



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA

UNIDAD XOCHIMILCO, División de Ciencias y Artes para el Diseño

NOMBRE DEL PROYECTO:

**“GLOBALIZACIÓN Y DINÁMICAS DE VINCULACIÓN CAMPO-
CIUDAD: ASPECTOS TEÓRICOS Y EMPIRÍCOS”**

DIRECTOR DE LA DIVISIÓN DE CyAD: MTRO. J.M. EVERARDO CARBALLO CRUZ

LICENCIATURA: PLANEACIÓN TERRITORIAL

ALUMNA: FALCON FRANCO YARASETH ARCANGELA

MATRÍCULA: 205369825

CEL. 5951128830

LUGAR Y PERIODO DE REALIZACIÓN: CUBICULO 101 DEL EDIFICIO Q (24) DE LA DIVISIÓN DE CIENCIAS Y ARTES PARA EL DISEÑO (UAM-X). INICIO: 27 de Julio del 2009. Termino: 17 de Julio del 2010

**Dra. Blanca Rebeca Ramírez Velázquez
Cruz
Responsable del Servicio Social**

**Mtra. María de Jesús Gómez
Coordinadora de la Carrera**



Casa abierta al tiempo
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

**DIVISIÓN DE CIENCIAS
Y ARTES PARA
EL DISEÑO**

**LIC. PLANEACIÓN
TERRITORIAL**

**“GLOBALIZACIÓN Y DINÁMICAS
DE VINCULACIÓN CAMPO-CIUDAD:
ASPECTOS TEÓRICOS Y EMPIRÍCOS”**

ALUMNA: FALCON FRANCO YARASETH A.

INTRODUCCIÓN

Cada día miles de personas salen de sus hogares con un propósito diferente, pero con la misma mentalidad: emprender un largo viaje para cumplir con actividades laborales, estudiantiles, comerciales entre otras.

La actividad laboral es la principal que provoca que los habitantes se desplacen, esto debido a las pocas oportunidades de empleo que existen dentro del municipio de Texcoco. Para poder desplazarse los habitantes utilizan medios de transporte y rutas que les favorezca en su economía.

Asimismo, la movilidad laboral tiene múltiples formas, no solamente por los medios de transporte empleados, sino que involucra la disposición territorial de los lugares de vivienda y de trabajo, las condiciones económicas que favorecen la atracción de trabajadores, los factores sociales que determinan las rutas por elegir al compartir el vehículo, entre otras.

Por medio del presente informe se pretende dar a conocer la frecuencia y forma en que los habitantes se desplazan desde el municipio de Texcoco de Mora, Estado de México, hacia la Ciudad Central, evaluando así las condiciones sociales y económicas bajo las cuales deciden viajar.

La investigación que llevé a cabo con el fin de concluir mi servicio social, tuvo como objetivos:

OBJETIVO GENERAL:

- ❖ Evaluar las condiciones de movilidad entre uno de los bordes de la ZMVM, el del municipio de Texcoco y el centro de la ciudad.

OBJETIVOS PARTICULARES:

- ❖ Conocer la frecuencia y las formas de movilidad de los trabajadores de Texcoco y ver hacia donde se mueven.
- ❖ Conocer las condiciones económicas y sociales bajo las cuales deciden viajar.
- ❖ Analizar porque deciden desplazarse y no vivir en la Ciudad central.

METODOLOGIA

Con el fin de conocer la evolución demográfica de Texcoco, se recabó información de los antecedentes del municipio.

Posteriormente se delineó una encuesta -para ver como se movilizan- que fue aplicada a 100 habitantes del municipio en 3 diferentes terminales de autobuses:

- 1.- Autotransportes México- Texcoco
- 2.- Autotransportes de pasajeros de segunda clase México- Tepetitlán (ver anexo)
- 3.- Terminal de autobuses Teotihuacán

Dichas encuestas fueron aplicadas los días 15 y 16 de Diciembre del 2009 en un horario de 6 a 9 hrs. (Anexo)

Finalmente se procedió a la codificación de encuestas e interpretación de resultados por medio de la elaboración de graficas, evaluando así las condiciones económicas y sociales por las que deciden viajar, la frecuencia y la forma en que se desplazan.

OBJETIVOS Y METAS ALCANZADOS

Al término de la investigación se han alcanzado los objetivos propuestos ya que por medio de la información recabada y las encuestas llevadas a cabo pude realizar un análisis y conocer la frecuencia y condiciones en las que viajan los habitantes del municipio así como las causas por las que deciden radicar aquí y no cerca de su lugar de trabajo.

