



ESPACIO ABIERTO

Cuaderno Venezolano de Sociología



En foco:

Religión: creencias y prácticas. A propósito de la Santificación de 'El Médico de los Pobres'

Volumen 34

Nº 2

Abril-Junio, 2025

2

Auspiciada por la International Sociological Association (ISA)
y la Asociación Latinoamericana de Sociología (ALAS).
Revista oficial de la Asociación Venezolana de Sociología (AVS)



Movilidad para los cuidados en la periferia. El caso del conjunto urbano *El Nido*¹

*Yasmín Hernández Romero** y *Yissel Hernández Romero***

Resumen

Esta investigación analiza las condiciones en las que se desarrolla la movilidad para los cuidados en contextos urbanos periféricos, utilizando como estudio de caso el conjunto urbano *El Nido*, en el municipio de Zumpango, Estado de México. Metodológicamente, se utilizaron diversas fuentes, entre ellas, documentos oficiales acerca de la regulación de los conjuntos urbanos en el Estado de México, así como los acuerdos de autorización del conjunto en mención; se llevaron a cabo recorridos de campo para diagnosticar la morfología del lugar, utilizando como apoyo las guías para el análisis de equipamiento cotidiano, espacios de relación y red cotidiana propuestas por Ciocoletto y Col-lectiu Punt 6. Complementariamente, se realizaron diez entrevistas a mujeres residentes del conjunto. El caso de estudio permite observar los obstáculos en la movilidad para los cuidados al habitar en la periferia, pero también la diferenciación que existe al interior del conjunto

Palabras clave: Movilidad; Cuidados; Periferia; Conjuntos urbanos; Género; Exclusión social

*Universidad Autónoma del Estado de México. Zumpango, ORCID: 0000-0002-2235-3611

E-mail: yasmin_h_r@hotmail.com

**Universidad Autónoma del Estado de México. Zumpango, ORCID: ht0000-0002-3499-1434

E-mail: tallarica9@hotmail.com

Recibido: 08/11/2024 Aceptado: 22/02/2025

1 Participaron también en el trabajo: **José Miguel Gayosso Martínez** (jgayossom001@alumno.uaemex.mx), **Nadia Vanessa Navarrete Vargas** (nnavarretev001@alumno.uaemex.mx) y **Brenda Salgado Hernández** (bsalgadoh001@alumno.uaemex.mx), estudiantes de la licenciatura en Sociología en el Centro Universitario UAEM Zumpango, de la Universidad Autónoma del Estado de México

Mobility for care in the periphery. The case of the *El Nido* Urban Housing Complex

Abstract

This research analyzes the conditions under which mobility for care is developed in peripheral urban contexts, using the *El Nido* urban housing complex, in the municipality of Zumpango, State of Mexico, as a case study. Methodologically, various sources were used, including official documents about the regulation of urban housing complexes in the State of Mexico, as well as the authorization agreements of the complex in question; Field trips were carried out to diagnose the morphology of the place, using as support the guides for the analysis of daily equipment, relationship spaces and daily network proposed by Ciocoletto and Col-lectiu Punt 6. Additionally, ten interviews were conducted with female residents of the complex. The case study allows us to observe the obstacles in mobility for care when living in the periphery, but also the differentiation that exists within the complex

Keywords: Mobility; Care; Periphery; Urban Housing Complexes; Gender; Social exclusion

Introducción

En México, la política de vivienda implementada desde finales del siglo XX ha impulsado la creación de nuevas periferias urbanas a través de grandes proyectos de vivienda económica. A dichos espacios residenciales se puede aplicar el concepto de periferia urbana al caracterizarse como zonas con poca integración socioespacial, marginalidad social, dependientes de otras áreas urbanas centrales, con deficiencia de servicios y de equipamiento (Arteaga Arredondo, 2005). Rasgos que antaño definían a los asentamientos humanos irregulares, a cuya condición se atribuían, y que ahora describen a proyectos de vivienda que se inscriben en un proceso planificado y regulado.

Este crecimiento urbano disperso responde a un modelo de producción de vivienda social en el cual el Estado cede la centralidad que antes tenía en la producción directa de vivienda, siendo reemplazado por la intervención del sector privado. En este esquema, el papel del Estado se limita a la regulación y a la provisión de financiamiento mediante créditos hipotecarios que faciliten el acceso de los trabajadores a una vivienda (Salinas Arreortua y Soto Delgado, 2019). Así, bajo la directriz del sector privado la producción de vivienda se convierte en un activo financiero en la que priva la lógica de la rentabilidad y la especulación.

Como consecuencia de la financiarización de la vivienda, los nuevos desarrollos tienden a ubicarse en zonas periféricas, alejadas de los núcleos urbanos, donde el precio del suelo es más bajo. La adquisición de vivienda en estas zonas será la alternativa para las personas que no tienen los recursos necesarios para comprar una casa en los centros de las grandes ciudades, donde el precio del suelo es elevado (Castillo Oropeza y Delgado Hernández, 2023). Sin embargo, es importante anotar que la segregación residencial no es algo nuevo. Rodríguez Vignoli (2008) advierte que, en América Latina, la población en condición de pobreza ha tendido históricamente a ubicarse en las periferias, mientras

que los estratos de mayores ingresos han estado más próximos o mejor conectados con las zonas céntricas de las ciudades.

Como parte de los problemas derivados de la configuración de estas nuevas periferias se ha destacado la falta de accesibilidad laboral, a educación y salud (Montejano Escamilla et al., 2018). En México, con el objetivo de mitigar el crecimiento de las periferias urbanas producto de la financiarización de la vivienda, se han comenzado a implementar políticas orientadas a la redensificación y al control de la expansión urbana (ONU-Habitat, 2018). Sin embargo, los programas derivados de estas disposiciones han beneficiado principalmente a los sectores de ingresos medios y altos, con capacidad de adquirir vivienda en áreas centrales. Al mismo tiempo, los procesos de construcción en las periferias continúan, impulsados por políticas locales, lo cual mantiene la diferenciación espacial y perpetúa un desarrollo geográfico desigual (Salinas Arreortua y Soto Delgado, 2019).

Hiernaux y Lindón señalan que en los estudios urbanos el término *periferia*² suele enfatizar la relación de subordinación respecto al centro. Al combinarse con su raíz etimológica, este concepto alude directamente a la “*circunferencia externa de la ciudad, donde se encuentran los pobres, los dominados y los despojados*” (2004, 111). Bajo esta lógica, la producción de vivienda en la periferia se configura como una zona dormitorio de la clase trabajadora. Sin embargo, esta mirada reduce la complejidad de la vida social periférica, invisibilizando las actividades que se realizan en la cotidianidad por quienes habitan estos espacios: principalmente mujeres y niños.

Dentro de estas actividades se encuentran las referidas a los cuidados, es decir, aquellas que resultan esenciales para el sostenimiento y reproducción de la vida, en las que la movilidad juega un papel fundamental. Debido a que, si bien una parte de los cuidados tiene lugar al interior de los hogares, otra parte sucede fuera de estos. En el último caso, los desplazamientos suelen realizarse, regularmente, en las inmediaciones de la vivienda, lo que vuelve pertinente analizar la configuración de un conjunto urbano, el cual es concebido como una unidad espacial integral.

Aunque existe un amplio interés académico en las problemáticas de los conjuntos urbanos en las periferias, los estudios suelen enfocarse en desarrollos de gran tamaño. Esta investigación, por su parte, explora la movilidad para los cuidados en la periferia, tomando como caso de estudio el conjunto urbano *El Nido*, en el municipio de Zumpango, Estado de México. Entre las particularidades de este conjunto destacan la menor cantidad de viviendas que lo conforman y, en consecuencia, el limitado equipamiento urbano en su interior.

