



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE MAestrÍA Y DOCTORADO EN ARQUITECTURA
CAMPO DE CONOCIMIENTO DE ANÁLISIS, TEORÍA E HISTORIA DE LA ARQUITECTURA Y
LA CIUDAD

ACCESIBILIDAD Y EXCLUSIÓN SOCIAL EN LA PERIFERIA POBRE DE LA
CIUDAD DE MÉXICO.

La movilidad cotidiana en los pueblos conurbados de Milpa Alta.

Tesis

Que para optar por el grado de:
MAESTRA EN ARQUITECTURA

Presenta:

ERANDI PAULA BARROSO OLMEDO

Tutor:

Arq. Alejandro Emilio Suárez Pareyón
Facultad de Arquitectura, UNAM

Sinodales:

Mtro. en Urb. Eduardo Torres Veytia
Facultad de Arquitectura, UNAM

Mtro. en Ing. Francisco Platas López
Facultad de Arquitectura, UNAM

Mtro. en Arq. Gustavo Romero Fernández
Facultad de Arquitectura, UNAM

Dr. Ángel Francisco Mercado Moraga
Facultad de Arquitectura, UNAM



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

a mi madre

Resumen

Los procesos de la expansión urbana, sobretodo en las ciudades latinoamericanas, han generado en la periferia pobre dinámicas específicas de dependencia de las áreas centrales donde se aglutinan actividades productivas. Estas dinámicas se reflejan en su habitar, en las actividades cotidianas de los habitantes, donde se hacen presente las acciones que son necesarias para desarrollarse y relacionarse (subsistir y reproducir relaciones sociales) en el contexto donde viven. Desde esta perspectiva, la movilidad cotidiana, como “actividad de relación” en el habitar (práctica social), es un indicador de las formas de habitar y la calidad de vida en la periferia.

Esta investigación desarrolla primeramente las dinámicas y procesos urbanos de la periferia de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México para llevar el hilo hasta la situación de un tipo de poblamiento específico, el de los pueblos conurbados y, posteriormente, acercarse a las especificidades de una práctica cotidiana, la movilidad en la delegación Milpa Alta.

Con el fin de tener un enfoque amplio acerca de ésta práctica cotidiana está investigación emplea en su metodología herramientas cuantitativas y cualitativas de análisis: se presenta la propuesta de usar la Observación de Campo, las Tecnologías de Información y comunicación (TIC's) y el Cuestionario Abierto con el objetivo de obtener resultados que reflejen la movilidad cotidiana como práctica social y dándole esta relevancia.

Estas herramientas se integraron a la metodología propuesta por Jirón, Lange, & Bertrand (2010) referente al análisis de accesibilidad a través de la observación de diferentes barreras de movilidad. Los resultados de esta observación revelan formas específicas de los milpaltenses para lidiar con presiones urbanas a través de sus formas propias, diferenciadas de un modelo hegemónico de urbanización y desde un hábitat en donde la exclusión es una constante que termina expresándose en sus prácticas cotidianas.

Abstract

The processes of urban expansion, especially in Latin American cities, have generated in poor peripheral areas specific dynamics of dependence on central areas, where productive activities coalesce. These dynamics are reflected in the inhabitants daily activities, where the actions that are necessary to develop and relate (survive and reproduce social relations) are made in the context of where they live. From this perspective, daily mobility, as "relational activity" in the dwelling (as a social practice), is an indicator of the ways of living and their quality in the periphery.

This investigation firstly reveals the dynamics and urban processes of Mexico City's metropolitan area periphery to understand the situation of a specific type of settlement, called "pueblos conurbados" (towns in the city), and then approaches the specificities of a daily practice, mobility within delegación Milpa Alta (a Mexico City municipality).

In order to procure a comprehensive approach about this daily practice, this work introduces in its methodology, both qualitative and quantitative analysis tools: it is proposed to use field observation, the Information and Communication Technologies (ICT) and an Open Questionnaire with the aim of obtaining results that reflect daily mobility as a social practice and acknowledging such relevance.

These tools are integrated into the methodology proposed by Jirón , Lange, & Bertrand (2010) regarding the analysis of accessibility through observation of different barriers of mobility. The results of this observation reveal the milpaltenses' specific forms of dealing with urban pressures through their own forms, differentiated from a hegemonic model of urbanisation in a habitat where exclusion is a constant that is expressed in their daily practices

Agradecimientos

A mis lazos de apoyo, por:

el amor que me alimenta y engrandece de mi padre y madre,

el noble y firme acompañamiento de Fede

el ejemplo, ayuda y motivación de Alejandro S. P.,

*la presencia, gestos y palabras de empatía en momentos difíciles de Eduardo y
Montserrat,*

*las semillas que dejaron en mi cabeza mis compañeros y profesores de Análisis,
Teoría e Historia*

*y a esta condición que me tocó y desestime, pero que resultó ser una maestra
de vida.*

GRACIAS.

Los estudios realizados fueron financiados mediante una beca de maestría del CONACYT de México (Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología).

Índice

Resumen	5
Abstract	6
Agradecimientos.....	7
Índice	9
Lista de mapas, imágenes, gráficas y cuadros	11
Lista de Anexos	15
Lista de Siglas	16
1. El proyecto de investigación.....	17
1.1. Introducción	17
1.2. Preguntas de investigación.....	19
1.3. Hipótesis y objetivos	20
1.4. Antecedentes del tema.....	21
1.5. Metodología.....	23
2. Marco Teórico. “Si me muevo, puedo” Relaciones del Habitar y la Movilidad	27
2.1. Hábitat vs. Habitar. Las razones de Lefebvre para el estudio de la praxis cotidiana	28
2.2. Alternativas al estudio de la movilidad: Motilidad y El paradigma de las Nuevas Movilidades.....	36
2.3. Marco conceptual.....	43
3. Construcción del Hábitat y el Habitar en la periferia popular de la Ciudad de México..	49
3.1. Introducción al proceso urbano metropolitano de la Ciudad de México	50
3.2. La periferia pobre de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: dinámicas y procesos.....	62
3.2.1. La reestructuración económica	65
3.2.2. Patrón de crecimiento territorial.....	66
3.2.3. Suelo urbano habitacional para sectores de bajos recursos.....	68
3.3. Los pueblos de la Ciudad de México y su inserción en los procesos y dinámicas metropolitanas ..	71
3.3.1. Construcción histórica de los pueblos en la Ciudad de México.....	73
3.3.2. Los pueblos conurbados en la actualidad y su relación con la Ciudad de México.	77
3.3.3. Urbanización y ruralidad: ejidos y tierras comunales en la ZMCM	81

4. Milpa Alta y sus pueblos conurbados	87
4.1. Descripción Histórica cultural.....	88
4.2. Milpa Alta en el proceso de urbanización metropolitano	95
4.2.1. Características territoriales de la delegación	95
4.2.2. Procesos de Urbanización y su relación con la ZMCM	99
4.3. Suelo comunal y ejidal en Milpa Alta.	107
4.3.1. Propiedad comunal.....	108
4.3.2. Propiedad Ejidal.....	109
4.3.3. Poblamiento en el casco urbano de Milpa Alta	110
4.3.4. Disputas de límites territoriales y aprovechamiento de recursos.	111
4.4. Población Milpaltense: aspectos demográficos y socioeconómicos	114
5. La observación de campo, el uso de las TIC's y el cuestionario abierto como herramientas de investigación de la movilidad en los pueblos conurbados de Milpa Alta.....	125
5.1. Introducción.....	126
5.2. La observación en campo.....	127
5.3. Las ventajas del uso del las TIC's y el sistema de datos abiertos del DF	130
5.4. El cuestionario abierto	133
6. Resultados de Movilidad en Milpa Alta.....	139
6.1. Introducción	140
6.2. Acceso a la educación, salud y empleo	142
6.3. Las Barreras físicas	145
6.3.1. Vialidad	145
6.3.2. Transporte.....	149
6.4. Las barreras temporales	159
6.5. Las barreras económicas.....	166
6.6. Otros elementos de exclusión: las barreras y estrategias organizacionales y las habilidades	168
6.7. La percepción de la exclusión de los milpaltenses desde la movilidad	172
7. Conclusiones y discusiones	175
Bibliografía.....	187
Anexos	193

Lista de mapas, imágenes, gráficas y cuadros

CAPITULO 2

- Secuencia 1: Secuencias de la película Playtime de Jacques Tati (1967), haciendo una crítica de la enajenación de la ciudad funcionalista p. 30
- Secuencia 2: Heidegger y su mujer en su cabaña en las montañas de la Selva Negra. Extraída de "Cabaña de Heidegger: un espacio para pensar" de Adam Sharr p. 31
- Diagrama 1: Diagrama de Conceptos de Lefebvre en torno al habitar p. 25. Fuente: Archivo de autora. p.32
- Imagen 1: El espacio para la movilidad en Villa Milpa Alta. Archivo de autora (2015) p.38
- Imagen 2: Centro de Transferencia Modal Chapultepec. Foto de Maria Luisa Severiano, extraída de la Jornada, Capital, 24 Octubre 2010. p. 41

CAPITULO 3

- Imagen 3: Evolución de la distribución de la población por delegación y municipio 1950-1980. (CONAPO, Escenarios demográficos y urbanos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 1990-2010: Síntesis, 1998) p. 53
- Imagen 4: Importancia del ferrocarril, la vialidad primaria y las implantaciones industriales en las tendencias del desarrollo urbano de la ZMCM. (CONAPO, Escenarios demográficos y urbanos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 1990-2010: Síntesis, 1998) p. 54
- Imagen 5: Crecimiento urbano 1950-2010 (PUEC, 2012) p.57
- Imagen 6: Grado de marginación por localidad 2010 (PUEC, 2012) p. 59
- Imagen 7: Áreas Naturales Protegidas 2010 (PUEC, 2012) p.60
- Imagen 8: Vista aérea de Iztapalapa. Foto de Imágenes aéreas de México p. 62
- Imagen 9: Centro de Tlanepantla y colonias circundantes en 1958. Hoy ocupado por industrias y unidades habitacionales. ICA/Aerofoto p. 65

CAPITULO 4

- Imagen 10: Mapa de la Diócesis de Milpa Alta elaborado por José Antonio Alzate hacia 1767. p.90
- Imagen 11: Mapa General de los Pueblos de Milpa Alta. Fuente: Acervo personal 2015. p 95
- Imagen 12: Imagen del volcán Teutli y campo con nopales desde San Juan Tepenahuac. Fuente: Acervo personal 2015. p 96
- Imagen 13: Pueblos, suelo agrícola, bosque y vegetación en Milpa Alta. Fuente: Bonilla Rodríguez 2009. p 97
- Cuadro 1: Propiedad comunal por superficie y número de comuneros. Fuente: PDDU Milpa Alta. p.109
- Cuadro 2: Relativa del DF, superficie y densidad de población 1950-2010. Fuente: INEGI 2010 p.110
- Gráfico 1: Población censal histórica en Milpa Alta. Fuente: INEGI 2010. p. 114
- Cuadro 3: Relativa del DF, superficie y densidad de población 1950-2010. Fuente: INEGI 2010. p. 115
- Gráfico 2: Edad de población Milpa Alta. Fuente: INEGI 2010 p. 116
- Gráfico 3: Población censal de Milpa Alta por localidad. Fuente: INEGI 2010. p.118
- Imagen 14: Acercamiento a Milpa Alta de mapa de localidades marginadas de la ZMCM Alta. Fuente: POZMVM, PUEC. p.120
- Gráfica 4: Clasificación de la población ocupada por sector de actividad económica. Fuente: ENOE 2015, IV trimestre p.121
- Gráfica 5: Clasificación de la población ocupada por nivel de ingreso. Fuente: ENOE 2015, IV trimestre p. 121
- Gráfica 6: Clasificación de la población no económicamente activa por condición de inactividad. Fuente: ENOE 2015, IV trimestre p. 122
- Gráfica 7: Clasificación de la con y sin atención médica por instituciones. Fuente: ENOE 2015, IV trimestre. p.122

CAPITULO 5

- Imagen 15: Visualización del sitio web de la Oficialía Mayor de DF, donde se promueve la búsqueda de datos de transporte. Fuente: www.datosabiertos.df.gob.mx p.130
- Imagen 16: Visualización de la aplicación Transit app en teléfono celular p.132

CAPITULO 6

- Imagen 17: Ejemplo de señalética de paradas de rutas de transporte público. San Bartolomé Xicomulco, Fuente: Archivo de autora p. 148
- Imagen 18: Conflictos viales en Av. Fabián Flores, San Pablo Oztotepec. Fuente: Archivo de autora p.149
- Imagen 19: Conflictos viales en Av. Fabián Flores, San Pablo Oztotepec. Autos estacionados en carriles externos. Fuente: Archivo de autora p.150
- Imagen 20: Ejemplo de señalética de transporte público. Villa Milpa Alta Fuente: Archivo de autora. p.152
- Imagen 21: Ascenso y descenso de transporte público sin paradas establecidas. San Pablo Oztotepec. Fuente: Archivo de autora. p. 141
- : Imagen 22: Bases de transporte público en vías primarias de Villa Milpa Alta. Fuente: Archivo de autora. p.154
- Imagen 23: Bases de taxis piratas. San Jerónimo Miacatlán. Fuente: Archivo de autora. p.156
- Imagen 24: "Se informa a los usuarios del transporte a CU y CCH Sur que pasa entre 4:50 y 5:00 hrs. en el mercado". Letrero en cartulina colocado en el portón de una escuela en San Salvador Cuauhtenco. Fuente: Archivo de autora p. 157
- Gráfico 8: Gráfica 8: tiempo realizado por cada pueblo milpaltense a "estación umbral". Fuente: elaboración con datos de SEMOVI p. 162
- Gráfica 9: Relación porcentaje de población entrevistada – tiempo empleado en viajes, de acuerdo a los resultados del cuestionario abierto realizado para esta investigación. Fuente: archivo propio p. 165
- Cuadro 4: Media de tiempo realizado en transporte público regulado RTP a "estaciones umbrales" en horario laboral. Fuente: elaboración con datos de SEMOVI p. 165

- Grafica 10: Relación porcentaje de población entrevistada – gasto diario en viajes, de acuerdo a los resultados del cuestionario abierto realizado para esta investigación. Fuente: archivo propio p. 166
- Imagen 25:Procesión de caballos sobre la Av. Fabián Flores en San Pablo Oztotepec Fuente: Acervo personal 2015. p.168
- Imagen 26: Taxi lleno con hasta 10 personas. Todos los pasajeros son estudiantes del ITMA. Fuente: Archivo de la autora. p. 171
- Imagen 27: Motocicleta con tres personas, dos menores de edad en la parte de atrás. San Antonio Tecomitl Fuente: Acervo persona. p.171
- Grafica 11: Gráfica de clasificación de respuestas de razones de percepción de vivir fuera de la ciudad. Fuente: Realización propia con resultados de Cuestionario abierto movilidad Milpa Alta. p.174

Lista de Anexos

- ANEXO 1: Formato de cuestionario abierto aplicado a los habitantes de Milpa Alta.
- ANEXO 2: Algunos cuestionarios abiertos realizados en Milpa Alta.
- ANEXO 3: Mapa de cobertura centros de asistencia médica, escuelas y mercados en Milpa Alta.
- ANEXO 4: Plano de vialidad y transporte en PDDU Milpa Alta. Fuente: Realización propia con archivos del PDDU Milpa Alta.
- ANEXO 5: Cuadro de rutas de transporte público en Milpa Alta.
- ANEXO 6: Mapa de rutas de Transporte público en San Antonio Tecómitl
- ANEXO 7: Mapa de rutas de Transporte público en San Lorenzo Tlacoyucan
- ANEXO 8: Mapa de rutas de Transporte público en San Pedro Atocpan y San Bartolomé Xicomulco
- ANEXO 9: Mapa de rutas de Transporte público en San Salvador Cuauhtenco y San Pablo Oztotepec
- ANEXO 10: Mapa de rutas de Transporte público en Santa Ana Tlacotenco y San Juan Tepenahuac
- ANEXO 11: Mapa de rutas de Transporte público en Villa Milpa Alta, San Agustín Ohtenco, San Francisco Tecoxpa y San Jerónimo Miacatlán.

Lista de Siglas

AHI	Asentamiento Humanos Irregulares
ANP	Áreas Naturales Protegidas
COMA	Comuneros Organizados de Milpa Alta
CONAPO	Consejo Nacional de Población
DF	Distrito Federal
ENOE	Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo
EOD	Encuesta Origen y Destino
EZLN	Ejercito Zapatista de Liberación Nacional
GDF	Gobierno del Distrito Federal
HNC	Programa Ambiental "Hoy No Circula"
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
PDDU	Programa Delegacional de Desarrollo Urbano
PEA	Población Económicamente Activa
PGDUDF	Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal
PNEA	Población No Económicamente Activa
PP	Políticas Públicas
SEDUVI	Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda
SEMOVI	Secretaría de Movilidad
SETRAVI	Secretaría de Transporte y Vialidad
TIC's	Tecnologías de Información y Comunicación
TLC	Tratado de Libre Comercio
ZMCM	Zona Metropolitana de la Ciudad de México

1. El proyecto de investigación

1.1. Introducción

El punto de partida de esta investigación son dos grandes temas: El hábitat en la periferia pobre de la Ciudad de México y su movilidad cotidiana. Si bien la movilidad se considera inscrita en las formas de habitar, se pretende definir claramente cómo es esta relación en las zonas que tienen alto grado de vulnerabilidad (debido, entre otros factores, a la falta de accesibilidad a bienes, servicios e infraestructura) desde la construcción del hábitat en la periferia de la Ciudad de México.

Los procesos de la expansión urbana, sobretudo en las ciudades latinoamericanas, han generado en la periferia pobre dinámicas específicas de dependencia de las áreas centrales donde se aglutinan actividades productivas. Estas dinámicas se reflejan en las actividades cotidianas de los habitantes, donde se hacen presente las acciones que son necesarias para desarrollarse y relacionarse (subsistir y reproducir relaciones sociales) en el contexto donde viven. Desde esta perspectiva, la movilidad cotidiana, como “actividad de relación” en el habitar (práctica social), es un indicador de las formas de habitar y de la calidad de vida de la periferia.

