

Injusticia espacial en Huehuetoca, Estado de México: Conjuntos urbanos y sistema vial

Spatial Injustice in Huehuetoca, State of Mexico: Urban Complexes and Road System

Alejandra Toscana-Aparicio; Alma Villaseñor-Franco

Departamento de Política y Cultura, UAM-Xochimilco
Facultad de Ingeniería, Universidad Autónoma de Guerrero
atoscana@correo.xoc.uam.mx; almafranco@uagro.mx

Resumen. Desde la década de 1990 se ha dado una producción masiva de vivienda de interés social en fraccionamientos periféricos, alejados de las áreas urbanas consolidadas. Huehuetoca es uno de los municipios de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México con mayor cantidad de conjuntos y viviendas, pero gran cantidad de ellas están deshabitadas porque no proporcionan condiciones de habitabilidad y el municipio carece de un sistema vial adecuado, básico para la movilidad de sus habitantes. Con la promesa de un tren suburbano que conectaría Huehuetoca con el área urbana consolidada de la Ciudad de México, muchas personas adquirieron viviendas con créditos hipotecarios, pero el tren, hasta la fecha, no ha llegado. Desde la teoría marxista de la ciudad y la (in)justicia espacial, el objetivo del texto es diagnosticar cómo las políticas de vivienda y transporte implementadas en Huehuetoca han contribuido a generar estructuras de desventajas sociales que afectan a su población, al no contar con las infraestructuras y servicios necesarios para su desarrollo.

Abstract. Since the 1990s, there has been a massive production of social housing in peripheral municipalities, far from consolidated urban areas. Huehuetoca is one of the municipalities in the Metropolitan Zone of Mexico City with the largest number of complexes and homes, but a large number of them are uninhabited because they do not provide habitable conditions and the municipality lacks an adequate road system, basic for its inhabitants' mobility. With the promise of a suburban train that would connect Huehuetoca with the consolidated urban area of Mexico City, many bought homes with mortgage loans, but the train, to date, has not arrived. From the Marxist theory of the city and the Spatial (In)Justice, the objective of the text is to diagnose how the housing and transportation policies implemented in Huehuetoca have contributed to generate structures of social disadvantages that affect its population by not having the infrastructure and services necessary for its development.

Palabras clave. Vivienda; transporte; movilidad.

Keywords. Living place; transport; mobility.

Formato de citación. Toscana Aparicio, Alejandra y Villaseñor-Franco, Alma (2024). Injusticia espacial en Huehuetoca, Estado de México: Conjuntos urbanos y sistema vial. URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, 14(2), 101-116.

Recibido: 08/06/2024; **aceptado:** 20/11/2024; **publicado:** 30/11/2024

Edición: Ciudad de México, 2024, Universidad Autónoma Metropolitana

Introducción

Desde la década de 1990 se ha dado una producción masiva de vivienda en grandes fraccionamientos alejados de las áreas urbanas consolidadas. En el Estado de México, se denominan conjuntos urbanos¹, y entre 1999 y 2022 se edificaron 479 en donde hay más de 830 mil viviendas. Uno de los municipios con más conjuntos y viviendas es Huehuetoca, ubicado en el nororiente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

Los argumentos de los gobiernos y empresas constructoras para impulsar los conjuntos urbanos son la necesidad de reducir el déficit de vivienda digna y accesible para clases socioeconómicas con ingresos de entre 8 y 15 salarios mínimos mensuales (SMM); la apertura del mercado inmobiliario a dicho sector y el estímulo a la industria de la construcción como motor de la economía. Si bien se ha logrado edificar cientos de miles de viviendas de bajo costo, ahora existe una sobreoferta y gran cantidad de ellas están deshabitadas porque no proporcionan condiciones de habitabilidad, debido, entre otros factores, a la desvinculación de políticas de vivienda y transporte².

¹ Un conjunto urbano “es una forma de desarrollo urbano que tiene por objeto reestructurar o reordenar como una unidad espacial integral, el trazo de la infraestructura vial, la división de suelo, las normas de usos, aprovechamientos y destinos del suelo, las obras de infraestructura, urbanización y equipamiento urbano, la ubicación de edificios y la imagen urbana de un predio ubicado en zonas urbanas o urbanizables” (Código Administrativo del Estado de México, 2001, Artículo 5.3, XVII:72-73).

² Algunas no se han vendido, otras fueron abandonadas por sus propietarios y otras quedaron en obra negra por la quiebra de las constructoras.

En este texto se analiza el caso de Huehuetoca, ya que es un municipio que en dos décadas se transformó drásticamente al doblar su población con altas tasas de crecimiento demográfico y pasar de ser semi rural con extensas superficies de sembradíos a tener 7 parques industriales, 2 zonas comerciales y de microempresas y 33 conjuntos urbanos, en donde hay más de 80 mil viviendas, de las cuales un 39% están deshabitadas (INEGI, 2020a).

Huehuetoca se ubica a 59 km del centro de la ciudad de México. En la escala regional, tiene una ubicación privilegiada entre la ZMCM, Pachuca y Querétaro, cerca del Circuito Mexiquense (comunicación local) y del Arco Norte (comunicación regional), además de estar atravesada por las vías del tren de carga que va de la CDMX al norte del país (comunicación nacional); pero carece de condiciones de movilidad para sus habitantes por la ausencia de un sistema vial eficiente, lo que se convierte en una limitante.

Con la promesa del desarrollo de un sistema vial basado en un tren suburbano, se construyeron enormes conjuntos urbanos, algunos de hasta 9 mil viviendas. Este municipio es parte del proyecto de ordenamiento territorial Ciudades del Bicentenario, impulsado a principios del siglo XXI por el gobierno estatal mexiquense, y se planteó como un centro multimodal con conexiones de transporte público importantes; por lo que se impulsó la construcción de miles de viviendas en terrenos antes rurales. El tren suburbano era pieza clave para la movilidad de personas de Huehuetoca hacia Cuautitlán y Buenavista para acceder a centros de trabajo y estudio en el área urbana consolidada de la CDMX, pero al no concretarse, la movilidad de las personas se ha visto obstaculizada, especialmente para quienes, mediante créditos hipotecarios de 15, 20 o hasta 30 años, adquirieron la vivienda esperando la construcción del tren.

Desde la teoría marxista de la ciudad y la (in)justicia espacial (Soja, 2014), exponemos cómo las políticas de vivienda y transporte implementadas en Huehuetoca no han contribuido a que los conjuntos urbanos, mayormente de interés social, proporcionen condiciones adecuadas para su población, debido a que la ausencia del tren dificulta la movilidad de las personas, lo que es una limitante para su desarrollo. Como resultado se observa que las personas que acceden a las viviendas de menor costo (interés social en Huehuetoca) en la periferia metropolitana son quienes padecen más las condiciones de movilidad y las más afectadas por el proyecto fallido del tren suburbano. Se trata de una investigación que busca hacer un diagnóstico crítico de los conjuntos urbanos a partir de las condiciones de habitabilidad, en particular de la movilidad. Para ello se consideraron datos cuantitativos y cualitativos. Se hizo una revisión sistemática de documentos previos sobre conjuntos urbanos, se revisaron datos de los censos de población y vivienda y la base de datos de fraccionamientos autorizados de 1999 a 2022 de la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura del Gobierno del Estado de México, así como los tiempos de traslado de Huehuetoca a diversos puntos de la Ciudad de México, Toluca, Pachuca y Querétaro; se elaboraron dos mapas que contribuyen a la caracterización de Huehuetoca en relación a su ubicación en la zona metropolitana de la Ciudad de México y la disponibilidad de transporte público; y se hicieron recorridos en campo para constatar las características de los fraccionamientos y las opciones de transporte en diversos momentos durante 2022.

