

Arkitekturax Visión FUA

Revista internacional de arquitectura, urbanismo y políticas de sostenibilidad
ISSN: 2619-1709 | ISSN-e: 2665-105X

Publicaciones Universidad de América

Volumen 5, Número 5, enero-diciembre 2022, pp. 1-12

<https://doi.org/10.29097/26191709.376>

Web: <https://revistas.uamerica.edu.co/index.php/ark>

Entre movilidad urbanas y regionales: Hacia una nueva escala de análisis en la ciénega de Chapala, México

Between urban and regional mobilities:
Towards a new scale of analysis in the
Chapala Marsh/Cienega de Chapala, Mexico

Recibido: 21 de noviembre de 2022 · Aceptado: 8 de marzo de 2023

Miriam Anahí Guerra Hernández

Magister.Universidad de Guadalajara.

Contacto: ✉ anahi.guerra@academicos.udg.mx

<https://orcid.org/0000-0002-1244-0244>

Resumen

El tradicional espacio urbanizado experimenta cambios con la estructuración y funcionamiento del sistema urbano-regional expresados en un alto grado de interacción socioterritorial; de ello surgen dinámicas que resaltan los flujos y las movibilidades entre estos dos ámbitos: los grandes centros urbanos y la escala regional, sin obedecer necesariamente a espacios periurbanos. Este artículo constituye una revisión teórico-conceptual orientada hacia el posicionamiento de una escala apenas estudiada sobre movibilidades de personas, y descubre las distintas conceptualizaciones asignadas a este espacio. El análisis posibilita una aproximación a la comprensión de los desplazamientos y la movilidad cotidiana, visibilizando espacios en el territorio con una única carga geográfica, pero que funcionan como articuladores de diversas dinámicas móviles. Para esto se toma como referencia la ciénega de Chapala, México, y su vinculación con la metrópoli.

Palabras clave: movilidad interurbana, espacios no periurbanos, espacios *in-between*, análisis regional, ciénega de Chapala, México

Abstract

The traditional urbanized space is changing with the organization and operation of expressed in a high degree of socio-territorial interaction. Therefore, new dynamics emerge; among them, flows and mobilities stand out for these two areas: the large urban centers and the regional scale, without being peri-urban spaces. This article constitutes a theoretical-conceptual review of the positioning of a scale that scarcely addressed people's mobilities, revealing different conceptualizations linked to this space. The analysis allows an understanding of displacements and quotidian mobility, visualizing territories under a unique geographical sense operating as articulators of diverse mobile dynamics. For this purpose, the Chapala Marsh in Mexico and its proximity to the metropolis are taken as reference.

Keywords: interurban mobility, non-peri-urban spaces, in-between spaces, regional analysis, Chapala Marsh, Mexico

Introducción

Las investigaciones sobre movilidad regional regularmente se centran en identificar la ubicación de los espacios laborales a través de movimientos pendulares (Appendini, 2008; Cerón-Aparicio, 2018; Larralde-Corona 2008; Larralde-Corona, 2012; Pérez y Zamora 2010). Asimismo, se concibe el espacio rural como algo lejano; sin embargo, en las dinámicas actuales pertenece a la estructura interurbana y, por tanto, la dinámica urbana regional lo influye. Al divergir de una relación urbano-rural tradicional y tampoco tratarse de espacios periurbanos, se encuentran pocos abordajes sobre esta escala y permanecen desdibujados de la agenda pública, lo que contribuye a la segregación territorial traducida en discriminación social de los habitantes de estos espacios.

La revisión teórico-conceptual aquí propuesta se orienta mediante las siguientes categorías en los principales motores de búsqueda académico-científico: movilidad no periurbana, relación urbano-rural y segregación socioterritorial. Asimismo, esta reflexión se estructura mediante las siguientes preguntas: ¿cómo se organiza el espacio no periurbano a través de la vinculación regional?, ¿cuáles procesos sociales operan en los desplazamientos de los habitantes de los espacios rurales regionales?, ¿qué caracteriza los desplazamientos y medios de transporte?, ¿de qué manera experimentan los habitantes las actividades productivas y reproductivas en el marco de sus movilidades?, y ¿de qué manera opera la relación campo-ciudad en la movilidad regional no periurbana?