Se considera la movilidad como un factor importante de la accesibilidad (y por lo tanto indicador de exclusión social) debido a la potencialidad de cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y conectar con lugares que las personas necesitan para participar en sociedad (Jirón & Mansilla, 2013), por lo que sabemos que la accesibilidad repercute directamente en la forma de habitar de estas comunidades. Cabe preguntarse cómo se genera esta relación, si es una relación lineal en donde la movilidad es efecto del habitar y del hábitat o es una relación recursiva.

Entender la relación del hábitat y la movilidad cotidiana amplía el espectro de entender los dos conceptos; ambos son conceptos complejos que implican más allá de las nociones de casa y desplazamiento. Describir su relación es evidenciar su importancia y consecuente entendimiento para así plantear respuestas eficaces ante problemas específicos de movilidad dentro del completo entendimiento de las formas de habitar.

Enfocar el estudio al transporte urbano limitaría el entendimiento del problema lo que conlleva casi siempre a dar respuestas tecnocráticas, enfocadas a la infraestructura de la vialidad y del transporte mismos que han demostrado ser insuficientes y en ocasiones contraproducentes para la calidad de vida de los usuarios. La mayor parte de los estudios de movilidad en México se han centrado en la temática del transporte urbano y sus externalidades, donde domina el análisis descriptivo; en este sentido, Caso Izquierdo señala que la diversidad de enfoques sería enriquecedora (2008).

Esta investigación se enfoca en las características del hábitat y el habitar en la periferia conurbada pobre de la Ciudad de México, particularmente los pueblos originarios de Milpa Alta y, desde ahí, en el entendimiento de su movilidad. Para abordar la relación entre hábitat, habitar y movilidad, como práctica urbana, usaremos las teorías de Lefebvre en torno al habitar y su discurso acerca de la importancia de la práctica cotidiana como esfera de resistencia frente a la alienación de la ciudad. El paralelismo entre los pueblos originarios como territorios de resistencia frente a la urbanización y sus fuerzas "homologantes", no es coincidencia; las teorías de Lefebvre justifican la importancia de estudiar las prácticas cotidianas en este tipo de territorios.

Así mismo, esta investigación se inscribe en el paradigma de nuevas movilidades (Kaufmann, Manfred, & Joye, 2004). y, por lo tanto, en la necesidad de nuevos marcos teórico-metodológicos para abordarlas, ya que las relaciones con la ciudad han creado nuevas formas de comunicación que reclaman un enfoque integral y actualizado. También se inscribe en el estudio de la movilidad como práctica social (Sheller & Urry, 2006) la cual es modificada por su contexto (hábitat) y, al mismo tiempo, modifica su contexto (habitar); por lo que la consideración de las especificidades y el consiguiente entendimiento del mismo juega un papel preponderante para el entendimiento de esta práctica. Así, los capítulos 3 y 4 de esta tesis están dedicadas a este fin.

El análisis de la movilidad de una forma integrada pone en evidencia a la calidad del habitar de la población de la periferia pobre de la Ciudad de México, su bajo grado de movilidad afecta directamente aspectos de accesibilidad.

1.2. Preguntas de investigación

PREGUNTA GENERAL

¿Cómo es la relación de hábitat y movilidad en periferia pobre de la Ciudad de México, particularmente en los pueblos conurbados de Milpa Alta? ¿de qué manera se corresponden el uno al otro?

PREGUNTAS ESPECÍFICAS

- ¿Cómo han sido las dinámicas urbanas entre periferia y centralidad en la Ciudad de México y cómo han afectado al habitar de sus pobladores?
- ¿Cuáles son las principales características de los pueblos conurbados de Milpa Alta y como ha sido su relación con el proceso metropolitano?
- ¿Cuáles son las principales características socioeconómicas y urbanas de la delegación Milpa Alta en el proceso metropolitano?
- ¿Cómo es la movilidad de los Milpaltenses y cuál es su percepción en relación con la ciudad central?
- ¿Cuáles son las principales barreras de movilidad de los milpaltenses y cómo afecta su calidad en el habitar?

1.3. Hipótesis y objetivos

HIPÓTESIS

El grado de movilidad afecta la calidad de vida en la periferia. El paradigma urbano y su consecuente presión sobre los pueblos de Milpa Alta han modificado sus prácticas cotidianas de maneras específicas. La lejanía de los puestos de trabajo, la poca oferta en la educación media y media superior, las falta de algunos bienes y servicios y la baja calidad en los servicios de transporte público son expresiones de esta presión que ha limitado la accesibilidad a algunos bienes y servicios y que afecta la calidad de vida y la percepción de la relación con el resto de la ciudad en los milpaltenses.

Por otro lado, la metodología empleada desde el entendimiento del hábitat hasta el uso de las tres herramientas metodológicas propuestas (la observación de campo, el uso de las TIC's, y el cuestionario abierto) pueden aportar nuevas perspectivas en la observación de la práctica cotidiana dada la aproximación del entendimiento de sus procesos, dinámicas y relaciones urbanas y la posibilidad de obtención de resultados cualitativos y cuantitativos, mismos que se integran adecuadamente en el enfoque de accesibilidad y exclusión social.

OBJETIVO GENERAL

Distinguir las formas particulares del habitar (prácticas cotidianas) particularmente de la movilidad cotidiana de los pueblos conurbados de Milpa Alta, a través de la construcción y entendimiento del hábitat de la periferia pobre de la Ciudad de México, y de un análisis que contenga herramientas cualitativas y cuantitativas que abarquen tanto un enfoque social y técnico para obtener una visión integral ésta práctica y su relación con el hábitat en el que se realiza.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar y distinguir las principales transformaciones de los procesos urbanos en la periferia de la Ciudad de México y particularizar en el análisis de los pueblos conurbanos en la inserción (o exclusión) del proceso metropolitano y su afectación al habitar como periferia.

- Distinguir las particularidades de Milpa Alta dando importancia a sus características territoriales y su efecto en el proceso metropolitano así como su características socio culturales como pueblos conurbados para distinguir en ellos características específicas que contribuyan a entender la movilidad cotidiana.
- Comprender los modos de movilidad cotidiana de los habitantes de Milpa Alta desde una visión integral para abordarla como una práctica social urbana y no como mera actividad de desplazamiento. Para ello utilizar distintas herramientas de observación, análisis de resultados de TIC's (Tecnologías de Información y Comunicación) y cuestionarios abiertos y tener una visión tanto cuantitativa como cualitativa de la práctica.
- Analizar los resultados utilizando la metodología de Jirón , Lange, & Bertrand (2010), haciendo énfasis en las barreras de movilidad así como la percepción de los habitantes en relación a las zonas centrales de la ciudad para distinguir los elementos que afectan directamente a la habitabilidad en los pueblos.

1.4. Antecedentes del tema

A lo largo de los cursos de la Maestría en Arquitectura y Urbanismo del campo de conocimiento Arquitectura Ciudad y Territorio¹ de la Universidad Nacional Autónoma de México, se ha dado énfasis en comprender los procesos y dinámicas urbanas actuales a través de su revisión histórica y la revisión teórica de algunos conceptos. La complejidad de distintos hábitats en la ciudad, la segregación y la exclusión social fueron algunos de los temas persistentes que surgieron durante las discusiones en los seminarios de área de esta maestría. En el interés por comprender uno de los procesos urbanos más importantes y vulnerables en la producción social del hábitat en la Ciudad de México como son los llamado Asentamientos Humanos Irregulares, participé en el equipo de recopilación de datos físicos de la investigación *Análisis Físico-Territorial para el control de asentamientos humanos irregulares en el suelo de conservación. Caso estudio: San Antonio Tecomitl*,

¹ antes Análisis, Teoría e Historia de la arquitectura y la ciudad (ATH).

Milpa Alta; dirigido por el tutor de ésta tesis. Durante esta participación se hizo evidente la dificultad de acceso físico a estas zonas aún cuando el equipo solo se desplazaba desde el pueblo a las comunidades. La falta de transporte público, las malas condiciones de las calles (cuando las hay), las pendientes pronunciadas fueron las representaciones más claras e inmediatas de estas limitaciones, sin embargo aunado a esto, el acceso a bienes, servicios e infraestructura de los AHI (Asentamientos Humanos Irregulares) de Milpa Alta era también limitado. La reflexión consiguiente fue que la habitabilidad de estas zonas, mengua también, y de manera relevante, por las limitaciones de la accesibilidad en su condición de periferia.

Posteriormente para profundizar en el tema de la accesibilidad desde una práctica urbana se realizó un análisis de la movilidad en transporte público en Milpa Alta para el *Congreso Internacional de Movilidades Desiguales* en Santiago de Chile, participando con la ponencia *El acceso a la ciudad en los pueblos originarios de Milpa Alta en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México* (2014). En ella, se evidenciaron las dificultades en distancia / tiempo / servicio que los milpaltenses sufren para desplazarse a algunos puntos centrales de la ciudad usando una base de datos recién liberada por la SEMOVI (Secretaría de Movilidad) y el GDF (Gobierno del Distrito Federal) a través del uso de las TIC's. Los resultados en tiempo sobretodo en algunas horas del día son preocupantes y la dificultad que tienen los habitantes para desplazarse diariamente prueban la necesidad de acceso hacia otras zonas centrales y por ende la dependencia a ellas.

La movilidad cotidiana se convierte en un elemento estratégico para la accesibilidad y ésta para la calidad del habitar; desde éste punto de vista en México, se requieren estudios que hagan evidentes la correlación de ésta con la movilidad desde la investigación detallada de la experiencia, con el fin de tener una perspectiva más completa y evitar obtener meros resultados estadísticos con el objetivo de mejorar la infraestructura de transporte y vialidad. La intención es abordar el tema desde una perspectiva amplia y compleja que ayude a comprender mejor cuáles son las necesidades del habitar desde la accesibilidad y las características particulares de ésta zona periférica en la ciudad de México. Así, esta investigación trata de inscribirse en las nuevas formas de estudiar la movilidad de la última década (Jirón , Lange, & Bertrand, 2010) y considerarla no como una mera forma de desplazamiento sino

como una práctica urbana social, cultural que modifica su entorno y que permite el acceso a actividades, personas y lugares. No obstante la aportación estadística y de datos de ésta investigación se vuelve relevante debido a la carencia de publicaciones suficientes y registro estadísticos, particularmente en los pueblos conurbados de Milpa Alta.

1.5. Metodología

La metodología de esta investigación primeramente se enfoca en el desarrollo de la periferia metropolitana de la Ciudad de México para ir disgregando hacia un tipo particular de periferia, la periferia pobre, y finalmente, un poblamiento específico de ésta: los pueblos conurbados en Milpa Alta. El enfoque será su relación con el proceso metropolitano y en especial las causas y consecuencias de la presión urbana en la demarcación. Posteriormente se desarrollaran las especificidades territoriales y socioculturales en Milpa Alta para lograr aproximarnos a las formas particulares de habitar. Por último se capturaran datos cualitativos y cuantitativos de la movilidad cotidiana con el uso de herramientas mixtas y se analizarán los resultados con la metodología de Jirón , Lange, & Bertrand (2010) que se enfoca en la exclusión social por medio del análisis de las barreras de movilidad.

Las principales herramientas de trabajo para ésta investigación fue el uso de una metodología mixta que incluyo observación en campo, uso de TIC's y la aplicación de un cuestionario abierto a la población milpaltense para analizar la movilidad como práctica social y urbana de una manera más integral, donde se complementan el análisis de datos cuantitativos de tiempo y espacio, con el análisis de movilidad como experiencia desde la afectación al habitar. A continuación se mencionan los pasos que acompañaron esta investigación desde el surgimiento de la pregunta principal hasta la puesta en práctica de las principales herramientas; aunado a esto debido a su relevancia, se dedica un capítulo completo donde se encuentra una revisión detallada de su aplicación: *Capítulo 5. La observación de campo, el uso de las TIC's y el cuestionario abierto como herramientas metodológicas de investigación de la movilidad en los pueblos conurbados de Milpa Alta.*

La definición del tema de investigación se realizó mediante la sincronía entre los temas de interés, la participación en levantamiento de datos en campo de la

investigación acerca de Asentamientos Humanos Irregulares en Milpa Alta², la participación en el congreso internacional *Movilidades Desiguales*³ y el intercambio con el tutor y cotutor de esta tesis. El interés y la primeras revisiones de bibliografía especializada se realizó durante los cursos que integran la maestría en arquitectura en el campo de conocimiento Arquitectura, Ciudad y Territorio sobretodo los referentes al tema de *habitar* y habitabilidad en la ciudad, así como el exclusión social en la periferia de las ciudades; posteriormente se continuó con está revisión a lo largo de la realización de la investigación.

Acerca de las herramientas usadas, la primera fue la observación de campo en la participación de investigaciones previas mencionadas y la experiencia propia al acceder a los diferentes pueblos mediante los traslados en transporte público durante la realización de los cuestionarios. La principal razón fue distinguir las formas físicas de habitabilidad que son causa y consecuencia del grado de movilidad, así como la aproximación a la sensibilización de esta experiencia. La condición de mujer viajando ayudó a comprender al género femenino como grupo vulnerable en la realización de ésta práctica social urbana.

Las TIC's fueron usadas como parte de la metodología de investigación para evidenciara la relación distancia-tiempo utilizando una base de datos que estaba recientemente liberada por SEMOVI y el GDF a través del uso de soportes o aplicaciones para dispositivos móviles portátiles y, en teoría, a disposición de cualquier ciudadano. Los traslados se analizaron en diferentes horarios desde cada pueblo hasta *estaciones umbrales* (ver marco conceptual) que consideraban los milpaltenses y donde llega la mayor parte del transporte público que abordan.

²"Análisis Físico-Territorial para el control y tratamiento de Asentamientos Humanos Irregulares en suelo de conservación. Caso estudio San Antonio Tecómitl, Milpa Alta" el cual dirigió el arquitecto Alejandro Suárez Pareyón tutor de ésta tesis.

³ con la ponencia "El acceso a la ciudad de los pueblos originarios de Milpa Alta en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México" Octubre 2014, Santiago de Chile.

Finalmente la herramienta fuerte de esta metodología fue la aplicación de cuestionarios diseñados para evidenciar las barreras de movilidad (según la metodología sugerida por Paola Jirón en *Hacia una re-conceptualización teórico metodológica de la accesibilidad para comprender la exclusión social urbana en Santiago de Chile*) (Jirón & Mansilla, 2013) desde el enfoque de acceso/exclusión de los habitantes de Milpa Alta en relación a la ciudad a la que participan. El cuestionario fue diseñado a lo largo del curso Técnicas de Investigación⁴ donde hubo énfasis en la práctica de habilidades del entrevistador para que los entrevistados mencionen información de interés. Las primeras preguntas intentan obtener respuestas concisas y breves para obtener datos estadísticos y complementarlos con los datos que arrojó los resultados con el uso de las TIC's; posteriormente las preguntas fueron diseñadas para obtener respuestas más amplias que nos acerquen a la comprensión del uso del transporte público en la cotidianidad y como experiencia de acceso o exclusión. En estos se evidenciaron algunos miedos, frustraciones y anhelos que afectan directamente a su relación con la ciudad y sus pueblos como espacio habitable e hicieron más completo este análisis para tener una visión integral de la movilidad como práctica social urbana.

El método de las entrevistas consistió de las siguientes fases: el diseño de los cuestionarios, la aplicación en los 12 pueblos milpaltenses, la captura de datos y su configuración espacial, la codificación de preguntas abiertas y el análisis de resultados. El registro de los cuestionarios se realizó con la transcripción en el momento de las respuestas de los entrevistados. El formato de cuestionario y los resultados de las respuestas se encuentran como anexo de esta investigación.

⁴ Técnicas y Procedimiento de Investigación con el profesor Antropólogo Eduardo Torres Veitya

2. Marco Teórico. “Si me muevo, puedo” Relaciones del Habitar y la Movilidad

La intención de este capítulo es situarnos en diferentes conceptos, mismos que son ámbitos en los que se desarrolla esta tesis. Primeramente aclararemos las relaciones entre movilidad y habitar. Es importante mencionar que desde ahora y a lo largo de toda la tesis nos referiremos al concepto de movilidad como práctica social, es decir, una actividad que crea y reproduce relaciones sociales y que expresan su ámbito (social cultural, político, histórico) específico, habilidades, técnicas e imaginarios. En este desarrollo se irá definiendo las relaciones de la práctica social en el habitar y la importancia recursiva entre ellas. Para ello usaremos los argumentos teóricos que Henri Lefebvre y, muy brevemente, Martin Heidegger, realizaron en torno al habitar; de éste se desprenden y se coligan conceptos como hábitat y cotidianidad.

Posteriormente, en el segundo subcapítulo se revisarán los nuevos paradigmas para el análisis de la movilidad en el ámbito de la sociedad contemporánea y urbana, así como los argumentos para abordar este tema desde una perspectiva compleja, que debe integrar la comprensión geográfica, cultural y socioeconómica de la comunidad estudiada.

2.1. Hábitat vs. Habitar. Las razones de Lefebvre para el estudio de la praxis cotidiana

*"Cercano esta el dios
y difícil es captarlo.
Pero donde esta el peligro
crece también lo que nos salva..."*

Fragmento del poema de Patmos de Holderlin

A lo largo de este subcapítulo revisaremos las razones de Lefebvre para estudiar la praxis cotidiana (política, cultura, movilidad, habitabilidad), entendida como práctica social (que crea y produce relaciones sociales), en su reflexión y argumentación teórica sobre el habitar. Las herramientas del autor en esta argumentación provienen del pensamiento marxista, intentando alejarse de una postura dogmática y enfrentado su discurso a nuevas realidades de una sociedad contemporánea capitalista. La referencia dialéctica de conceptos y la crítica a la alienación de los habitantes en la ciudad serán el medio para el entendimiento de la importancia de las prácticas cotidianas en la calidad del habitar y hábitat.

Lefebvre aborda el tema con un concepto clave para aproximarse la relación habitar-ciudad y las practicas sociales cotidianas: **la apropiación del espacio**. Marx ya consideraba el termino de apropiación a la transformación del ser en el proceso de creación y dominio de la naturaleza como una totalidad, una unidad (Lefebvre, 2013); la aportación de Lefebvre parte de cuestionarse el proceso de producción en la sociedades urbanas contemporáneas, lo que obliga al autor a diferenciar entre dominio y apropiación.