La ciudad desde la teoría marxista y la (in)justicia espacial

De acuerdo con Díaz y Roca (2023, p. 18), el marxismo “ha resultado ser una perspectiva clave para entender el espacio social, su producción y su rol en la reproducción”. La teoría marxista de la ciudad examina la urbanización y la configuración de espacio urbano a partir de la lógica del capitalismo; para este estudio interesa la manera en que las ciudades reflejan y a la vez reproducen las desigualdades de clase. La teoría deriva del análisis marxista clásico de la sociedad que se centra en la relación entre la estructura económica y las condiciones materiales de vida, de las que forma parte la organización espacial urbana. Aunque Marx no desarrolla explícitamente una teoría sobre la organización espacial y urbana, sus conceptos sobre la estructura económica y las condiciones materiales han sido extendidos por autores posteriores, entre ellos Henri Lefebvre (2013) y David Harvey (1973, 2013).

Desde este planteamiento teórico, la ciudad se entiende como un espacio construido para servir a los intereses del capital, para facilitar la producción, el consumo y la acumulación de riqueza de la clase capitalista. Para Lefebvre (2013), la urbanización reemplaza a la industrialización en el desarrollo del capitalismo, y el espacio se convierte en un factor decisivo de las relaciones sociales. De tal forma que las ciudades no son asentamientos humanos neutros, sino que son resultado de procesos económicos que generan y refuerzan las relaciones de poder entre las clases sociales. Esto se observa de dos formas, por un lado, la lucha de clases es también por el espacio y por la distribución de infraestructuras; y, por otro lado, la población tiende a acomodarse territorialmente según su clase social: a mayor capital corresponden zonas más privilegiadas en cuanto a la ubicación, los servicios e incluso la estética (Harvey, 1973).

El Estado también juega un rol importante en la configuración del espacio urbano, ya que interviene para garantizar que la ciudad funcione de manera eficiente para la acumulación del capital. Esto se manifiesta a través de las políticas de desarrollo urbano, de la construcción de vías de comunicación y servicios públicos y de la regulación del mercado inmobiliario (Castells, 1972). Harvey (2002) señala que el Estado también es mediador entre los diferentes actores, en este caso entre los empresarios y desarrolladores inmobiliarios y la población; por ejemplo, una política de vivienda puede parecer adecuada para la clase trabajadora, pero estar diseñada para la acumulación del capital más que para solucionar un problema de vivienda. Una oportunidad rentable para la acumulación del capital es la inversión en la construcción de viviendas e infraestructura, entre otros (Lefebvre, 2013).

Soja retoma algunos de estos planteamientos para la formulación de la (in)justicia espacial, la cual también se nutre de la teoría de justicia social de John Rawls. La (in)justicia espacial es un marco explicativo para pensar problemas sociales relativos al uso del espacio, a partir de las relaciones entre justicia y territorio, con base en la justicia social de Rawls (1971) y desde una perspectiva espacial. Soja retoma a Lefebvre (1968) y a Harvey (1973), entre otros, para formular su teoría.

Pese al sueño generalizado de tener vivienda propia (Molla, 2006), en las investigaciones sobre conjuntos urbanos hay consenso respecto a que éstos no mejoran la calidad de vida de las personas y que no proporcionan condiciones de habitabilidad. El sueño se convierte en pesadilla, especialmente en los fraccionamientos que están particularmente alejados de las áreas urbanas consolidadas, como los ubicados en Huehuetoca, donde la gente sigue esperando que el tren suburbano llegue. Estos conjuntos pueden caracterizarse como lo que Soja (2014) denomina “espacios de injusticias endógenas” o “geografías endógenas injustas”, lo cual se refiere a espacios marcados por las injusticias espaciales que derivan de las decisiones locales sobre la localización de servicios, infraestructura, proyectos, y las consecuencias de estas decisiones en la distribución espacial, que se evidencia en la distribución inequitativa de los servicios urbanos básicos. La (in)justicia espacial es un marco explicativo para pensar problemas sociales relativos al uso del espacio, a partir de las relaciones entre justicia y territorio.

Lefebvre (1968) señala que el funcionamiento urbano genera relaciones de poder que se manifiestan en ubicaciones desiguales e injustas de los recursos sociales; de esta forma, en los municipios periféricos la oferta de infraestructura y servicios es considerablemente menor que en las zonas céntricas, en donde suelen vivir los grupos más acomodados. Harvey (1973) argumenta que el funcionamiento urbano habitual perpetúa las condiciones injustas al hacer a los ricos más ricos y a los pobres más pobres; por ejemplo: los pobres pagan más por los servicios y productos de primera necesidad, como el transporte, ya que usualmente no viven cerca de los centros de empleo.

En la distribución de conjuntos urbanos de Huehuetoca en la escala metropolitana se identifican dos elementos que contribuyen a la injusticia espacial: el sistema vial que dificulta la movilidad hacia zonas con oferta de empleo, educación, salud y otros servicios, y la concentración de sectores de bajos recursos

económicos, aquellos con ingresos entre 8 y 15 SMM, aunque con capacidad crediticia. Esto genera una segregación residencial institucionalizada propiciando la tendencia de que los sectores con menores recursos habiten en las periferias cada vez más lejanas y aisladas de la ciudad central.

Estas injusticias han sido producidas por políticas públicas de vivienda y de transporte, así como por permisos y autorizaciones para las empresas constructoras y por el otorgamiento de grandes cantidades de créditos hipotecarios, especialmente de instituciones públicas de apoyo a los trabajadores, el Instituto del Fondo Nacional de la vivienda para los trabajadores (INFONAVIT) y el Fondo de la vivienda del instituto de seguridad y servicios sociales de los trabajadores al servicio del Estado (FOVISSSTE). Políticas que han contribuido a perpetuar las desigualdades sociales al optar por enviar a los sectores con ingresos bajos, pero con capacidad crediticia, a zonas periféricas donde hay disponibilidad de vivienda barata, y dejar las zonas céntricas de la ciudad, con mayor densidad de servicios e infraestructura, para las clases adineradas.

En resumen, estos conjuntos urbanos, alejados y desconectados no construyen ciudad, y “la vivienda sin ciudad es exclusión”, porque quienes viven en estos conjuntos están en condiciones de exclusión de beneficios que la ciudad proporciona, como resultado de proyectos de planeación y de políticas públicas; la ciudad no es solamente el conjunto de viviendas, sino todo un entorno que incluye infraestructuras, servicios, empleo, educación, salud, entretenimiento, entre otros factores (Borja, 2016, s/p).

