



Los usos de suelo determinan la movilidad en la periferia de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: Programas y políticas urbanas

Land uses determine mobility in the periphery of the Metropolitan Zone of Mexico City: Urban programs and policies

Luis Alberto Luna Gómez
Jesús Morales Rico
José Javier de la Rosa Rodríguez**

Resumen: En esta investigación analizamos el proceso de difusión de la ciudad, iniciado en el siglo XX particularmente, en la región Zumpango, conformada por ocho municipios que facilitaron, a los desarrolladores inmobiliarios, la construcción de vivienda sin condiciones de habitabilidad, accesibilidad universal y movilidad entre la residencia de los trabajadores con su espacio laboral y escolar, no obstante, a partir del año 2023, interactúan gobiernos de diferentes escalas para fomentar e impulsar la ciudad compacta. Nos abocamos a observar las políticas y programas reportados por los municipios, a través del Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México del año 2023. Dicho instrumento nos permitirá observar los cambios instrumentados para reducir el daño que impactó a la ciudadanía con la financiarización de la vivienda y el territorio en detrimento de su derecho a la ciudad, movilidad, vivienda y justicia espacial, irreductibles que se encuentran en vilo, por un constante desplazamiento de las ciudades mexicanas que siguen una trayectoria de compactación y expansión, como las ondas expansivas del capital.

Palabras clave: Política de Movilidad; Ciudad compacta; Zona Metropolitana de la Ciudad de México; Periferia; Seguridad.

Abstract. In this research we analyze the diffusion process of the city, beginning in the 21st century, in the Zumpango region, made up of eight municipalities that facilitated, real estate developers, the construction of housing without habitability conditions, universal accessibility and mobility between the residence of workers with the work and school space, however, starting in 2023, governments of different scales interact to promote the compact city. We focus on observing the policies and programs reported by the municipalities, through the National Census of Municipal Governments and Territorial Demarcations of Mexico City for the year 2023. This instrument will allow us to observe the changes implemented to reduce the damage that impacted citizens with the financialization of housing and territory, to the detriment of their right to the city, mobility, housing and spatial justice, irreducible that are in suspense, due to a constant displacement of Mexican cities. that follow a trajectory of compactation and expansion, like the expansive waves of capital.

Keywords: Mobility Policy; compact city; Metropolitan Zone of Mexico City; Periphery; Security.

* Profesor del Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa, e-mail: luna@cua.uam.mx.

** Profesor de la Escuela de Economía del Instituto Politécnico Nacional, e-mail: emorales@ipn.mx

*** Profesor del Departamento de Política y Cultura, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, e-mail: jdelarosa@correo.cua.uam.mx

1 Introducción

Casi cuarenta años de la ciudad neoliberal condujeron a una densificación expandida dispersa y desquebrajada. La Ciudad de México como centro de cohesión social atrajo durante el periodo de sustitución de importaciones a un número creciente de migrantes del campo a la ciudad, quienes tenían por objeto integrarse a los mercados de trabajo y tener la experiencia del modo de vida urbano.

Se alojaban en la periferia de las delegaciones centrales y de manera irregular en sueldos de conservación. Grandes contingentes conformaron el Movimiento Urbano Popular, quienes asentados en dichos espacios demandaron la regulación de predios, dotación de servicios y creación de infraestructura vial y peatonal, así como la construcción de espacios públicos. Durante aquella época se percibió la periferia como ciudades dormitorio, donde los trabajadores llegaban a descansar después de arduas jornadas de trabajo y los traslados en transporte público que si bien tenían un respaldo a través del Transporte Colectivo Metro, era deficiente por diversas cuestiones políticas que incidieron para que éste no creciera, por mencionar alguno, fue en el sexenio de Luis Echeverría (1970-1976) que se pudo continuar la expansión de dicho modo de transporte, pero como sus cuñados eran socios de una flota de transporte concesionado determinaron su estancamiento.

Años después, Salinas de Gortari (1988-1994) en compañía de su regente Camacho Solís determinaron, a su ascenso al poder, eliminar el transporte colectivo Ruta 100, puesto que el Sindicato apoyó el Triunfo de su opositor y real ganador Cuauhtémoc Cárdenas, quien estuvo al frente, por el fraude electoral. En este sentido, se aprecia como la voluntad para planificar la urbanización de la ciudad estaba marcada por un grupo selecto de autoridades que decidieron con base en los beneficios de sus cercanos, una asociación amigo-enemigo.

Asimismo, los grupos que se consolidaron en las periferias eran cotos de clientelismo para muchos políticos que aspiraban a puestos de representación popular, en la parte noreste de la Ciudad, sobre todo en los municipios de Nezahualcóyotl y Ecatepec, se estableció Haroldo González, quien fue elegido Gobernador del Estado de México e hizo de esta área su bastión de poder. El problema de la vivienda fue un tema fundamental en la Ciudad de México y s

expansión metropolitana, las organizaciones sociales estuvieron luchando durante décadas. Permitió a políticos encumbrarse al tomar las banderas de las causas fundamentales de los trabajadores, quienes demandaban un lugar de residencia.

A inicios del siglo XXI, frente a la alternancia del poder en México, después de alrededor de sesenta años que gobernó el mismo partido, Partido de la Revolución Institucional (PRI), se concibió a los institutos encargados de la política de vivienda, la Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI); el Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad de Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (FOVISSSTE); y el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) como instituciones financieras cuya meta era otorgar créditos para que las inmobiliarias obtuvieran jugosas ganancias por producir mercancías de mala calidad, alejadas de los lugares de trabajo, sin las condiciones de habitabilidad y sin servicios de educación y salud. Macroproyectos de microviviendas.

En dicha situación, la ciudad, no se concebía como un espacio de derechos y lugar que garantiza la interacción social, sino, un espacio con valor financiero que tiene un costo diferenciado con relación a su centro y sus periferias, mientras más céntrico es el lugar, más plusvalía encarece los lugares y servicios, lejos de este punto, los lugares carecen de habitabilidad, amenidades o los lugares de esparcimiento son limitados, por lo que se establecen condiciones precarizadas del entorno.

Entonces, la ciudad creció más allá de sus bordes debido a una política agresiva de masificación de vivienda con características financieras que hicieron incrementar la acumulación de capital de las compañías inmobiliarias, frente a la implementación del Bando 2, el cual impidió a dichas desarrolladoras inmobiliarias construir sobre los bordes, con la finalidad de que densificaran las cuatro delegaciones centrales de la Ciudad de México: Benito Juárez, Miguel Alemán, Hidalgo, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza.

Los gobiernos locales del Estado de México e Hidalgo, no pudieron contenerse y bajo la presión de la política de posicionamiento que les imprimía ofertar el espacio para que el mercado inmobiliario tuviera lugar, aceptaron la edificación de un gran número de conjuntos habitacionales, desvinculados de los centros de trabajo, motivo por el cual se incrementaban los tiempos de traslado, cuellos de botella en avenidas primarias que conducen al centro de la ciudad.

desde muy temprano hasta muy tarde; incremento del uso del automóvil; y, entornos deficitarios sin espacios públicos ni mobiliario e infraestructura urbana.