Bajo el capitalismo es cada vez más evidente la desarticulación entre el hombre y el reconocimiento al objeto producido, ya que es realizado por entes diferenciados. La dominación de la producción no lleva necesariamente al reconocimiento de lo producido, la perdida de identificación (de lo humano, de lo social) en el objeto producido induce a la alienación del hombre.

Las cosas y los productos que son medidos, esto es, reducidos al patrón común del dinero, no comunican su verdad; al contrario, la ocultan en tanto que cosas y productos. Desde luego hablan a su manera, en su lenguaje de cosas y de productos,

para promocionar la satisfacción que aportan o las necesidades que satisfacen: mienten y disimulan el tiempo de trabajo social que contienen, el trabajo producido que encarnan y también las relaciones de explotación-dominación en que se basan. (Lefebvre, La producción del espacio, 2013, p. 137)

Si hablamos de la producción del espacio, tenemos que diferenciar entre espacio dominado y espacio apropiado. Bajo esta dialéctica, Lefebvre cuestiona el papel de la arquitectura moderna y el urbanismo funcionalista, ambos perfilando un carácter programático en el uso y significado de la ciudad. Se producen los espacios de acuerdo a su función, una función asignada por alguien ajeno al usuario, mismo que pretendió determinar el espacio de la práctica y la práctica del espacio. Tanto la arquitectura como el urbanismo funcionalista se usan como instrumentos de dominio de una estrategia capitalista de la producción y dominación del espacio.

Por otro lado, es en la apropiación del espacio donde el autor reconoce un horizonte crítico de transformación social. El concepto de Apropiación del Espacio debe alejarse de aquellas connotaciones de carácter fetichista en el que el objetivo de la apropiación es el espacio por el espacio mismo; Martínez (2014, pp. 2-3) menciona que para Lefebvre "...no existe nada parecido al fetichismo de la comunidad ni el autor guarda confianza alguna en los procesos que pudieran excluir la manifestación espontánea de la práctica social y política del espacio."; es en la apropiación del espacio donde el hombre se reconoce en la realidad social creada por él mismo, comprendiéndose como copartícipe de la construcción de su obra.

Desagregaremos entonces algunas nociones que usa Lefebvre para la equiparación de los conceptos de apropiación del espacio y habitar con su condición autopoiética⁵ y recursiva⁶. Primeramente, el autor propone dos dimensiones en donde se puede

⁵ Este concepto es tomado de la biología que se refiere a un sistema capaz de reproducirse y mantenerse por sí mismo. Martínez lo usa en su trabajo *Configuración urbana, habitar y apropiación del espacio* (2014) para referirse a la capacidad creadora y reproductiva de sociedad para hacer ciudad.

⁶ El concepto de recursividad aquí expuesto está tomado de los principios de complejidad planteados por Edgar Morin (2009). Éste se contrapone a la idea lineal de causa y efecto, producto y productor, sistema y supersistema; para considerarse como sistema cerrado en el que el producto y efecto son mismos productores y causadores.

evidenciar las contradicciones de la sociedad capitalista y contraponer conceptos: la dimensión de lo cotidiano y la dimensión de lo urbano.

Es en lo cotidiano donde encontramos un entorno ideal para observar las contradicciones de la sociedad contemporánea; así mismo, es un concepto enfrentado: lo cotidiano como entorno programado, es el marco donde se reproduce cómodamente la ideología hegemónica una tras otra vez y de la misma manera; pero al mismo tiempo, lo cotidiano es la esfera donde ocurre lo único, lo humano oponiéndose de diferentes maneras a lo programado pero siempre constante y obstinado. En esta esfera, el conflicto deviene en lo repetitivo frente a lo singular.

Así, en el entorno de lo cotidiano (consumo programado) se proyecta el espacio dominado: lugares funcionales y proyectados para morar, desplazarse, trabajar y para el ocio (pensemos en las unidades habitacionales, vialidades elevadas para uso del automóvil, *call centers* y multicinemas); pero al mismo tiempo, es en lo cotidiano donde encontraremos emancipaciones y diferencias, la constante obstinación del hombre de proyectarse en el objeto o en el espacio.



Secuencia 1: Secuencias de la película Playtime de Jacques Tati (1967), haciendo una crítica de la enajenación de la ciudad funcionalista.

La otra dimensión propuesta por Lefebvre para el estudio de las contradicciones de la sociedad contemporánea será la dimensión de lo urbano. El urbanismo, dimensión de lo urbano, es usado como herramienta del discurso político, económico e ideológico que actúa como ordenador económico (mercado inmobiliario) y como ordenador moral y cultural (normalización de modos de vida, aislamiento y funcionalización). Sin embargo según Lefebvre, es en lo urbano como virtualidad, como sociedad urbana, donde se encuentran también las prácticas combativas y la emancipación colectiva de la ciudadanía plena. Son en estas esferas, de lo cotidiano y

lo urbano donde interesa llevar la observación de esta tesis a través del estudio de una práctica social en la ciudad: la movilidad.

Si bien ya revisamos las herramientas de estudio de Lefebvre y las esferas donde ocurre la producción del espacio, se procede a analizar cómo se relaciona la práctica social al habitar. Para situarnos en el concepto que se pretende abordar revisaremos brevemente las ideas de Heidegger en torno al habitar que posteriormente el filósofo y sociólogo francés retoma para ampliar su postura.

Secuencia 2: Heidegger y su mujer en su cabaña en las montañas de la Selva Negra. Extraída de "Cabaña de Heidegger: un espacio para pensar" de Adam Sharr..



Para el filósofo alemán "el habitar es la manera en que los mortales son en la tierra" (Heidegger, 1994). En *Construir Habitar pensar*, desarrolla una argumentación ontológica a partir de cuestiones acerca de las formas de estar del hombre; el concepto llave es *la cuaternidad*: idea desarrollada en que involucra conceptos como la tierra, el cielo, los divinos y los mortales como una unidad. La cuaternidad es lo que existe en la tierra y por lo tanto el hombre es parte de ella y al mismo tiempo debe guardarla, custodiarla. Cuidar, proteger la cuaternidad, resguardarla es la esencia del habitar.

La manera en que se resguarda la cuaternidad (se habita) es precisamente llevar la esencia de esta a las cosas (este concepto Lefebvre lo retoma cuando habla de uso y

simbolismo, el cual se revisará más adelante) Para Heidegger "el habitar es el rasgo fundamental de la condición humana, la ocupación por la cuál el hombre accede al ser, deja que las cosas surjan en torno a él y se arraiga" (Martínez , 2014, p. 12).

La formulación de Heidegger se reconoce como actos múltiples y yuxtapuestos en contextos territoriales específicos (sociales, culturales, políticos y geográficos) en prácticas sociales de carácter práctico o simbólico. El uso de este concepto, Lefebvre lo retoma porque se aleja de la idea reducida y funcional del habitar para otorgarle un significado antropológico, esencial.

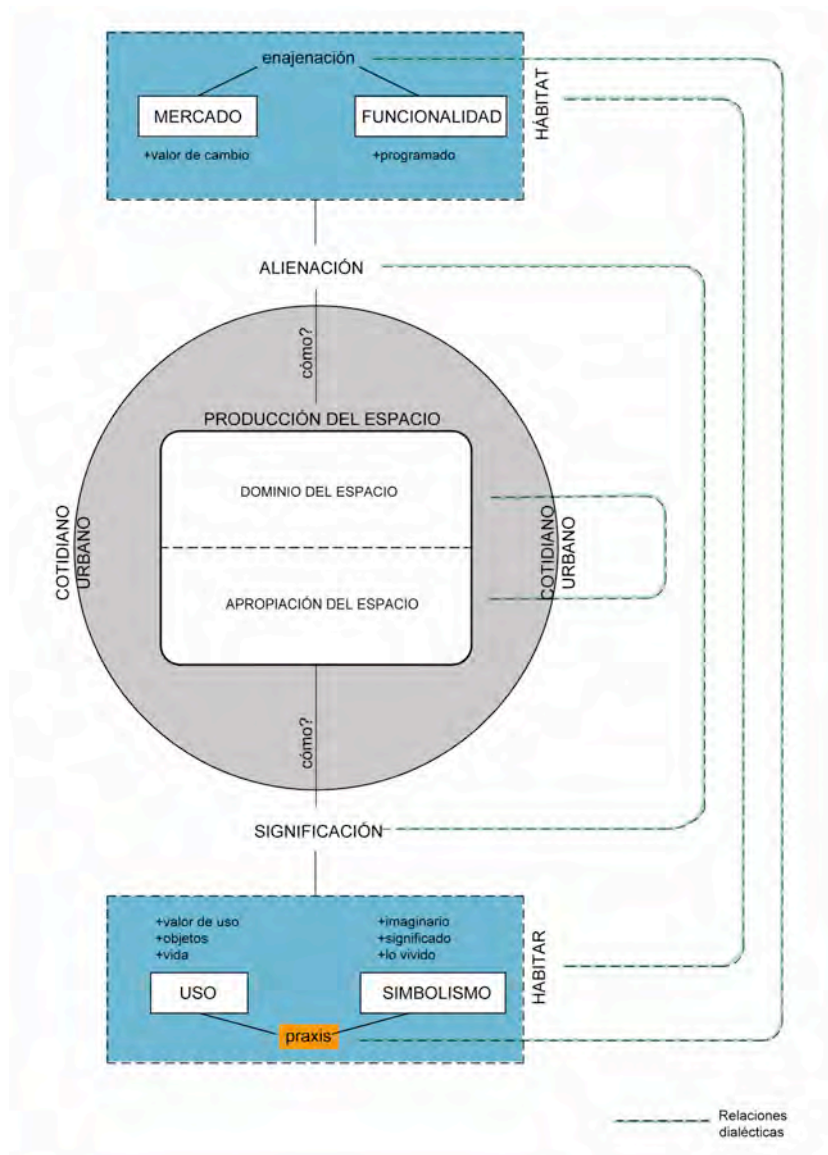


Diagrama 1: Diagrama de Conceptos de Lefebvre en torno al habitar

Ahora bien, retomando a Lefebvre, si la apropiación del espacio es la herramienta combativa de la ciudad para alejarnos de la alienación atomizante de la ideología capitalista, la forma de dirigirnos a ella será a través del otorgamiento de significado al espacio, pero a este espacio solo se le puede dar un valor semántico a través del uso y del simbolismo, mismas categorías que constituyen la noción de habitar (Ver Diagrama 1).

A través del valor de uso al espacio Lefebvre pretende rehabilitar el concepto para confrontarlo con el valor de cambio que predomina sobre el espacio de la ciudad. Para ello encara la noción de habitar y hábitat; el primero donde ocurre la apropiación del espacio, a través de la praxis cotidiana y el imaginario individual o comunitario; el segundo donde se resuelve un programa planeado y rutinario, un espacio dominado y de dominación. Para Lefebvre según Martínez (2014, p. 13) el habitar:

El habitar designa básicamente un hecho antropológico, un atributo propio del hombre cuyos modos varían según las sociedades en el curso de su historia y en virtud de esas totalidades que constituyen la cultura, la civilización, la sociedad a escala global...

El habitar se expresa primeramente en los objetos, a través del uso cotidiano, posteriormente se le otorga una connotación semántica a través de lo vivido; el proceso ocurre desde el uso del objeto donde se forma una análisis semiótico con lo propuesto de él (el otro, el proyectista, el gobernante, los medios de comunicación) y lo imaginado para él (el objeto como proyecto personal) (Lefebvre, 2013).

Es en el uso cotidiano donde se expresan no solo los modos específicos sino las aspiraciones, las necesidades concretas, los imaginarios colectivos y personales, y la inversión afectiva del habitar. La praxis cotidiana con su significación ejecuta la apropiación del espacio y es en ésta esfera donde se moldea el habitar del individuo.

Por otro lado, el simbolismo se ejecuta de forma recursiva obteniendo un significado y reenviando la resignificación de la vida social y las relaciones sociales. El simbolismo se crea a través del imaginario de los usuarios-habitantes. "Ante el discurso racional, los habitantes oponen la tozudez del imaginario de sus representaciones y prácticas ciudadanas" (Martínez, 2014).

Aunque como lo mencionamos anteriormente, el habitar se constituye por el uso y el simbolismo otorgado al objeto-espacio, el grado de apropiación dependerá también de la libertad de los usuario-habitantes en ejercer acción sobre él y participar activamente en su conformación. Lo anterior retoma el discurso de la necesidad de reconocerse en el objeto/espacio a través del uso y significado (habitar) para combatir la enajenación y sobretodo el sentido de la pérdida de la identidad.

Hemos revisado las relaciones entre el habitar y la práctica cotidiana desde el argumento de Lefebvre. A lo largo de esta tesis, el estudio de la movilidad cotidiana, considerada práctica cotidiana, se inscribe en la teoría lefebvriana al pretender alejarse de una observación reduccionista científica de la praxis que, aunque genera espacialmente problemas específicos, no pretende dar soluciones particulares sino aportar a la observación, desde otra visión (desde el habitar y el hábitat) para lograr un entendimiento integral y humanista y, desde ahí, partir para la propuesta de soluciones a problemas cotidianos.

Por otro lado, la crítica de la que parte Lefebvre a la alienación de la sociedad contemporánea podemos equipararla con la mayor parte de estudios sobre movilidad que se han hecho en la ciudad de México. Gran parte de estos estudios se han abordado principalmente desde el transporte urbano y la vialidad (Casado Izquierdo, 2008), elementos que en la teoría de Lefebvre se consideran funcionalistas y programáticos y, en la mayor parte de las investigaciones y soluciones en torno a ellas, tienden a reproducir esta condición; alguna de ellas han llegado incluso a ser perjudiciales para los mismos usuarios⁷.

Un estudio muy interesante de Pricilla Connolly (2009) pone en evidencia algunas de las contradicciones entorno a esta práctica en la ciudad de México al plantear que, a pesar que de la creencia generalizada y deseable en torno a aumento de la movilidad,

⁷ Los estudios de Davis (2008) y de Riveros Rotgé, (2009) son un buen ejemplo de cómo algunos programas de políticas públicas basándose en experiencias extranjeras, adoptan las soluciones que terminan siendo perjudiciales. En este caso, se exponen los resultados en los niveles de contaminación atmosférica, durante y después del programa Hoy No Circula (HNC) implementado en el D.F. en 1989.

su estudio indica que la movilidad en la ZMCM esta disminuyendo. Por ejemplo: en cuanto a la relación entre centralidad y movilidad hay delegaciones centrales como Álvaro Obregón, Benito Juárez e Iztapalapa, donde hay altos índices de viajes por hogar. "Esta tendencia desmiente el supuesto basado en la experiencia europea de que las ciudades compactas y de mayor densidad resulten más sostenibles porque favorecen la movilidad peatonal" (2009, p. 11). Aunque Connolly no propone soluciones, las preguntas que surgen de este problema apuntan al abordaje desde un visión particular, singular y sobretodo humana, referente al conocimiento de las prácticas de los usuarios en su contexto específico (habitar), conociendo las diferentes formas estar y relacionarse en condiciones particulares. Una visión de la praxis a través de la revisión del hábitat y el habitar, misma que pretende este trabajo.

Continuando en el marco de las ideas de Lefebvre, parece oportuno estudiar particularmente la movilidad de los pueblos originarios ya que en la actualidad, no solo son quizá las mas notables representaciones urbanas de la diversidad cultural, la desigualdad social y política del país, sino que tienen el potencial de ser vistos como territorios que se han formado en torno a practicas de resistencia frente a un urbanismo desmedido. La praxis de los pueblos originarios expresan esa resistencia y adaptación de conocimiento antiguo hacia nuevas realidades adaptándolo en su día a día. La cotidianidad se convierte en la esfera de lucha de estos pueblos por relacionarse con lo urbano y al mismo tiempo conservar su cultura y tradiciones. En varios casos, como hemos visto, esta disputa termina en la desaparición del pueblo, sobretodo cuándo se encuentra próximo a una centralidad y se ve devorado por el mercado inmobiliario pero ¿qué pasa cuándo el pueblo originario se encuentra en la periferia y con un acceso limitado? ¿Es éste una forma de resistencia circunstancial o ha llegado a ser una forma adoptada de resistencia ante el creciente urbanismo? Estas preguntas se tratarán de responder a lo largo de los capítulos 3 y 5 donde se revisará cómo se formó el hábitat y como es el habitar de estos pueblos.

Al respecto, considerando que la movilidad es una práctica social, esta investigación apela al principio hologramático⁸ y recursivo de la teoría de la complejidad. Donde la observación de la praxis cotidiana es una parte reflejo del habitar, es decir, donde las formas de estar en el territorio, producto y productor a través de las relaciones sociales, expresan las formas de moverse y comunicarse. No se pretende afirmar que a través de la observación de la movilidad conozcamos todo cuanto a un habitar específico se refiere. La tesis pretende abordar una práctica urbana a través del entendimiento de la creación y formación del Hábitat y sus maneras de relacionarse con él.

En el siguiente subcapítulo se proponen dos cuerpos teóricos alternativos para el estudio de la movilidad cotidiana como práctica social que retoman la importancia de reconocer el uso y el significado de ésta de acuerdo a las circunstancias particulares del hábitat en el que se realiza.

2.2. Alternativas al estudio de la movilidad: Motilidad y El paradigma de las Nuevas Movilidades

Parece ser que el estudio de la movilidad está cambiando. Al menos para las ciencias sociales, que evidencian cada vez más la necesidad del nuevo enfoque hacia esta práctica social. Los argumentos se dirigen a una visión compleja, que implica más allá de desplazarse en el tiempo y espacio. El contexto cultural, geográfico, político y económico son elementos determinantes para observar la movilidad cotidiana y la relación recursiva entre práctica y habitante en el espacio.