Los conjuntos urbanos de la periferia metropolitana

La ZMCM está integrada por 16 alcaldías de la CDMX, 59 municipios del estado de México y 1 de Hidalgo; se expande en una superficie aproximada de 8,000 km², misma que actualmente es tres veces mayor a que ocupaba en 1990, sin que el aumento poblacional sea en esa misma proporción, lo cual se traduce en múltiples problemas para dotar de servicios, infraestructura y equipamiento a las nuevas áreas, además se genera un patrón de urbanización fragmentada, dispersa, desarticulada y difusa (Pérez, 2014), donde se insertan los conjuntos urbanos que funcionan, en muchos casos, como ciudades dormitorio porque el empleo es escaso.

Dicho patrón es parte de lo que Barreda (2009 en Flores, 2019, p 9) denomina “urbanización salvaje”, que se refiere a la alianza entre distintas empresas inmobiliarias y el gobierno en sus diferentes niveles, para construir grandes cantidades de vivienda en fraccionamientos, principalmente de interés social en terrenos rurales cada vez más alejados de la zona urbana consolidada.

Según investigaciones previas sobre los fraccionamientos masivos en México (Esquivel et al., 2005; Eibenschutz y Goya, 2009; Izunza y Méndez, 2011; Esquivel et al., 2012; Monkonen, 2012; Pérez, 2014; Salinas, 2016; Merchand, 2017; Montejano et al., 2018; Pedrottil, 2019), éstos suelen tener las siguientes características:

- Se ubican en zonas rurales, cada vez más alejadas de los centros de empleo y servicios, donde el precio del terreno es menor al de las áreas comunicadas y con servicios e infraestructura;
- Los terrenos suelen provenir de propiedad social, incorporados al mercado inmobiliario después de la contrarreforma agraria de 1992.
- Se edifican en terrenos mínimo de 20 ha con una densidad aproximada de 60 viv/ha (1,200 viviendas y 5 mil personas), aunque algunos llegan a tener 30 mil viviendas.
- Carecen de dotación de infraestructura y servicios básicos adecuadas.
- Los fraccionamientos de los municipios más periféricos están lejos de escuelas, centros de trabajo, centros culturales, lugares de esparcimiento y servicios médicos, por lo que funcionan como ciudades dormitorio.
- La prioridad es construir el mayor número de viviendas posible, por lo que dentro de los

conjuntos queda poco espacio para otros usos urbanos complementarios.

- Las viviendas suelen ser de mala calidad y tener vicios ocultos. A los pocos años de antigüedad el deterioro es evidente.
- Las viviendas son de diversos segmentos tipológicos, pero predominan los conjuntos de interés social, especialmente en los municipios más alejados de las ciudades a las que se vinculan.
- Predominan las viviendas de dimensiones reducidas, que en general no superan los 60 m².
- Las viviendas son habitadas por personas/familias con nivel educativo bajo e ingresos mensuales entre 8 y 15 SMM con acceso a crédito hipotecario formal.
- Algunos fraccionamientos no cuentan con servicios básicos porque no se concreta el proceso de municipalización entre las empresas constructoras y los gobiernos locales.

En el caso de la periferia de la CDMX, buena parte de sus compradores y habitantes son personas o familias expulsadas de la CDMX debido al encarecimiento del suelo, especialmente de las alcaldías centrales, donde la vivienda de interés social es muy escasa (Gobierno de la Ciudad de México, 2020).

Por las características anteriores, pero sobre todo por su dispersión en el área en la periferia de la metrópolis, estos conjuntos han sido caracterizados como “urbanización sin ciudad” y, de acuerdo con Borja (2016), al no producir ciudad, producen exclusión.

En el caso de México, diversos factores asociados a la adopción del modelo económico neoliberal han facilitado su producción:

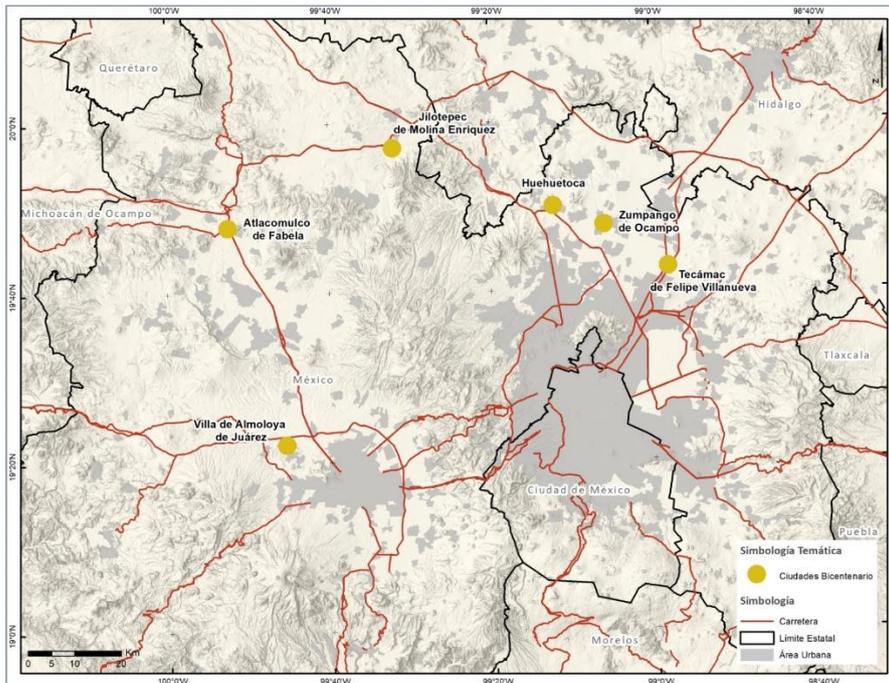
- Las reformas al Artículo 27 Constitucional en 1992 permitieron la incorporación de tierra en propiedad social al mercado formal de tierras. Con esto se ha ampliado la extensión del suelo urbanizable; las periferias de las ciudades se volvieron atractivas por su cercanía a las zonas urbanas y por la disponibilidad de amplios terrenos, antes agrarios, a bajo costo.
- A principios de la década de los años ochenta, la CDMX inició un proceso de desindustrialización: la economía se terciarizó, los servicios financieros, de seguros y bienes inmuebles aumentaron y desde entonces el negocio inmobiliario ha sido uno de los negocios más redituables (Pradilla, 2016).
- Conforme a las directrices del Banco Mundial en materia de vivienda, el Estado pasó de interventor a facilitador desde 1992. Cuando se publicó el Programa para el Fomento y Desregularización para la Vivienda, los organismos estatales de vivienda para los trabajadores dejaron de operar como organizadores de su producción y se convirtieron en organismos de financiamiento hipotecario para que sus beneficiarios adquieran vivienda producida por empresas inmobiliarias privadas (Marchant, 2017).
- Las políticas de mejoramiento urbano para la Ciudad de México implementadas desde principios del siglo XXI y hasta la actualidad, con el objetivo de repoblar el centro, recuperar espacios públicos, redensificar áreas céntricas con servicios; crear nuevas zonas de desarrollo económico y social, entre otras (Delgadillo, 2016), contribuyeron al encarecimiento del suelo y la vivienda, lo que estimuló la expulsión de la población de menores recursos de las alcaldías centrales, parte de la cual ha optado por las periferias metropolitanas, donde se puede ejercer créditos hipotecarios teniendo ingresos superiores a 8 SMM e inferiores a 15 SMM, lo que difícilmente se logra en las áreas céntricas de la CDMX.
- La construcción del Arco Norte y Circuito Exterior Mexiquense han mejorado la conectividad de algunos municipios mexiquenses, como Texcoco, sin embargo, otros, como Huehuetoca, han quedado sin acceso directo a esas nuevas vías.