RESULTADOS Y CONCLUSIONES OBTENIDOS EN EL PROYECTO

Durante la segunda mitad del siglo XIX, en el Estado de México las primeras industrias coexisten con un gran número de talleres y artesanos cuya producción es difícil precisar, en la medida en que se desarrolla y consolida la producción capitalista se desplaza progresivamente a los artesanos, lo que provoca repercusiones económicas y sociales. Como fue el caso de Texcoco, pues para 1859 todavía existían varios talleres familiares que manufacturaban telas de algodón y lana; sin embargo, por ser una actividad fundamentalmente artesanal, tienen poco movimiento no pueden competir con las nuevas fábricas de hilados y tejidos que estaban creciendo en el Estado de México, por lo que en 1850 se cierran muchos talleres familiares propiciado que los artesanos ofrezcan su fuerza de trabajo como peones en las haciendas para poder subsistir.

Sin embargo, a pesar de la nueva política de fomento económico faltaban vías de comunicación y medios de transporte, por lo que la producción estaba destinada a solo a mercados locales y ciudad de México, tornándose en obstáculos para el crecimiento industrial en el Estado.

La ampliación de las vías de comunicación llevadas a cabo durante el Porfiriato (introducción del teléfono y el telégrafo, construcción de vías férreas, caminos, carreteras etc.) estimularon el crecimiento industrial en Texcoco. Desarrollándose nuevas industrias destacando: fabricas de aguardiente, de vidrio soplado, y molinos de trigo. En este contexto de crecimiento económico los salarios disminuyen y se da una mayor explotación de los obreros, mientras que las industrias continúan en expansión durante el inicio del siglo XX.

Dentro del sector agropecuario –que también ocupaba un lugar importante en la economía- se tenían dos mercados: la producción de los terratenientes y hacendados se dirigía en su totalidad a la Cd. De México o a otros Estados (pulque, harina de trigo, granos); y la producción de los pobladores de las comunidades que se dirigía para el autoconsumo y una pequeña parte a los mercados de la ciudad de Texcoco: las comunidades de Tlaxpan y San Simón

eran los principales productores de frutas y hortalizas y los pueblos de la Magdalena Panoaya y Tocuila recolectaban pescaditos, ranas y patos para comercializarlos. Para la década de los años treinta, Texcoco se empieza a desarrollar como una cuenca lechera. (Pulido A. Rodolfo. Monografía del Municipio de Texcoco, 1996.)

Así, en los años sesenta la economía del municipio giraba en torno a los ranchos lecheros, a las fábricas de vidrio soplado y a la de tapetes (Luxor) y al comercio de productos agrícolas (frutas flores y hortalizas).

Con respecto a los servicios públicos y a la infraestructura urbana y para el desarrollo económico aun estaba fuertemente delimitada por la cabecera municipal.

Desde 1980 las fuentes de empleo dentro del municipio se empiezan a ver mermadas, y en 1990, con el cierre de la fábrica de Tapetes Luxor, se reducen significativamente. Aunado a ello, tenemos la falta de apoyos financieros a los productores agropecuarios que desde la década de los sesenta ya los limitaba en su aprovechamiento de la tierra y en la producción de sus cultivos.

Con la desaparición de las fuentes de trabajo complementarias a la actividad agrícola, los campesinos ejidatarios y los pequeños propietarios comienzan a abandonar sus parcelas agrícolas y las empiezan a vender para uso habitacional. La creciente demográfica aumento la tercerización en la zona. Situación que se incrementó en las dos décadas siguientes por la gran demanda de lotes debido a la migración de personas provenientes del Distrito Federal y de los Estados colindantes al Estado de México. Las comunidades dependientes de Texcoco siguieron el patrón, que es vender ejidos para centros comerciales y zonas habitacionales.

En estos últimos años se ha estado viviendo una centralización importante en Texcoco, las familias texcocanas buscan ubicar nuevos espacios de trabajo en la zona principalmente comercios, restaurantes, locales de entretenimiento entre otros, pero la principal fuente de entrada de capital a la zona de Texcoco proviene de las afueras de éste.