Pese a la transición democrática en el gobierno Federal, muchos gobiernos locales continuaron siendo cotos de poder de los antiguos representantes, un caso muy particular, por sus normativas y ejercicio de sus recursos, fue el Estado de México, donde hasta el año 2020 continuó el PRI, quien fomentó y facilitó las condiciones de la ciudad difusa. Es el Gobierno local de Delfina Gómez (2023-2029) donde se elabora un Plan de Gobierno que implementa una política de desarrollo urbano con la finalidad de densificar toda la producción inmobiliaria que consideró el espacio y la vivienda como una mercancía y no como un derecho.

Su política está vinculada a dos acciones Federales que acompañan el fortalecimiento de la forma social del Estado, por un lado, se encuentra el artículo cuarto Constitucional que establece la universalidad y progresividad de los programas sociales; y, por el otro, el incremento del salario mínimo en más del 100%. El objetivo de la investigación es analizar la trayectoria de la ciudad compacta, ciudad difusa y de nueva cuenta la propuesta de compactarla. La región de estudio forma parte de diversas escalas, no obstante, invaluable por su diversidad y heterogeneidad es un área desvinculada en su conformación de infraestructura económica con sus lugares de trabajo, respecto al de residencia, éstos se encuentran en las principales avenidas de la alcaldía Cuauhtémoc y las otras tres delegaciones aledañas.

Son ocho municipios de urbanización de baja densidad que no estimulan el capitalismo financiero, en primera, por los desplazamientos tardados y cansados que provocaron el hartazgo de sus residentes quienes prefirieron abandonar las microcasas; posteriormente, vandalizadas y asediadas por la inseguridad estimulada: la falta de un sistema urbano compuesto por alumbrado público, avenidas principales, calles y banquetas, vías de rodamiento, recolección de basura, agua potable, mobiliario urbano y conectividad a las tecnologías de la información y comunicación.

El propósito de la expansión era producir conjuntos habitacionales relacionados con la producción de servicios, no obstante, tal producción conlleva tiempo, el cual no se ajustó a las necesidades de los trabajadores, aunado, a la mala calidad de las viviendas y la asociación entre el capital y el estado quienes concibieron las instituciones encargadas de la política de vivienda.

como empresas que otorgaron instrumentos financieros, mismo que en algunos casos los trabajadores no consiguieron devolver.

La economía financiera se basa en la búsqueda de ganancias mediante la distribución de capital, o, mejor dicho, movilización, comercio y avance del capital prestable. El principio de subordinación de los lugares periféricos es su creciente endeudamiento. El capital desde la periferia se enfrenta al mercado mundial únicamente con bajos salarios, más nada puede hacer para impulsar cualquier desarrollo económico amplio. Estancado cada vez más en desarrollo tecnológico. La desindustrialización, el desmantelamiento de la agricultura campesina y la desposesión rural, también las subsecuentes crisis financieras condujeron a la expansión de la economía de sobrevivencia en toda la región. La superexplotación ocurre por la desposesión de las clases trabajadoras de parte de su fondo de consumo, imposibilidad de abastecer su canasta básica completa. Se impone de manera diferenciada según las jerarquías de clase, género, color de piel y etnicidad.

2 Patrón de la ciudad de compacta

La ciudad es un espacio donde se gestan las relaciones de negocios, no un espacio de negocios, puesto que si se aboca a esto pierde su función de estimular los vínculos sociales cuya mecánica es la integración social, tal como lo señaló Germani (1967). Pradilla (2017), Duhaime (1998) y García (2018) señalan que, durante el periodo de sustitución de importaciones, la Ciudad de México tuvo concentración de su población, sobre todo en la demarcación Cuauhtémoc, fue hasta la década de los años 70 del siglo XX cuando se modificó en sentido contrario, hacia dispersión o difusión de su expansión.

El crecimiento sostenido de tres décadas de intensa industrialización y migración campo-ciudad condujo a que el crecimiento periférico fuera continuo, en el que dominaba la ocupación irregular de terrenos y la autoconstrucción de vivienda por los sectores de migrantes campesinos o de trabajadores ya urbanizados (Pradilla 2017; Cornelius, et al. 1980; Ward 1991).

Por otro lado, fraccionamientos dispersos de clase media y alta, desarrollados por inmobiliarias privadas. Asimismo, el asentamiento de grandes empresas y zonas industriales.

dispersas en las periferias sucesivas, mismas que atraían la fuerza de trabajo obrera a su alrededor (López García 2024). La característica fundamental de la dependencia es la superexplotación de la mano de obra en la periferia, implica que se paga y se mantiene al trabajador y campesino por debajo del costo social de su reproducción (Reis 2024).

Posteriormente, el relleno de los espacios sueltos desocupados por nuevas impostaciones de vivienda de los distintos sectores de acuerdo con los costos diferenciales del suelo, sobre la base del trascendente proceso especulativo. Duhao (1998) sintetiza este proceso en el ciclo expansión-consolidación-expansión, mismo que implica períodos de extensión periférica dispersa y períodos sucesivos de relleno de los intersticios y consolidación de la estructura urbana, lo que daría, por resultado, un desarrollo urbano compacto, aunque poroso de densidad baja o media (Pradilla Cobos 2011).

El instrumento que legitimó la expansión de las ciudades fue la reforma al artículo 27 constitucional en el año 1992, mismo que modificó el régimen de propiedad, ejidatario comunal, a propiedad privada, permitió que sólo una persona deliberara sobre la venta de su parcela, luego entonces, cómo resistir los cañonazos de dinero y hostilidad del capital (Rubio 2001). En la región se puede apreciar la difusión de la población, principalmente, en dos municipios, Huehuetoca que paso de tener 36,856 residentes en el año 2000 a 163,202 en el año 2020, un incremento del 343%; en el mismo periodo, Zumpango subió de 95,782 a 280,400 un crecimiento poblacional del 193%. Como se puede apreciar en la **Tabla 1**.

Tabla 1 - Tasa de crecimiento poblacional en la región Zumpango, 2000-2020.

Clave	Municipio	Población 2000	Población 2020	Crecimiento 2000-2020
15010	Apaxco	22882	31887	39%
15023	Coyotepec	34306	40884	19%
15035	Huehuetoca	36856	163202	343%
15036	Hueyoxtla	32126	46757	46%
15091	Teoloyucán	63567	65435	3%
15095	Tepotztlán	59039	103690	76%
15096	Tequixquiac	27154	39489	45%
15120	Zumpango	95782	280400	193%

Fuente: Adaptación con base en Pradilla 2017; Nel-lo 2021; Sennett 2019; Arbaci and Malheiros 2013; Carrión and Dammert-Guardia 2019

Para la compactación de la región Zumpango se precisa la redensificación habitacional de las áreas interiores mediante la verticalización y uso intensivo del suelo urbano. No obstante, si está regida por las reglas mercantiles, como la aplicación del Bando 2, el efecto es la sobresaturación de los terrenos con un impacto ambiental negativo y crecimiento desmesurado del suelo y la vivienda, lo que redundará en la segregación espacial (Pradilla 2017; Nel-lo 2020; Sennett 2019; Arbaci and Malheiros 2013; Carrión and Dammert-Guardia 2019).