Esta investigación toma los argumentos de la necesidad de la nueva perspectiva en la que se estudia la movilidad de las ciencias sociales para posteriormente dar un enfoque urbano, es decir, basándose en las ideas en donde se focaliza al contexto y a las correlaciones entre personas, infraestructura y entorno; esta tesis se centrará

⁸ El concepto hologramático aquí expuesto está tomado de los principios de complejidad planteados por Edgar Morin . El holograma contiene casi la totalidad de la información del objeto representado. "No solamente la parte está en el todo, sino que el todo está en la parte" (Morin, 2009).

primeramente en las formas en las que se construye el Hábitat y a partir de ahí, desarrollar las formas de habitar de las zonas periféricas de la Ciudad de México.

Estamos familiarizados con las investigaciones de esta praxis que reflejan, en la mayoría de los casos, datos duros que si bien aportan gran parte al conocimiento de ésta, también limitan las posibilidades de su comprensión holística (la manera en la que la movilidad es conceptualizada va a determinar el proceder de sus aplicaciones y resultados de investigación). Lo grave de ello se refleja, en su mayoría, en la propuesta de soluciones igualmente limitadas que, algunas veces, han sido perjudiciales para el que se moviliza. Hemos expuesto en el subcapítulo anterior algún ejemplo del detrimento de soluciones basadas en estudios limitados. Los estudios de movilidad no son la excepción, si bien han dado soluciones puntuales a problemas particulares, también existen ejemplos de pérdida de movilidad en algunos casos. El estudio de Priscilla Connolly, *La pérdida de la movilidad*, da un buen ejemplo de estas contradicciones basándose en los últimos datos de la Encuesta Origen y Destino (EOD) 2007 en la Ciudad de México.

En el marco de la sociología es donde se ha determinado trascender de la dicotomía investigaciones de transporte e investigaciones sociales, poniendo en evidencia las relaciones sociales que se generan en el viaje y conectando las diferentes formas de transporte con modos complejos de experiencia social. En este sentido los estudios de movilidad tienden a enfocar el movimiento en espacio- tiempo, en lugar de analizar (también) la interacción entre actores, estructuras y contexto (Kaufmann, Manfred, & Joye, 2004).

El problema se encuentra en el carácter de sedentarismo y la desterritorialización (*detritorialisation*) de los estudios sociales (Sheller & Urry, 2006). El primero toma como normal la estabilidad y el arraigo, y como anormal el movimiento, el cambio y el *no quedarse*.

Respecto al sedentarismo, si se revisa a Heidegger de una forma laxa (Construir Habitar Pensar, 1994), se podría interpretar que *habitar* significa "estar en paz, en la morada, en un lugar", es decir, quedarse; pero Heidegger también argumentó que el principio del habitar radica en "cuidar" la cuaternidad (Hombre-Dios(es)-Divinos-

Mortales) si es necesario, de una forma activa; si para ello implica construir será una forma de habitar también. Si el cuidar la cuaternidad implica construir un puente, al construirlo también lo estará habitando; y si significa usar ese puente para conectarse y movilizarse, también estará cuidando la cuaternidad, estará habitando. De aquí la conocida frase de Heidegger: "No habitamos porque hemos construido, sino que construimos y hemos construido en la medida que habitamos..." (1994, p. 3).

El término de desterritorialización al que se refiere Sheller & Urry tiene que ver con el carácter que se había estado dando a los estudios de movilidad en el sentido de disminuir la influencia de la especificidad del territorio. La movilidad siempre esta localizada y materializada y ocurre a través de desplazamientos en diferentes lugares que generan prácticas singulares y no repetitivas. Hay por lo tanto una necesidad de reconocer el movimiento y *el contexto*, así como el movimiento *en el contexto*, en los estudios de movilidad para poder explicar diversas inconsistencias y variables (Kaufmann, Manfred, & Joye, 2004).



Imagen 1: El espacio para la movilidad en Villa Milpa Alta. Archivo de autora (2015).

El contexto toma, por fin, una papel preponderante para entender la manera de la práctica. Sin embargo, no lo hace de una manera pasiva; éste se reconoce como producto y productor de la sociedad y por lo tanto un elemento dinámico en la producción de ciudad. Tampoco se trata de tener la visión unívoca de contexto en el

sentido más geográfico como tiende a hacer la arquitectura: enfocarse en la descripción del *topos*; sino en el sentido más abarcable, es decir, que mira también, hacia lo histórico, lo político, lo económico y lo social.

Lo que es inusual es empezar desde los patrones complejos de las variadas y combatientes actividades de las personas. El desarrollo y satisfacción de estas actividades significa que viajar es necesario para la vida social, permitiendo realizar conexiones complejas generalmente como obligación social. Entender estas conexiones no debe empezar con tipos y formas de transporte. (Sheller & Urry, 2006).

Ambas propuestas teóricas a revisar *Motilidad* (Kaufmann, Manfred, & Joye, 2004) y *El nuevo paradigma de las Movilidades* (Sheller & Urry, 2006) retoman esta importancia al contexto, pero se abordan desde diferentes visiones que retomaremos a continuación y que complementan el marco teórico para el enfoque de esta investigación.

Los autores del concepto de *Motilidad*⁹ argumentan que hay conceptos existentes en el estudio de movilidad que limitan su análisis, y usan el nuevo término como una respuesta a la confusión del uso de estos términos teóricos en varios estudios de movilidad que generalmente, tienden a usar conceptos muy estáticos de territorio y sociedad. Proponen no preponderar las preguntas *qué, cuáles y cuántas* para focalizarse en el *cómo*. Plantean aproximarse a los análisis en las correlaciones entre actores, estructuras y contexto.

Por otro lado también les preocupa que la movilidad sea abordada como un concepto pasado o futuro (por ejemplo: estudios de movilidad basados en encuestas lejanas en tiempo, como la última EOD realizada en el 2007, o los estudios de movilidad basados en la demanda, siempre futura). Es el presente, la potencialidad (presente) de moverse la que los autores se enfocan, esta potencialidad esta estructurada con las correlaciones antes expuestas (actores estructuras y contexto).

⁹ "El término motilidad es usado en la biología y la medicina para referirse a la capacidad de un organismo a moverse. En la sociología, ha sido usado esporádicamente por Bauman en *Modernidad líquida* para describir la capacidad de ser movable. También es encontrado en análisis sociológicos del cuerpo para describir el cuerpo en movimiento." (Kaufmann, Manfred, & Joye, 2004).

En este sentido se encuentra una equiparación entre el pensamiento de los autores y el Lefebvre (referirse al subcapítulo anterior) al priorizar el presente (la cotidianidad) como ámbito de estudio.

Motilidad es "la capacidad de los entes (bienes, información o personas) para moverse en un espacio social y geográfico, como una forma en que los entes acceden y se apropian de la capacidad para la movilidad socio espacial de acuerdo a sus circunstancias" (Kaufmann, Manfred, & Joye, 2004).

Este concepto generalmente abarca elementos interdependientes: *el acceso*, que se refiere al rango de posibles movilidades de acuerdo al lugar, el tiempo, y otras limitaciones de contexto o circunstancias; *la competencia*, que se refiere a las capacidades y habilidades directas o indirectas relacionadas con el acceso y la apropiación (por ejemplo las habilidades en la movilidad en una persona embarazada o una persona con acceso a un helicóptero para su movilidad cotidiana); y *la apropiación*, que se refiere a cómo los agentes interpretan y actúan en relación a la accesibilidad y competencias percibidas o reales.

Como podemos deducir, el término de motilidad está estrechamente ligado a las estructuras, políticas, económicas, culturales y sociales que otorgan la definición de la potencialidad a la que se refiere. En este sentido el estudio de la movilidad¹⁰ puede ser indicador del habitar ya que revela aspectos importantes relacionados con la calidad de vida en la medida en que puede ser adaptada en estudiar secuencias de actividades relacionadas con el espacio y relacionarlas con la estabilidad y cambio de posición social.

¹⁰ Aquí intencionalmente se evitó el término de motilidad ya que no es el concepto que usaremos a lo largo de la tesis, aunque integra y abarca las características a las que se refiere *Kauffman et al.* para ese término. Así mismo debido a que este último no es usado en la mayoría de los estudios latinoamericanos y datos accesibles para esta investigación, resulta poco práctico. Algunos otros estudios como el de Jirón y Mansilla (2010) también usando el término de motilidad, regresan al concepto de movilidad.

Imagen 2: Centro de Transferencia Modal Chapultepec. Foto de María Luisa Severiano, extraída de la Jornada, Capital, 24 Octubre 2010.



Más tarde a partir de este término Jirón y Mansilla proponen una metodología para el estudio de la movilidad, a partir de esta propuesta conceptual, basado en el estudio de barreras o constricciones del usuario de acuerdo a sus determinaciones contextuales. Esta metodología es usada más adelante en esta tesis a lo largo del capítulo 6 y se encuentra descrita y desarrollada en su primer subcapítulo.

Notaremos simetrías entre la Motilidad y el Paradigma de las Nuevas Movilidades que desarrolla Sheller & Urry (2006) comenzando por la resignificación preponderante del contexto en los estudios, como se mencionó anteriormente. A diferencia de Kauffman *et al.* que se apropiaron del concepto de motilidad por una preocupación en las divergencias de las investigaciones de movilidad; los autores del Paradigma de Nuevas Movilidades parten de la conciencia del constante cambio entre las conexiones de la sociedad contemporánea, en la cual hay tantas movilidades divergentes que se entrecruzan y tienen consecuencias diversas en lugares y personas.

El nuevo paradigma se basa en seis cuerpos de teoría: el primero es enfatizar la voluntad de conectarse y por lo tanto la voluntad sobre el espacio; el segundo se refiere a las geografías híbridas y complejas tanto del territorio como de las relaciones sociales; el tercero equipara con un principio de la teoría de la complejidad que hemos estado mencionando en este capítulo, el principio de recursividad, donde hay un interés por conocer las formas en la que las cosas crean los espacios y en el

que espacio reconfigura la forma de las cosas. La gente, el capital y las cosas mueven su forma y reforman el mismo espacio (2006, p. 10). El cuarto cuerpo teórico consiste en volver a centrar el cuerpo humano como esfera afectiva, a través de lo que sentimos, construimos imaginarios y significados; el quinto examina las topologías de las redes sociales y espaciales y los patrones de las ligas débiles, es decir, aquellas de difícil conexión o acceso; el último se basa en considerar, en el estudio de la movilidad, el análisis de sistemas complejos como no ordenados pero tampoco anárquicos.

Los autores que explican este paradigma también proponen métodos para su investigación de los cuáles cuatro de ellos resultaron apropiados para esta tesis que a lo largo del capítulo 4 se desarrollan:

- La observación es particularmente importante para conocer *vis a vis* cómo es esta relación con los lugares, eventos y personas
- Sugieren también la etnografía móvil, que involucra la participación en patrones de movimientos mientras se conduce la investigación etnográfica; esto es, acompañamiento en el viaje¹¹.
- Mencionan la ciber-investigación como recurso útil en la actualidad para la exploración de las movilidades imaginarias, virtuales y reales¹².
- Comprender la experiencia de los que se movilizan implica entender los imaginario en la atmosfera de un lugar¹³.

¹¹ Algunas de las entrevistas levantadas para esta investigación fueron realizadas de esta forma al abordar a los usuario milpaltenses en su viaje en el microbús o combi. Ver introducción a subcapítulo 4.3. *El cuestionario abierto*

¹² En esta investigación se usaron los datos dispuesto por la SEMOVI a través del uso de las Tecnologías de Información y Comunicación (Ver capítulo 4, subcapítulo 4.2 *Las ventajas del uso del las TIC's y el sistema de datos abiertos del DF*).

¹³ Parte de las entrevistas levantadas comprenden preguntas que tratan de entender el imaginario de exclusión respecto a la relación de Milpa Alta con la Ciudad de México. Ver ANEXO 1

Los otros métodos mencionados pero no usados en esta tesis son: los diarios de espacio- tiempo; el desarrollo activo del uso de la memoria y por último, el análisis de los puntos de transferencia (los lugares "entre", los nodos de conexión).

Encontramos entonces en las teorías de Motilidad y el Paradigma de las Nuevas Movilidades, propuestas de cuerpos teóricos que desarrollan su conocimiento sobre en base a la complejidad de la movilidad partiendo de la importancia del entendimiento del contexto, del hábitat creado y programado (en términos de Lefebvre) y del hábitat construido por la cotidianidad.

Es así como nos acercaremos al entendimiento de objeto que nos incumbe, desde el entendimiento de la configuración de la periferia en la Ciudad de México para luego acercarnos a la descripción del hábitat en Milpa Alta y de esta forma comprender las formas y modos de habitar, particularmente en lo referente a la movilidad cotidiana.

2.3. Marco conceptual

Accesibilidad

"...la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad." (Jirón , Lange, & Bertrand, *Exclusión y desigualdad Espacial: desde la movilidad cotidiana*, 2010, p. 5)

Cotidianidad

1.adj. Correspondiente a todos los días. (Real Academia de la Lengua Española,, 2016)

2. m. Relato de lo que ha sucedido día por día. (Real Academia de la Lengua Española,, 2016)

Esfera donde se cristalizan y convergen los problemas inherentes a la re (producción) de la existencia social y sus formas de conciencia (...)Se presenta en el programa lefebvriano como ámbito privilegiado para indagar las contradicciones de la sociedad contemporánea: los gestos rutinarios, los constreñimientos, las imposiciones, los

determinismos segmentados; pero asimismo lo singular frente a lo repetitivo, la innovación, las emancipaciones y apropiaciones parciales de la vida real del sujeto (Martínez , 2014, p. 5).

Ciudad central - centralidad

Se refiere a las áreas urbanas donde se concentra la mayor densidad de actividades de dirección coordinación y servicios de una ciudad.

Desigualdad social

Proceso de posicionamiento, distribución y apropiación inequitativa de los recursos, sociales, políticos, económicos y culturales entre los miembros de una sociedad.

Estación umbral

Se refiere a un constructo imaginario referente la estación de metro o paradero de transporte público que conecta las rutas de transporte provenientes de la periferia con la ciudad central. Generalmente se encuentran en los CETRAMs (Centro de Transferencia Modal) o las estaciones "cabeza" de las líneas de metro.

Exclusión social

Limitaciones de acceso y participación a recursos sociales, políticos económicos y culturales, que coarta las posibilidades que ciertos miembros de la sociedad tienen para insertarse participativamente en las dinámicas y procesos de desarrollo existentes en ésta, generando quiebres en la cohesión social (Jirón , Lange, & Bertrand, 2010).

Habitabilidad

Calidad del habitar. Grado en el que se puede desarrollar el habitar.

Habitar

Hace referencia a no solo dónde se habita <sino también a la relación que se establece entre los individuos y su espacio habitable>, es decir, <cómo se habita y quién habita>" (Coulomb Bosc, 2012, p. 44)

"...habitar, para el individuo o para el grupo es apropiarse de algo. Apropiarse no es tener en propiedad, sino hacer su obra, modelarla, formarla, poner el sello propio. Esto es cierto tanto para pequeños grupos, por ejemplo la familia, como para grandes grupos sociales, por ejemplo quienes habitan una ciudad o una región. Habitar es apropiarse de un espacio; es también hacer frente a los constreñimientos, es decir, es el lugar del conflicto, a menudo agudo entre los constreñimientos y las fuerzas de apropiación(...) Cualquier ciudad, cualquier aglomeración, ha tenido y tiene una realidad o una dimensión imaginaria (...) y es necesario hacer un sitio a estos sueños, a este nivel de lo imaginario, de lo simbólico, espacio que tradicionalmente ocupaban los monumentos." (Lefebvre, De lo rural a lo urbano, 1975).

Hábitat

"Hace referencia a las construcciones físicas naturales o construidas de un espacio habitado por seres vivos." (Coulomb Bosc, 2012, p. 44).

Motilidad

Es "la capacidad de los entes (bienes, información o personas) para moverse en un espacio social y geográfico, como una forma en que los entes accesan y se apropian de la capacidad para la movilidad socio espacial de acuerdo a sus circunstancias" (Kaufmann, Manfred, & Joye, 2004, p. 750).

Movilidad cotidiana

Práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades , personas y lugares (Jirón , Lange, & Bertrand, Exclusión y desigualdad Espacial: desde la movilidad cotidiana, 2010, p. 4)

Segregación social

1. tr. Separar o apartar algo o a alguien de otra u otras cosas. (Real Academia de la Lengua Española,, 2016)

2. tr. Separar y marginar a una persona o a un grupo de personas por motivos sociales, políticos o culturales. (Real Academia de la Lengua Española,, 2016)

Poblamiento

El poblamiento es un concepto utilizado referirse a los modelos de producción del espacio habitable que integra implicaciones sociales y económicas; y que puede articular la dinámica de producción del espacio con la dinámica demográfica de la población. (CONAPO, 1998,p.41)

Política Pública

Una política pública es: a) un conjunto (secuencia, sistema, ciclo) de acciones, estructuradas en modo intencional y causal, que se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público; b) acciones cuya intencionalidad y causalidad han sido definidas por la interlocución que ha tenido lugar entre el gobierno y los sectores de la ciudadanía; c) acciones que han sido decididas por autoridades públicas legítimas; d) acciones que son ejecutadas por actores gubernamentales o por éstos en asociación con actores sociales (económicos, civiles), y e) que dan origen o forman un *patrón de comportamiento* del gobierno y la sociedad. (Aguilar, 2009).

Una política pública es todo lo que los gobiernos decide hacer o no hacer (Dye, 2013).

Periferia pobre

Nos referimos a las áreas urbanas que se encuentran fuera de las zonas centrales o centralidades (ver ciudad central o centralidad), aquellas ocupadas mayormente para uso habitacional de sectores de bajos recursos económicos y que cambiaron drásticamente a partir de las transformaciones económicas surgidas en la década de los setentas.

Periurbanización

"La expresión territorial más clara del proceso de periurbanización lo constituye la conformación de coronas o espacios periféricos concéntricos, en los cuales se entrelazan actividades económicas y formas de vida que manifiestan características tanto de los ámbitos urbanos como de los rurales. Tiene lugar en numerosas ciudades del mundo, independientemente del nivel de desarrollo económico del país al que pertenezcan. La conformación de las coronas periféricas varían según el grado de desarrollo del país en cuestión" (Avila Sánchez, 2009, p. 100).