Para lograr la articulación teórico-conceptual entre los espacios urbanos y regionales mediante las movilidades de personas, el documento se configura en tres apartados. El primero expone una revisión de las movilidades en su escala más amplia: la migración regional; la segunda parte engloba la exploración conceptual sobre esos lugares de articulación, que no corresponden precisamente a las metrópolis y a lo urbano, pero tampoco a lo rural o periurbano, finalmente, a través del caso de análisis, se analiza la ciénega de Chapala, proyectando algunas de las aplicaciones conceptuales sobre estos espacios a través de las movilidades, los desplazamientos y los flujos.

La movilidad humana a diferentes escalas: De la migración a los desplazamientos regionales y urbanos

La discusión teórica y metodológica sobre movilidad ha reunido diversidad de perspectivas y, con ellas, han surgido innumerables elementos para considerar el acercamiento empírico como resultado de la complejidad del fenómeno de la movilidad humana y su estrecha vinculación con los cambios y procesos sociales, políticos y culturales como sociedad.

Entre los primeros acercamientos científicos a la movilidad geográfica se encuentra la migración como proceso y como concepto. Los abordajes más sobresalientes los realizó Ernest George Ravenstein (1985, 1889), precursor de la teoría moderna de la migración a finales del siglo XIX, periodo caracterizado por el crecimiento y la consolidación de la sociedad industrial como proceso que definió la forma de entender las migraciones y el lenguaje para explicarlas. Posteriormente, Simmons (1991, citado en Dillon, 2009) advirtió que el estudio de las migraciones experimentaba una *crisis teórica* alimentada por el creciente número de estudios abonados a la complejidad natural del fenómeno: nuevas interrogantes y metodologías y acercamientos teóricos diversos desde diferentes unidades de análisis, contextos, temporalidades y fases del proceso migratorio.

Con el tiempo surgieron propuestas para categorizar la movilidad humana como respuesta a distintas naturalezas de la migración; uno de los patrones emergentes aduce que en el proceso de desplazamiento ya no aparecía necesariamente el cambio de residencia (Granados y Franco, 2017). Dichas propuestas resaltaron otros hallazgos

que dieron lugar a clasificaciones, entre ellas, se encuentra la que propone Roseman (1971, citado en Larralde-Corona, 2012), considerando dos amplias categorías sobre movilidades geográficas: la primera, migración, y la segunda, movimientos recíprocos o circulación; en esta última se plantean todas las movilidades humanas que excluyen el cambio de residencia. Dentro de ellas se cuenta la movilidad regional.

El concepto de región también abarca polisemia. Como categoría de estudio ha generado debates sobre los aspectos conformantes y delimitantes de una región; entre las definiciones mayormente replicadas se encuentran tres disímiles en su punto de partida: la teoría de los lugares centrales, de Christaller; los espacios económicos, de Jaques Boudville, y los polos de crecimiento, de Perroux Francois (Loeza et al., 2015). Actualmente, la discusión sobre la región como concepto contempla la vinculación con el proceso global vigente, las condiciones sociopolíticas, culturales, económicas y culturales; es decir, la región como resultado de las relaciones, formas y funciones que construyen los procesos productivos en ellas (Loeza et al., 2015).

De la integración de los elementos anteriores, en los niveles básicos de la estructura de las regiones se encuentran microprocesos sociales y culturales, que mantienen una conexión dialógica con la región; es decir, se construyen uno al otro constantemente. Entre estos procesos se encuentran las movilidades y los desplazamientos.

La mirada regional aparece como un aspecto nodal en los acercamientos a la movilidad humana. Más allá de que las regiones están delimitadas por elementos geográficos, administrativos, culturales y de actividades productivas, al abordar su conformación se debería integrar la movilidad como una categoría que construya regiones con sus dinámicas y los desplazamientos de los diferentes grupos de personas que las habitan. Y a su vez, las regiones limitan o facilitan estos desplazamientos a través de los recursos presentes en las políticas: los medios de transporte disponibles, la infraestructura y las condiciones de seguridad generalizada.