Para reducir la segregación es imprescindible impuestos sobre la valorización plusvalías urbanas, para aplicar una política intensa de subsidios públicos para el *acceso al suelo* (Pradilla 2017). Un proyecto de ciudad compacta revierte el dominio del automóvil privado y la movilidad para su uso, en aras de impulsar el transporte público y colectivo. Reducción de la movilidad confinada y mejoramiento de las condiciones ambientales (Valle 2014; Pradilla et al. 2016; Gros 2014; Delgado 2008; Careri 2014; Ziccardi 2017).

Incremento de las áreas verdes y libre apropiación de los espacios públicos. Restricción del sector inmobiliario y constructor en aras del bienestar colectivo (Quiroz 2024; Ziccardi 2017). Dichos planteamientos se enmarcan en la atención de los Objetivos del Desarrollo Sustentable (2015) y la Agenda 2030 que guían el Plan de Desarrollo del Estado de México 2023-2029, pero que a la vez convoca a que dichos planes manejen una estrategia transexenal para el cumplimiento de los resultados y las metas.

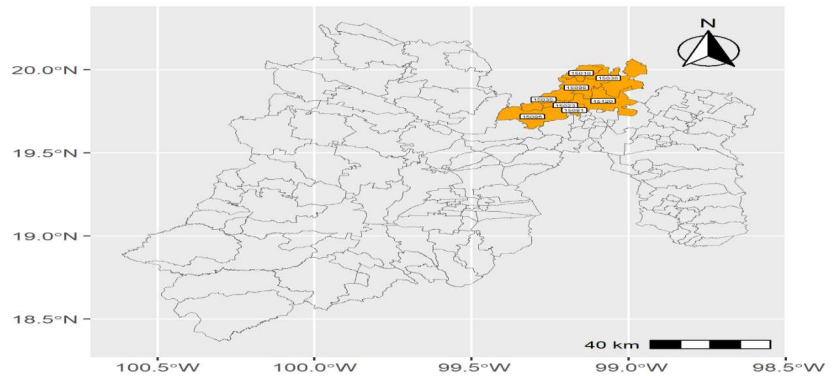
Asimismo, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, alinea su contenido con los ODS (2015) y las 169 metas para alcanzar un mundo más sustentable relacionados con la salud, bienestar; igualdad de género; ciudades sostenibles; y, acción por el clima. Los ODS son 17, presentados en el año 2015 por la Organización de las Naciones Unidas se plantean para alcanzar una forma equilibrada del desarrollo en lo social, ambiental y económico, con base en una agenda proyectada para el año 2030 (ODDS 2015). Dichos objetivos anudan la escala local con la municipal en concordancia con la asignación de presupuesto para alinear los instrumentos de planeación a los 17. Motivo que ha impulsado reformas al marco jurídico (ODDS 2015).

3 Método

El análisis sobre programas y políticas de compactación para el desarrollo urbano y movilidad integrada se realizará a través del Censo Nacional de Gobiernos Municipales Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México (2017). Durante el año 2022, se consultó los 2,557 municipios del país, sus estrategias para el desarrollo urbano, mismas que se publicaron por parte del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) en el año 2022.

Del conjunto de los municipios nos abocamos a los que pertenecen a la región Zumpango y forman parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM): Apaxtla (15010); Coyotepec (15023); Huehuetoca (15035); Hueypoxtla (15036); Teoloyucan (15091); Tepetzotlán (15095); Tequixquiac (15096); Zumpango (15120). **Mapa 1.**

Mapa 1 - municipios de la región Zumpango, 2024



Fuente: elaboración propia con base en Inegi, 2022

La primera pregunta recuperada fue: ¿Clasificación de las acciones para fomentar el crecimiento urbano mediante la estrategia de ciudad compacta? 1) Uso del suelo intraurbano mediante el aprovechamiento de predios baldíos o subutilizados; 2) Reaprovechamiento de edificios y lotes en situación de deterioro; 3) Rehabilitación y mejoramiento para la dotación y ubicación de áreas verdes y equipamientos; 4) Promover la adopción de los parámetros de

contención urbana, como base para la delimitación del crecimiento deseable de las ciudades; 5) Inclusión de vivienda vertical en los nuevos desarrollos; 6) Crear, ampliar o consolidar la red peatonal, la red ciclista y transporte público masivo; 7) Asignar usos de suelo y destinos compatibles, promoviendo usos del suelo mixtos que integren zonas residenciales, comerciales y centros de trabajo; 8) Gestión de fideicomisos para la redensificación; 9) Definición de polígonos de desarrollo y construcción prioritarios.

La siguiente pregunta seleccionada fue ¿Clasificación de los criterios de *consolidación urbana* como base para la delimitación del crecimiento deseable en las ciudades? 1) Acceso de los habitantes a equipamiento urbano; 2) Servicios de infraestructura; 3) Servicios básicos; 4) Empleo; y, 5) Movilidad. ¿Realización de actividad en materia territorial de un inventario de suelo vacante del área intraurbana? y ¿Acciones de movilidad? Preguntas que tienen solo una respuesta, sí o no se llevaban a cabo.

La siguiente selección, ¿Clasificación de las acciones que fueron aplicadas en el municipio o demarcación territorial para la regulación del espacio público? 1) Dotación de espacio público en cantidades no menores a lo establecido por las Normas Oficiales Mexicanas aplicables; 2) Privilegiar la dotación y preservación del espacio para el tránsito de peatones y para las bicicletas; 3) Priorizar la dotación y preservación del espacio público para la aplicación de *criterios de conectividad* entre vialidades que propicien *la movilidad*; 4) Dotación de espacios abiertos para el deporte, parques y plazas en las colonias, barrios y localidades, que cuenten con una dotación igual o mayor a la establecida en las Normas Oficiales Mexicanas aplicables; 5) Otra; 6) Ninguna; y, 9) No se sabe.