Práctica social

Actividad o actividades que crea y reproduce relaciones social y que expresan su ámbito (social cultural, político, histórico) específico, habilidades, técnicas e imaginarios.

3. Construcción del Hábitat y el Habitar en la periferia popular de la Ciudad de México

El capítulo siguiente pretende ser una herramienta de entendimiento introductoria al hábitat de nuestro caso de estudio. Los procesos urbanos metropolitanos han afectado directa e indirectamente a la producción del espacio de pueblos conurbados de la ciudad y por ende sus prácticas cotidianas. El desarrollo de este capítulo es un acercamiento gradual a estos procesos. Para ello se presentan tres apartados: 1) Introducción al proceso urbano metropolitano de la Ciudad de México; 2) Dinámicas y procesos urbanos de la periferia de la ciudad; 3) Pueblos urbanos y su inserción en los procesos y dinámicas metropolitanas.

3.1. Introducción al proceso urbano metropolitano de la Ciudad de México

El siglo XX ha sido una etapa histórica de grandes cambios y transformaciones espaciales para la cuenca de México y sus áreas urbanas; no solo por la gran expansión espacial de las últimas sino por las dinámicas territoriales que se generaron por procesos políticos económicos y sociales. A continuación revisaremos estos procesos y sus afectaciones a la Ciudad de México¹⁴.

En los años treinta, tras una relativa estabilidad política y social posterior a la revolución, el país desarrolló un proceso de búsqueda de consolidación económica que se basó en desarrollo y expansión del mercado interno, el cual se consolidó con la llamada "sustitución de importaciones". Este proceso consistió en la producción nacional de bienes para el consumo interno lo que requirió en gran medida de la modernización y desarrollo de la industria.

Entre los años treinta y cincuenta la economía nacional creció en su tasa promedio anual 4.8% (CONAPO, 1998) en gran parte gracias a la demanda interna de bienes manufacturados, alimentos y materias primas. Además de la industria, el sector agropecuario también creció en producción, y jugaba un papel importante en la economía nacional gracias a las respuestas de las relativamente recientes demandas revolucionarias en torno al campo; sin embargo, el crecimiento del sector primario no llegó al mismo crecimiento del sector industrial en parte por el estancamiento minero y el pobre desempeño de las actividades pecuarias. Durante estas décadas la modernización caminaba junto con la inversión privada Nacional y, sobretudo, con la

¹⁴ La Ciudad de México hasta antes de 1970 se refería al territorio comprendido por las cuatro delegaciones centrales más antiguas: Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza. El Distrito Federal (D.F.) comprendía entonces la Ciudad de México y 11 delegaciones más: Villa Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Iztacalco, Coyoacán, Villa Álvaro Obregón, La Magdalena Contreras, Cuajimalpa de Morelos, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Tláhuac; Milpa Alta fue agregada como delegación en 1978. Así mismo en 1970 la llamada ciudad de México dio paso a las 4 delegaciones nuevas que comprendían las cuatro delegaciones mencionadas, para que el Distrito Federal estuviera conformado formalmente por 16 delegaciones. Desde el 28 de enero del 2016, el Distrito Federal cambia su nombre a Ciudad de México, comprendiendo las mismas 16 delegaciones antes mencionadas.

inversión pública, las regulaciones y el gasto social por parte del Estado (CONAPO, 1998, p. 17).

En este contexto, los espacios urbanos nacionales también cambiaron, principalmente en el Distrito Federal, donde la concentración y desarrollo de la industria se tradujo en crecimiento demográfico y en la concentración de actividades económicas en torno a una ciudad que crecía también espacialmente. En los años cuarenta, las industrias se concentraron en torno a la mancha urbana más antigua formando un arco que aprovechaba las vías férreas existentes; es así que nacieron algunas zonas con vocación industrial en delegaciones como Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Álvaro Obregón y Miguel Hidalgo. Cabe mencionar que es en este momento donde inicio la metropolitización: al unirse la mancha urbana de la Ciudad del D.F. con el municipio de Naucalpan en el Estado de México. El crecimiento espacial del D.F. se consolidó principalmente en el Norte y Poniente de la ciudad, mientras que en el sur, la inauguración de la Ciudad Universitaria en 1952 lo convirtió en un polo de atracción. Surge interesante que el crecimiento del lado oriente de la ciudad, una de las más zonas con mayor extensión en la mancha urbana y más densificadas actualmente, se retrasó en parte por la ausencia de asentamientos rurales por la baja calidad del suelo para siembra (suelos arcillosos, y de materiales salinos).

Junto a este proceso y en este periodo, principalmente a partir de la década del cincuenta, fue que hubo un aumento en el gasto público: prestaciones, aumento salarial y equipamiento urbano; así mismo, fue durante este periodo donde se registró una reducción a la pobreza extrema en el medio rural. Respecto al transporte, se presentaron varios cambios efectuados con la red vial en parte a la promoción pública y privada del uso de transporte automotor y a nivel nacional se crearon autopistas de comunicación con la capital; así mismo en 1969 se inauguró la primera línea del metro.

Es en esta de fase de extraordinaria expansión urbana de la ciudad, la cual se encuentra estrechamente ligada con la concentración de actividades industriales y el crecimiento demográfico atraído en parte por el crecimiento económico, que encontramos tasas de crecimiento poblacional en la Zona Metropolitana de la

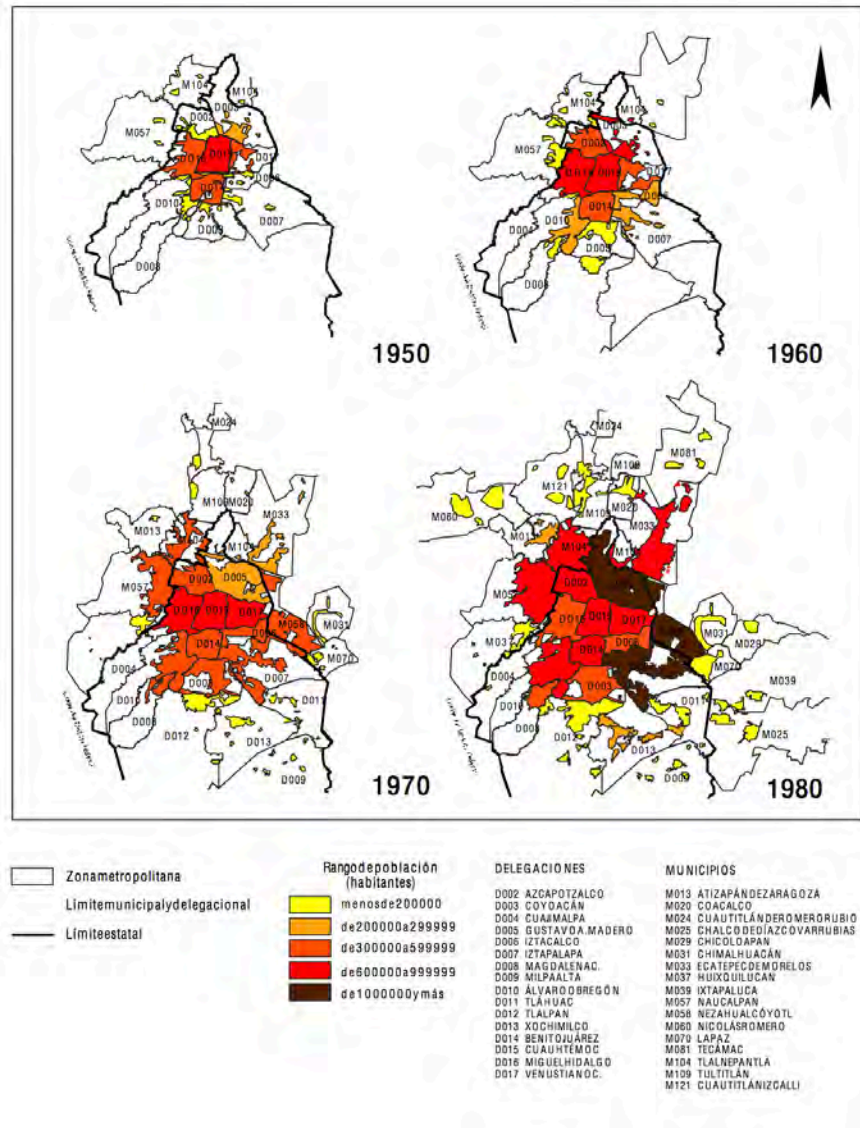
Ciudad de México (ZMCM) superiores a las nacionales con un promedio de mas del 5%; lo anterior debido a aumento de la tasa de fecundidad (crecimiento natural) y al flujo migratorio del medio rural.

La conurbación¹⁵ de la delegación Milpa Alta; junto con los municipios de Atizapán de Zaragoza, Coacalco, Cuautitlán de R.R., Huixquilucan, Nezahualcóyotl, La Paz y Tultitlán; se realizó en proceso entre la década de 1960 y 1970 y fue de la última delegación en hacerlo del Distrito Federal que contaba con 33 694 habitantes para 1970.

El principio de los años setenta representó un parteaguas para la económica del país y un progresivo cambio espacial distinto al que se vino dando las últimas décadas. Comenzaron a presentarse grandes cambios: el proceso de sustitución de importaciones empezó a mostrar signos de agotamiento; en el sector agropecuario se presentó un retroceso productivo y por último, una serie de presiones externas (la apertura del mercado global y la consecuente asistencia financiera del Fondo Monetario Internacional) y dificultades sociopolíticas (devaluación del peso, aumento de gasto público en una etapa de decrecimiento financiero) fueron determinantes para un cambiaron el panorama espacial de la ZMCM.

¹⁵ Conurbado se refiere a la unión del crecimiento urbano o la mancha urbana por medio de una vialidad primaria o secundaria generalmente pavimentada.

Imagen 3: Evolución de la distribución de la población por delegación y municipio 1950-1980. (CONAPO, 1998)



Se presentó por primera vez en el siglo XX una desaceleración en el promedio la tasa de crecimiento demográfico menor al nacional y el patrón de concentración territorial en las áreas centrales estaba en agotamiento. El decrecimiento en la industria trajo consigo un índice elevado en la tasa de desempleo y una consecuente expansión territorial en las periferias en busca de suelo urbano accesible. La expansión y ocupación de las tierras comunales y ejidales por fueron consecuencia de la ausencia de una política habitacional para la población popular y en la mayoría de casos el único tipo de suelo accesible para una vivienda. Fue en este proceso de desindustrialización donde aparecieron las economías informales que hasta ahora

resultan una importante fuente de ingreso para gran parte de la población con escasos recursos.

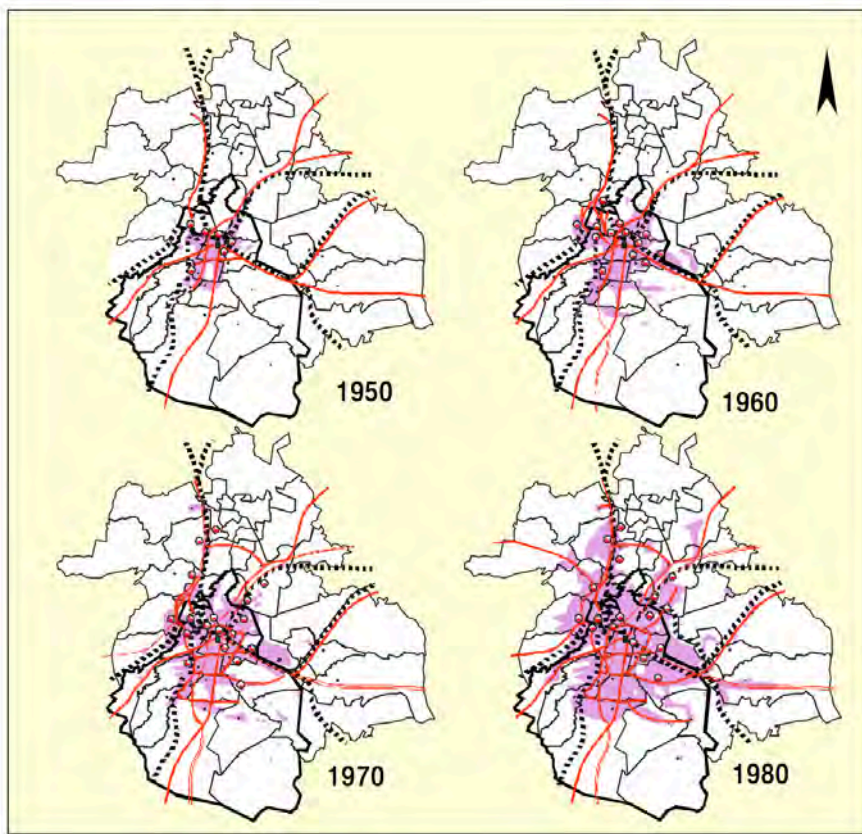


Imagen 4: Importancia del ferrocarril, la vialidad primaria y las implantaciones industriales en las tendencias del desarrollo urbano de la ZMCM. (CONAPO, 1998)

A finales de la década de los setenta y principios de los ochenta se presentó un crecimiento económico basado en la exportación de petróleo y de un endeudamiento público y privado; la mancha urbana de la ZMCM continuaba su expansión acelerada en la periferia, esta vez, de manera importante y a lo extenso de la zona oriente: Chalco de Días Covarrubias, Ixtapaluca, Tecámac y Nicolás Romero. La configuración geográfica de la región y las principales vías de comunicación son las que determinaron en esta década y las que siguen la manera en que se dio el crecimiento urbano metropolitano. Este crecimiento siguió la tendencia de la década anterior en

cuanto a la expansión del área urbana en gran medida “al crecimiento de colonias populares en asentamientos irregulares a través del fraccionamiento de tierras de propiedad privada y, sobretudo, tierras ejidales y comunales.

La economía de principios de la década de 1990 de la ZMCM se caracterizó por el ingreso de capitales externos para el sector terciario (servicios) de la región. En contraste con la tendencia del modelo de crecimiento urbano de las dos décadas anteriores calificada como de expansión, la tendencia representativa fue más parecido a un modelo de densificación, sin embargo, sí se presentó un aumento espacial de la metrópoli a pesar del continuo decrecimiento de la población.

El desplome de la oferta de vivienda de alquiler en las áreas centrales y la caída de los niveles de ingresos por la crisis de 1994, causada por la devaluación del peso y la falta de reservas internacionales, así como el TLC, continuó estimulando la creación de asentamientos en la periferia lo que provoca la subutilización de infraestructura urbana existente; así mismo en este periodo se consolidó la segregación socioespacial de la vivienda en el Distrito Federal y los municipios conurbados. Las tierras ejidales y comunales siguieron siendo la principal oferta de suelo de vivienda accesible para sectores de bajos recursos. Es en esta etapa que la expansión territorial de los pueblos conurbados de Milpa Alta aumenta de manera significativa.

Según la CONAPO (1998) Para finales de la década de los noventa, la distribución demográfica por poblamiento¹⁶ en la ZMCM estaba distribuido de la siguiente manera: 1. El centro histórico (casco antiguo de la Ciudad de México); 2. los pueblos conurbados que representaban el 8.7% de la población que para 1990 se encuentran en su mayoría en la periferia y en los municipios conurbados del Estado de México; 3. Las colonias populares, con diferentes grados de densidad según el nivel de consolidación, representan el tipo de poblamiento de mayor peso en la ZMCM con 62% de la población; 4. los conjuntos habitacionales con 14% de la población; 5. las

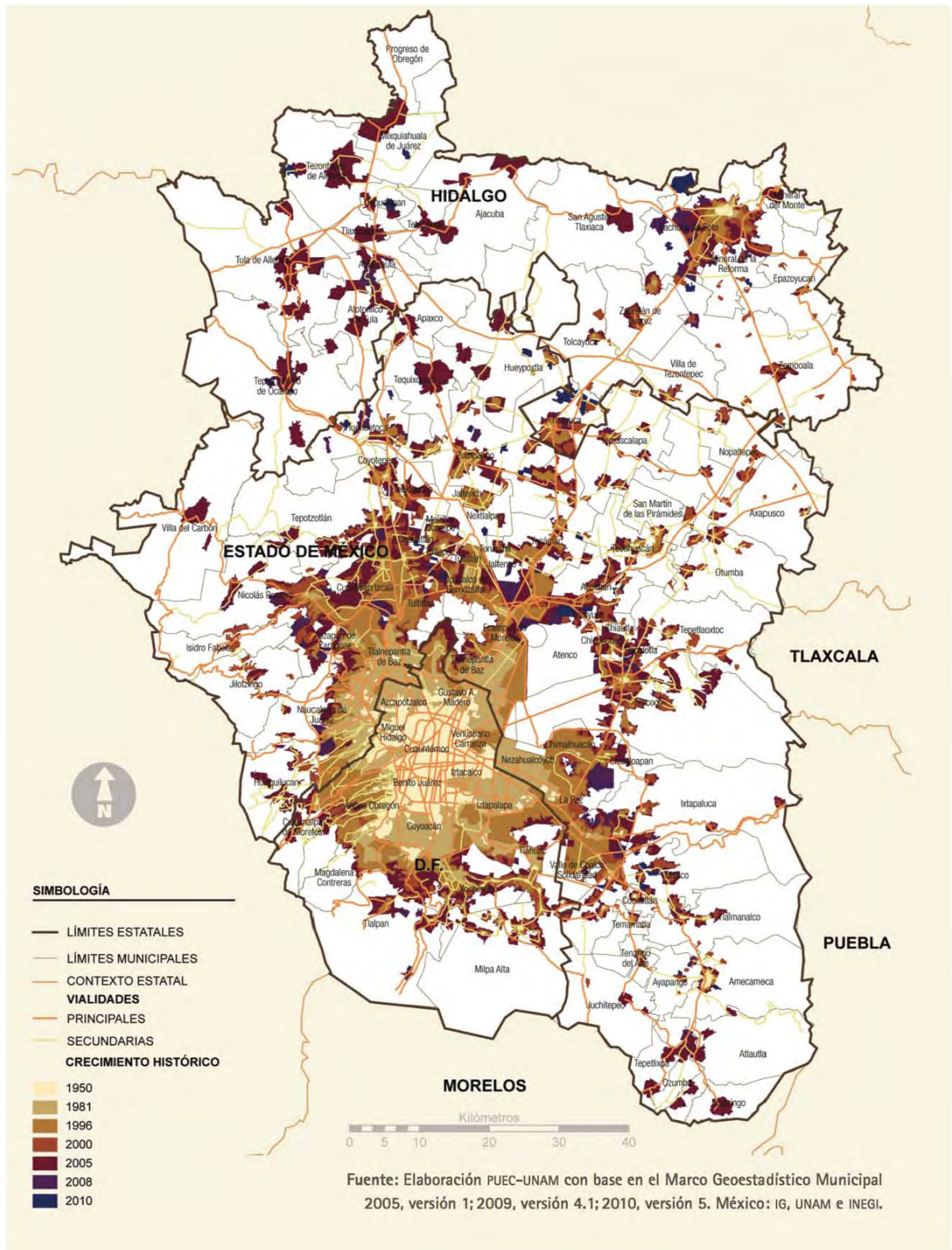
¹⁶ De acuerdo a la CONAPO (CONAPO, 1998,p.41) poblamiento es un concepto utilizado referirse a los modelos de producción del espacio habitable que integra implicaciones sociales y económicas; y que puede articular la dinámica de producción del espacio con la dinámica demográfica de la población.

colonias residenciales de nivel medio con 10.6% de la población y; 6. las colonias residenciales de nivel alto con 1.8% de la población.