Este artículo se encuentra organizado en cinco apartados. En el primero se presentan los principales conceptos ordenadores de la investigación. En el segundo se refiere el crecimiento habitacional en el municipio de Zumpango acaecido durante las últimas dos décadas. En el tercero se describe el procedimiento metodológico seguido. En el cuarto se caracteriza la morfología urbana del conjunto El Nido. En el quinto se presentan los resultados del trabajo de campo. Se concluye con algunas reflexiones.

2 Hiernaux y Lindón (2004) subrayan la distinción entre arrabal, suburbio y periferia en América Latina. **Arrabal**, de origen europeo, usado hasta principios del siglo XX, se asocia con lo “fuera” de la ciudad y tiene una connotación negativa. **Suburbio**, influido por el término estadounidense, alude a zonas “cercanas” de expansión. Desde los años 70, **periferia** se consolidó como un concepto clave, refiriéndose al “contorno” urbano de forma más neutral.

Movilidad y cuidados

El tema de la movilidad es un fenómeno complejo y diverso, cuya producción científica ha crecido en las últimas décadas, abarcado distintos campos del conocimiento. En ciencias sociales ha sido estudiado desde disciplinas como el urbanismo, la sociología, la planificación urbana, la geografía humana, entre otras. Una de las líneas de investigación tiene como eje de discusión la movilidad en la periferia. Al respecto Isunza Vizuet (2022) señala que, la configuración urbana fragmentada ha incrementado ciertos patrones de movilidad urbana periférica, algunos de lejanía y otros de proximidad, derivados de la necesaria articulación regional por la debilidad que presentan las periferias en términos de empleo.

La perspectiva adoptada en esta investigación es la movilidad relacionada con el género. Esta perspectiva ha develado prácticas y experiencias diferenciales de movilidad entre mujeres y hombres (Monk y García Ramón, 1987; Miralles-Guasch, 1998; Soto Villagrán, 2017), debido a que, mientras que los hombres realizan viajes lineales, de la casa al trabajo y de regreso, las mujeres realizan viajes encadenados (con diversas paradas), siendo más cortos en tiempo y distancia, y con propósitos de cuidados. Patrones de viajes que se relacionan con la tradicional división de roles asociados al género.

En esa línea es importante destacar la contribución realizada por Inés Sánchez de Madariaga, quien acuña el concepto de *movilidad del cuidado*, referida a los viajes diarios vinculados con las tareas del cuidado. Con esta perspectiva Sánchez-de Madariaga y Zucchini (2020), realizan un estudio mixto en 100 secciones de Madrid, en el cual aplican una encuesta a una muestra de 800 personas en el rango de edad de 30 a 45 años, conformada por 50% de hombres y 50% mujeres. Como parte de los hallazgos encontraron que hombres y mujeres que viven en el centro urbano viajan principalmente en transporte público, y sus distancias de recorridos son largas. Por lo contrario, en áreas más periféricas es más notoria la diferencia de viajes; en este caso, las mujeres viajan menos tiempo que los hombres y usan más el transporte privado derivado de la menor disponibilidad de transporte público. “*En el área central, las mujeres realizan el 55% de los viajes relacionados con la atención y los hombres el 45% (solo una brecha del 10%); en contraste, en las áreas más periféricas, las mujeres realizan el 71% de los viajes de cuidado y los hombres solo el 29% (42% de brecha)*” (Sánchez-de Madariaga y Zucchini, 2020, 99). Un hallazgo relevante obtenido del análisis cualitativo fue el que, al momento de decidir dónde vivir, las personas valoran más las labores de cuidado en lugar del empleo.

Cabe señalar que las investigaciones sobre la movilidad del cuidado pueden utilizar diferentes formas de abordaje. El enfoque cuantitativo permite captar y analizar patrones de viaje. Mientras que, los estudios cualitativos profundizan en las experiencias subjetivas, las motivaciones y las dinámicas sociales subyacentes en las movilidades para los cuidados.

Al respecto, Jirón e Imilán exponen la importancia que tiene el llamado giro de la movilidad en los estudios urbanos. Este giro se caracteriza por “*implicancias teóricas, metodológicas y prácticas de gran relevancia, donde se enfatizan las dimensiones móviles en las que se desarrolla el habitar y a través de las cuales, los habitantes llevan a cabo sus vidas cotidianas*” (2019, 18). La centralidad en el habitar y la experiencia se plantean como alternativa al enfoque estructural dominante. Los autores señalan que la movilidad presenta dos usos: como objeto de estudio y como enfoque teórico metodológico.

La movilidad como objeto se dirige al por qué y cómo se mueven los habitantes,

describiendo lo que sucede en el transcurso del desplazamiento; cambia la noción del viaje cotidiano dejándolo de ver como tiempo perdido para entenderlo como una práctica social y cultural. Mientras que, la movilidad como enfoque trata de develar aspectos que no son perceptibles a través de metodologías tradicionales, para lo cual va más allá de los registros discursivos, y se adentra en las prácticas y sus performances; así, la vida cotidiana se conceptualiza como un continuo, en la fijación y el movimiento (Jirón e Imilán, 2019). Utilizando este último enfoque los autores analizan prácticas de cuidado y de empleo a partir de investigaciones etnográficas realizadas en Santiago de Chile, espacializando dichas prácticas, mostrando la interdependencia y continuidad de relaciones.

En otro estudio, Jirón Martínez et al. (2022) analizan los cuidados desde la movilidad, para ello, llevan a cabo una investigación en las ciudades chilenas de Santiago, Alto Hospicio, Concepción y Temuco, utilizando como metodología las etnografías móviles. Para estos autores, la espacialización de los cuidados es un enfoque que pretende ir más allá de aquellas investigaciones centradas en el diseño del espacio, las infraestructuras de cuidado o la identificación de los propósitos de viaje; en su lugar, considera la manera corporal, relacional y multiescalar en que se realizan los cuidados cotidianos. “Esto se debe a que la simple prestación o existencia de servicios resulta insuficiente para realizar los cuidados si no se considera la forma en que circulan por medio de personas que coordinan, se desplazan, negocian y ejercen sus cuidados en relación a espacialidades diversas a partir de las múltiples redes humanas y no humanas que permiten la reproducción de la vida” (p. 202). Este enfoque no sólo abarca distintas dimensiones, sino que también concibe la realidad como un proceso, como algo que está dándose. En ese sentido, las relaciones que se establecen no son fijas, sino que se van transformando en interacción con las espacialidades.

En la perspectiva de Ciocoletto y Col-lectiu Punt 6 (2014) acerca de la movilidad y el cuidado se plantea que la movilidad es parte integral del cuidado, y debe facilitar tareas como el acompañamiento de niños y personas mayores. En ese tenor, proponen entornos seguros, accesibles y conectados, con rutas peatonales amigables y transporte público accesible, que reduzcan el tiempo invertido en desplazamientos de cuidado. Su visión prioriza un diseño urbano que integre los servicios necesarios para la vida cotidiana, fomentando ciudades inclusivas y equitativas, donde el cuidado ocupe un lugar central en la planificación y contribuya al bienestar comunitario. En este enfoque, el equipamiento cotidiano, los espacios de relación y la red cotidiana constituyen espacios urbanos que favorecen u obstaculizan los cuidados.

El crecimiento habitacional en el municipio de Zumpango

El proceso de urbanización de un territorio involucra múltiples factores, tanto de carácter endógeno como exógeno. En el caso de Zumpango, aunado al crecimiento natural de su población, su integración a la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) en 1990 impulsó, entre otros cambios, un aumento en la construcción de viviendas, dirigidas principalmente a sectores sociales de bajos recursos.