En respuesta han surgido estudios importantes (Granados y Franco, 2017; Larralde-Corona, 2012), que tratan la movilidad regional a través de la relación campo-ciudad, centrando el análisis en las maneras en las que la ciudad alcanzó las comunidades rurales, reconfigurando actividades como la agricultura y la ganadería.

Mucho se ha discutido ya sobre la migración del campo a la ciudad, considerando categorías espaciotemporales distintas; sin embargo, los últimos estudios (Cerón-Aparicio, 2018; Larralde-Corona, 2012) realizados en el centro de México, principalmente sobre grandes cambios en la movilidad rururbana en esa zona del país, afirman que los desplazamientos se distanciaron de un patrón pendular, y que al laboral se suman otros motivos de movilidad. Ahora, las dinámicas se han diversificado y se asocian directamente con las actividades cotidianas de las personas. Existen desplazamientos en el mismo contexto local hacia lo urbano y regional. Estos factores de cambio responden entre muchos factores al contexto histórico de la localidad, las implicaciones del sistema capitalista global y su incidencia en las dinámicas productivas agrícolas y ganaderas de pequeñas localidades (Larralde-Corona, 2012). El estudio de Adriana

Larralde se centró en San Felipe del Progreso, Estado de México, en el centro de México, y partió de tres teorías que incorporan los cambios históricos y la movilidad humana con el espacio rural: “(a) la hipótesis de la transición de la movilidad de Zelinsky (1971); (b) la hipótesis de la tercera revolución urbana de Ascher (2004), y (c) los procesos transformadores del espacio rural de García et al (1995)” (citados en Larralde-Corona, 2012, p. 623).

Por su parte, la investigación de Cerón-Aparicio (2018) comparte aspectos que planteo para este proyecto de investigación. Él se centra en un espacio no periurbano; es decir, la relación campo-ciudad no es directamente visible. Parte de la hipótesis de que los principales movimientos de las personas se realizan en un contexto local-local y en menor porcentaje, local-urbano; por tanto, las principales relaciones y actividades se mantienen en el espacio comunitario y municipal. El siguiente fragmento explica detalladamente la importancia de estudiar las localidades rurales no periurbanas:

Los territorios actuales se inscriben en lógicas socioeconómicas y culturales muy distintas a las nociones tradicionales de lo rural y lo urbano. Se evidencian procesos que cambiaron la manera de analizar el mundo rural. Las “nuevas realidades rurales” se estudian desde perspectivas teóricas y metodológicas diferentes, según la disciplina desde la cual se aborden. Cada una intenta reconocer los cambios que experimentan las sociedades rurales en su asociación con la ciudad, en el marco de la globalización (...). Hay una aceptación generalizada de que las ruralidades actuales ya no se pueden definir como algo opuesto a lo urbano ni se vinculan exclusivamente con el uso agrícola y la tenencia rústica de la tierra. El planteamiento de la nueva ruralidad, como un concepto que expresa los cambios del medio rural, adquiere gran relevancia ya que pone de relieve procesos que pueden, en potencia, tener consecuencias y causas territoriales importantes. (pp. 8-9)

De acuerdo con la cita anterior, se destaca que estos análisis sobre las nuevas formas de entender contextos rurales y su (des)vinculación con los medios urbanos invitan al debate y a replicar y adecuar estas aproximaciones en otros puntos del país debido a que la mayoría de estudios sobre la relación urbano-rural se localizan en el centro de la nación y dan cuenta de un claro proceso de urbanización en los últimos años, que alcanzó asentamientos rurales y modificó las formas de realizar las actividades productivas y los procesos de distribución. Y aunque sí retoma las dinámicas de movilidad y su vinculación con la cultura agropecuaria del sitio, la presente propuesta apuesta por un análisis anclado al territorio donde las dinámicas de movilidad construyen la región.