(colocar croquis de Texcoco actual de uso de suelo)

A continuación se muestran las graficas de los resultados obtenidos en las encuestas, las cuales fueron realizadas los días 15 y 16 de Diciembre en un horario de 6 a 9 am. Debido a que en este intervalo de tiempo es cuando se

observa un mayor auge en las salidas, tanto de autobuses como de habitantes. Dichas encuestas se realizaron en tres terminales diferentes, las cuales fueron:

- 1.- Autotransportes México-Texcoco
- 2.- Autotransportes de pasajeros de segunda clase México- Tepetitlán (plano de localización en anexo)
- 3.- Terminal de autobuses Teotihuacán

Se observó mayor cantidad de pasajeros en la terminal de Autotransportes México-Texcoco, aproximadamente 60 pasajeros por autobús, el cual sale cada 7 minutos con dirección a la Terminal de autobuses Tapo, mientras que en la terminal de autobuses México Tepetitlán se observó 40 pasajeros por cada autobús que sale cada 10 minutos con la misma dirección que el primero. En la terminal de autobuses Teotihuacán se observó a solo 5 pasajeros por autobús, el cual sale cada 20 minutos con destino final a la estación del metro Indios verdes.

Grafica 1



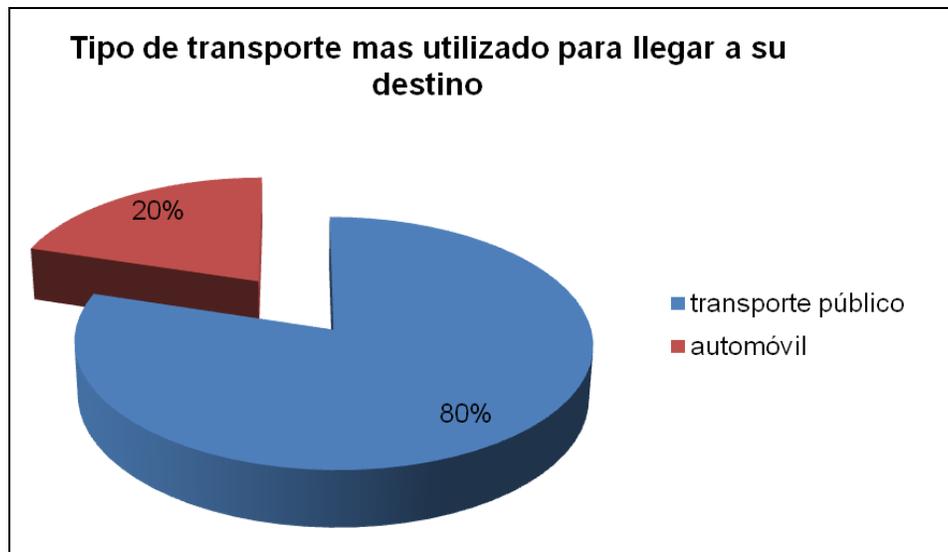
Fuente: elaboración propia con base a los resultados de las encuestas (anexo)

La grafica muestra claramente que el 68% de los encuestados se desplazan de lunes a viernes hacia las afueras de Texcoco, siendo para la mayoría su destino el Distrito Federal, se observa que el 14% de los encuestados viaja de lunes a domingo hacia la ciudad central, considero este dato como importante, ya que a pesar de desplazarse los 7 días de la semana estos habitantes radican en Texcoco, mas adelante analizaré las causas por las cuales no viven cerca de su zona de trabajo. Tenemos que solo un 4% de la población encuestada se dirige a las afueras de Texcoco los días Sábado y Domingo, mientras que otro 14% no coincidió su respuestas con las opciones anteriores, lo que da a entender que los

días que se viaja fuera de Texcoco son variables, es decir, no hay una rutina o bien son días alternados.

Por medio de este resultado pude conocer una de las variables planteadas a investigar desde el inicio de la investigación, tal como lo es la frecuencia con la que viajan, por lo que se observa un desplazamiento continuo de la población hacia las afueras del municipio, para llevar a cabo actividades de tipo laboral.

Grafica 2



Fuente: elaboración propia con base a los resultados de las encuestas (anexo)

El medio utilizado para desplazarse es una variable importante, ya que por medio de este se puede conocer acerca de la forma en que los habitantes viajan, por lo que en la grafica se observa que el 80% de los encuestados prefieren utilizar transporte público, las principales causas son la comodidad y el ahorro económico, ya que el costo por viajar en automóvil llega a ser de \$130 diarios, mientras que el viajar en autobús cuesta de \$50 a \$65 pesos diarios; por otro lado se observa que solo el 20% de los encuestados utiliza automóvil propio, debido a la rapidez y a la comodidad que este medio de transporte trae consigo.