Cabe señalar que, en México, la política de vivienda ha tenido como uno de sus propósitos abatir el rezago habitacional. Empero, de acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Habitat (2018), la mayor parte de las viviendas nuevas financiadas por los Organismos Nacionales de Vivienda (ONAVIS)

se localizan en zonas periféricas, fuera de los Perímetros de Contención Urbana (PCU), lo que conlleva diversos problemas debido a la falta de infraestructura y servicios adecuados. Una de las ocho entidades hacia las cuales se ha orientado este proceso constructivo es el Estado de México.

Gran parte de los desarrollos masivos de vivienda del Estado de México se concentran en los municipios del norte y oriente de la entidad (Salinas Arreortua y Soto Delgado, 2019), Zumpango, ubicado en el norte, es uno de estos municipios.

Algunos de estos desarrollos de vivienda se inscribieron en el Programa de desarrollo urbano estatal denominado Ciudades del Bicentenario. Con dicho programa se buscaba reorientar el crecimiento urbano hacia seis municipios (Almoloya de Juárez, Atlacomulco, Huehuetoca, Jilotepec, Tecámac y Zumpango) con suelo apto para recibir el incremento de población proyectado. Entre las acciones contempladas se incluía facilitar y gestionar la ejecución de proyectos urbanos estratégicos de gran influencia regional, que integraran acciones e inversiones viables tanto social como financieramente, para promover y fortalecer la atracción de la población y su bienestar, proteger el medio ambiente y asegurar la sustentabilidad (Gaceta del Gobierno, 10 de marzo de 2008).

Los resultados del programa no fueron los esperados. Después de diez años, el Índice de Ciudades Prosperas (ICP) del municipio se catalogó como débil, con 47.90/100 (ONU-HABITAT/INFONAVIT, 2018).

A pesar de las problemáticas que enfrentan los habitantes de los conjuntos urbanos, como la mala calidad de las viviendas y lo oneroso que resulta vivir en la periferia debido a la falta de accesibilidad a empleos, servicios y educación en Zumpango, para los desarrolladores inmobiliarios, el municipio continúa siendo un destino atractivo de inversión al ofrecer suelo de bajo costo.

Metodología

El desarrollo de este trabajo requirió una investigación documental sobre la configuración de las nuevas periferias urbanas, complementada con una revisión de estudios sobre movilidad con énfasis en la perspectiva de género. Advirtiendo que la cultura del cuidado y la movilidad se encuentran intrínsecamente ligadas, imponiendo una carga significativa sobre las mujeres, especialmente en aquellas que son madres y cuidadoras, la cual se agrava en las periferias urbanas.

Para evaluar la disposición de equipamiento urbano se revisó la regulación de los conjuntos urbanos en el Estado de México, así como los acuerdos de autorización del conjunto El Nido; debido a que, en la primera se establecen los requerimientos de equipamiento en esta modalidad de poblamiento, mientras que, en los segundos se indican los compromisos adquiridos para el caso específico de estudio.

Se recurrió al Sistema de Acceso a la Información Mexiquense (SAIMEX) para obtener información sobre la entrega parcial del conjunto al municipio, ya que este conjunto aún no ha sido municipalizado. Además, se llevaron a cabo recorridos de campo para diagnosticar la morfología del lugar, utilizando como referencia la metodología propuesta por Ciocchetto y Col-lectiu Punt 6 (2014), que incluye guías para el análisis del equipamiento cotidiano, los espacios de relación y la red cotidiana.

Complementariamente, se realizaron diez entrevistas a mujeres residentes del

conjunto, dado que, en México, las mujeres son quienes asumen principalmente las responsabilidades de cuidado. Según la Encuesta Nacional para el Sistema de Cuidados (ENASIC), el 75.1% de las personas cuidadoras de 15 años y más cuidadora son mujeres (INEGI, 2022).

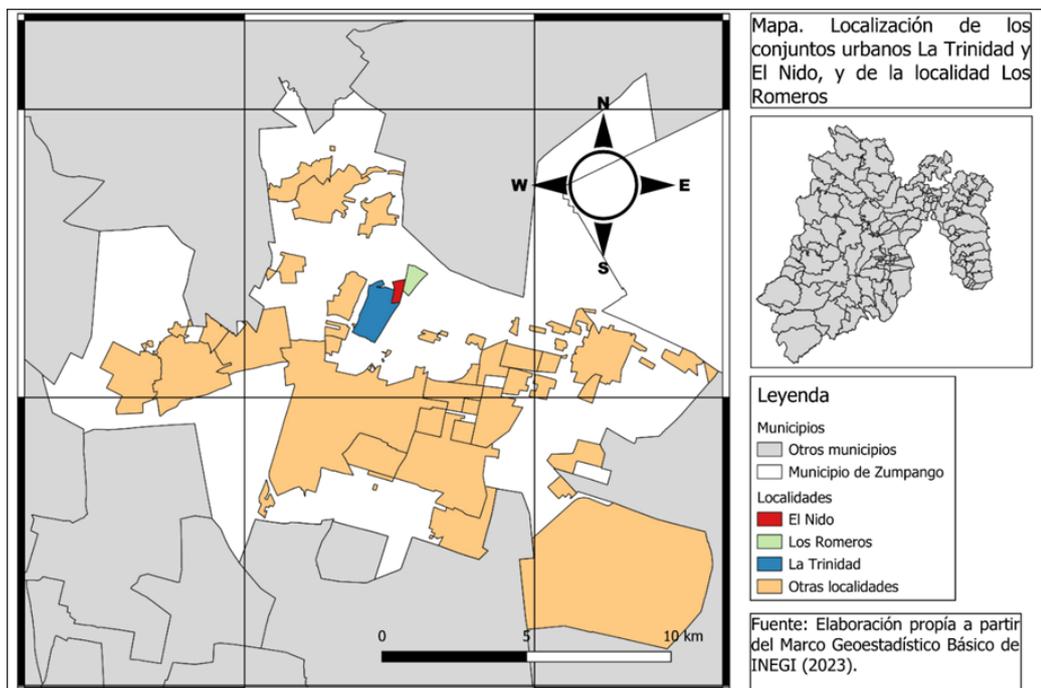
El objetivo de las entrevistas fue explorar las prácticas de movilidad asociadas a las labores de cuidado. La selección de las participantes se llevó a cabo mediante la técnica de muestreo “bola de nieve”, iniciando el contacto con algunas madres de familia que acudían por sus hijos a un club de tareas para niños de seis a catorce años, el cual estuvo dirigido por estudiantes universitarios.

Finalmente, el uso de mapas y fotografías resultó fundamental para documentar y comprender visualmente el contexto estudiado, proporcionando una representación de las condiciones que se sortean en dicho espacio.

Caracterización del Conjunto Urbano *El Nido*

La empresa “Constructora Mogue” S.A. de C.V. fue la encargada de la construcción del conjunto urbano de tipo habitacional social progresivo *El Nido*, ubicado en camino viejo a Jilotzingo, número 1081, en el municipio de Zumpango, a 6 kilómetros de la cabecera municipal. El Nido colinda al sudeste con el conjunto urbano La Trinidad y al noroeste con la colonia popular Los Romeros, como se muestra en la Figura 1. Es importante señalar que estas localidades son resultado del crecimiento urbano disperso en el municipio. Los conjuntos urbanos surgieron a partir de desarrollos de vivienda de interés social, mientras que la colonia Los Romeros se estableció como una forma de urbanización popular basada en la autoproducción de vivienda, a partir del fraccionamiento de un terreno.

Figura 1. Ubicación del conjunto urbano *El Nido*



Este conjunto se proyectó con 1,525 viviendas, cuya edificación se realizó en tres

etapas, cada una de las cuales fue autorizada mediante Acuerdo publicado en la Gaceta de Gobierno del Estado de México. Las autorizaciones se pueden apreciar en la Tabla 1.