En tanto lo anterior, además de la consolidación de la segregación socio espacial, las condiciones de poblamiento implicaron consolidación desigual del parque habitacional. Para ejemplificar lo anterior en cuanto al poblamiento que nos concierne y referente a la calidad de los materiales solo el 14% de las viviendas de los pueblos conurbados contaba con un recubrimiento adicional en el piso contra 69% de las viviendas de tipo residencial; en cuanto a los servicios sanitarios, tanto los pueblos conurbados como las colonias populares presentaron para finales de los años noventa solo un 40% de cobertura. En general la vivienda de los pueblos conurbados y colonias populares (sobre todo las de baja densidad) presentan carencias en la calidad del espacio habitado y en la dotación de infraestructura de servicios.

Es importante mencionar que hasta esta década no se contaba con una coordinación metropolitana, y los planes y programas urbanos estaban desligados en varios departamentos administrativos a nivel federal, estatal y delegacional, lo que ocasiona procesos de complejos y de difícil regulación que en tienden propiciar entre otras cosas, la facilidad de actos de corrupción en cuanto al manejo de la oferta urbana habitacional. Es hasta 1998 cuando se creo la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana y otras seis comisiones metropolitanas (Transporte y Vialidad, Agua y Drenaje, Seguridad Pública y procuración de Justicia, Asentamientos Humanos y Protección Civil)

Imagen 5: Crecimiento urbano 1950-2010 (PUEC, 2012)



Para comienzos del siglo XXI, específicamente en el año 2010 la ZMCM estaba conformada por las 16 delegaciones del Distrito Federal y 59 municipios conurbados del Estado de México, y más de 21 millones de habitantes. La tasa de crecimiento difiere entre entidades, mientras que en el Distrito Federal es de 0.27% en los municipios conurbados ascendió a 1.33% respecto a la década pasada. En estas condiciones el patrón de crecimiento espacial es la pérdida o estancamiento de la población en zonas centrales y el crecimiento periférico en los municipios del Estado de México e Hidalgo, solo en algunos municipios mexiquenses como Ecatepec, Valle de Chalco e Ixtapaluca hay procesos de consolidación periférica

Cabe señalar que en los tres últimos lustros la dispersión de la periferia ya no es impulsada mayormente por las colonias populares sino por la creación de vivienda institucional en grandes zonas territoriales (destacan aquí las que “ligan” con la carretera México- Pachuca) lo que produce grandes vacíos entre los territorios urbanos continuos. Esto en la lógica de mercado inmobiliario permite que estos vacíos se vuelvan territorios de desarrollo habitacional potencial haciendo que la inversiones previas de los desarrolladores sean mayormente aprovechadas; estos desarrollos también traen consigo intereses económicos cada vez mayores para los propietarios agrarios lo que provoca que estos vacíos no logren ser una oferta para sectores de bajos recursos. Respecto a esto el POZMVM (2012, p. 19) (Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México) indica:

La expansión discontinua por la vía de los conjuntos habitacionales y el poblamiento popular de los antiguos poblados reduce la densidad promedio. Se generan condiciones de aislamiento que dificultan el funcionamiento cotidiano de sus habitantes y obstaculiza la creación de economías de proximidad fundamentales para mejorar las condiciones de bienestar. Lo anterior es particularmente grave en el caso de los conjuntos habitacionales, donde es frecuente encontrar viviendas desocupadas.

Imagen 6: Grado de marginación por localidad 2010 (PUEC, 2012)

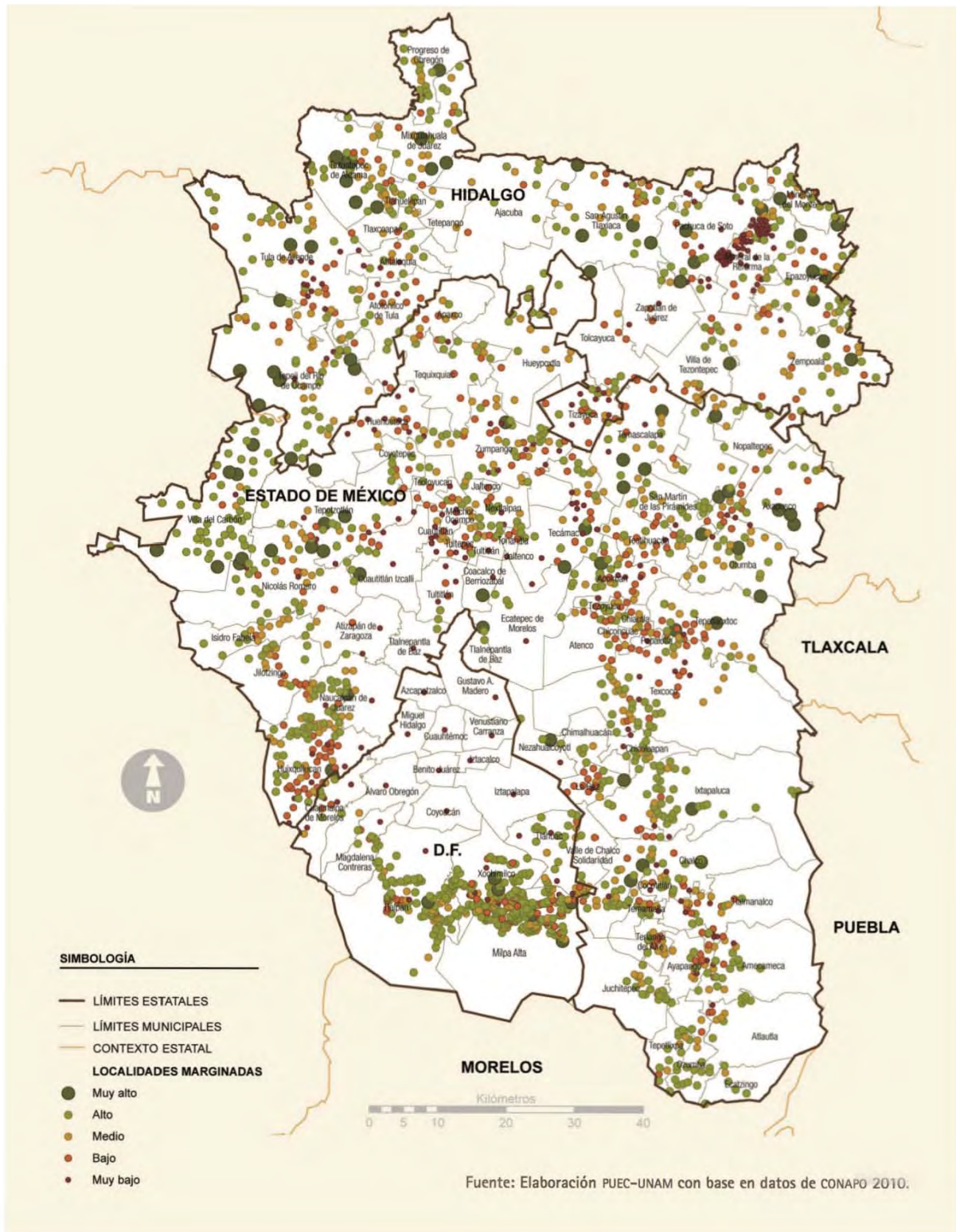
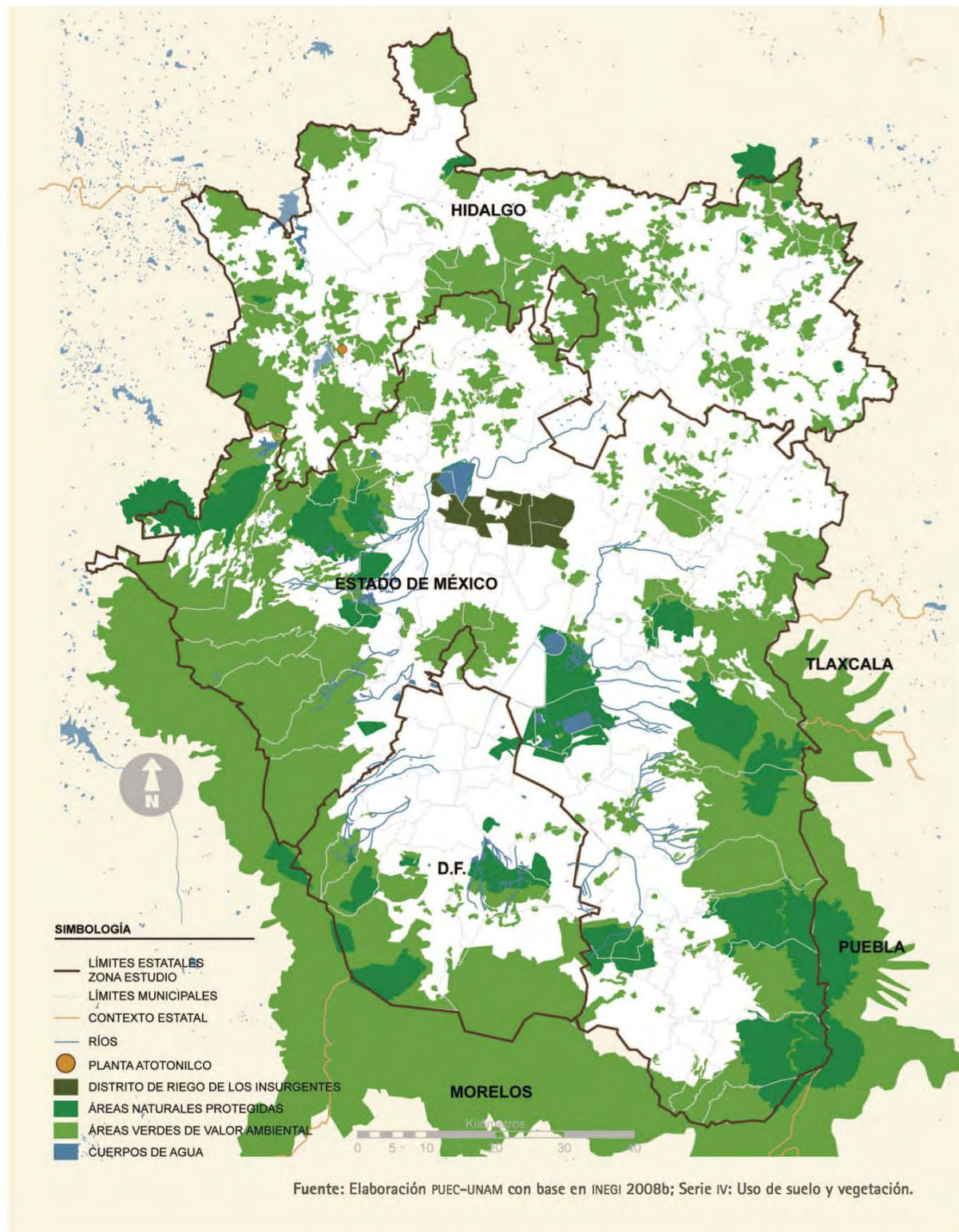


Imagen 7: Áreas Naturales Protegidas 2010 (PUEC, 2012)



El patrón de distribución económica metropolitana actual se caracteriza por la concentración de actividades comerciales y de servicios en una configuración concéntrica, las cuales están asociadas con una población de altos ingresos, frente a actividades de sector tradicional dispersas en todo el territorio, generalmente donde se localizan zonas habitacionales y de usos mixtos. La desconexión territorial, la concentración diferenciada de actividades, generadoras de fuentes de empleo, y el uso habitacional son las principales causas de generación de viajes intraurbanos, lo que genera deterioro social, económico y ambiental.

El 34.71% de la población del ZMCM se encuentra en situación de pobreza (PUEC, 2012, p. 24); a pesar de que el mayor grado de marginación se concentra en los municipios conurbados, cabe señalar que de todas las delegaciones del D.F. Milpa Alta es la que tiene el grado más alto, de hecho al sur del D.F., en el límite con el suelo de conservación, se concentran las localidades más empobrecidas de la entidad. Lo anterior es equivalente a lo que pasa con la ocupación de terrenos ejidales y comunales, las áreas de conservación se convierten en ocasiones en oportunidad de acceso a suelo para la vivienda, aún si este no está urbanizado, la cercanía con zonas urbanas se convierte, en la mayoría de los casos, en una la razón para su ocupación. La afectación al medio ambiente por la presión sobre las Áreas Naturales Protegidas (ANP) y suelo de conservación afecta y pone en riesgo las virtudes ambientales que ofrece a la ciudad. Milpa Alta se encuentra en la herradura sur que ejerce como corredor biótico que envuelve al área urbana y que, según el POZMVM (p. 30) debería ser un límite claro para la expansión urbana.

Los principales daños ambientales del crecimiento expansivo de la ZMCM radican en la mala calidad del aire que afecta directa e indirectamente a la salud de la mayor parte de los habitantes, el abastecimiento de agua que se ve cada vez más mermado por el agotamiento de los mantos acuíferos y la contaminación de las mismas; y la cada vez más alta generación de residuos sólidos que genera la ciudad y los pocos puntos de disposición final.

La movilidad actual de la ZMCM es otra dinámica que ha cambiado drásticamente por la expansión urbana. De acuerdo con la última EOD realizada en el 2007 se realizan 22 millones de viajes al día de los cuales 17.6 millones corresponden a viajes

cuyo origen y destino es la ZMCM, 49% de los viajes intrametropolitanos tienen como origen y destino el Distrito Federal, mientras que solo 9.8% se originan en el D.F. y tienen como destino algún municipio del Estado de México, de ello podemos deducir la disparidad en cuanto a concentración de algunas actividades económicas y centros laborales así como servicios de educación (principalmente en educación media superior); sobre este tema profundizaremos en el capítulo 4.

3.2. La periferia pobre de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: dinámicas y procesos.

Hablar de la periferia de la ZMCM es hablar de territorios heterogéneos con dinámicas y procesos urbanos particulares; sin embargo varios de estos procesos pueden compartir similitudes con algunas otras metrópolis latinoamericanas. Lo anterior se debe fundamentalmente a los cambios estructurales que han sufrido las economías locales de las grandes ciudades al incorporarse a una economía cada vez más globalizada. Estos cambios se reflejan en el territorio y en las prácticas cotidianas de sus habitantes. Ejemplos de estas transformaciones las podemos observar en las grandes obras de infraestructura, redes de carreteras, urbanizaciones masivas formales e informales, la pérdida de las zonas agrícolas y de los recursos naturales.



Imagen 8: Vista aérea de Iztapalapa. Foto de Imágenes aéreas de México

Aguilar (2006) menciona que las transformaciones en las periferias metropolitanas se pueden reflejar en los siguientes dinámicas urbanas:

- En diferentes tipos de infraestructura y dotación de servicios muy fragmentada.
- En el surgimiento de nuevas centralidades y subcentros urbanos periféricos.
- En la presencia cada vez mayor de asentamientos pobres periféricos.
- En los mercados de trabajo heterogéneos y segmentados, con características urbano-rurales.
- En un mercado de vivienda muy segregado.
- En un desplazamiento de la población hacia la periferia metropolitana con un patrón muy disperso.
- En los cambios en los sistemas productivos de las periferias al pasar de sectores industriales a sectores terciarios dominantes y a economías mixtas.
- Al uso intensivo de los recursos naturales.
- En la movilidad de la población que muestra desplazamientos laborales más complejos.
- En un fuerte incremento de automóviles en la periferia y su infraestructura, así como la creciente deficiencia en el transporte público.

La periferia que desarrollaremos en este capítulo se refiere a los territorios ubicados fuera de las delegaciones centrales del DF y los municipios conurbados que forman la ZMCM , aquellos ocupados mayormente por sectores de bajos recursos y que han cambiado drásticamente debido las transformaciones económicas surgidas a partir de los años 70's. Varios de las dinámicas mencionadas anteriormente se reflejan en el tipo de periferia a desarrollar; por ser la cuestión de nuestro caso de estudio, haremos hincapié en los procesos de la periferia en zonas rurales bajo la presión urbanizadora, también llamada periurbanización¹⁷. Es importante mencionar que las

¹⁷ Avila Sánchez (2009, p. 100) se refiere así con respecto a la periurbanización: "La expresión territorial más clara del proceso de periurbanización lo constituye la conformación de coronas o espacios periféricos concéntricos, en los cuales se entrelazan actividades económicas y formas de vida que manifiestan características tanto de los ámbitos urbanos como de los rurales. Tiene lugar en numerosas ciudades del mundo, independientemente del nivel de desarrollo económico del país al que pertenezcan. La conformación de las coronas periféricas varían según el grado de desarrollo del país en cuestión"

zonas centrales también sufrieron grandes cambios en su estructura urbana y social y, aunque no se desarrollan plenamente en este subcapítulo están estrechamente vinculados y forman sinergias con los procesos y dinámicas urbanas de las periferias como se verá a continuación. Lo mismo sucede con las periferias que no tienen características rurales, los procesos que surjan en ellas afectarán directa o indirectamente a las transformaciones de la periferia rural. En otras palabras, las principales dinámicas que surjan en el territorio central de la ZMCM afectarán procesos urbanos periféricos en mayor o menor medida, dependiendo de las características específicas del territorio, debido a su interdependencia con zonas centrales y nuevas centralidades.