La siguiente, fue: ¿Clasificación de las acciones de mejoramiento o conservación de los centros de población? 1) Protección ecológica de los centros de población y su crecimiento sustentable; 2) Previsión de áreas verdes, espacios públicos seguros y de calidad, y espacios edificables; 3) Preservación del patrimonio natural y cultural, así como la imagen urbana de los centros de población; 4) Reordenamiento, renovación o densificación de áreas urbanas deterioradas; 5) Dotación de espacios públicos primarios, servicios, equipamiento e infraestructura, en áreas carentes de ellas; 6) Prevención, control y atención de riesgos y contingencias ambientales y urbanos en los centros de población; 7) Articular la regularización

de la tenencia de tierra urbana con la dotación de servicios y satisfactores básicos; 8) Construcción y adecuación de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos para garantizar la seguridad, libre tránsito y accesibilidad universal para las personas con discapacidad; y, 9) Promoción y aplicación de tecnologías factibles y ambientalmente adecuadas para la mayor autosuficiencia, sustentabilidad y protección ambiental.

Otro planteamiento fue: ¿Clasificación de las áreas contenidas en la zonificación primaria? 1) Las áreas que integran y delimitan los centros de población, previendo las secuencias y condicionantes del crecimiento de la ciudad; 2) Las áreas de valor ambiental y de alto riesgo no urbanizables; 3) La red de vialidades primarias que estructure la conectividad, la movilidad y la accesibilidad universal, así como a los espacios públicos y equipamientos de mayor jerarquía; 4) Las zonas de conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; 5) La identificación y las medidas necesarias para la custodia, rescate y ampliación del espacio público, así como para la protección de los derechos de vía; 6) Las reservas territoriales, priorizando las destinadas a la urbanización progresiva en los centros de población; 7) Las normas y disposiciones técnicas aplicables para el diseño o adecuación de destinos específicos tales como parques, plazas, áreas verdes o equipamientos; 8) La identificación y medidas para la protección de las zonas de salvaguarda y derechos de vía, especialmente en áreas con instalaciones de riesgo o sean consideradas de seguridad nacional; y, 9) La identificación y medidas para la protección de los polígonos de amortiguamiento industrial.

También, ¿Clasificación de las políticas y programas de movilidad? 1) Accesibilidad universal; 2) Distribución equitativa del espacio público; 3) Usos de suelo mixtos; 4) Oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados; 5) Políticas y acciones de movilidad residencial; 6) Programas de prevención de accidentes automovilísticos; 7) Mejoramiento de infraestructura vial y de movilidad; 8) Acciones en materia de espacios públicos y transporte tomando en cuenta la perspectiva de género; 9) Mecanismos de financiamiento de la operación de transporte público; 10) Políticas que integren el transporte de carga; 11) Fomento a la movilidad institucional 12) Diseño y construcción de una red de vialidades primarias que facilite la conectividad y el desarrollo de infraestructura; 13) Otra; y, 14) Ninguna.

Asimismo, ¿Clasificación de las acciones para priorizar la adopción de nuevos hábitos de movilidad? 1) Respeto y preferencia en el desplazamiento del peatón; 2) Prevención de conflictos de tránsito 3) Desestimular el uso del automóvil particular; 4) Promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado; 5) Otra; y, 6) Ninguna

Finalmente, ¿Clasificación de las acciones de gestión en materia de movilidad? 1) Restricciones de circulación en zonas determinadas; 2) Infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; 3) Sistemas integrados de transporte; 4) Zonas de bajas o nulas emisiones; 5) Prohibiciones de estacionamientos en vía pública; 6) Restricciones de circulación para vehículos de carga y autos; 7) Otro; y, 8) No se implementaron instrumentos de gestión.

Once preguntas anudan la planeación urbana, a través, de la mixturización de la región incorporando espacios productivos y reproductivos, es decir, vivienda con centros de trabajo, educación, servicios de salud, recreación y espacios públicos. Lugares transitables por medio de una red de transporte público colectivo, vías para el tránsito de bicicletas y peatonal accesible y seguro para mujeres y personas con discapacidad y de todos los rangos etarios; considerando que los tiempos de desplazamiento entre el origen y destino sean cortos.

4 Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

En octubre del año 2023, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (Enamov) 2023-2042, que garantiza el derecho constitucional de forma segura, sustentable y equitativa en todo el país, aprobada por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (SNMySV) y encabezada por la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (Sedatu). La Enamov coloca el transporte público como eje del desarrollo integral, privilegia las necesidades de los grupos vulnerables, la infraestructura de calidad y tiene como horizonte reducir al 50% las muertes causadas por siniestros viales para el año 2030.

Dicho impulso se busca a través de movilidades articuladas al desarrollo económico territorial; servicios de transporte público y de personas; movilidad activa; seguridad vial; género e inclusión. Entre las justificaciones que tiene esta estrategia para encauzar la ciudad compacta

señala que en la urbanización de baja densidad incrementan los siniestros de tránsito, mientras que en las de alta hay una notable reducción en las muertes de peatones. Las causas se relacionan con la menor distancia en kilómetros recorridos por vehículo per cápita y velocidades reducidas.

La ocupación territorial tiene su impacto sobre los modos de transporte, la multimodalidad y la seguridad del sistema en su conjunto. Las distancias extensas sin una oferta adecuada de servicios de transporte público propician un total apego al automóvil. Por lo tanto, se propone conseguir una mayor compactación de las ciudades al estimular procesos cíclicos que conecten la promoción del transporte público con la centralidad vinculado a los usos y destinos en torno a la cercanía del transporte.

5 Políticas y programas de promoción de ciudades compactas a escala local

Desde la publicación del Plan de Desarrollo del Estado de México (2023), se estableció con precisión el vínculo entre desarrollo urbano y movilidad con el objetivo de asociar ambos fenómenos, para obtener en el horizonte cercano ciudades compactas. Se señala como fundamento el derecho humano a la movilidad que deriva de una visión integral del desarrollo urbano, con infraestructura indispensable que permita la reducción del uso del automóvil, mejorar el transporte público, la infraestructura ciclista y peatonal con perspectiva de género, accesibilidad universal y la participación de la sociedad (2023).

Los instrumentos que operó el gobierno local fue la Ley de Movilidad en el año 2021 y, el programa multidimensional denominado: Plan Colibrí: 100 compromisos por la movilidad sostenible. Dichos fundamentos instituyen una línea centralizada en la seguridad pública. La Ley de Movilidad en su artículo 4, mandata al gobierno local y los municipios a procurar en conjunto condiciones de seguridad vial y accesibilidad que contribuyan al desarrollo sostenible del Estado.