Tabla 1. Viviendas construidas en el conjunto urbano *El Nido*

Etapa	Fecha en Gaceta de Gobierno	Total de viviendas autorizadas	Superficie total
Primera	4 de enero de 2008	599	266,879.04 m ²
Segunda	9 de diciembre de 2009	500	
Tercera	11 de abril de 2018	374	

Fuente: elaboración propia con información de las Gacetas del Gobierno

Como se observa, la suma total de viviendas no coincide con la proyección inicial, resultando en un déficit de 52 viviendas. De acuerdo con datos del INEGI (2020), en esta localidad se reporta un total de 1,234 viviendas.

El Nido es un conjunto urbano pequeño, en comparación con otros conjuntos del municipio, algunos de los cuales superan las 10,000 viviendas. Cabe advertir que, a más de seis años de haberse autorizado la última etapa de construcción aún no se ha completado, por lo que existen viviendas sin terminar, como se muestra en la Figura 2. Además de que 465 viviendas particulares se encuentran deshabitadas (INEGI, 2020).

Figura 2. Parte de las viviendas sin terminar



Fuente: archivo personal

Para valorar el equipamiento con que cuenta el conjunto, se debe tomar en cuenta lo que la normatividad establece. De acuerdo con el artículo 59 del Reglamento del Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México (RLQCAEM) (2002), vigente al momento de la autorización de este conjunto, por cada 1000 viviendas previstas se deberá dotar del siguiente equipamiento:

- *Jardín de niños de tres aulas, con una superficie mínima de terreno de 996 metros cuadrados y 345 metros cuadrados de construcción.*
- *Escuela primaria o secundaria de 12 aulas, con una superficie mínima de terreno de 3,480 metros cuadrados y de 1,296 metros cuadrados de construcción.*
- *Jardín vecinal y área deportiva de 6000 metros cuadrados de superficie. (RLQCAEM, 2002, 19).*

En el caso de este conjunto urbano, las obras de equipamiento que se establecieron en el Acuerdo de fecha 4 de enero de 2008 fueron las siguientes:

Un jardín de niños de 5 aulas, para construirse en una superficie de terreno de 1,610 metros cuadrados.

Una escuela primaria de 18 aulas en una superficie de 5,220 metros cuadrados.

Jardín vecinal de 3,660 metros cuadrados.

Área deportiva de 5,490 metros cuadrados

El plano arquitectónico del jardín vecinal refiere lo siguiente:

Zonas verdes (70% de la superficie del jardín vecinal)

Jardines: césped, barreras de plantas y arbustos

Zona arbolada (1 árbol por cada 50.00 m² de terreno)

Circulaciones (30% de la superficie de jardín vecinal): senderos, veredas andadores y plazoletas

Mobiliario urbano: bancas, botes de basura, arbotantes y señalamientos (Gaceta de Gobierno del Estado de México, 4 de enero de 2008, 6)

Por su parte, el plano arquitectónico del área deportiva consiste en:

2 multicanchas de 22.00 x 30.00 metros mínimos cada una

Área de ejercicios con aparatos al aire libre

Pistas para trotar

Áreas verdes (1 árbol por cada 50.00 m² de terreno), así como barreras de plantas y arbustos

Área de estacionamiento de vehículos con cajones de 2.40 x 5.00 metros cada uno (1 cajón por cada 300.00 m² de terreno para zona deportiva)

Mobiliario urbano: bancas, botes de basura, arbotantes y señalamientos (Gaceta de Gobierno del Estado de México, 4 de enero de 2008, 6)

Con la información anterior, se podría considerar que la ubicación del conjunto en la periferia del municipio no significaría un obstáculo para resolver algunas de las necesidades básicas de la población infantil y, por ende, de sus cuidadoras, debido a que su diseño contemplaba equipamiento cotidiano. El acceso cercano a escuelas, por ejemplo, alivia la carga de las personas cuidadoras al reducir el tiempo y esfuerzo de movilidad. En este caso, el conjunto prometía escuelas de nivel preescolar y primario, jardín vecinal y área deportiva. Aspectos que son valorados al decidir dónde vivir.

El preescolar “*Narciso Mendoza*” comenzó a funcionar en 2009, durante la primera

etapa de construcción de las viviendas. Cabe mencionar que para ese momento había una escasa ocupación del conjunto. En 2010 el número de habitantes fue de 456; 232 mujeres y 224 hombres (INEGI, 2010).

La escuela primaria que fue comprometida como parte del equipamiento urbano experimentó un retraso significativo. El aviso de terminación del inmueble se dio el 28 de noviembre de 2018, formalizando el acto de entrega recepción el día 7 de diciembre de 2018 (SAIMEX, 4 de junio de 2024). Debe subrayarse que para ese entonces habían pasado más de diez años del primer Acuerdo de autorización del conjunto. Sin embargo, la primaria nunca llegó a abrir sus puertas. En su lugar, el inmueble se destinó para albergar al Centro de Bachillerato Tecnológico (CBT), número 7, inicialmente proyectado para el conjunto urbano “*Villas de la Laguna*”, dentro del mismo municipio.

Cabe advertir que para ese momento el conjunto urbano había incrementado su ocupación, con respecto a los datos del Censo anterior. Para el 2020 el total de habitantes en el conjunto fue de 2,471; divididos en 1,258 mujeres y 1,213 hombres (INEGI, 2020).

En la Tabla 2 se desagrega la población en función de diferentes grupos de edad, observándose un patrón similar al de los conjuntos urbanos de reciente desarrollo, caracterizados por una población predominantemente joven.

Tabla 2. Población del conjunto urbano “El Nido” por grupos de edad y sexo

Grupo de edad	Total de población	Población femenina	Población masculina
0-2	114	58	56
3-5	141	59	82
6-11	333	182	151
12-14	182	85	97
15-17	138	63	75
18-24	209	107	102
25-59	1,224	638	586
60 y más	129	66	63
TOTAL	2470	1,258	1,212

Fuente: elaboración propia con información de INEGI (2020)

Cuando el equipamiento no es suficiente: Respuestas del cuidado en la periferia

La proximidad es un concepto fundamental que debería guiar la planificación de los desarrollos urbanos. Sin embargo, en la práctica, este principio se ve debilitado por la expansión del modelo de habitabilidad difuso, que diluye la idea de una ciudad de cercanías y dificulta la accesibilidad a bienes y servicios esenciales (González Pérez y González Villa, 2022).

Tomando en cuenta la morfología del conjunto urbano El Nido, surge la interrogante acerca de las condiciones en las que se desarrolla la movilidad para los cuidados en contextos urbanos periféricos, considerando que el equipamiento para los cuidados contempla las instalaciones y servicios relacionados con la salud, la educación, la promoción de una vida saludable y de otras áreas que benefician el bienestar de las personas.

En este caso, ni en *El Nido*, ni de manera cercana existe alguna guardería que permita la atención de las niñas y niños de cero a dos años, lo que constituye un factor que dificulta la inserción laboral de la madre o del padre cuando no se cuenta con redes de apoyo cercanas. La localización de este tipo de equipamiento en el entorno urbano próximo a la vivienda juega un papel fundamental en la provisión social del cuidado.

En México, el déficit de centros de educación inicial, guarderías o estancias infantiles es una constante, sin embargo, de acuerdo con la ENASIC (2022), un atenuante es que los padres consideran que sus hijos “no tienen necesidad de asistir o son muy pequeños”.

En lo que respecta a la educación preescolar, de acuerdo con información del Sistema de Información y Gestión Educativa (SIGEG), en 2024 el preescolar de El Nido contó con dos grupos. Un grupo de segundo y un grupo de tercer año, con 39 y 51 infantes respectivamente, un total de 90, siendo una infraestructura suficiente para atender la demanda de este servicio e inclusive para recibir a niños de la colonia Los Romeros, donde se carece de preescolar.