Para entender a qué tipo de periferia nos interesa acercarnos es oportuno señalar que Milpa Alta tiene un tipo de poblamiento de pueblo conurbado; la totalidad de su superficie es considerada suelo de conservación de propiedad social (ejidal y mayormente comunal); aproximadamente el 10% de su superficie esta conformada por los núcleos urbanos de los doce pueblos que lo forman, aunque el crecimiento de AHI sigue aumentando de manera constante en las últimas dos décadas; el 41% de su superficie total esta destinada al desarrollo de actividades agropecuarias y el 49% restante lo forman zonas boscosas (SEDUVI, 2012).

Si bien parte de estas dinámicas se desarrollarán en el siguiente subcapítulo, los acercamientos del tipo de periferia que la caracterizan los haremos a través de tres grandes aspectos de la ZMCM: 1) desde la reestructuración económica; 2) desde el patrón de crecimiento territorial y; 3) desde el suelo urbano habitacional para sectores de bajos recursos. Aunque en este subcapítulo desarrollaremos estos tres aspectos, cabe mencionar que la periferia urbana pobre no se determina solo por los cambios estructurales económicos o de territorio, sino también por los propios procesos sociales y espaciales específicos de cada área que se pretenden desarrollar en los próximos capítulos.

3.2.1. La reestructuración económica

Durante las década de los setentas la Ciudad de México sufrió cambios en su estructura económica. El agotamiento del modelo de sustitución de importaciones y la reducción de la industria en las áreas centrales de la ciudad fueron consecuencia de una política estatal que adelgazaba más su papel para dar paso a una economía globalizada.

Los cambios en la estructura económica relacionados con una nueva división internacional de trabajo y con la flexibilización y fragmentación de los procesos productivos van aunados a una serie de transformaciones que tienen que ver con el diseño de nuevas políticas estatales y con la emergencia de novedosas formas de organización de la ciudad (Cruz Rodríguez, 2000, p. 64)

Imagen 9: Centro de Tlanepantla y colonias circundantes en 1958. Hoy ocupado por industrias y unidades habitacionales. ICA/Aerofoto



La producción industrial en áreas relativamente centrales del D.F. llevo mayormente, desde los años cuarentas a los setentas, a un patrón de concentración demográfica. Es evidente, que con la reestructuración económica los cambios se hayan reflejado en el territorio. El debilitamiento de la industria obsoleta dio paso a la industria de alta tecnología que se asentó en su mayoría fuera de las área centrales, debido principalmente a nuevas políticas urbanas más restrictivas en el D.F. y más flexibles

en el Estado de México; lo anterior produjo un proceso masivo de desempleo en el D.F. y a la consecuente búsqueda por parte de los sectores populares tener un ingreso y suelo para la vivienda económico. El autoempleo y el comercio irregular y los asentamientos irregulares fueron dinámicas vinculadas a la expansión de la urbanización ZMCM.

El área central del D.F. dio paso a un nuevo tipo de centralidad en donde se desarrolló mayormente un sector de servicios y posteriormente la concentración de un distrito financiero y de un área de toma de decisiones político administrativas. Esto llevo a la especialización de áreas provocando el desarrollo de nuevas formas de centralidad que actualmente forman un papel significativo en la economía y lo que ayudó a consolidar la segregación socio-espacial que existe actualmente.

Según Cruz Rodríguez (2000, p. 66) la periferia de los años ochentas, la recién formada, fue el producto de la aplicación de una economía neoliberal de segregación y exclusión que condensa los cambios de la estructura productiva industrial y del mercado de la fuerza de trabajo, también expresa las contradicciones de la urbanización popular y la creación de nuevas periferias urbanas pobres que reciben a la población de antiguos poblamientos populares centrales.

Así, la periferia que se podría considerar estaba formada por el sector asalariados de una economía industrializada pasó a convertirse en el área que alberga trabajadores que forman parte de una economía informal o mixta, con empleos precarios y/o con salarios restringidos. De esta manera se produjo un territorio de pobreza donde la esfera familiar y el espacio doméstico son mecanismos de resistencia que garantizan la supervivencia de los sectores más pobres (Cruz Rodríguez, 2000).

3.2.2. Patrón de crecimiento territorial

Los cambios en la economía tuvieron repercusiones directas en el patrón demográfico de la ZMCM. Entre la década de los setentas y los noventas, el crecimiento poblacional, que se había caracterizado por mantenerse en aumento, produjo un decrecimiento demográfico paradójicamente acompañado de una expansión territorial. Lo anterior se explica por los cambios en la estructura

económica industrializada a una tercerización territorial que expulsa a la población en su mayoría de bajos recursos, hacia sus periferias en busca de empleo y suelo para barato para la vivienda. El desplazamiento de las actividades del centro a la periferia es lo que explica la expansión urbana a pesar de que la población haya decrecido.

Así, de acuerdo al INEGI (2010) la tasa de crecimiento anual en 1970 fue de 5%; para 1990 ya estaba en 2% y; para el año 2010 se encontró en 0.29% en el Distrito Federal y 1.4% en el Estado de México. Hay que señalar que desde los cambios en el patrón territorial caracterizados por una expansión periférica con decrecimiento demográfico, las dinámicas demográficas en el Distrito Federal y los municipios conurbados deben ser diferenciadas. Mientras que en el D.F. el decrecimiento ha sido constante hasta la actualidad, los municipios conurbados presentaron un aumento en su tasa de crecimiento, sobretodo en aquellos áreas urbanizadas preexistentes o pueblos conurbanos.

De esta manera se efectuó el consecuente despoblamiento y deterioro de las delegaciones centrales características de los años ochenta y noventa y la explosión del crecimiento urbano en la periferia, sobretodo en el Este (Chalco, Iztapalapa y Chimalhuacán) y Sur del Distrito Federal (Milpa Alta, Xochimilco, Tlalpan, Álvaro Obregón) y en los municipios conurbados al norte de éste (Ecatepec, Atizapán Cuautitlán Izcalli, Tultitlán y Naucalpan).

El patrón de crecimiento territorial suele ser desde los poblados ya urbanizados de los municipios conurbados (como los pueblos periféricos) a la conurbación entre sí; es decir, desde pueblos hacia otros pueblos o áreas urbanas vecinas. Aunque Milpa Alta no es parte del estado de México siguió este patrón de crecimiento, siendo que ahí existen algunos de los últimos pueblos periféricos alejados de la urbe en la Ciudad de México (DF).

Así el patrón de crecimiento territorial de la ZMCM no es continua, sino desigual o "a saltos" (Cruz Rodríguez, 2000, p. 69). Lo anterior evidencia que los pueblos conurbados suelen tener dinámicas específicas y diferentes a las que ocurren en otro tipo de poblamientos cuyas dinámicas tienden a expenderse primero hacia las centralidades. Estas dinámicas específicas así como las políticas de suelo particulares

inciden en la conformación del territorio de la periferia. Puede decirse que la gran expansión periférica fue realizada fundamentalmente por la formación de AHI producto de la desindustrialización y por la incorporación de pueblos que se encontraban anteriormente alejados de la urbanización.

Se puede afirmar que el patrón de densificación de la ciudad no ha sido continuo y que ello depende de varios factores, así se explica que mientras en algunas zonas, centrales o periféricas, se lleva a cabo un proceso de expansión con la consiguiente baja densificación, en otras, al mismo tiempo, se produce un proceso de concentración y densificación demográfica.

3.2.3. Suelo urbano habitacional para sectores de bajos recursos.

No se puede hablar de la expansión de la periferia sin entender qué uso de suelo es el que se ha incorporado mayormente a la urbanización y cómo lo ha hecho. De acuerdo a lo que hemos visto la demanda de suelo urbano habitacional por el sector de bajos recursos ha llevado a que éste haya sido el principal tipo de suelo en el crecimiento urbano de la ZMCM. Esta incorporación a la urbanización ha dependido de algunos factores básicos que están interrelacionados entre sí: la manera en que opera el mercado de suelo urbano; las políticas relacionadas con el desarrollo urbano y; los agentes sociales que han participado en la construcción del espacio urbano.

Algunos autores como Durán y Villavicencio (1993) y Cruz Rodríguez (2000) argumentan que la etapa de expansión de la metrópolis esta estrechamente vinculada a las etapas de restricciones de crédito y de alto costo financiero (aumento de tasas de interés) para la construcción, lo que conlleva a un desplome de los precios en el mercado inmobiliario. Se crea entonces una amplia franja de suelo barato, que el mercado formal de la construcción no puede aprovechar. Ventaja para que los sectores de bajos recursos puedan satisfacer su demanda de suelo accesible para vivienda y una consecuente autoconstrucción de ella, que no necesariamente necesita de las ayudas "formales" de financiamiento.

Las etapas de densificación urbana coinciden con la apertura de crédito para la construcción, la elevación de la demanda de la empresa privada fomenta el alza de

precios de suelo urbano. En contraposición a la anterior situación, es aprovechada mayormente por los sectores de altos recursos aunque los sectores populares, ante las restricciones económicas para acceder a suelo barato (periferia) deben “saturar” las áreas previamente urbanizadas.

Es así como se explica el crecimiento periférico a partir de la “saturación” de zonas intermedias (como la urbanización de Valle de Chaco Solidaridad por la saturación de Ciudad Nezahualcóyotl), algunas delegaciones llegan a su límite de crecimiento y la población expulsada se ve obligada a moverse a zonas que satisfagan sus necesidad de espacio sobretodo en la población joven que forma nuevas familias, las opciones accesibles serán aquellas zonas previamente urbanizadas y de suelo barato. En este sentido los pueblos se vuelven susceptibles al crecimiento y a la conurbación hacia pueblos vecinos.

Por otro lado, no ha habido por parte del Estado una oferta de suelo barato para sectores de bajos recursos para regular el poblamiento popular en la periferia y que puedan incorporarse al mercado formal. Esto ha dejado el camino libre a un amplio mercado ilegal que ha satisfecho en gran medida las necesidades de los sectores pobres de la ciudad (Cruz Rodríguez, 2000, p. 75).

Las características del mercado de suelo popular son bastante similares a la del suelo formal sobre todo en su sentido especulativo. Ambos mercados usan agentes que organizan y controlan la distribución del suelo popular y concretan el precio del suelo (promotores, fraccionadores, líderes ejidatarios o comunales) de acuerdo a las condiciones del mercado de suelo urbano antes mencionadas. La diferencia principal se encuentra en precio del suelo; la venta de terrenos baratos es la característica fundamental del mercado irregular y es una característica constante.

La institucionalización de la regulación del suelo ha sido de las pocas políticas estatales que se han concretado en relación a la irregularidad de la tierra. Este factor generó una amplia certeza en cuanto a la posición de la tierra, lo que influyó de manera considerable en la ocupación de suelo ilegal y del consecuente crecimiento de la periferias.

Cruz Rodríguez (2000, p. 77) menciona otras características que tiene que ver más con una base de redes sociales y de confianza entre colono y fraccionador o ejidatario: el trato directo entre el comprador y el vendedor (sin intermediación de instituciones), la existencia de fuentes de crédito informal para pagar el lote (como préstamos familiares, ahorros, etcétera) y de redes sociales de apoyo mutuo son características del clima de confianza y de seguridad en el que se desarrolla el mercado de suelo ilegal.

Las colonias populares como los pueblos conurbados son poblamientos que se han urbanizado tanto en suelo de propiedad privada como en suelo ejidal y comunal. Contrario a lo que se piensa, la mayoría de el área urbanizada de las décadas expansivas de la periferia (1970- 1990) no ha sido en suelo ejidal o comunal. Para 1990 un 57% de las colonias populares se desarrollaron en propiedad privada mientras que un 32% en tierras ejidales o comunales (Cruz Rodríguez, 2000, p. 78).

Los ejidos periféricos son heterogéneos y responden a condiciones y características específicas, la investigadora antes mencionada explica que lo anterior responde a diferentes causas: por un lado a la dinámica interna del ejido y por otro a la existencia de la zona urbana ejidal.

La dinámica interna del ejido se trata mayormente del crecimiento natural de los poblados; es decir, las familias crecen y deben satisfacer necesidades para crear nuevas familias, como la vivienda y en algunos casos terreno agrícola. Éste es el caso de Milpa Alta, donde además se genera una estrategia para mantener las tierras comunales y la identidad de los pueblos. Por otro lado, la existencia de la zona urbana ejidal también se vuelve una herramienta para la legitimización de las ocupaciones de suelo popular. En este caso, los agentes sociales generalmente son los mismos ejidatarios o comuneros o sus dirigentes que fungen un papel similar al de los promotores, en algunos caso, esto aprenden el mercado del negocio del suelo popular, logrando ejercer cierto control sobre la distribución de los lotes y precios del suelo.

La falta de rentabilidad del ejido o del la propiedad comunal es otra de las razones que orilla a la urbanización de este tipo de suelo. Es menos probable que un ejido con tierras redituables se haya urbanizado. En el caso de Milpa Alta, la agricultura ejerce

como una de las actividades de mayor importancia para la delegación. Del año 1970 al año 2000 la agricultura se incrementó y se extendió sobre las áreas de pastizales que existían en 1970, mayormente por la incorporación del cultivo de avena forrajera. Sin embargo, las áreas urbanas también se han incrementado, sobretodo se han construido viviendas aisladas fuera de los poblados, para habitación y realización de actividades agropecuarias, de hecho este ha sido el cambio más drástico en uso de suelo. Las áreas urbanizadas incrementaron su superficie estableciéndose en parcelas agrícolas aledañas al área urbana delimitada en 1970 (Rodríguez Gamiño & López Blanco, 2009, p. 261).

3.3. Los pueblos de la Ciudad de México y su inserción en los procesos y dinámicas metropolitanas

Hablar de los pueblos de la Ciudad de México es hablar de territorios de fuerte identidad comunitaria y de resistencia frente a diversos procesos histórico-políticos y frente a la presión urbanizadora de la Ciudad de México que, hasta nuestros días, se sigue evidenciando en diversas prácticas sociales que se reflejan en su territorio. Es en la resistencia y en la identidad como comunidad de los pueblos donde encontramos la justificación para el objeto de estudio de esta tesis, en el análisis del cómo, de sus prácticas cotidianas, y del proceso de adaptación de éstas ante el fenómeno urbano modernizador y homogeneizador.

Es pertinente ante todo hablar de diferentes conceptos referentes a los pueblos de la Ciudad de México. Los diversos conceptos que abordaremos son identificables en los pueblos que forman la delegación Milpa Alta pero se abordan desde diferentes aspectos: ya sea por su tipo de poblamiento; como herramienta de identificación y, por lo tanto, de diferenciación; o como territorio con pasado y/o presente rural de frente a la creciente urbanización. Nos referimos a los conceptos de: pueblo conurbado, pueblo originario y pueblo urbano.

El concepto de *pueblo conurbado* fue desarrollado como un tipo de poblamiento (Ver Marco Conceptual) en el estudio *Escenarios Demográficos y Urbanos para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México*. Se refiere al aquellas áreas que se desarrollaron mayormente en el pasado separadas de la mancha urbana pero ligados a ella mediante una vialidad. En su estructura urbana predomina el uso habitacional

y las funciones administrativas y comerciales generalmente ocupan el centro urbano del pueblo, aunque esto depende del proceso particular de desarrollo urbano y usos de suelo (CONAPO, 1998, p. 42). El propósito del este concepto es poner interés en las formas de producción del espacio habitable desde las características socioeconómicas y las dinámica demográfica de la población. Por esta última razón, este concepto es el preponderante en esta investigación para el análisis de los pueblos de Milpa Alta. Esto no quiere decir que se nieguen los aspectos que retoman los otros conceptos, al contrario por la naturaleza del estudio se requiere una constante referencia hacia ellos ya sea como herramienta identitaria o para referirnos a su existencia frente a los procesos urbanizadores.

El siguiente concepto es el de *pueblo originario*; es un término que coloca el énfasis en la resistencia política y en el reconocimiento de las formas de organización y los derechos sobre su territorio. Según Teresa Mora (2007, p. 27), el término *pueblo originario* fue una autodenominación de un grupo de pobladores de Milpa Alta que se realizó en 1994, precisamente al adquirir presencia nacional e internacional el movimiento de los pueblos indígenas a raíz del levantamiento del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) y que, evidentemente, tiene una fuerte carga simbólico política. Así en 1996 se celebró, precisamente en Milpa Alta, el Foro de Pueblos Originarios y Migrantes Indígenas del Anáhuac. Con este término, se asumen como herederos de los antiguos pobladores de la región del Anáhuac y, por lo tanto, con derecho incuestionable de su territorio. Así mismo hacen una clara diferencia entre ellos y el los pueblos indígenas del resto del país y su principal demanda será el reconocimiento jurídico de sus formas tradicionales de organización y derecho sobre su territorio y recursos naturales.

En Milpa Alta, nueve de los doce pueblos se consideran originarios: Villa Milpa Alta, Santa Ana Tlacotenco, San Francisco Tecoxpa, San Lorenzo Tlacoyucan, San Jerónimo Miacatlán, San Juan Tepenahuac, San Agustín Ohtenco, San Pablo Oztotepec y San Pedro Atocpan.

Para Álvarez Enríquez y Portal Ariosa (2011, p. 18), este concepto presenta dificultades para el uso teórico metodológico de su estudio ya que “favorece la comprensión ‘cerrada’ de pueblo originario” y ...

“...no solo dificulta la construcción analítica de las redes y las interconexiones entre los espacios urbanos, sino que nos impide comprender las cambiantes dinámicas políticas y sociales de su interior, así como los procesos históricos que han formados las profundas diferencias entre pueblos de la misma ciudad”

Es por ello que se acuña el término pueblos urbanos que además de referirse a delimitación jurídico administrativa de la Ciudad de México, también considera las formas propias y diferenciadas de organizarse y organizar su territorio, así como su inserción en los procesos urbanos; es decir, si bien no podemos decir que haya una auto identificación de pertenencia a ella, sí se saben afectados a los procesos que de ella surjan.