Asimismo, en su Artículo 69, señala el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en zonas urbanas, mismos que se relacionan con las estrategias de la ciudad compacta: promover la caminata; redes de infraestructura para personas con movilidad no motorizada; crear patrones densos y compactos de calles y andadores que sean accesibles para peatones y ciclistas; desarrollar viviendas, trabajo, educación, esparcimiento y servicios a distancias caminables entre

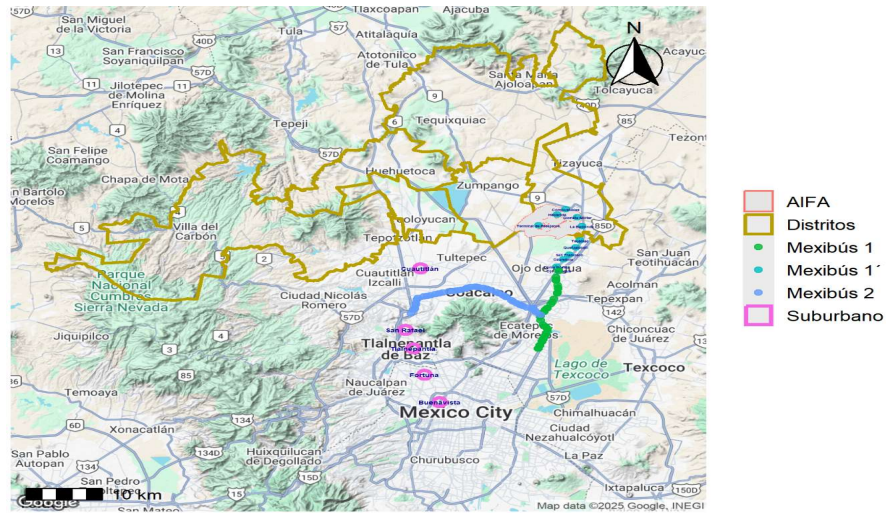
ellas; impulsar usos de suelo mixto con el objetivo de lograr una correlación entre zonas habitacionales, espacios públicos y actividades económicas; desarrollar calles completas con banquetas, señalización, mobiliario urbano, infraestructura ciclista y vías adecuadas para el transporte público y particular; prever regiones compactas que permitan viajes cortos, que reduzcan la expansión urbana y localicen las zonas habitacionales con los centros de trabajo, educación, esparcimiento en distancias cortas; promover que la densidad poblacional se desarrolle conjuntamente con el sistema de tránsito; y, generar incentivos para la movilidad no motorizada.

El Plan Colibrí prioriza 10 acciones para la movilidad sostenible. La número uno, promover la línea anticorrupción para atender de forma eficaz las solicitudes ciudadanas en el Sistema Integral de Movilidad y unidades de transporte público; dos, traslado seguro; tres, transformación del transporte público y programa de bacheo emergentes; cuatro, tarjeta única de movilidad mexiquense; cinco, nuevo mexicable en Naucalpan e implementación del Metromexico; seis, conclusión del trolebús Chalco-Santa-Marta; siete, Colibrí sobre ruedas; ocho, armonización de la Ley de Movilidad y supervisión de la aplicación de la Norma Técnica de grúas; nueve, conectividad al Parque Ecológico Lago de Texcoco; diez, red interseccional de género.

En cuanto a la región, los planteamientos son: el incremento de ocho estaciones de la línea uno del Metrobús que incorpora al Municipio de Zumpango con la zona norte de la Ciudad de México, mayor cantidad de estaciones del tren Suburbano cuyo vínculo lo establece además con el aeropuerto Felipe Ángeles, el estado de Hidalgo y la zona norte de la ciudad, asimismo incrementa la accesibilidad universal para todas las personas con diversas discapacidades, un enfoque de género para prevenir el asedio a las mujeres y la reducción del tiempo de traslado. Ver *Mapa 2*.



Mapa 2 – infraestructura de movilidad



Fuente: elaboración propia (2026)

El artículo 115 propicia mayor autonomía de los gobiernos municipales, en cuyo destino también se encausan programas y políticas de compactación de la ciudad neoliberal. Cabe mencionar, el artículo 122 de la Constitución, que otorga mayor autonomía a la Ciudad de México, transformó las antiguas delegaciones en alcaldías.

La ciudad compacta tiene todo que ver con la sustentabilidad, es su real parámetro. Densificar el espacio para que no se siga consumiendo suelo de conservación y de uso agrícola, en contra de una urbanización desmedida sin condiciones aceptables de la vivienda. Entonces, la solución es producir vivienda vertical planificada que garantice espacios públicos con áreas verdes, un sistema de transporte público multimodal que vincule el lugar de residencia con los lugares de trabajo, servicios educativos y de salud en el menor tiempo posible, garantizando su eficacia por sobre el uso del automóvil.

Desmotivar el uso del automóvil permite reducir el uso de combustibles fósiles que impactan al medio ambiente. Medio de transporte que se expande sobre el espacio, disputa contra el peatón, los ciclistas y motociclistas, quienes se encuentran vulnerables en las horas de mayor

tránsito por la entrada y salida del trabajo, la escuela y horarios de prestación de servicios educativos y de salud.

Asimismo, incrementar la dimensión de las banquetas para fomentar la movilidad universal en rangos etarios, discapacidad, género e identidad. con características tecnológicas que permita el desplazamiento y la accesibilidad a los diferentes destinos identificados en las múltiples Encuestas Origen-Destino. La ciudad compacta propicia acciones de movilidad en el ámbito local y municipal.

6 Resultados: políticas y programas

A nivel nacional, se observa que todos los municipios tengan un Plan de Desarrollo Urbano puesto que es un principio rector ya que se considera desde los organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) que tras el avance del siglo XXI las poblaciones habitarán principalmente en ciudades, condición que también se refleja en los ODS (2015). *Ver Tabla 2.*

Tabla 2 - Municipios de la región con Plan de Desarrollo Urbano

MUNICIPIO	DIRECCIÓN ELECTRÓNICA	FECHA
Apaxco	[](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://sedui.edomex.gob.mx/sites/sedui.edomex.gob.mx/files/files/planes_municipales/Apaxco/PMDU_APAXCO%202023.pdf)	jul-23
Coyotepec	X	
Huehuetoca	[](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://sedui.edomex.gob.mx/sites/sedui.edomex.gob.mx/files/files/PMDU%20Huehuetoca%20260822_0343.pdf)	sep-22
Hueypoxtla	[](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://sedui.edomex.gob.mx/sites/sedui.edomex.gob.mx/files/files/planes_municipales/Hueypoxtla/PMDU-Hueypox.pdf)	feb-20
Tepetzotlán	[](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://sedui.edomex.gob.mx/sites/sedui.edomex.gob.mx/files/files/planes_municipales/Teotoyucan/Teotoyucan%20FINAL.pdf)	2004
Teoloyucán	[](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://sedui.edomex.gob.mx/sites/sedui.edomex.gob.mx/files/files/planes_municipales/Teotoyucan/Teotoyucan%20FINAL.pdf)	2004
Tequixquiac	X	
Zumpango	[](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://sedui.edomex.gob.mx/sites/sedui.edomex.gob.mx/files/files/VERSION%20FINAL.pdf)	ago-22

Fuente: Elaboración propia (2026)

En los ocho municipios que integran la región, se observa que los más cercanos relacionados con el Aeropuerto Felipe Ángeles, asimismo, los más dispersos a causa del crecimiento poblacional difuso, han orientado sus energías en la elaboración de su Plan de Desarrollo Urbano, Zumpango y Huehuetoca, cabe mencionar, su periodo de publicación tiene cierta sincronía con los planes y estrategias locales y nacionales, por el contrario, los demás no han definido sus intenciones que orienten en congruencia sus diferentes acciones de gobierno.