En el caso del nivel primario y secundario, la falta de equipamiento educativo obliga a los habitantes de *El Nido* a una mayor interacción con los conjuntos urbanos aledaños o con algunas otras colonias que sí cuentan con estos servicios. Al respecto, resulta significativo la conexión que se ha establecido con la colonia *Los Romeros* y con el conjunto urbano *La Trinidad*. *Los Romeros*, aunque es más grande en extensión territorial, de acuerdo con el Censo 2020 de INEGI, en ella solo habitan 572 personas, y dispone de una escuela primaria. Por su parte, *La Trinidad*, un conjunto urbano de gran tamaño, con 8000 viviendas autorizadas y con 14,721 habitantes, tiene un equipamiento urbano educativo más amplio que incluye dos preescolares, dos primarias y una secundaria con doble turno.

En algunos casos, las distancias hacia los centros escolares son cortas y permiten desplazarse a pie. Sin embargo, considerando que la asignación de lugares en las escuelas de educación básica de la entidad se rige por la disponibilidad y los criterios establecidos, no siempre se garantiza un lugar en las instituciones cercanas a la vivienda, especialmente en el nivel secundario. Como resultado, se vuelve necesario utilizar algún tipo de transporte, con el costo que esto representa.

En las entrevistas se comentan los largos recorridos que se realizan hacia los centros educativos:

“En cuanto a escuelas, por eso tuve que adquirir mi moto, porque al ir a dejar a mis hijas era caminar una hora con una, una hora con la otra, de ida y vuelta. Entonces la verdad es que todo está muy retirado. Entonces sale mi hija, paso por ella, la vengo a dejar y voy a llevar a la otra a la escuela, regreso, le doy de comer a mi hija, la medianita, atiando a mi bebé, pues obviamente todo el día y en la tarde. En la noche que sale mi hija, pues voy por ella, regreso, le doy de comer y pues eso es casi toda la semana. La de ocho años va en la primaria Quetzalcóatl, la que está aquí por el arcotecho en la Trinidad, y mi hija en la secundaria Carlos Fuentes, que está en Villas de la Laguna”. (Sarahí, 35 años, madre de 3 hijos)

“El chico va aquí en Los Romeros, se llama la escuela Joaquín Arcadio Pagaza, primaria. Y el grande va en la secundaria en la ESTIC 39, en la Santa Rosa. Los dos en el turno de la mañana. El chico va caminando. Nos vamos caminando, nos regresamos caminando y el grande, este si me lo lleva mi esposo en la mañana, seis de la mañana, ya están acá esperando transporte, pasando los arcos

[refiriéndose a la entrada del conjunto La Trinidad]...Yo creo que toma una hora, porque ellos están allí seis de la mañana, él va llegando a la escuela como cinco minutos antes. (Blanca, 40 años, madre de dos hijos)

Como se mencionó en la introducción, con esta investigación se busca visibilizar las vicisitudes que cotidianamente enfrentan las personas que habitan y permanecen en estos espacios: principalmente mujeres y niños.

Los desplazamientos que de forma cotidiana realizan estas mujeres están ligados a los cuidados de sus hijos, por lo que buscan alternativas que les permitan sortear las distancias entre su vivienda y los centros educativos. Aunado al gasto económico que representan dichos traslados, esta dinámica incide en la pobreza de tiempo de las mujeres. Algunas de ellas, cuyas vidas trascurren dedicadas a las tareas de cuidado.

Si bien, la cercanía con *La Trinidad*, un conjunto con mayor equipamiento, les permite resolver algunas de sus necesidades, la conexión no está exenta de obstáculos físicos o simbólicos, como lo comenta Karina “Aquí se cuenta con *Kínder*, preparatoria, pero no hay ni primaria, no hay secundaria, hay que salir a las colonias aledañas, sí, y lamentablemente, luego la gente, así como que hacen el fuchi de que, “ellos son del Nido ¿Ellos por qué vienen para acá?”” (Karina, 53 años, vive con su esposo).

La extensión territorial de *La Trinidad* es considerable, por ello cuando en la familia se cuenta con vehículo motorizado las personas se pueden desplazar con rapidez por la carretera. Mientras que, las familias que carecen de vehículo utilizan las veredas, esto es, caminos de terracería que se han formado por el propio tránsito, lo que les permite llegar más rápido a su destino. Las veredas constituyen un medio de conexión entre los dos conjuntos urbanos (*El Nido* y *La Trinidad*) al no existir muros perimetrales que los delimiten. Ver Figuras 3 y 4.

Figuras 3 y 4. Vías “rápidas” de conexión entre los dos conjuntos urbanos



Fuente: archivo personal

Al escaso equipamiento para el juego y el esparcimiento en *El Nido* se adiciona su falta de mantenimiento (ver Figura 5). A diferencia de otros conjuntos urbanos en los que el deterioro ocurre cuando son municipalizados, con el argumento de que los gobiernos municipales no disponen de recursos suficientes para atender las necesidades crecientes de servicios públicos y de mantenimiento de las nuevas aglomeraciones urbanas, en este caso, el conjunto no ha sido entregado al municipio, sin embargo, ni la inmobiliaria, ni el gobierno municipal, ni los colonos están asumiendo la responsabilidad.

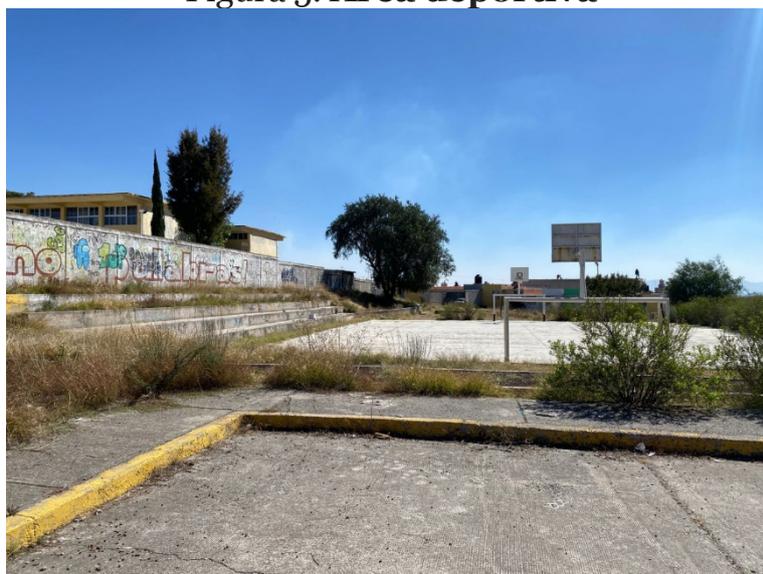
Como lo refiere González Pérez (2018), el proceso de hacer ciudad requiere también de la integración de espacios públicos destinados a la recreación, que armonicen con el uso residencial y brinden apoyo a los habitantes dentro de su entorno cotidiano.

En las entrevistas, refiriéndose al equipamiento deportivo del conjunto El Nido se menciona:

“No hay parques, hay una cancha detrás de la prepa, pues siento que está muy escondida y no me da seguridad, la verdad”. (Sarahí, 35 años, madre de 3 hijos)

“Pues yo que lo tengo a el pequeño, pues que le gusta mucho el deporte, pues me hubiera gustado un deportivo, algo parecido, normalmente las propuestas se van para la Trinidad ahorita que vinieron a hacer las propuestas para lo de las elecciones, todo lo prometen, pero para allá abajo [refiriéndose a La Trinidad], ni siquiera vienen [a El Nido]. Dice mi esposo: ‘Yo creo que aquí ni siquiera saben que existe este lugar’”. (Sonia, 40 años, madre de dos hijos)

Figura 5. Área deportiva



Fuente: archivo personal

El conjunto urbano incluye un área deportiva, sin embargo, su ubicación representa un problema de inseguridad para las madres de familia, y es que se encuentra en uno de los límites del desarrollo, detrás del CBT. Como se mencionó previamente, el conjunto no cuenta con una barda perimetral y, más allá de sus límites, no existe urbanización, sino únicamente terreno abierto. Así, aunque este tipo de espacios se consideran apropiados para promover la interacción social, su uso y disfrute se vincula con la percepción de

inseguridad (Col.lectiu Punt 6, 2019).