La mayor parte de las ciudades medias y grandes del país presentan fraccionamientos masivos en sus periferias, pero éstos se concentran en el norte y noreste de la ZMCM, porque el Estado de México es la entidad más poblada del país, su población se concentra en los municipios que integran la ZMCM, donde hay disponibilidad de amplios terrenos. Desde que inició el boom de la construcción de conjuntos

urbanos, durante la gubernatura de Arturo Montiel (1999-2005), el Estado de México ofreció a los inversionistas mano de obra en abundancia, canalización de recursos públicos para infraestructura, regulaciones del suelo menos restrictivas que en la CDMX; así mismo se dieron alianzas entre gobiernos municipales, gobierno estatal mexiquense y empresas constructoras, desde las grandes como SADASI, URBI, Casas GEO, Casas Ara, Homex, hasta otras pequeñas³; así, en poco tiempo, grandes extensiones rurales, algunas agrícolas, se convirtieron en conjuntos urbanos de pequeñas viviendas de interés social, desarticuladas de las áreas urbanas consolidadas.

Además, en el Estado de México se proyectaron las Ciudades del Bicentenario (imagen 1), lo cual consiste en una política de ordenación territorial que tenía la finalidad de concentrar la población, la vivienda, el equipamiento y la infraestructura, para tener ciudades competitivas y regiones de desarrollo, promover infraestructura estratégica y estimular y orientar inversiones; pero, sobre todo, constituir espacios “para el bienestar de sus habitantes, con proyectos estructurados por corredores y vialidades, sistemas de transporte que garanticen la integración de los centros habitacionales con el resto del uso del suelo, de las actividades productivas, los equipamientos y los servicios, todo esto dentro de un concepto de ciudad autosuficiente como lineamientos estratégicos” (Poder Edomex, 7 de junio de 2007, s/p). Pero nada de esto se concretó.

Imagen 1. Mapa de las Ciudades del Bicentenario



Elaboración propia con base en INEGI (2020b y 2023).

El Plan de Desarrollo del Estado de México 2005- 2011 (2005) sentó las bases de las denominadas Ciudades Bicentenario, mismas que fueron parte de la estrategia para ordenar y fomentar el desarrollo regional estatal; los municipios que tuvieron potencial para su establecimiento fueron Almoloya de Juárez, Atlacomulco, Jilotepec, Huehuetoca, Tecámac y Zumpango. Huehuetoca se ubica entre el estado de México e Hidalgo y colinda al norte con los municipios mexiquenses de Apaxco y Tequisquiác y con Tepeji del Río y Atotonilco de Tula del estado de Hidalgo; al sur limita con los municipios de Tepozotlán y Coyotepec del estado de México; al este con Zumpango y Coyotepec; y al oeste con Tepozotlán y Tepeji

³ Algunas de ellas, como URBI y Casas Geo, quebraron y dejaron obras inconclusas.

del Río. Es un municipio de reciente conurbación con la característica de que se ubica entre la ciudad de México, Pachuca y Querétaro, por lo que tiene potencial de conectividad con el norte del país, está atravesado por las vías del tren, y está cerca del Circuito Mexiquense y del Arco Norte, pero sin acceso directo a ellos. Actualmente no existe infraestructura que le proporcione conectividad con el norte del país ni con el centro de la Ciudad de México. El tramo del tren suburbano de Buenavista a Huehuetoca se suspendió y la estación multimodal que se había proyectado para convertir al municipio en el puerto interior del norte del Estado de México, tampoco se ha implementado (Gallegos y Velarde, 2015). Originalmente, el tren conectaría Huehuetoca con zonas con actividad económica, entre ellas Cuautitlán, Tultitlán, Tlalnepantla, el corredor industrial Vallejo y Buenavista (Salinas 2006).

Las Ciudades del Bicentenario pretendían ser autosuficientes, ambientalmente sustentables y altamente competitivas. La característica distintiva de Huehuetoca, nombrada en 2007, es que sería “el centro de la logística, el transporte y la conectividad”, y la expectativa era que se convirtiera en un “puerto interior del norte del Estado de México y uno de los más importantes del país, capitalizando el paso de las líneas férreas, el tren suburbano y la terminal multimodal” (Campos, 2013, p. 18). Sin embargo, Huehuetoca no ha logrado sus metas, probablemente porque su construcción no incluyó infraestructura sino solo la construcción de viviendas en conjuntos poco conectados con zonas económicas (imagen 2).

Imagen 2. Conjunto urbano en Huehuetoca, separado del área urbana consolidada



Fuente: Archivo propio (febrero, 2022). En esta imagen se puede apreciar el conjunto urbano separado del área urbana consolidada.

Un problema de los conjuntos urbanos alejados, especialmente en Huehuetoca, es la cantidad de viviendas deshabitadas; estas son aquellas terminadas y disponibles para ser habitadas que al momento del levantamiento censal no estaban habitadas ni utilizadas para negocio (INEGI, 2020a). Como ya se ha señalado, esto se debe a que las viviendas no proporcionan condiciones de habitabilidad, porque están lejos de los centros de trabajo, estudio, salud, entretenimiento y a la inseguridad (imagen 3), entre otros; pero también a la sobreoferta de viviendas que se han construido priorizando los márgenes de ganancias para las empresas constructoras y no las necesidades de la población.

Imagen 3. Advertencias lanzadas por los habitantes del conjunto urbano



Fuente: Archivo propio (febrero, 2022). Se puede observar que la seguridad es un problema, no solo en este fraccionamiento, y que los vecinos amenazan con hacer justicia a mano propia, seguramente debido la indolencia de las autoridades.

Si bien muchos de los municipios con conjuntos urbanos presentan viviendas deshabitadas, las proporciones varían, de ahí que las características de cada municipio y de cada centro urbano incidan, entre ellas lo que se refiere a proporcionar movilidad. Huehuetoca es el municipio metropolitano con mayor proporción de viviendas deshabitadas. El principal motivo puede ser su desconexión por la falta de transporte público y caminos que faciliten los desplazamientos de su población hacia el área urbana consolidada, específicamente con las zonas en donde se concentran los empleos.

De acuerdo con la base de datos de la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura del Gobierno del Estado de México, los municipios que más conjuntos urbanos y viviendas autorizaron (entre 1999 y 2022, con una concentración entre 2003 y 2006) son Huehuetoca (33 conjuntos y 80,546 viviendas), Tecámac (70 conjuntos y 152,214 viviendas) y Zumpango (43 conjuntos y 108,661 viviendas), de un total de 479 conjuntos y 832,045 viviendas. Estos municipios son las Ciudades del Bicentenario que forman parte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Huehuetoca destaca por la gran cantidad de viviendas, lejanía y desconexión de la CDMX.