Entre lo urbano y lo regional: Condiciones espaciales

La movilidad rural-urbana se ha caracterizado por una relación vertical donde los contextos urbanos alcanzan los rurales y alteran sus dinámicas, principalmente

productivas, orientadas en su mayoría hacia la actividad agrícola. Actualmente, se intenta transitar hacia otro enfoque cuyos procesos de movilidad alberguen espacios rurales que configuren nuevas mecánicas diferenciadas por motivos y otras espacialidades.

Por tal razón resulta crucial partir de una visión desde los flujos y las movi­lidades en un espacio regional no periurbano, descentralizando la atención exclusiva de lo urbano. Espacios desvinculados de la lógica de ciudad y, a su vez, distintos de una organización rural previamente concebida constituyen esta escala que se propone analizar.

El avance hacia un marco de aproximación que permita visibilizar las dinámicas socioespaciales y socioterritoriales a través de las movi­lidades remite a nombrar las ciudades medias y pequeñas como articuladoras de las movi­lidades; sin embargo, también el conjunto de poblados concentra una función apenas asumida.

En este sentido, autores como Cerón-Aparicio (2018) y Delgado (2003) afirman que en estos espacios, aún indefinidos en este documento, se percibe mayor vinculación y reciprocidad; el rural ya no es cerrado ni autárquico, exhibe características demográficas y económicas bien definidas, de mayor apertura y dinamismo; se expone a más articulación con su contraparte urbana, que favorece procesos socioeconómicos nuevos, cambiando por completo la funcionalidad de las áreas rurales (Cerón-Aparicio, 2018; Delgado, 2003).

Al respecto, en abordajes clásicos de la ciudad y el territorio, Lefebvre (1989) ya se refería a una política de encuentros asumida como el eje articular de los desplazamientos, más allá de los límites administrativos y políticos de los territorios. Aunque, cuando afirmaba esto, se refería a entornos urbanos, también es posible pensar en esta lógica, pues también en estos entornos

se ha engendrado una “dialéctica específica”, una paradoja en la que “centros y periferias se oponen entre sí”. Sin embargo, las fallas entre estos dos mundos no están definidas por una sencilla división entre lo rural y lo urbano o entre el Norte y el Sur, sino que los centros y las periferias son inmanentes a la propia acumulación de capital, inmanentes a su “circuito secundario del capital”. (Merrifield, 2011, p. 2)

Es decir, pensar más allá de dicotomías o contrariedades, por ejemplo, planificado-irregular, centro-periferia, campo-ciudad, rural-urbano (García Alcaraz, 2020), comprende repensar los espacios y las relaciones, así como los flujos mediante la complejidad. En la actualidad, “resulta incluso difícil distinguir ciertas zonas de otras partes de la metrópolis, ya que muchas de ellas han crecido orgánicamente dentro de los límites históricos de la ciudad” (p. 2).

Los espacios referidos en este documento se han definido como proceso de hibridación (Herrera Napoleón, 2006, 2014, citado en García Alcaraz, 2020) como espacios

in-between (Lidón, 2015), que, aunque este segundo concepto nace en el campo de la arquitectura, se ha trasladado a lo territorial ya que se refiere a aquellos fenómenos duales y la reciprocidad entre sus elementos, por ejemplo, exterior-interior. En el plano territorial se trata de una situación que aparece y se configura, precisamente, en medio de dos unidades temporales y espaciales diferentes, revelando una nueva espacialidad que no solo se posiciona en medio de dos entidades disímiles como el ámbito rural y urbano sino que las atraviesa. Finalmente, Águila (2014) explica un tercer concepto, *intersticios*:

El concepto “espacio intersticial” es empleado para señalar los espacios libres que van quedando en las periferias de la mancha urbana como resultado de la dinámica del crecimiento acelerado que tienen los centros urbanos entre los nuevos desarrollos habitacionales que se van implantando aislados. Espacios expectantes de ser urbanizados pero que, en la mayoría de las ocasiones, no son considerados de manera eficaz en los planes de desarrollo territorial. Este fenómeno puede presentarse en cualquier parte del mundo, sobre todo en ciudades no preparadas, para recibir los efectos de la dispersión urbana, la cual estimula la generación de intersticios ubicados principalmente en las periferias. (p. 10)

Si bien, el concepto de intersticio en su mayoría se emplea cuando se trata de zonas urbanas y los efectos hacia las periferias, en este caso parto de la consideración de que es posible extender la aplicación a una escala regional, donde se retraten con mayor amplitud, pero también focalización, los desplazamientos y los flujos, estableciendo procesos de segregación asumibles en las investigaciones y en la gestión y planeación de la movilidad como un suceso único en los contextos urbanos.