Los municipios deben tener una definición de sus polígonos de desarrollo, los únicos miembros de la región que lo tenían eran Zumpango, Huehuetoca y Tepotzotlán. La participación gubernamental incrementa al momento de propiciar usos mixtos residenciales, comerciales y de trabajo ya que en ello participan los municipios de Apaxco, Coyotepec, Tepotzotlán y Zumpango. En todas las otras características se observa una gran apatía: gestión de fideicomisos para la redensificación; creación de una red peatonal, ciclista y transporte público masivo; inclusión de vivienda vertical en los nuevos desarrollos; promover la adopción de los perímetros de contención urbana; rehabilitación y mejoramiento de áreas verdes y equipamientos; reaprovechamiento de edificios y lotes en deterioro; y, aprovechamiento de predios baldíos o subutilizados. Ver **Gráfico 1**.

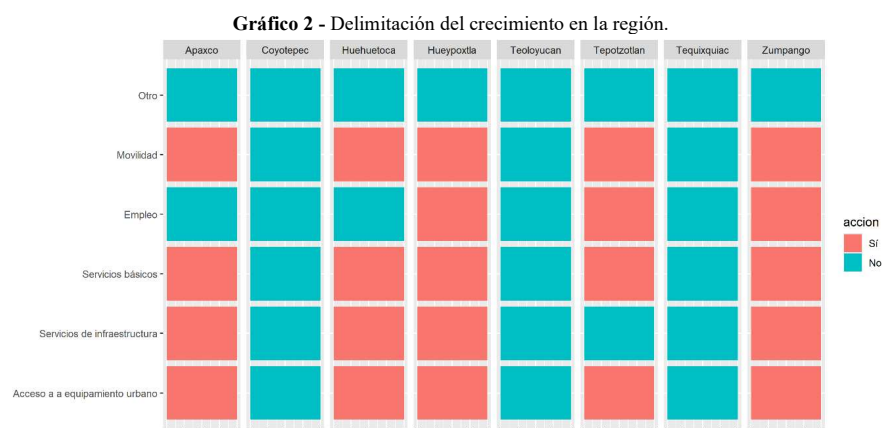


Fuente: Elaboración propia con base en el Censo de Gobiernos Municipales (2023).

Asimismo, los gobiernos municipales tienen mayor confianza de que cumplen con la promoción y delimitación del crecimiento en favor de la ciudad compacta cuando se establecen identificadores generales, no obstante, cuando son más específicos comienza a aparecer una incongruencia entre el espacio percibido y concebido. Cuando la realidad es más concreta los indicadores son más complejos de operar y vincular con la información, por lo tanto, ante la falta de planeación plasmada, suele haber incongruencia, porque está ausente una metodología que vaya de lo general a lo particular o viceversa.

Por ejemplo, los municipios de la región se perciben con una mayor participación en la delimitación del crecimiento a través de la movilidad, empleo, servicios básicos, servicios de infraestructura y el acceso a equipamiento urbano, tal como se puede observar en el siguiente

Gráfico 2.



Fuente: Elaboración propia con base en el Censo de Gobiernos Municipales (2023).

No obstante, cuando se habla de la gestión de la movilidad, todos los municipios de la región manifestaron su apatía o incapacidad por implementar instrumentos como restricciones de circulación para vehículos de carga y autos; prohibiciones de estacionamientos en vía pública; zonas de bajas o nulas emisiones; sistemas integrados de transporte; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; y, restricciones de circulación en zonas determinadas.

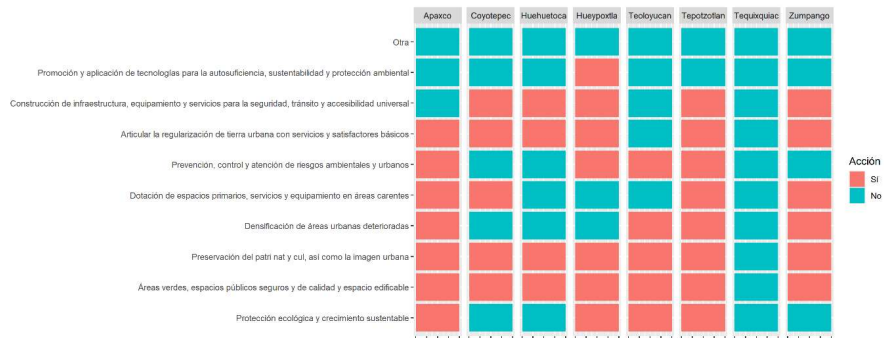
En el mismo sentido, se encuentra la promoción de nuevos hábitos de movilidad por parte de los gobiernos municipales, quienes no registran acciones para expandir el uso del transporte público y no motorizado; desestimular el uso del automóvil particular; prevención de conflictos de tránsito; y, respeto y preferencia en el desplazamiento del peatón.

También, se observa que la movilidad es un tema ignorado por las autoridades municipales quienes no tienen programas ni políticas, por ejemplo, están ausentes las redes de vialidades primarias con conectividad e infraestructura; el fomento a la movilidad institucional; políticas que integren el transporte de carga; mecanismos de financiamiento de transporte público; espacios públicos y transporte con perspectiva de género; mejoramiento de infraestructura vial y de movilidad, programas de prevención de accidentes automovilísticos; políticas y acciones de movilidad residencial; oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados; usos de suelo mixtos; distribución equitativa del espacio público; y, accesibilidad universal.

Un ejemplo claro lo acabamos de apreciar, se interrogó a los servidores públicos en torno a sus acciones para inducir la ciudad compacta y delimitar el crecimiento, mencionaron en su gran mayoría la promoción de la movilidad y usos mixtos residenciales, comerciales y laborales; no obstante, como un programa o política que incide la movilidad no reconocen tal acción. Ver los **Gráficos 1 y 2**.

Respecto al mejoramiento y conservación de sus centros podemos observar una gran participación por parte de los gobiernos municipales a excepción de uno, Tequixquiac, en general todos participan en la promoción y aplicación de tecnologías para la autosuficiencia, sustentabilidad y protección ambiental; construcción de infraestructura y servicios para la seguridad, tránsito y accesibilidad universal; articular la regulación de tierra urbana con servicios y satisfactores básicos; prevención, control y atención de riesgos ambientales y urbanos; dotación de espacios primarios, servicios y equipamiento en áreas carentes; densificación de áreas urbanas deterioradas; preservación del patrimonio natural, cultural, así como la imagen urbana; áreas verdes, espacios públicos seguros y de calidad y espacios edificables; y, protección ecológica y crecimiento sustentable. Ver **Gráfico 3**.