Los municipios que se conurbaron desde antes de la década de 1980 autorizaron pocos conjuntos y pocas viviendas, como Naucalpan (3,777 viviendas en 7 conjuntos) entre 2001 y 2003, y Tlalnepantla (4,926 viviendas en 7 conjuntos) entre 2003 y 2010, en comparación con las Ciudades Bicentenario. En cambio, municipios periféricos de reciente conurbación como Acolman, Nextlalpan, Melchor Ocampo y Chalco son los que concentran conjuntos y viviendas en los últimos años (a partir de 2016).

De los municipios que destacan por la gran cantidad de vivienda construida, Huehuetoca, Tecámac y Zumpango, el primero concentra más viviendas de baja categoría: de sus 33 fraccionamientos, 31 son de interés social y solo 2 incluyen categoría media; estos se ubican cerca de donde se proyectaron las estaciones del tren suburbano no construido, como el fraccionamiento Citara de la empresa Ara, donde las viviendas son las más costosas del municipio. A diferencia de Tecámac, por ejemplo, que está mejor ubicado respecto a la ciudad central, y que sí cuenta con fraccionamientos de categoría residencial.

Respecto a la cantidad de viviendas deshabitadas, en Huehuetoca, según el INEGI (2020a), estas son el 39.02%, una proporción muy alta respecto al total de la entidad que es de 11.89% y también mayor a Tecámac, donde la cifra llega a 17.71%, pero similar a Zumpango que registra un 37.37%. Estas cifras mejoran ligeramente respecto a las presentadas por INEGI en 2010.

Destaca Huehuetoca probablemente porque no se han terminado de construir las obras viales que mejorarían su conectividad con el área urbana consolidada de la ZMCM. La segunda fase del tren suburbano Buenavista-Huehuetoca, que conectaría con Cuautitlán, y la estación multimodal que incluía una red de autobuses regionales tampoco se ha realizado. Para la viabilidad de Huehuetoca, un sistema vial adecuado es vital, dado que se ubica a 59 km del centro de la CDMX, ciudad de la que depende. Y a pesar de que en el sexenio pasado se han impulsado los trenes de pasajeros, el tramo de Cuautitlán a Huehuetoca no se consideró.

Sistema vial

Uno de los principales problemas de la ZMCM es el sistema vial, el cual está saturado, desorganizado, desordenado y es contaminante, precario e insuficiente (Lange, 2011). La expansión de la metrópolis sobre municipios periféricos ha agudizado el problema. El sistema vial estructura las ciudades, condiciona las actividades y es “un factor de desarrollo político, económico y sociocultural” que limita o favorece la posibilidad de desplazarse por el territorio (Lange, 2011, p. 89). Un sistema vial debe proporcionar movilidad, la cual tiene dos componentes: la conectividad y la accesibilidad. La primera “se refiere a la relación entre dos puntos y a su capacidad de integración” (Villaseñor et al., 2017). Y la accesibilidad “indica la facilidad con que las personas acortan la distancia que los separa de los lugares donde satisfacen sus necesidades o deseos” (Gutiérrez, 2012, p. 21).

Por lo anterior, se puede considerar que el sistema vial debería preceder a la ubicación de los conjuntos urbanos, pero no siempre es así, y esto da lugar a su desarticulación del resto de la ciudad. Sin movilidad se generan y se agudizan la desigualdad y la segregación socioespacial y socioeconómica (Moctezuma, 2003). Las limitaciones en la movilidad implican dificultades en el acceso al trabajo, a la educación, a los servicios, lo cual conlleva a no poder acceder y/o disfrutar lo que la ciudad ofrece (Moctezuma, 2003). La infraestructura que da sostén a la movilidad se concentra en las áreas urbanas consolidadas, por lo que en los conjuntos urbanos de los municipios periféricos los desplazamientos suelen ser caros, difíciles y lentos; además, la falta de servicios locales implica que los desplazamientos deban hacerse para resolver gran parte de las necesidades y deseos. Por lo que, la movilidad en estos conjuntos es una restricción y muestra de la injusticia espacial, ya que su población destinataria es la que solo puede acceder a vivienda barata.

Uno de los “atractivos” con el que las empresas inmobiliarias ofrecen viviendas en Huehuetoca es la promesa del tren suburbano, que conectaría este municipio con la CDMX a través de un recorrido de más de 48 km con una duración 40 minutos. En 2012, Esquivel y Neri (p. 189) anotaron: “Según lo dicho por los vendedores [de viviendas en Huehuetoca], este tren empezaría a funcionar a finales de 2009, hoy en día, está funcionando el tramo Buenavista-Cuautitlán y en este 2012 se anunció la cancelación del proyecto en el ramal Cuautitlán-Huehuetoca-Tula” (Esquivel y Neri, 2012, p. 187). Sin embargo, a 10 años de haberse cancelado dicho ramal, los vendedores, siguen promocionando las viviendas a partir de la construcción del tren. Mediante la solicitud de informes sobre el precio de las casas en el fraccionamiento CITARA, de la empresa ARA, el más caro del municipio, que tuvo lugar el 6 de abril de 2021 entre las autoras de este texto y un vendedor, a la pregunta de “¿Dónde está exactamente el conjunto?”, respondió: “CITARA se encuentra en Carretera Huehuetoca-Apaxco s/n, Poblado El Dorado, Huehuetoca, Estado de México. Como referencia, a 30 min de Cuautitlán Izcalli, a 15 minutos de Plaza La Cañada. Le platico un poco de la gran ventaja de adquirir un patrimonio en este desarrollo: hoy en día los costos de las viviendas son accesibles en cuestión de precios, ya que el siguiente año van a duplicar su valor, porque se construirá un Centro Urbano Regional, en un terreno de 25 hectáreas, donde habrá una estación del Tren Suburbano, un centro comercial, una central de transporte intermodal y una estación de autobuses regionales. Y esto le va a generar una gran plusvalía, ya que usted tendría acceso rápido a la CDMX por medio del Tren Suburbano”.

El precio en este entonces (abril de 2021), del modelo ciprés, el más amplio, era de \$850,000.00, con una superficie construida de 67.1 m², 3 recámaras y 1.5 baños; para marzo de 2023 el precio había aumentado

a \$ 985,000, para noviembre de 2023 llegó a \$1,077,000, para enero de 2024 alcanzó \$ 1,104,695.00 y para septiembre de ese mismo año el precio llegó a \$ 1, 157, 025.00, aún sin las obras de transporte prometidas.