Metodología

Dos fases generales componen esta aproximación. La primera constituye una revisión teórico-conceptual acerca de las condiciones propuestas, para lo que se acudió a la bibliografía (Gómez-Luna, et. al., 2014) y se sistematizaron los datos mediante categorías axiales: espacio interurbano, movilidad regional, espacio periurbano. En una segunda etapa se presenta la posible aplicación de las categorías revisadas durante la primera fase, en una región de México, que integra características descritas. Cabe señalar que el caso asumido solo funciona como una representación, que permite anclar los análisis a un territorio concreto; es decir, se descarta como un caso de estudio. De esa escala territorial únicamente se retoman las propiedades generales expuestas en bases de datos públicas (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2020).

Hacia la consideración de otras movilidades: Caso de la ciénega de Chapala

Existe un amplio registro histórico e historiográfico de la formación de la región Ciénega de Chapala vinculado a la situación política, económica, social y cultural. Para

ello, Loeza et al. (2015) analizan en detalle los cambios de esta área según procesos como la modernización y el arribo de la industrialización y con ello la globalización. Las variaciones continuaron, así como nuevas tendencias agrícolas, principal actividad de esta región.

La región Ciénega de Chapala comparte su ubicación con los estados de Jalisco y Michoacán; colinda al norte con el lago de Chapala y el río Lerma; hacia el noroeste limita con el río Duero; “al este con Venustiano Carranza y estribaciones cerriles de Pajacuarán y Guaracha; al sur, con las poblaciones de Jiquilpan, Tototlán, Emiliano Zapata y Jaripo; y por el oeste, con Sahuayo y la Palma” (Rangel, 2005, citado en Dávila, 2014, p. 193) (Figura 1).