El Nido no cuenta con centros de abasto o tiendas de conveniencia, la más cercana es el Bodega Aurrera Express, ubicada en La Trinidad. Al igual que ocurre en otros conjuntos urbanos, en El Nido se han acondicionado diversas viviendas para el comercio cotidiano; dando con ello respuesta no solo a una necesidad, sino también para generar una fuente de ingresos (Hernández Romero y Hernández Romero, 2024).

Una queja que surgió durante las entrevistas fue al sobreprecio de los productos que se ofertan en el conjunto urbano. Con el consecuente encarecimiento en el costo de vida de quienes tienen menos posibilidades de movilidad motorizada para desplazarse a otros sitios con mejores precios.

La lejanía del conjunto junto con la falta de un vehículo (bicicleta, motocicleta o automóvil) y lo costoso del pasaje propicia que algunas mujeres permanezcan en una especie de aislamiento residencial, realizando únicamente recorridos cortos. Algunas mujeres refieren salir cada semana, quincena o mes para surtir su despensa en alguna de las tiendas grandes de conveniencia, en el tianguis de La Trinidad o en el tianguis municipal, aprovechando que es cuando la pareja se encuentra en casa.

La realidad a la que muchas mujeres se enfrentan a diario es poco alentadora:

“El transporte es muy caro y muy poco, tiene su horario por de 4:30 de la mañana a 7:00 de la noche, pasan las combis, ya más tarde ya no entran a Villas porque aquí en el “Nido” no hay transporte de nada, todo es taxi y carísimo... En economía, pues negocios hay pocos, pero la verdad es un poco más caro, dan más caro de lo debido, pero sí te pones a pensar que si vas abajo en lo que tomas carro y subes pues te sale lo mismo o te sale peor”. (Lucía, 60 años, vive sola)

“Normalmente de donde nosotros venimos, teníamos todo a la mano y aquí si se le batalla mucho, de hecho, ya estoy pensando en irme... Pues aquí, la verdad, sinceramente no me interesa como tal, porque, pues no pienso durar mucho tiempo, sí, pues, ya va para 4 años que llevamos aquí, pues no hemos visto ningún avance como tal”. (Sonia, 40 años, madre de dos hijos)

Con base a lo anteriormente expuesto se puede decir que, la movilidad de las mujeres cuidadoras que habitan en este conjunto está condicionada por múltiples factores, destacando las condiciones materiales. La falta de ingresos suficientes, la ausencia de un medio de transporte accesible y la pobreza de tiempo, derivada de la carga de trabajo doméstico y de cuidados, restringe significativamente su capacidad de realizar desplazamientos largos, limitándose a su entorno inmediato. Pero también la movilidad se ve influenciada por las características físicas de las personas, como la edad.

La movilidad juega un papel clave en la inclusión y promoción social, ya que permite a los individuos acceder a la ciudad, sus oportunidades y redes sociales (Avellanada y Lazo, 2011), por ende, el diseño de este tipo de espacios residenciales debería garantizarla.

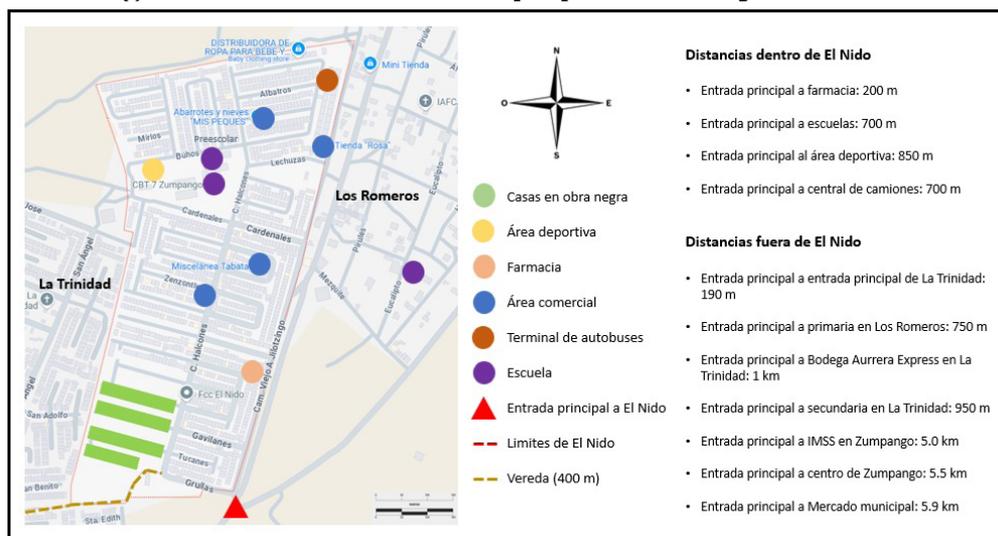
A estas condiciones estructurales se adiciona el impacto que tiene la digitalización de servicios en la movilidad cotidiana. La posibilidad de realizar trámites, pagos o compras por medio de transferencias electrónicas y plataformas digitales reduce la necesidad de salir del hogar. Actividades que antes implicaban desplazamientos obligados.

Otro tipo de equipamiento fundamental para la provisión de los cuidados es el de salud. En *El Nido* existe farmacia, pero no se cuenta con un médico. Los centros de salud

públicos y privados se encuentran alejados, lo que dificulta el acceso a la atención médica. Sin embargo, en el municipio se cuenta con un hospital regional del ISSEMYM, una Unidad Médica Familiar (UMF) del ISSSTE y una clínica del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS). Aunque la oferta médica es más amplia, estas son las principales instituciones públicas. La mayoría de los habitantes del Nido están afiliados al IMSS, alcanzando el 77.5% del total de población con alguna afiliación a servicios de salud (INEGI, 2020). La clínica se localiza a una distancia de cinco kilómetros.

Es importante mencionar que, en algunos servicios médicos de carácter público el trámite de asignación de citas médicas se realiza de manera presencial, lo que obliga a los derechohabientes a acudir de madrugada para asegurar una consulta. Esta situación implica mayores dificultades para las familias que no cuentan con algún modo de transporte, ya que deberán contratar el servicio de transporte privado, con el costo que ello representa. De esta manera, y como lo señala Gutiérrez (2009), la movilidad vulnerable influye tanto en la frecuencia como en la efectividad del acceso a los controles de salud. En la Figura 6 se han ubicado el equipamiento y establecimientos con que cuenta El Nido.

Figura 6. Ubicación de equipamiento y servicios



Fuente: adaptado de Google maps

En la cartografía se indican las distancias hacia distintos puntos, tanto dentro como fuera del conjunto, tomando como referencia la entrada principal de *El Nido*. Se resalta la proximidad con el conjunto urbano La Trinidad y con la colonia popular *Los Romeros*. Cabe destacar que *El Nido* y *Los Romeros* están separados por la carretera conocida como Camino Viejo a Jilotzingo. Esta es la vía por la que circula el transporte público, el cual solamente hace recorrido interno en La Trinidad, dado que este conjunto urbano posee una extensión territorial de 1,000,891.868 metros cuadrados (Gacetas del Gobierno, 27 de agosto de 2004 y 3 de mayo de 2006).