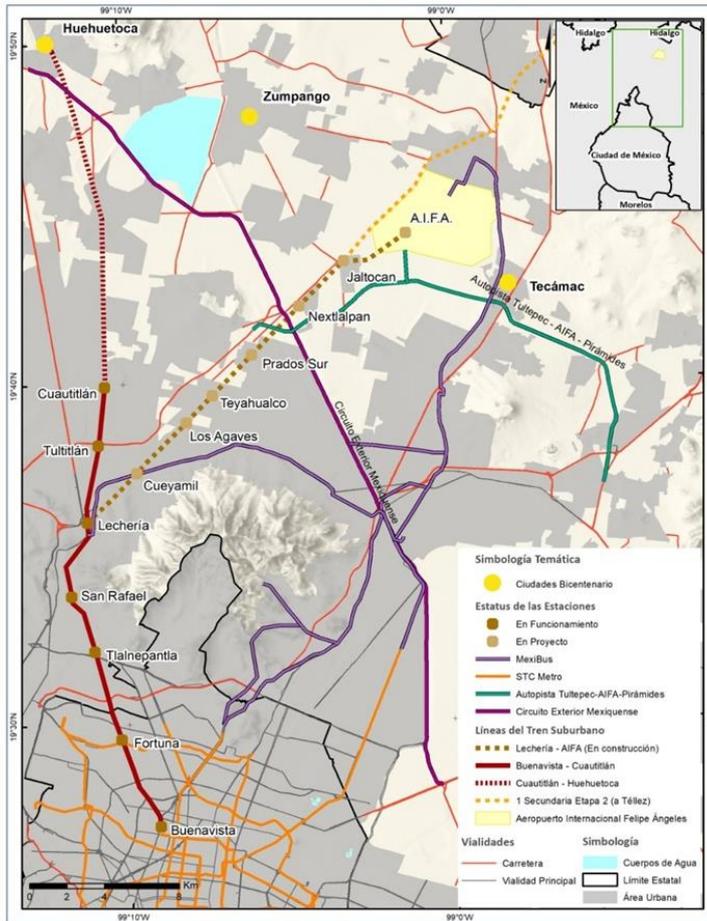
El Plan de Desarrollo del Estado de México (2005) en sus planteamientos para la integración y desarrollo regional consideraba que para la movilidad la construcción de nuevas vialidades permitiría proporcionar condiciones favorables. La promesa de conectar Huehuetoca mediante el tren suburbano se activó cuando se pensó en hacer el tren de alta velocidad de CDMX a Querétaro, pero esto se canceló en 2014.

En 2002 se proyectó un tren suburbano que incluía tres rutas (sistemas), del sistema 1 que iría de Buenavista a Huehuetoca, el tramo de Buenavista a Cuautitlán, inaugurado en 2008, pero sin llegar a Huehuetoca. El sistema 2 (Buenavista a Ecatepec), y el Sistema 3 (Buenavista- San Juan de Aragón- Texcoco), no se construyeron.

La continuación del sistema 1, que llegaría a Huehuetoca, era considerado para su construcción por parte de autoridades locales, pero se pospuso en varias ocasiones (2013, 2017 y 2022). La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) considera que el proyecto nunca se autorizó. Con la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), la ruta del tren suburbano se desvió de la estación de Lechería para llegar a dicho aeropuerto, sin que hasta este momento esté funcionando, se tiene contemplada su inauguración para 2024. Actualmente existe un nuevo proyecto de un ferrocarril de pasajeros CDMX- Querétaro que pretende llegar hasta Nuevo Laredo, con una posible parada en Huehuetoca para ser inaugurado en 2029, aunque solo tendría una o dos corridas al día en dicho tramo. Sin embargo, durante todo ese periodo de tiempo, los desarrolladores de vivienda han ofrecido el tren como parte de los “atractivos” de la ubicación de los conjuntos urbanos de Huehuetoca, sin que haya sido segura su construcción.

La imagen 4 muestra el desarrollo de las vialidades y comunicación con la ZMCM, las vías de comunicación y dos de los grandes proyectos viales: el Circuito Exterior Mexiquense y Arco Norte. Con la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), se han implementado nuevas vialidades para dar acceso a este aeropuerto. La imagen muestra el trazo de la línea 1 del Tren suburbano Buenavista a Cuautitlán (en operación), el trazo de la fase 2 de la línea uno que llegaría a Huehuetoca (en proyecto), así como el trazo de la línea Lechería AIFA (en construcción). Se puede apreciar que el tren Suburbano es el principal modo de transporte público masivo que comunica con el centro de la ciudad de México. En cuanto a las condiciones locales de Huehuetoca se ubican tres bases de colectivos: Base de combis "AMZ" Sta. Teresa 5, 8 y 9- Huehuetoca centro al tren suburbano Cuautitlán; combis a San Pedro Xalpa; Huehuetoca Pueblo a Cuautitlán. Los tiempos de recorrido de estos colectivos a la estación Cuautitlán van de 60 a 90 minutos. La tabla 1 muestra algunos tiempos de recorrido en automóvil.

Imagen 4. Mapa de la accesibilidad regional de Huehuetoca



Elaboración propia con base en INEGI (2020b y 2023)

Tabla 1. Tiempos de recorridos en automóvil

| Origen | Destino | Distancia (km) | Tiempo de recorrido en automóvil en horas (cálculo para las 7 AM de días hábiles) |
|-------------------|-------------------------------|----------------|---|
| Citara Huehuetoca | Plaza de la Constitución CDMX | 76 61 | 1:51 (con cuotas) 2:23 (sin cuotas) |
| Citara Huehuetoca | Cuautitlán, Estado de México | 33 31 | 0:43 (con cuota) 1:05 (sin cuotas) |
| Citara Huehuetoca | Buenavista, CDMX | 60 58 | 1:35 (con cuotas) 2:02 (sin cuotas) |
| Huehuetoca | Pachuca, Hidalgo | 97 74 | 1:29 (con cuotas) 1:52 (sin cuotas) |

| | | | |
|------------|-------------------|-----|-------------------|
| Huehuetoca | Puebla, Puebla | 189 | 2:21 (con cuotas) |
| | | 204 | 4:06 (sin cuotas) |
| Huehuetoca | Querétaro, | 167 | 2:14 (con cuotas) |
| | Querétaro | 212 | 4:00 (sin cuotas) |
| Huehuetoca | Toluca, Estado de | 109 | 1:49 (con cuotas) |
| | México | 115 | 3:18 (sin cuotas) |
| Citara | AIFA, Estado de | 44 | 0:50 (con cuotas) |
| Huehuetoca | México | | |

Elaboración propia; fuente: aplicación *Google Maps* (consultada 10 de febrero de 2024). Los recorridos aumentan al doble al utilizar el transporte público disponible.

Discusión y resultados

A partir de lo expuesto se observa la desvinculación de política de vivienda y de transporte: se construyen conjuntos urbanos en terrenos periféricos desconectados de áreas urbanas consolidadas; de tal forma que no se satisface aceptablemente el problema de carencia de vivienda social.

Los conjuntos urbanos que predominan en Huehuetoca son de interés social, es el municipio donde hay mayor disponibilidad de vivienda económica, probablemente por sus condiciones precarias de movilidad, lo cual remite a que las familias con menor capacidad crediticia experimenten las mayores dificultades de movilidad usando el transporte público. Esta tendencia es promovida tanto por las empresas inmobiliarias como por el Estado y son una muestra de la injusticia espacial. A partir del análisis de la cartografía elaborada y de la base de datos de fraccionamientos se observa que entre más lejos de la ciudad central y de las principales vías de acceso como el tren urbano -no construido-, las viviendas tienden a ser de menor categoría y más baratas, destinadas a los sectores más desfavorecidos de entre los derechohabientes. Lo anterior agudiza la segregación residencial: las personas menos aventajadas se establecen en las áreas más alejadas de la ciudad central con menor movilidad, accesibilidad y conectividad, lo cual es un obstáculo para su desarrollo.