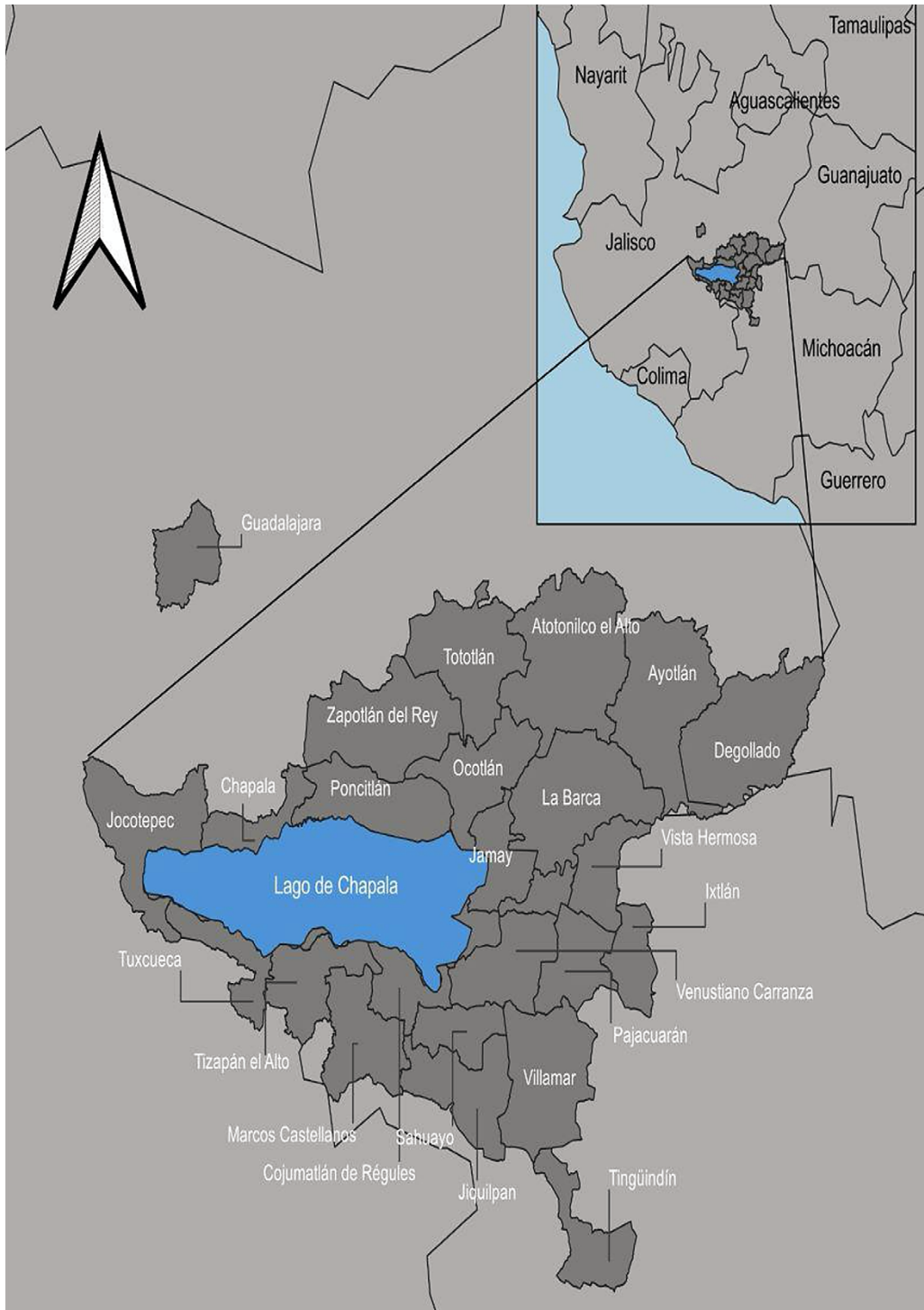
De acuerdo con el Gobierno de Michoacán (2008), el Programa Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán 2008-2025 y la Secretaría de Desarrollo Rural y Agroalimentario del Estado de Michoacán (2014), los municipios michoacanos que componen la ciénega de Chapala comprenden: Briseñas, Chavinda, Ixtlán, Jacona, Jiquilpan, Marcos Castellanos, Pajacuarán, Purépero, Cojumatlán de Régules, Sahuayo, Tangamandapio, Tangancícuaro, Tlazazalca, Venustiano Carranza, Villamar, Vista Hermosa y Zamora (Figura 1). Aunque, otros investigadores han optado por incluir menos municipios, de acuerdo con los objetivos y la visión del espacio que adopten para la elaboración de su estudio. Por ejemplo, Paleta (2011, citado en Dávila, 2014) consideró únicamente los municipios de Cojumatlán de Regules, Sahuayo, Jiquilpan, Villamar, Venustiano Carranza, Pajacuarán, Vista Hermosa y Briseñas, que guardan mayor cercanía geográfica con el lago de Chapala.

Es fundamental también mencionar los municipios que integran la ciénega de Chapala de Jalisco, debido a que, en las dinámicas de movilidad, probablemente los desplazamientos se realizan en función de esta región. Los municipios que conforman la región Ciénega del Estado de Jalisco son Atotonilco el Alto, Ayotlán, Chapala, Degollado, Jamay, Jocotepec, la Barca, Ocotlán, Poncitlán, Tizapán el Alto, Tototlán, Tuxcueca y Zapotlán el Grande (Instituto de Información Estadística y Geográfica, 2017).

Para comprender las dinámicas espaciales de esta región, es necesario aludir a la tipificación que ofrece Camarena (2010), cuando indica que para el caso de la ciénega michoacana sobresalen tres tipos de desplazamientos de personas y mercancías: “los de largas distancias —extra- o interregionales—; los intrarregionales, que suceden cerca a los tres principales nodos urbano-regionales; y los que ocurren en el interior de las localidades” (p. 2).