La causa principal por la que es utilizado el transporte público para viajar hacia las afueras de Texcoco es debido al ahorro económico que tienen los habitantes, a pesar de que en los últimos 4 años se ha dado un incremento en la cuota de viaje del autobús en un 15% los habitantes consideran que es el medio más económico para viajar, -cabe mencionar que aun y cuando se ha incrementado el pasaje no se le ha dado mantenimiento alguno a las autopista Peñón-Texcoco ni a las carreteras federales-

Grafica 3



Fuente: elaboración propia con base a los resultados de las encuestas (anexo)

El municipio de Texcoco cuenta con vialidades que conectan con autopistas o carreteras federales, las cuales llegan hasta la Ciudad de México, las más importantes son: autopista Peñon- Texcoco y carretera federal Lecheria- Los Reyes, sin embargo, la ruta más económica para llegar a su destino es por carretera Federal de acuerdo con el resultado del 45% de los encuestados, (ver ruta en anexo) mientras que para el 34% la ruta más económica es por la autopista, estas respuestas también dependen de la zona hacia la que se dirijan, ya que el transporte público que se va por la carretera Federal llega hasta la estación del metro La Paz y el que se va por la autopista llega hasta la estación del metro san Lázaro. En relación a los que utilizan automóvil propio se podría decir que la carretera Federal es la ruta más económica, pero aun se tendría que tomar en cuenta los gastos de transporte (gasolina principalmente). Un problema que se observa al determinar la ruta más económica es el tráfico, el cual está presente en la Carretera Federal, causa por la que se podrían decidir a tomar la ruta más rápida que en este caso sería la Autopista.

En la gráfica se observa que el 21% de los encuestados no contestó a esta pregunta, por lo que se podría interpretar que ninguna ruta de las mencionadas es la mas economica.

Grafica 4



Fuente: elaboración propia con base a los resultados de las encuestas (anexo)

El número de personas que se dirigen diariamente hacia las afueras de Texcoco cada vez va en aumento, a lo cual surge una pregunta: ¿por qué no radican en la Ciudad de México? Las causas principales se deben a la inseguridad, altos costos (renta, servicios), y porque la familia radica en Texcoco principalmente. En la grafica se puede observar que el 44% de los encuestados contestó que la familia radica en Texcoco, como segunda causa principal se encuentra la inseguridad con el 20% de los resultados y los altos costos junto con otras causas no especificadas ocupan el ultimo lugar con el 18% cada una.

El hecho de que la familia habite en Texcoco es un factor de tipo social, el cual explica que parte de la familia realiza actividades en el municipio de Texcoco, impidiendo que se habite en la Ciudad de México.

CONCLUSIONES

La movilidad laboral que se realiza hacia las afueras del municipio de Texcoco implican factores tanto económicos como sociales, los cuales determinan la forma y frecuencia de movilidad, una vez que fueron evaluados estos factores puedo llegar a la conclusión de que la movilidad es un factor fundamental que influye

económicamente en los habitantes del municipio, ya que a causa de esta movilidad pueden realizar sus actividades laborales, las cuales traen consigo beneficios económicos.

En general, se puede concluir que la movilidad que se da hacia las afueras del Municipio de Texcoco por causa laboral, teniendo como destino final el Distrito Federal. La frecuencia con la que se viaja normalmente es de Lunes a viernes, optando por las ruta más rápida que es la autopista Peñón-Texcoco, a pesar de ser menos económica que la carretera federal Texcoco-Lechería, en la que a causa del tráfico se puede tardar más tiempo en llegar a su destino.

La familia constituye una parte importante en la sociedad, para los habitantes encuestados es lo primordial ya que son ellos los que prefieren viajar diariamente para mantener a su familia en un municipio alejado de la Ciudad Central no exponiéndola a inseguridad ni altos costos que implica el vivir en el Distrito Federal.

RECOMENDACIONES

Durante el desarrollo de la investigación me percaté de la poca información actual que se tiene acerca del municipio, sin embargo, los servicios brindados por parte de la biblioteca municipal y por el área de desarrollo urbano fueron de gran apoyo para la conformación de la investigación.

En relación con el trabajo realizado dentro de la Universidad fue de carácter empírico para lo cual me brindaron los materiales necesarios, (básicamente lecturas) y todas las dudas fueron atendidas personalmente por la Doc. Blanca Ramírez (responsable del proyecto) llevando al mismo tiempo un seguimiento y revisión detallada de los avances durante el proceso de investigación.

ANEXOS