En relación con la construcción de injusticia espaciales endógenas, desde la implementación de políticas de mejoramiento urbano en la CDMX, se ha promovido la ciudad compacta en áreas céntricas, bien comunicadas y dotadas de servicios e infraestructura para clases adineradas; y, por otro lado, se han promovido los conjuntos urbanos de interés social en zonas periféricas con escasez de servicios e infraestructura (Delgadillo, 2016). Esto genera espacios urbanos muy desiguales que, no solo contrastan entre sí, sino que favorecen la profundización de las desigualdades y desventajas sociales. Como ya se ha señalado (Eibenshutz y Goya, 2009; Esquivel y Nerí, 2012; Pedrotti, 2019), la razón de construir conjuntos urbanos en áreas distantes obedece al margen de ganancia de las empresas, pero no resuelve los problemas de vivienda, y el gobierno autoriza su construcción aun si carecen de acceso al transporte público que proporcione movilidad

Las ubicaciones lejanas en municipios periféricos requieren un sistema de transporte para desarrollarse, sin transporte no hay desarrollo ni condiciones de habitabilidad. El diseño de los conjuntos urbanos, especialmente de los más alejados de las zonas céntricas como los de Huehuetoca, no considera las necesidades de la población y los costos que esta lejanía representa en términos de tiempo y dinero. Estos conjuntos se autorizan donde no hay otros elementos que produzcan ciudad, lo cual evidencia la desvinculación de políticas de vivienda y transporte, y el hecho de que éstas no consideran nociones de justicia espacial para reducir brechas de desigualdad. En el caso de Huehuetoca se construyeron y se ofrecen viviendas en función del sistema de transporte, actualmente con bajo una promesa aplazada al

futuro, que por el momento solo existe como ficción. El gobierno municipal continúa considerando la ubicación privilegiada de Huehuetoca y es posible que, aun con la falta de movilidad, se estimule la construcción a lo largo de las vialidades regionales actuales y en proyecto (Autopista México- Querétaro y Tula-Jorobas) (H. Ayuntamiento de Huehuetoca, 2023, p. 125).

Conclusiones

A partir del diagnóstico realizado de los conjuntos urbanos de Huehuetoca y su relación con las condiciones de habitabilidad, se presentan algunas conclusiones. La ubicación de conjuntos urbanos en la periferia de la metrópolis en donde se carece de servicios e infraestructura y en donde radican personas con niveles económicos inferiores de 15 SMM, dificulta su desarrollo y no contribuye a que estas personas mejoren sus condiciones de vida.

El impulso a los conjuntos urbanos en municipios periféricos de la ZMCM como Huehuetoca, ha incidido en la ocupación de grandes extensiones de tierra para vivienda horizontal que no soluciona la carencia de vivienda ni contribuye a mejorar la calidad de vida de sus habitantes, a pesar de ser viviendas financiadas mediante créditos otorgados por el INFONAVIT y el FOVISSSTE.

La ubicación de Huehuetoca tiene potencial por estar entre la CDMX, Querétaro y el oriente de Hidalgo, pero debe desarrollarse el sistema vial, debe concluirse el tramo Cuautitlán- Huehuetoca del tren suburbano, dado que al no haber suficiente empleo en el municipio y depender funcionalmente de la CDMX, facilitar la movilidad es crucial.

Las políticas públicas deberían enfocarse a reducir desigualdades y a lograr distribuciones más equitativas, por el contrario, están creando estructuras de desventajas, que limitan a la población de Huehuetoca su acceso a la infraestructura, servicios y oportunidades que ofrece la ciudad, como salud, educación, empleo y entretenimiento. Dado que las injusticias espaciales son producto del desarrollo urbano y de determinadas políticas públicas, pueden ser modificadas con criterios de equidad. Así, debe haber un acceso más equitativo en el transporte público que esté vinculado a los proyectos de vivienda para que los conjuntos urbanos de la periferia metropolitana se conviertan en espacios habitables.

Las nociones de justicia espacial deberían ser metas normativas de las políticas públicas relacionadas con vivienda, transporte y localización y distribución de servicios e infraestructuras para evitar problemas con los que se presentan en este tipo de conjuntos urbanos: una cantidad importante de viviendas deshabitadas a pesar de la necesidad de vivienda en el área metropolitana de la CDMX; personas y/o familias endeudadas con créditos hipotecarios que no han significado una solución real la necesidad de contar con una vivienda que pueda constituir un patrimonio. En tanto esto no suceda cabe preguntarse qué les depara el futuro a estos conjuntos: es probable que, si no se construye el tren suburbano o mejore la movilidad mediante otras opciones, no se habiten las viviendas disponibles; y que estas sean tomadas por migrantes, dado que el tren de carga que va a la frontera norte (“La Bestia”) cruza el municipio, tal como ha pasado en Hidalgo, o para usos ilícitos, como ha sucedido en Zumpango y Tecámac. Planteados como una solución al déficit de vivienda de costo accesible, estos conjuntos no han remediado el problema. Huehuetoca, como Ciudad del Bicentenario, tampoco ha cumplido con la promesa de generar empleo ni de proporcionar bienestar a su población, se esperaba que alcanzara su potencial en 20 años... pero el futuro ya la está alcanzando y las expectativas no se han cumplido.

Referencias

Borja, Jordi (2016). *Contra la injusticia espacial, por los derechos ciudadanos, la igualdad y la sostenibilidad*. Notas. 18 de mayo de 2016 [https://www.jordiborja.cat/contra-la-injusticia-espacial-por-losderechos-ciudadanos-la-igualdad-y-la-sostenibilidad/], fecha de consulta: 2 de febrero de 2024.

Campos, Irma (2013). *Causas e impactos financieros en las viviendas deshabitadas (Huehuetoca, Estado de México)*. [Tesis de Maestría, Facultad de Arquitectura], UNAM, México.