En palabras de Camarena (2010), la infraestructura vial existente apoya estos desplazamientos: “el tramo Morelia-Guadalajara de la Maxipista México-Guadalajara, (...) con características de tráfico inestables y “nerviosos” que corren a través de esta red troncal de gran capacidad macroregional, articuladora del centro y el occidente de México” (p.2). Es decir, la accesibilidad a los medios de transporte, la infraestructura, los recursos económicos y las condiciones que, en general acompañan los desplazamientos y las movilidades de las personas, dinamizan los espacios *in-between* o interurbanos referidos por la exploración conceptual.

Figura 1. Región Ciénega de Chapala de Jalisco y Michoacán



Fuente: elaboración propia con datos de la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad, Conabio (2017).

Es decir, una región como la ciénega de Chapala, que mantiene una carga importante de actividades económicas por las características de las vías terrestres antes descritas, favorece dinámicas espaciales a las que alude este texto, en espacios externos a la región y ajenos a la metrópoli. Esos intersticios mantienen dinámicas tanto productivas como sociales y culturales destacables.

Conclusiones

Se percibe mayor vinculación y reciprocidad entre los ámbitos rural y urbano; por una parte, el rural ya no es cerrado ni autárquico, con peculiaridades demográficas y económicas bien definidas, ahora presenta más apertura y dinamismo, mayor articulación con su contraparte urbana, lo que introduce procesos socioeconómicos nuevos, que han cambiado por completo la funcionalidad de las áreas rurales (Cerón-Aparicio, 2018; Delgado, 2003). Justo en esta vinculación, que difumina cada vez más los límites rurales y urbanos, surge un espacio en sí mismo, donde se advierten las dinámicas inexploradas basadas en la argumentación aquí presentada.

Este análisis establece la importancia de la generación de aproximaciones en una escala *in between*, intersticial o de encuentro, que supere el proceso donde dos unidades territoriales distintas se encuentran desencadenando una ruptura socio-espacial. Esta escisión representa más un encuentro, un espacio de flujo y de movilidades que, si se aborda como una nueva escala, permitirá comprender las dinámicas efectuadas de acuerdo con las interrelaciones urbanas, rurales y rururbanas. Asimismo, el estudio de dicha escala determinaría segregaciones socioespaciales relevantes mediante políticas territoriales y de movilidad que segmentan los territorios y sus flujos.

Referencias

- Águila, J. (2014). *Espacio intersticial: Surgimiento y transformación. Caso: Tonalá, Jalisco en México*. Universidad Internacional de Andalucía. https://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/3611/2015_tonala_978-84-7993-260-2.pdf
- Appendini, K. (2008). La transformación de la vida rural en tres ejidos del centro de México. En K. Appendini y G. Torres-Mazuera (eds.), *¿Ruralidad sin agricultura?* (pp. 27-57). El Colegio de México.
- Camarena, M. (2010). Circulaciones regionales de la ciénega de Chapala, Michoacán. *Revista Electrónica de Ciencias Sociales*, 2(8). <https://www.eumed.net/rev/tecsistecatln8/mcl.pdf>.
- Cerón-Aparicio, E. (2018). Movilidad cotidiana e infraestructura en la configuración del espacio rural no periurbano. *Región y Sociedad*, 30(71). <https://doi.org/10.22198/rys.2018.71.a399>

- Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. (2017). *Mapa de división política de México*. <https://datos.gob.mx/busca/dataset/mapa-de-division-politica-de-mexico>
- Dávila, N. (2014). El surgimiento de la ganadería en la ciénega de Chapala (Michoacán, México). El caso de la hacienda Guaracha (siglos XVI-XIX). *HistoReLo*, 6(11), 185-219. <https://doi.org/10.15446/historelo.v6n11.37241>
- Delgado, J. (2003). La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad-región. *Sociológica* 18(51), 13-48. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=305026632002>
- Díllon, B. (2009). Nuevas consideraciones para el estudio de la movilidad territorial de la población. El caso especial de las migraciones internacionales. *Huellas*, (13), 113-129. <https://repo.unlpam.edu.ar/bitstream/handle/unlpam/2726/n13a03dillon.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- García Alcaraz, T. (28-30 de septiembre de 2020). *El espacio in-between como nodo de articulación entre el presente y pasado de Caracas* [Artículo de conferencia]. International Seminar on Urban Form Hispanic (ISUF-H); IV Congreso ISUF-H: Metrópolis en Composición: Prospectivas Proyectuales en el Siglo XXI: Forma Urbis y Territorios Metropolitanos, Barcelona, España. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/328333>
- Gobierno de Michoacán. (2008). *Programa Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán 2008-2025*.
- Gómez-Luna, E., Fernando-Navas, D., Aponte-Mayor, G., y Betancourt-Buitrago, L. A. (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *Dyna*, 81(184), 158-163. <https://doi.org/10.15446/dyna.v81n184.37066>
- Granados, J. A., y Franco L. M. (2017). Migración y movilidad laboral entre las zonas metropolitanas de la región centro de México. *Papeles de Población*, (91), 117-141. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11250327010>
- Instituto de Información Estadística y Geográfica. (2017). *Ciénega. Diagnóstico de la región*. Gobierno del Estado de Jalisco. https://iieg.gob.mx/contenido/Municipios/04_cienega_diagnostico.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). *Censo de Población y Vivienda*. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- Larralde-Corona, A. H. (2008). Mercados de trabajo en dos localidades rurales del centro de México: Algunas características sociales y espaciales. En K. Appendini y G. Torres-Mazuera (eds.), *¿Ruralidad sin agricultura?* (pp. 79-98). El Colegio de México.
- Larralde-Corona, A. H. (2012). La transformación del trabajo, la movilidad geográfica y las relaciones campo-ciudad en una zona rural del estado de México. *Economía, Sociedad y Territorio*, (12)40, 619-655. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-84212012000300004&script=sci_abstract

- Lefebvre, H. (mayo de 1989). Quand la ville se perd dans une métamorphose planétaire. *Le Monde Diplomatique*. <https://www.monde-diplomatique.fr/1989/05/LEFEBVRE/41710>
- Lidón, M. (2015). *Aldo van Eyck y el concepto in-between: Aplicación en el orfanato de Amsterdam* [Trabajo de grado, Universitat Politècnica de València]. <https://www.studocu.com/pe/document/universidad-nacional-mayor-de-san-marcos/historia-universal/lidon-aldo-van-eyck-y-el-concepto-in-between-aplicacion-en-el-orfanato-de-amsterdam/30621776>
- Loeza, P. D., Ramírez, R. D., y Reyes, M. A. (2015). La ciénaga de Chapala, Michoacán: Cambios y permanencias en la construcción regional. *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, 36(142), 237-259. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-39292015000200237
- Merrifield, A. (2011). El derecho a la ciudad y más allá: Notas sobre una reconceptualización lefebvriana. *Urban*, (2), 101-110. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3762685.pdf>
- Pérez, M., y Zamora, S. (2010). El mercado de ropa de Chiconcuac como detonador del desarrollo regional. En R. Magazine y T. Martínez (coord.), *Texcoco en el nuevo milenio. Cambio y continuidad en una región periurbana del valle de México* (pp. 55-82). Universidad Iberoamericana.
- Ravenstein, E. G. (1885). The laws of migration. *Journal of the Statistical Society of London*, 48(2), 167-227. <https://www.lcps.org/cms/lib4/VA01000195/Centricity/Domain/2584/Ravenstein%20Article.pdf>
- Ravenstein, E. G. (1889). The laws of migration. *Journal of the Royal Statistical Society*, 52(2), 241-305. https://ia600708.us.archive.org/view_archive.php?archive=/22/items/crossref-pre-1909-scholarly-works/10.2307%252F2957272.zip&file=10.2307%252F2979333.pdf
- Secretaría de Desarrollo Rural y Agroalimentario del Estado de Michoacán. (2014). *Regiones socioeconómicas de Michoacán*. Gobierno del Estado de Michoacán.
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 127-146. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591007>
- Soto, P. (2018). Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. *Perspectiva Geográfica*, 23(2). <https://doi.org/10.19053/01233769.7382>