La dimensión territorial de *El Nido*, 266,879.04 metros cuadrados, permite que la ubicación de escuelas y otros servicios al interior del conjunto no suponga un problema en términos de distancia. De hecho, las áreas más alejadas se encuentran dentro del rango de proximidad barrial propuesto por Ciocoletto y Col-lectiu Punt 6 (2014), que establece una distancia entre 600 y 800 metros. La única excepción es el área deportiva, situada a 850

metros del acceso principal de El Nido, lo que supera ligeramente dicha escala.

Es importante señalar las percepciones positivas del lugar que ahora habitan. Al preguntar si están satisfechas con las condiciones actuales de vida comparadas con las que tenían con anterioridad, las respuestas fueron:

“Sí, ahora estoy mejor, porque a 5 o 10 minutos en auto está el Aurrera, mientras que en donde vivía ni mercado había”. (Isela, 37 años, madre de dos hijos)

Para Erika, aunque le molesta el que algunos vecinos dejen a sus perros en la calle impidiéndoles, a ella y a su esposo, salir a caminar sin preocupación.

“Estamos satisfechos, tranquilos, sin smog, delincuencia, tráfico, ni gente; como en la Ciudad de México. Estamos muy bien, hasta de nuestras familias nos hemos aislado”. (Erika, 49 años, vive con su esposo)

“Estoy contenta de estar aquí, es bonito vivir aquí. Que, si le faltan muchas cosas al fraccionamiento, sí. Le faltan muchos negocios, que necesitas una tela, tienes que ir hasta el centro, quieres hacer tamales y no encuentras aquí, y donde yo vivía antes, todo lo encontrabas, todo, cualquier cosa, entonces, pero es muy tranquilo, es tranquilo, siento que dentro de la casa es tranquilo, es bonito, sí, a lo mejor no encuentras las cosas, pero pues te vas a otro lugar a traerlas, no tienes que permanecer.” (Alejandra, 37 años, madre de dos hijos)

Saraí está satisfecha porque la casa es propia y antes rentaba, además, considera que es un lugar tranquilo.

“La verdad es que no me puedo quejar de la seguridad o del transporte o de que haya problemas, la verdad no me puedo quejar de eso. Tal vez lo único que me molesta o me pega mucho es el polvo, entra muchísimo polvo.” (Saraí, 35 años, madre de 3 hijos)

Se advierte, en algunas conversaciones, la percepción de su casa como un refugio, donde se pueden aislar incluso de los espacios comunes del conjunto. Para otras, los problemas que identifican en el conjunto son menores comparados con las condiciones que tenían previamente. Para algunas personas el obtener su casa propia constituye la recompensa al esfuerzo realizado durante años. Dejar de pagar renta y contar con un patrimonio implica una mejoría en su vida. Estas valoraciones pueden potenciar en un mediano plazo la apropiación del espacio y el mejoramiento urbano.

Por otro lado, las entrevistas permitieron observar cómo se forman vínculos vecinales que contribuyen a la construcción y transformación del tejido social. Paradójicamente, algunos de estos lazos emergen de la propia configuración de los conjuntos urbanos en la periferia, donde conviven personas provenientes de distintas regiones del país. Al llegar, no tienen lazos previos con sus vecinos; sin embargo, la distancia con sus familias de origen y la necesidad de adaptarse a su ‘nueva vida’ los llevan a construir redes de apoyo para enfrentar diversas necesidades cotidianas, entre ellas, las relacionadas con el cuidado. Con el tiempo, la confianza mutua permite que, en situaciones imprevistas, algunos vecinos se apoyen encargándose del cuidado de los hijos.

Por último, otro aspecto identificado durante los recorridos en campo fue la presencia de diversos obstáculos que afectan la movilidad dentro del conjunto habitacional. Aunque la infraestructura urbana cumple con la normatividad vigente, la mala planificación y el descuido han generado barreras que dificultan el desplazamiento. Es común encontrar aceras obstruidas por postes de luz y cajas de registro telefónicas, así como vehículos

estacionados sobre ellas, una práctica recurrente entre algunos habitantes.

Además, la falta de certeza sobre la entrega final del conjunto ha dejado áreas inconclusas. En las inmediaciones de casas no terminadas por la inmobiliaria o en viviendas deshabitadas, la proliferación de maleza contribuye a una sensación de abandono y deterioro del entorno. Ver Figuras 7 y 8.

Figuras 7 y 8. **Obstáculos en las aceras**



Fuente: archivo personal

Reflexiones finales

La investigación realizada pone de manifiesto las dificultades cotidianas que enfrentan los habitantes de un conjunto urbano periférico con déficit en equipamiento cotidiano, especialmente en lo que respecta a las prácticas de movilidad asociadas a los cuidados.

Este tipo de espacios residenciales se conciben como unidades espaciales integrales, sin embargo, a pesar de estar regulados por normativas que exigen tener en cuenta la edad y el género de los diversos grupos de población, se observa que no garantizan el derecho a cuidar y a ser cuidado. Aun y cuando la normatividad que regula a los conjuntos urbanos del Estado de México prioriza la creación de escuelas y áreas deportivas.

En el conjunto urbano *El Nido* el equipamiento destinado a la infancia es limitado, debido a la cantidad de viviendas, pero también por los cambios realizados para establecer un CBT en el equipamiento proyectado para la escuela primaria.

La falta de equipamientos cotidianos impacta negativamente en la economía de las familias, especialmente en las mujeres, quienes deben destinar tanto recursos económicos como de tiempo en desplazamientos frecuentes hacia otras zonas en busca de servicios básicos, pero también limita el acceso a derechos fundamentales, como el derecho a vivir en condiciones de bienestar y a un desarrollo integral.

La creación de veredas informales para conectar los conjuntos urbanos evidencia la precariedad de los espacios. La falta de transporte público adecuado y accesible refuerza la

desigualdad de acceso a bienes y servicios, asimismo reduce la posibilidad de ampliación de los círculos sociales de interacción social cara a cara.

Así, el aislamiento residencial, tanto físico como social, es uno de los desafíos destacados. A pesar de la relativa proximidad con otros conjuntos urbanos, las barreras simbólicas, como la estigmatización, limitan la vida comunitaria y fomentan una sensación de exclusión. En algunos casos, este aislamiento se convierte en una forma autoimpuesta de refugio, donde los residentes prefieren permanecer dentro de sus hogares, evitando los problemas comunes que afectan a las áreas y a la vida pública.

La investigación también permitió observar la formación de redes de apoyo vecinales para enfrentar diversas necesidades cotidianas, entre ellas, las relacionadas con el cuidado. Sin embargo, estas redes, aunque efectivas a corto plazo, no sustituyen la necesidad de una planificación urbana integral que priorice el cuidado y la movilidad de los habitantes, especialmente de las mujeres y niños.

Si bien esta pesquisa se centra en un análisis a escala micro, las particularidades del caso de estudio se inscriben en una configuración social más amplia y de carácter estructural. Como señalan Robert y Pereyra (2022), esta estructura de desajuste espacial dificulta la movilidad en los espacios periféricos y contribuye, de diversas maneras, a la desigualdad y la reducción de oportunidades.

Bajo esta perspectiva, se debe resaltar la importancia de considerar las necesidades cotidianas de movilidad y acceso a servicios básicos en la planificación de conjuntos urbanos en la periferia, promoviendo políticas públicas que reconozcan el papel fundamental de los cuidados.

Referencias

ARTEAGA ARREDONDO, I., (2005) “De periferia a ciudad consolidada Estrategias para la transformación de zonas urbanas marginales”. **Revista Bitácora Urbano Territorial**. Volumen 9, Nro. 1, 98-111. <https://www.redalyc.org/pdf/748/74800909.pdf>

AVELLANEDA, P., y LAZO, A. (2011) “Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile”. **Revista Transporte y Territorio**. Nro. 4, 47-58.