- Castells, Manuel (1972). *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI Editores.
- Delgadillo, Víctor (2016). Ciudad de México, quince años de desarrollo urbano intensivo: la gentrificación percibida. *INVI*, 31(88),101-129. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582016000300004>
- Díaz-Parra, Ibán y Roca-Martínez, Beltrán (2023). Teoría crítica y marxismo en las ciencias sociales y humanas: alcances, limitaciones y reconfiguraciones. *Revista de Estudios Socioeducativos*, 11, 17- 32. [10.25267/Rev_estud_socioeducativos.2023.i11.02](https://doi.org/10.25267/Rev_estud_socioeducativos.2023.i11.02)
- Eibenschutz, Roberto y Goya, Carlos (2009). Estudio de la integración urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México, 1996-2006: dimensión, características y soluciones. México: UAM-X/Miguel Ángel Porrúa.
- Esquivel Hernández, María Teresa; Maya Pérez, Esther; Cervantes Borja, Jorge (2005). La promoción privada y los grandes conjuntos habitacionales: nuevas modalidades de acceso a la vivienda. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 9, <https://raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/64107>.
- Esquivel, María Teresa y Neri, Jorge (2012). Las periferias metropolitanas, nuevas espacialidades y novedosas formas de vida: el caso del municipio de Huehuetoca, Estado de México. *Anuario de Espacios Urbanos*, 19, enero-diciembre,163-190. http://zaloamati.azc.uam.mx/bitstream/handle/11191/6585/Las_periferias_metropolitanas_Esquivel_M_Neri_J_2012.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Flores, Adrián (2019). Cartografía del tsunami inmobiliario: el movimiento urbano popular y los vínculos urbano-rurales del boom inmobiliario en la Ciudad de México. *Espiral. Revista de Geografía y Ciencias Sociales*, 1(1), 7-28. <http://dx.doi.org/10.15381/espiral.v1i1.15843>
- Gallegos, Jorge y Velarde, Erick (17 de noviembre de 2015). La renta del suelo en fraccionamientos de vivienda. Caso de estudio: los fraccionamientos en el Estado de Tlaxcala y en el municipio de Huehuetoca, Estado de México. 20º Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México, AMECIDER – CRIM, UNAM Cuernavaca, Morelos. <https://ru.iiec.unam.mx/3046/1/Eje9-201-Gallegos-Velarde.pdf>
- Gobierno de la Ciudad de México (2020). Proyecto del Programa General de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México 2020-2035. <https://sepi.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/60e/8ed/a61/60e8eda61cceb813715848.pdf>.
- Gobierno del Estado de México (2005). Plan de Desarrollo del Estado de México 2005- 2011. http://planeacion.uaemex.mx/InfBasCon/PD_GEM_2005-2011.pdf.
- Gobierno del Estado de México, Código Administrativo del Estado de México (13 de diciembre de 2001). <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/cod/vig/codvig008.pdf>
- Google Maps. Distancias y Tiempos de recorrido Huehuetoca. <https://www.google.com/maps/@19.3048317,-99.1124147,15z?entry=ttu>
- Gutiérrez, Andrea I. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones. *Bitácora Urbano Territorial*, 21, 61-74. https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/199095/CONICET_Digital_Nro.a35c3700-e895-49a5-b76a-0312870bd5cb_B.pdf?sequence=2
- H. Ayuntamiento de Huehuetoca (2023). Plan de desarrollo Municipal Huehuetoca de 2022-2024. https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2022-2024/Huehuetoca_PDM_2022_2024.pdf
- Harvey, David (1973). *Social Justice and the City*. Londres: Edward Arnold.
- Harvey, David (2002). *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Harvey, David (2013). *Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- INEGI (2010). XIII Censo General de Población y Vivienda 2010. Aguascalientes: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>

- INEGI (2020a). XIV Censo de Población y Vivienda 2020. Aguascalientes, disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- INEGI. (2020b). Marco geoestadístico Nacional 2020. Aguascalientes. <https://www.inegi.org.mx/temas/mg/#Mapa>
- INEGI (2023). Red Nacional de Caminos. Aguascalientes. <https://www.inegi.org.mx/temas/viascomunicacion/>
- Isunza-Vizuet, Georgina y Méndez- Bahena, Benjamín (2011). Desarrollo inmobiliario y gobiernos locales en la periferia de la Ciudad de México. EURE, 37(111), 107-129. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612011000200005>
- Lange, Carlos (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. Revista INVI, 71(26), 87-106. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582011000100004>
- Lefebvre, Henry (1968). *Le Droit à la Ville*. París: Anthropos.
- Lefebvre, Henri (2013). La producción del espacio. Madrid: Capitán Swiny <https://istoriamundial.wordpress.com/wp-content/uploads/2016/06/henri-lefebvre-la-produccion-del-espacio.pdf>
- Merchand, Marco Antonio (2017). Estado, vivienda de interés social e inmobiliarias en México. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo, 10(19), 6-21. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/25081>
- Moctezuma, Ricardo (2003). Ciudad y Transporte: la movilidad urbana. En Marcello Balbo, Ricardo Jordán y Daniela Simioni (comp.). La ciudad inclusiva (pp.175-191). Santiago de Chile: CEPAL
- Molla, Manuel (2006). El crecimiento de asentamientos irregulares en áreas protegidas. La delegación Tlalpan. Investigaciones Geográficas, 60, 83-109. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-46112006000200006&script=sci_arttext
- Monkkonen, Paavo (2012). La segregación residencial en el México urbano: niveles y patrones. EURE, 38(114), 125-146. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000200005>
- Montejano, Jorge, Caudillo, Camilo, A. y Cervantes, Mauricio (2018). Vivienda de interés social, segregación residencial y accesibilidad: análisis de 121 conjuntos urbanos en el arco nororiente del Valle de México, 2001-2010. Estudios demográficos y urbanos, 33(1), 187-224. <http://dx.doi.org/10.24201/edu.v33i1.1639>
- Pedrotti, Carolina I. (2019). Gestión del espacio habitacional en la periferia: el caso de Zinacantepec, Estado de México. Carta Económica Regional, 32 (124), 25-55. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7951696>
- Poder Edomex (7 de junio de 2007). Ciudades del bicentenario: Proyecto Para El Desarrollo Del Estado De México. En línea http://poderedomex.com/notas.asp?nota_id=19042
- Pradilla, Emilio (2016). Zona metropolitana del Valle de México: neoliberalismo y contradicciones urbanas. Sociologías, 14 (42), 54-89. <https://doi.org/10.1590/15174522-018004203>
- Pérez, Pedro. (2014). La mercantilización de la urbanización. A propósito de los " conjuntos urbanos" en México. Estudios demográficos y urbanos, 29(3), 481-512. <https://www.scielo.org.mx/pdf/educm/v29n3/0186-7210-educm-29-03-00481.pdf>
- Rawls, John (1971). A Theory of Justice, Cambridge. Cambridge: The Belknap Press of Harvard University Press.
- Salinas, Juan Gabriel (2006). Estación terminal Huehuetoca tren suburbano Buenavista- Huehuetoca: Huehuetoca, Estado de México. [Tesis de licenciatura, Facultad de Arquitectura, UNAM], México.
- Salinas- Arreortua, Luis (2016). Política de vivienda social y gestión metropolitana en la expansión de la periferia de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Cuadernos Geográficos 55 (2), 217-237. <https://www.redalyc.org/pdf/171/17149048010.pdf>
- Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura del Gobierno del Estado de México. Conjuntos Urbanos Autorizados. <https://sedui.edomex.gob.mx/autorizaciones>

Soja, Edward W. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Valencia: Tirant Humanidades.

Villaseñor, Alma; Toscana, Alejandra; Granados, Guadalupe Rebeca (2017). In-justicia espacial en Guerrero, México: estudio de la red vial en relación a los fenómenos meteorológicos Ingrid y Manuel. *Journal of Latin American Geography*, 16(2), 49-67. 10.1353/lag.2017.0021



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier uso permitido por la licencia.