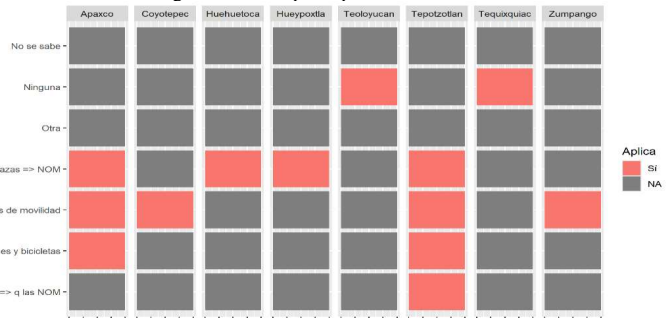
Gráfico 3 - Mejoramiento y conservación de centros



Fuente: Elaboración propia con base en el Censo de Gobiernos Municipales (2023).

Con respecto a la regulación del espacio público con base en las NOM, los gobiernos municipales parece que persiguen patrones que les aseguren la preservación del poder, puesto que se abocan a dotar de espacios abiertos para el deporte, parques y plazas, no obstante, aquellos que se orientan a la movilidad y conectividad, como privilegiar espacio para peatones y bicicletas, es un marcaje deficitario y alejado del radar de las autoridades, el caso de Zumpango es una excepción. Ver *Gráfico 4*.

Gráfico 4. Regulación del espacio público



Fuente: Elaboración propia con base en el Censo de Gobiernos Municipales, 2023

En cuanto a la planificación de la zonificación primaria, los gobiernos municipales tienen gran participación y aplican acciones importantes, excepto Teoloyucan. Ver **Gráfico 5**.

Gráfico 5 - Zonificación primaria



Fuente - Elaboración propia con base en el Censo de Gobiernos Municipales, 2023.

Los demás, en general procuran la protección de los polígonos de amortiguamiento industrial; la identificación y medidas para derechos de vía; diseños de vialidades, parques, plazas, áreas verdes o equipamientos; reservas territoriales, priorizando la urbanización progresiva en los centros; medidas necesarias para ampliación del espacio público y derechos de vía; las zonas de conservación, mejoramiento y crecimiento de centros; la red de conectividad, movilidad y accesibilidad universal, espacios públicos y equipamientos; las áreas de valor ambiental y riesgo no urbanizables; y, delimitación de los centros, previniendo el crecimiento de la ciudad.

7 Discusión

La financiarización del espacio mostró un oasis en el desierto de la Zona Metropolitana del Valle de México. La Ciudad de México impidió el crecimiento de baja densidad, obligando a construir ciudad central, sin embargo, las desarrolladoras no aceptaron dicho orden, por el contrario, salieron de los márgenes de ésta y se instalaron en municipios donde no hubo resistencia, claridad y planeación para estructurar microviviendas de mala calidad sin la infraestructura necesaria para la reproducción de las familias, la movilidad entre los hogares a sus lugares de educación y trabajo, asimismo, servicios de salud deficitarios (Duhau 1999).

Pradilla Cobos 2011; Reis 2024; Pradilla et al. 2016; Carrión and Dammert-Guardia 2019; Ziccardi 2017; Nel-lo 2021; Valle 2014; Sennett 2019).

El oasis se convirtió en tortura para los compradores, quienes terminaron por abandonar su patrimonio debido a la cantidad de horas que tardaban en trasladarse para llegar a su destino. Otros moradores se organizaron para impedir que grupos delictivos vandalizaran su entorno y los amedrentaran, sin embargo, la fuerza no correspondió con las exigencias requeridas, por lo que la justicia espacial es una promesa que se pretende reparar a través del Plan de Desarrollo del Estado de México, 2023-2029; La Ley de Movilidad; y, en el ámbito nacional, a través de la Estrategia de Movilidad y Seguridad Vial, 2023-2042. Instrumentos que promueven la participación ciudadana, misma que ha sido rebasada por las necesidades y todavía no acumulan recursos suficientes para manifestar y hacer un contrapeso contra el capital inmobiliario y la falta de planeación de las diferentes escalas de gobierno (Soja 2013; Lund 2016; Engels 2005; Harvey 2010, 2014).

La ciudad compacta es un proceso de valorización del capital, en dichos momentos y se ha posicionado la ZMVM, difusión-compactación, sin embargo, hoy, con los procesos de financiarización se consideran rasgos de compactación difusa, la problemática deriva de la falta de normas y la diferencia de poder entre los diferentes actores sociales involucrados. Dichos factores, en cuestión, estructura grietas favorables a la acumulación de capital por sobre la reproducción de la forma social de la constitución del Estado soberano, por tal motivo las reparaciones cosméticas de esta diferencia no reduce el desajuste que se traduce en desigualdad, por lo tanto, lo agudiza ya que con servicios y dotación de infraestructura la vivienda se encarece y no hay una verdadera contrastación de las inequidades (Duhau 1998; Pradilla Cobos 2011; Reis 2024; Pradilla et al. 2016; Nel-lo 2021; Lapyda 2010; Valle 2014).

Por tanto, el proceso por el cual se están sumando diversas escalas de gobierno: nacional, local, municipal, rumbo a la compactación de la ciudad es el vehículo directo al efecto barrido dado que ninguna estrategia está vinculada al cobro diferenciado de impuestos, al consumo. Ello encamina única y exclusivamente a la implementación cosmética de los barrios que encarecerá los inmuebles, pese a que se exige un uso de suelo mixto, por lo tanto, los residentes encontrarán

una manera de obtener un ingreso, como el paso que, anteriormente, se dio con la tenencia de la tierra, de ser comunal y social a ser particular, se fraccionó gran parte del territorio mexicano.

El suelo se encarece y todo lo que existe a su alrededor, motivo por lo cual los habitantes de la periferia se esparcirán por otros contornos en una diáspora de la mancha urbana (Nelson 2021; Pradilla Cobos 2011; Pradilla et al. 2016). El Banco Mundial recomendó a los gobiernos destinar al menos el 4.5% del PIB a inversión pública para cumplir con los ODS, en los años 2020 y 2021, el gobierno federal asignó el 2.8% y el 2.6%, respectivamente (Moreno Pérez 2023). Condición que está muy debajo de lo planteado.

8 Conclusiones

La financiarización de la vivienda y del suelo urbano dimitió derechos fundamentales de la ciudadanía perteneciente a la ZMVM y a la región Zumpango, el derecho a la ciudad, movilidad y vivienda. El Movimiento Urbano Popular no se pudo levantar más allá de la Ciudad de México, donde, pocos años antes del siglo XXI, se propuso incidir en la política de vivienda; no obstante, fue rebasado por las crisis que imprimieron la falta de normas en todas las esferas sociales.