CASTILLO OROPEZA, O.A. y DELGADO HERNÁNDEZ, E. (2023) “Periferia financiarizada, sufrimiento hídrico y microprivatización del agua en la Zona Metropolitana del Valle de México” EN SALINAS ARREORTUA, L.A., CARMONA ROJAS, M.Y. y CASTILLO OROPEZA, OA. (coordinadores), **Periferias urbanas en América Latina. Desafíos teóricos y metodológicos para la acción política**. Ciudad de México: Ediciones Monosílabo, Instituto de Geografía, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras.

CIOCOLETTO, A. y COL-LECTIU PUNT 6 (2014) **Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género**. Barcelona: Comanegra.

GONZÁLEZ PÉREZ, M.G. (2018) “Movilidad cotidiana y habitar periurbano en el Área Metropolitana de Guadalajara: entre el costo y el beneficio social”. **Contexto**. Volumen XII, Nro. 16, 67-77.

GONZÁLEZ PÉREZ, M. G., y GONZÁLEZ VILLA, S. (2022) “Proximidad y movilidad en el habitar la periferia urbana: una experiencia entrópica de los guardianes de propiedades”. **URBE. Revista Brasileira de Gestão Urbana**. Volumen 14, e20210192. <https://doi.org/10.1590/1981-9614-urbe-2021-0192>

org/10.1590/2175-3369.014.e20210192

GUTIÉRREZ, A. (2009) “La movilidad de la metropolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires”. **12 Encuentro de Geógrafos de América Latina. Caminando en una América Latina en Transformación**. Realizado del 3 al 7 de abril de 2009 en Montevideo, Uruguay.

HERNÁNDEZ ROMERO, Y. y HERNÁNDEZ ROMERO, Y (2024) “Espacios de relación y equipamiento cotidiano en el conjunto urbano Paseos de San Juan en Zumpango, Estado de México”. **Quivera Revista de Estudios Territoriales**. Volumen 26, Nro. 2, 109-132.

HIERNAUX, D. y LINDÓN, A. (2004) “La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos”. **Papeles de Población**. Volumen 10, Nro, 42, 101-123.

ISUNZAVIZUET, G. (2022) **Movilidad periférica en la Zona Metropolitana del Valle de México. Entre la lejanía y la proximidad**. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

JIRÓN, P. e IMILÁN, W. (2019) “Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea”. **Revista QUID 16**. Núm. 10, 17-36.

JIRÓN MARTÍNEZ, P. A., SOLAR-ORTEGA, M. I., RUBIO RUBIO, M. D., CORTÉS MORALES, S. R., CID AGUAYO, B. E. y CARRASCO MONTAGNA, J. A. (2022) “La espacialización de los cuidados. Entretejiendo relaciones de cuidado a través de la movilidad”. **Revista INVI**. Volumen 37, Nro. 104, 199-229. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65647>

MIRALLES-GUASCH, C. (1998) “La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana”. **Ecología Política**. Nro. 15, 123-131.

MONK J. y GARCÍA-RAMÓN, M.D. (1987) “Geografía feminista: una perspectiva internacional”. **Documents d'Analisi Geogràfica**. Nro. 10, 147-157. <https://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n10/02121573n10p147.pdf>

MONTEJANO ESCAMILLA, J. A., CAUDILLO COS, C. A., y CERVANTES SALAS, M. (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**. Volumen 33, Nro. 1, 187-224.

ROBERT, J. y PEREYRA, O. (2022) “Experiencias de movilidad cotidiana en el contexto de la crisis sanitaria: hallazgos desde estudios de caso en Lima y Bogotá”. **Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines**. Volumen 51, Nro. 1, 1-11.

RODRÍGUEZ VIGNOLI, J. (2008) “Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina”. **Revista Eure**. Volumen XXXIV, Nro. 103, 49-71.

SALINAS ARREORTUA, L.A. y SOTO DELGADO, L. (2019) “Política de vivienda en México: entre la expansión y el retorno al centro”. **Investigaciones Geográficas**. Nro. 99, DOI: [dx.doi.org/10.14350/rig.59751](https://doi.org/10.14350/rig.59751)

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. y ZUCCHINI, E. (2020) ““Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte”. **Ciudad y territorio. Estudios territoriales**. Volumen LII, Nro. 203, 89-102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>

SOTO VILLAGRÁN, P. (2017) “Diferencias de género en la movilidad urbana. Las

experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México”. **Revista Transporte Y Territorio**. Nro. 16, 127-146. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3606>

Documentos oficiales e institucionales

COL-LECTIU PUNT 6 (2019) **Urbanismo Feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida**. Barcelona: Virus Editorial.

Reglamento del Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México (RLQCAEM) (2002) Poder Ejecutivo del Estado. Gaceta de Gobierno del Estado de México, 13 de marzo de 2002, Toluca, Estado de México. <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2002/mar136.pdf>

GACETA DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO (27 de agosto de 2004) **Acuerdo por el que se autoriza el conjunto urbano de tipo social progresivo denominado “La Trinidad”, ubicado en el municipio de Zumpango, Estado de México**. <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2004/ago272.pdf>

GACETA DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO (3 de mayo de 2006) **Acuerdo por el cual se autoriza a la empresa “Geo Hogares Ideales” S.A. de C.V. el conjunto urbano de tipo social progresivo bajo la modalidad de lotes con servicios y lotes con pie de casa denominado “La Trinidad III”, ubicado en el municipio de Zumpango, Estado de México**. <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2006/may032.pdf>

GACETA DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO (4 de enero de 2008) **Acuerdo por el que se autoriza a la empresa “Constructora Mogue”, S.A. de C.V., el conjunto urbano de tipo habitacional social progresivo denominado “El Nido”, ubicado en el municipio de Zumpango, Estado de México**. Secretaría de Desarrollo Urbano. Toluca, Estado de México. <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2008/ene041.pdf>

GACETA DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO (10 de marzo de 2008) **Acuerdo del Ejecutivo del Estado por el que se establecen los lineamientos generales para el Programa de Desarrollo Urbano Ciudades del Bicentenario**. Poder Ejecutivo del Estado. Toluca, Estado de México. <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2008/mar104.pdf>

GACETA DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO (9 de diciembre de 2009) **Acuerdo por el que se autoriza a la empresa “Constructora Mogue”, S.A. de C.V., la segunda etapa del conjunto urbano de tipo habitacional social progresivo denominado “El Nido”, ubicado en el municipio de Zumpango, Estado de México**. Secretaría de Desarrollo Urbano. Toluca, Estado de México. <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2009/dic091.PDF>

GACETA DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO (11 de abril de 2018) **Acuerdo por el que se autoriza a la empresa “Constructora Mogue”, S.A. de C.V., la tercera etapa del conjunto urbano de tipo habitacional social progresivo denominado “El Nido”, ubicado en el municipio de Zumpango, Estado de México**. Secretaría de Desarrollo Urbano. Toluca, Estado de México. <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2018/abr111.pdf>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI) (2010) **Censo**

de población y vivienda 2010. México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI) (2020) **Censo de población y vivienda 2020.** México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (2022) **Encuesta Nacional para el Sistema de Cuidados** (ENASIC). México: INEGI.

ONU-HABITAT (2018) **Vivienda y ODS en México.** México: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.

ONU-HABITAT/INFONAVIT (2018) **Índice básico de las ciudades prosperas. Zumpango, Estado de México, México.** Medición nivel básico.

SISTEMA DE ACCESO A LA INFORMACIÓN MEXIQUENSE (SAIMEX) (4 de junio de 2024) **Respuesta a solicitud de información pública mediante Infomex,** de fecha 4 de junio de 2024.

SISTEMA DE INFORMACIÓN Y GESTIÓN EDUCATIVA (SIGEG) (2024) **Consulta de escuelas.** Gobierno de México. <https://siged.sep.gob.mx/SIGED/escuelas.html>