas/m03/rutas_03.pdf, consultado el 02 de junio de 2008.

Entrevistas

Entrevista realizada a Rogelio Pineda Giménez, Mayo de 2008.