Asimismo, con los actos de autonomía municipal, quienes definen los usos de suelo: se otorga valores superlativos a actores cuyo peso no les permite enfrentar al capital financiero inmobiliario, quienes terminan expropiando todo su entorno reduciendo los recursos de las autoridades y sus habitantes. Una suma de debilidades, pues en la misma situación se encuentran los dueños de la tierra, frente a un actor que pretende incrementar su máxima ganancia a través de operaciones similares a la acumulación originaria en un capitalismo donde la crisis paso a ser el momento estructural inesperado en la especulación financiera.

Entonces, frente a la mayor autonomía que se les consigna a los municipios, no se consigue dotarlo de recursos que propicien instituciones más robustas en torno a la gestión de movilidad, seguridad e infraestructura. Se promueven programas y políticas, sin embargo, no corresponde con los recursos necesarios para llevarlos a cabo. Un desajuste anunciado que promueve acciones sin instituciones.

La ciudad compacta es similar al efecto barrio, acciones cosméticas territoriales, que incrementarán el valor del suelo y la vivienda, para en un futuro próximo desalojar a los residentes que no conseguirán cubrir con sus necesidades, impulsando ciudades de baja densidad por lo tanto, crecimiento de la mancha urbana, porque la compactación como la difusión son caras de la misma moneda que corresponden a momentos del capital, por lo tanto, si no se ataca la desigualdad estructural, el espacio es una relación social que adquiere forma de instrumento financiero, mismo que se vincula a la segregación residencial.

Bibliografía

ARBACI, S.; MALHEIROS, J. De-segregation, peripheralisation and the social exclusion of immigrants: Southern European cities in the 1990s. In: **Linking integration and residential segregation**. London: Routledge, 2013. p. 67–96.

CARERI, F. **Walkscapes: el andar como práctica estética**. Barcelona: Editorial GG, 2014.

CARRIÓN, F.; DAMMERT-GUARDIA, M. **Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina**. Buenos Aires: CLACSO; Quito: FLACSO, 2019. Disponible en: <https://www.clacso.org/derecho-a-la-ciudad/>. Acceso en: 13 jan. 2026.

CORNELIUS, W. A. et al. **Los inmigrantes pobres en la ciudad de México y la política**. México: Fondo de Cultura Económica, 1980.

DELGADO, M. A. Sociedades movilizadas: pasos hacia una antropología de las calles. **Política y Sociedad**, Madrid: Universidad Complutense de Madrid, v. 45, n. 2, p. 201–204, 2008.

DUHAU, E. **Hábitat popular y política urbana**. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, 1998.

ENGELS, F. **The condition of the working class in England**. London: Routledge, 2005.

ENSU. **Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México**. México: INEGI, 2017. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/cngmd/2017/>. Acceso en: 13 jan. 2026.

ESTADO DE MÉXICO. **Plan de desarrollo del Estado de México 2023-2029**. Toluca: Gobierno del Estado de México, 2023. Disponible en: https://edomex.gob.mx/plan_desarrollo. Acceso en: 13 jan. 2026.

GARCÍA, E. A. A. La política del transporte en la Ciudad de México durante la primera mitad del siglo XX: la evolución de un ámbito de la política urbana. In: **La movilidad en la Ciudad de México**. México, 2018. p. 16.

GERMANI, G. La ciudad como mecanismo integrador. **Revista Mexicana de Sociología**, v. 29, n. 3, p. 387–406, 1967. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/3540004>. Acesso em: 13 jan. 2026.

GROS, F. *Andar, una filosofía*. Madrid: Taurus, 2014.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martin Fontes, 2014.

HARVEY, D. **Social justice and the city**. Athens: University of Georgia Press, 2010.

LAPYDA, I. Durkheim e a crise financeira: reflexões sobre anomia e a relação entre economia e sociedade. **Plural – Revista de Ciências Sociais**, v. 17, n. 1, p. 35–58, 2010. Disponível em: <https://revistas.usp.br/plural/article/view/74552>. Acesso em: 13 jan. 2026.

LÓPEZ GARCÍA, D. Desigualdades en el viaje al trabajo en la Zona Metropolitana del Valle de México. In: SCHTEINGART, M.; SALAZAR, C. y S. (org.). **Desigualdades territoriales y miradas cruzadas**. v. 39. México: El Colegio de México AC, 2024.

LUND, B. **Housing politics in the United Kingdom: power, planning and protest**. Bristol: Policy Press, 2016.

MORENO PÉREZ, S. **La infraestructura en México: avances y pendientes**. México: CESOP – Cámara de Diputados, LXV Legislatura, 2023. (Documento de Trabajo, n. 408). Disponível em: <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/CESOP/Documentos-de-Trabajo>. Acesso em: 13 jan. 2026.

NEL-LO, O. **Efecto barrio: segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas**. Valencia: Editorial Tirant lo Blanch, 2021.

ODDS. **Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development**. New York: United Nations, 2015. Disponível em: <https://sdgs.un.org/2030agenda>. Acesso em: 13 jan. 2026.

PRADILLA COBOS, E. Zona Metropolitana del Valle de México: una ciudad baja, dispersa y de poca densidad. In: PRADILLA COBOS, E. (comp.). **Ciudades compactas y dispersas, fragmentadas**. México: UAM-X; Miguel Ángel Porrúa, 2011.

PRADILLA, E. Teoría sobre el sprawl y ciudad compacta: de la ciudad compacta a las periferias dispersas en México. In: **Ciudad y territorio: ciudad compacta vs. ciudad dispersa: visiones desde México y España**. 2017. p. 27–47.

PRADILLA, E.; PINO, R.; MORENO, F. et al. **Zona Metropolitana del Valle de México: las políticas urbanas metropolitanas**. México: UAM-X; Conacyt, 2016.

QUIROZ, H. ¡Niños en las calles! Reflexiones en torno a la experiencia urbana en población infantil. In: LUHRS, M. C.; MENDOZA, V. M. (org.). **Ciudad de México: miradas, experiencias y posibilidades**. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, 2024.

REIS, N. El concepto centro-periferia: su relevancia para el análisis del desarrollo desigual en la era del capitalismo financiero. In: (org.). **Desigualdades territoriales: miradas cruzadas**. v. 39. México: El Colegio de México AC, 2024.

RUBIO, B. **Explotados y excluidos: los campesinos latinoamericanos en la fase agroexportadora neoliberal**. México: Plaza y Valdés, 2001.

SENNETT, R. **Construir y habitar: ética para la ciudad**. Barcelona: Anagrama, 2019.

SOJA, E. W. **Seeking spatial justice**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2013.

VALLE, R. M. G. del. Crisis económica y reconfiguraciones territoriales. In: **Geografía de la crisis económica en España**. Valencia: Universitat de València, 2014. p. 17.

WARD, P. **México: una megaciudad: producción y reproducción de un medio ambiente urbano**. México: Alianza Editorial, 1991.

ZICCARDI, A. **Vivienda, gobiernos locales y gestión metropolitana**. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Programa Universitario de Estudios Metropolitanos, 2017.