3.3.1. Construcción histórica de los pueblos en la Ciudad de México

Para comprender los procesos de la inserción metropolitana de los pueblos de la Ciudad de México es preciso referirnos al pasado; la fuerte relación con la tierra y su organización y la fuerza identitaria comunal solo se explican haciendo una revisión histórica de la formación de estos pueblos y su relación primero con la ciudad española y posteriormente con la ciudad central.

Entre los años 900 y 1200 d.C. hay evidencias del asentamiento de pueblos con una cultura agrícola muy arraigada en la Cuenca de México, como Chalco, Xochimilco, Iztapalapa y Culhuacán, en gran parte por el desarrollo del sistema de chinampas y las ventajas de la intercomunicación acuática que hicieron del área una zona muy atractiva.

Los pobladores de estos asentamientos estaban organizados en *altépetl* y *calpulii*. El primero se refiere a un tipo de reino que se definía por tres elementos: ser de una etnia distinta, poseer un territorio determinado y la presencia de un señor dinástico, *tlatoni*. Al *altépetl* lo integran varios *calpulii* que así mismo se formaba de áreas teóricamente simétricas, contenida por su propio territorio, su propia identidad subétnica y su propio señor (Mora Vázquez, 2011). A la llegada de los españoles y durante poco mas de dos siglos durante la colonia, se mantuvo un aspecto de este tipo de organización, es decir, se reconoció el *altépetl* como una grupo de personas

que domina un territorio y que definen como pueblo, misma que lo diferencia de las ciudades y villas; mientras que los *calpuliis* fueron denominados barrios (Cruz Rodríguez, Moreno, Cruz Rodríguez, & Gutiérrez, 2011).

De esta manera la ciudad española, organizada sobre las ruinas de los palacios y recintos ceremoniales mexicas, y los pueblos de los indios¹⁸, que se agruparon en su periferia, tuvieron desde el comienzo de la colonia una separación no solo espacial sino organizacional; con una clara diferencia entre una población urbana regida y definida de acuerdo a las leyes españolas y una población rural constituida por los pueblos de los indios. En este momento y a pesar del sometimiento a la Corona se puede apreciar una “relativa” autonomía en la organización social y territorial.

Un cambio importante que sufrieron los pueblos de los indios durante el siglo XVI fue la política de congregaciones que impuso la corona española como una medida para controlar la dispersión territorial de los indios que, en varios lugares, habían reducido su población debido al enfrentamiento con los españoles y sobretodo a las nuevas enfermedades traídas por sus conquistadores. Esta medida permitiría controlar la población indígena y realizar una mejor administración de los tributos a la corona y por otro lado, facilitaría la evangelización de los naturales. La política de las congregaciones provocó el traslado de varios pueblos hacia otras locaciones territoriales y la conformación de nuevas poblaciones. Cada pueblo se conformó por una cabecera que se conformaba por una plaza, una iglesia con amplio atrio y un panteón (Cruz Rodríguez, Moreno, Cruz Rodríguez, & Gutiérrez, 2011, p. 30).

Es importante decir que con motivos de las congregaciones se repartieron tierras a los macehuales¹⁹, esta medida reducía el poder de los señores indígenas ya que la tierra era repartida directamente a la mano de obra de los antiguos señores para el pago de tributo a la corona, en consecuencia éstos vendieron sus tierras y desaparecieron los señoríos. La defensa de los derechos sobre estas tierras quedan

¹⁸ Algunos autores se refieren al conjunto de los pueblos indígenas como *República de Indios*.

¹⁹ de la palabra *macehualtin* eran los que componían la clase trabajadora dependiente política y económicamente de la nobleza.

verificadas en la existencia de los *Títulos primordiales*²⁰ y mediante los pleitos judiciales (Mora Vázquez, Origen y fundación de la Ciudad de México y sus pueblos, 2011). Además los pueblos indígenas contaban con un Juzgado General de las Indias donde había una clara separación jurídica además de social de los indios; los juicios eran sencillos y sin las formalidades del derecho común. Este juzgado también administraba las propiedades de la comunidad de acuerdo a las particularidades y claras diferencias con la ciudad, así quedaban libres de la intervención de los ayuntamientos de éstas. Las características anteriormente señaladas dan cuenta ya de las razones de la fuerte identidad con la tierra y con la una relativa autonomía para la administración y la organización, claramente diferenciadas de las formas formales de una ciudad que ya marcaba su centralidad.

Quizá la afectación más profunda a las tierras de los pueblos indígenas sucedió con la recién nación independiente en el siglo XIX con la derogación de la Republica de Indios, en el que la organización política y administrativa de los pueblos cambió para dar paso a los municipios. Como señalan Cruz Rodríguez *et al.* (2011, p. 31) la igualdad de derechos entre españoles e indios significó la incorporación de los pueblos a las reglamentaciones político administrativas de la construcción de la República. En este sentido la prohibición de las propiedades de corporaciones, que comprendía la propiedad comunal de los bienes de los indios, afectó de manera significativa a los pueblos ya que implicó la pérdida de sus tierras y un profundo cambio en una organización territorial que había durado siglos. Esta ley llamada de desamortización, expedida en 1856 por Ignacio Comonfort, fue un elemento importante para el impulso la urbanización del Distrito Federal y la redefinición de la traza urbana (Ortiz Elizondo, 2007).

²⁰ Los títulos primordiales provienen de las Reales Cédulas de composición de 1591. Se les identifica como las primeras cédulas que introducen en América las composiciones de las tierras; en ellas se examinan las composiciones de los españoles y las de los señores naturales, porque se les reconocía en principio el derecho de los naturales de sus tierras como derecho inmemorial y legítimo. Al reducir el poderío de los naturales con la política de las congregaciones hubo redefiniciones a estas cédulas, una de ellas condujo a que las comunidades de indios por voluntad propia, compusieran en los siglos XVII y XVIII sus tierras y por otra parte dio origen a los títulos primordiales de los pueblos (Menegus Bornemann, 1994).

En cuanto a los límites territoriales, la creación del Distrito Federal y su centralismo implicó cambios de limitación territorial y de pertenencia para los pueblos, estos cambios involucraron territorios del Estado de México y Morelos. Milpa Alta, justamente, fue dependencia del Estado de México hasta 1859, año que se integró al distrito Federal por decisión del poder Ejecutivo Federal.

En general, las vicisitudes nacionales del siglo XIX afectaron principalmente a la organización político administrativa del Distrito Federal y de sus pueblos ya que tuvo muchos vaivenes. Existieron diferentes modalidades de organización de territorio: cuarteles partidos, divisiones, municipalidades, prefecturas y, finalmente, municipalidades. En estos cambios de modalidades hubo varias reorganizaciones territoriales que no necesariamente coincidían con su límite anterior; en este sentido algunos pueblos como San Bartolomé Xicomulco y San Salvador Cuauhtenco que pertenecieron siempre a Xochimilco, de un día para otro pertenecen a Milpa Alta. Par finales del siglo XIX la organización territorial rural estaba dividida en pueblos, barrios, villas, ciudades, colonias, haciendas y ranchos.

Con la reivindicación de los trabajadores del campo en la Revolución, los pueblos tuvieron cambios importantes al ser considerados sujetos agrarios de dotación de tierras ejidales, mientras que otros pueblos reivindicaron su tierras comunales como es el caso de Milpa Alta y Tlalpan. Se debe hacer notar que las tierras dotadas y ratificadas se realizaron de acuerdo a los antiguos límites de las propiedades de los pueblos y haciendas con antecedentes coloniales y del siglo XIX, y una vez más las delimitaciones político administrativas no tuvieron ninguna incidencia en la localización de los ejidos de los pueblos (Cruz Rodríguez, Moreno, Cruz Rodríguez, & Gutiérrez, 2011), lo que provocó que aún hoy en día haya graves problemas de correspondencia entre límites ejidales y comunales y los límites político administrativos; un ejemplo de lo anterior en nuestro caso de estudio es el que tuvo el pueblo de San Salvador Cuauhtenco con la Confederación de los Nueve Pueblos, descrita en el apartado 4.3.3. de esta tesis (Disputas de límites territoriales y aprovechamiento de recursos).

El siguiente gran cambio que tuvieron los pueblos de la Ciudad de México se dio con su urbanización y metropolización. El censo del año de 1970 todavía da cuenta de la

heterogeneidad de tipo de poblamiento de la ciudad. Fue a partir de esta década que las autoridades federales asumen que la mayoría de la población dejó de ser rural para convertirse en urbana y así las denominaciones de pueblos en dejan de existir para convertirse en localidades (Cruz Rodríguez, Moreno, Cruz Rodríguez, & Gutiérrez, 2011).

3.3.2. Los pueblos conurbados en la actualidad y su relación con la Ciudad de México.

Actualmente la Ciudad de México cuenta con mas de cien pueblos de origen prehispánico o colonial; no hay ninguna de sus 16 delegaciones que no cuente con este tipo de poblamiento (Gomezcésar Hernández, 2011).

Los pueblos de la Ciudad de México son espacios heterogéneos, referentes de identidad asociado a su relación con la tierra, sus organizaciones sociales y su formas particulares de resistencia y adaptación frente a una creciente urbanización modernizadora. Esta actitud tiene una carga histórica. Como se ha visto en el apartado anterior, esta posición está relacionada con un fuerte vínculo con la defensa de la administración de su territorio y recursos naturales que se ha generado a través de la supervivencia y adaptación de diversos cambios que han sufrido por diversas fuerzas políticas, económicas y sociales que los han invisibilizado y/o excluido de la toma de decisiones a lo largo de su existencia.

La condición política subalterna es una característica actual de este tipo de poblamiento. Históricamente han sido invisibilizados por la legislación local; hasta hace poco que fueron reconocidos como entidades sociales específicas en la Ley de Participación ciudadana del 2011.

Pero los pueblos urbanos son entidades diversas y muy heterogéneas. La importancia de sus estudio y análisis de procesos y dinámicas particulares radica en la diversidad de reacciones, tipo de respuestas y adaptaciones que han tenido ante los mismos procesos urbanos modernizadores que tienden a homologar las localidades. Cada pueblo y su comunidad tiene una dinámica particular distinta al interior y que al mismo tiempo están inscritas en la vida urbana pero diferenciadas de estas, en

permanente tensión con las tendencias urbanizadoras y en situación marginal con las prácticas y procesos hegemónicos (Alvarez Enríquez & Ramírez Kuri, 2012, p. 834) Sin embargo también comparten algunos aspectos generales; Iván Gomezcésar (2011) clasifica a los pueblos de la ciudad de México en los siguientes tipos:

- *Los pueblos rurales y semirurales* se encuentran en su mayoría al sur de la Ciudad de México en las delegaciones de Milpa Alta, Xochimilco y Tláhuac y partes de Cuajimalpa, Magdalena Contreras y Álvaro Obregón. Se caracterizan porque al menos una parte de sus subsistencia depende de las actividades agrícolas y pecuarias. Dentro de los tipos de pueblos se trata de los actores más organizados y con una vida comunitaria más completa; poseen un complejo calendario ritual apoyado en un sistema de cargos; y sobretodo poseen un alto grado de autonomía en muchas de sus decisiones.
- *Pueblos urbanos con pasado rural reciente*, semejantes a los anteriores pero que perdieron su pasado rural en las últimas cuatro o cinco décadas. Su transformación a entidades urbanas se debe a la venta de la tierra por presión del crecimiento urbano y sobretodo, por expropiaciones presidenciales. Al perder la tierra perdieron representación cívica y, en algunos casos, poseen representación agraria muy limitada. Se trata de comunidades que poseen una vigorosa actividad comunitaria sobretodo en sus celebraciones religiosas.
- *Pueblos urbanos con una vida comunitaria limitada*. Muchos de estos pueblos fueron revitalizados por el reparto agrario pero no alcanzaron a consolidarse por las prontas expropiaciones y otros factores. No obstante se aprecia una voluntad y diversidad en las estrategias de sus subsistencia . Están constituidos por familias que poseen una noción del territorio originario y se agrupan alrededor de una o varias organizaciones comunitarias.
- *Pueblos de otros orígenes que se han asimilado a las formas de organización de los pueblos originarios*. Además de los pueblos originarios descendientes de poblaciones prehispánicas o coloniales, existen pueblos que no tienen este origen pero comparten características e incluso se consideran como tales. Se pueden distinguir: los pueblos producto de emigraciones antiguas, los pueblos constituidos por asentamientos mucho más recientes que por decisión propia han asimilado la forma de organización de los pueblos originarios y; los pueblos recientes que asimilan formas de organización de los pueblos originarios pero que a diferencia de

los anteriores están conformados por población campesina e indígena que emigró a la ciudad y que comparten muchas características culturales comunitarias.

También podemos encontrar otras similitudes en los diversos cambios que han sufrido en la morfología física y social que se produjeron por el proceso de urbanización del siglo XX; Lucia Álvarez y Patricia Ramírez Kuri (2012, p. 839) enuncian los siguientes:

- disolución de los límites geográficos y simbólicos del lugar histórico
- procesos migratorios rural- urbanos e intraurbanos
- modificaciones en el régimen de propiedad: expropiaciones de ejidos, privatizaciones y fenómenos especulativos en el mercado del suelo
- modificaciones en la estructura económica y en las actividades productivas locales
- agotamiento del paisaje rural y de las tierras de cultivo
- surgimiento de nuevas demandas de suelo, vivienda y servicios urbanos
- políticas y acciones urbanas de infraestructura y vivienda en la ciudad hacia la microrregión y hacia el pueblo
- surgimiento de nuevas fronteras materiales, sociales y simbólicas entre barrios y colonias, localidad y ciudad
- acciones concertadas entre instituciones de vivienda, empresas privadas y habitantes, para la parcelación y venta de tierras, intensificando el proceso de urbanización y la llegada de nuevos residentes
- deterioro ambiental y patrimonial
- desempleo e inseguridad
- macroproyectos urbanos: distribuidor vial (2003) y línea 12 del metro

Si bien no todos comparten todas estas características, varios de estos puntos se inscriben en los procesos que han sufrido los pueblos.

Desde otro aspecto podemos enunciar a la identidad comunitaria como uno de los ejes rectores que los vincula con su propia localidad y con el resto de la ciudad. La identidad define a los pueblos y los diferencia del resto de localidades. Se realiza por

medio de grupos de generaciones que han transmitidos sus referentes simbólicos y formas organizativas a través de sus prácticas (tradicionales o cotidianas). Estas formas organizativas "...impulsan la reconstrucción de lo público, resisten a los efectos desestructurantes de urbanización y modernización de la ciudad a través de la revaloración constante del espacio del pueblo y sus tradiciones como referente de identidad social y urbana" (Alvarez Enríquez & Ramírez Kuri, 2012, p. 853). Es por eso que donde suceden las prácticas de la comunidad y sus espacios, los lugares públicos o emblemáticos, cobran relevancia. Es aquí donde se expresan los problemas relacionados con la calidad de vida.

A pesar de la importancia que tiene el análisis y entendimiento de este tipo de poblamiento, las políticas públicas han sido excluyentes. Las acciones modernizadoras de la dinámica urbana no previeron los efectos disgregadores de los pueblos de la ciudad, que no fueron previstos ni en la planeación ni en la política urbana.

Una de las principales demandas de los pueblos urbanos en las legislación local es su propia participación en las decisiones públicas respecto a lo que ocurre en su entorno y su propio territorio, con el propósito de mejorar de forma incluyente la calidad de vida comunal. Pero actualmente existen muy pocos mecanismos e instancias adecuadas para llevarlo a cabo. Las modalidades actuales no han sido suficientes para dar cause a una intervención apropiada, de ahí la conflictiva convivencia con la vida de la ciudad. Se hace necesaria un tratamiento especial y particularizado de acuerdo a su complejidad. Se hace necesaria la elaboración la elaboración de una tipología que permita identificar con claridad estas diferencias. (Alvarez Enríquez & Ramírez Kuri, 2012).

Además de las limitaciones políticas en materia de participación como entidad con dinámicas particulares, los procesos urbanos se han impuesto de forma imprevista a la forma de vida de cada pueblo de diferentes maneras, enfatizando condiciones de desigualdad y conflictos no resueltos en la reivindicación de derechos sociales y territoriales.

Con todo esto y a pesar del discurso democrático que se viene desarrollando desde hace más de un siglo, parece continuar la historia del papel del gobierno en ver a estas localidades como entidades secundarias y dependientes, tomando una actitud segregativa, en lugar de analizarlas como, primeramente un recurso histórico patrimonial no solo en los espacios sino en las prácticas que subyacen, y un espectro de posibilidades para estudiar los espacios donde se desarrolla la resistencia hacia los aspectos contradictorios de la urbanización.

3.3.3. Urbanización y ruralidad: ejidos y tierras comunales en la ZMCM

De acuerdo a lo que hemos revisado, hay una evidente relación de los pueblos conurbados y el tipo de propiedad ejidal y comunal. Si la relación con la propiedad de la tierra se expresa mejor en la identidad comunitaria de los pueblos y, consecuentemente, en la constante lucha histórica por mantenerla, también existe un marco jurídico, consecuencia de la Revolución, que respalda un tipo de propiedad social para uso y beneficio del pueblo.

Primeramente, para entender la forma que la tierra comunal y el ejido influye sobre el poblamiento urbano es necesario señalar las características jurídicas y políticas, así como las diferencias de éste régimen de propiedad social.

Comencemos por señalar que el ejido y la tierra comunal son producto de la Reforma Agraria posrevolucionaria que tienen el fin de dotar de tierras de cultivo a la población campesina y a los pueblos originarios que han sido destituidos de ellas para ser explotadas en beneficio de los mismos y de su comunidad. Pero si la idea era restituir a los poblados de las tierras despojadas, se encontró con la dificultad de localizar los títulos (*Títulos primordiales*²¹) y probar el despojo. Los ejidos son consecuencia de la restitución de tierras, mientras que la propiedad comunal cuenta con los títulos coloniales de la República de las Indias.

²¹ recordemos que los *Títulos primordiales* datan de la Colonia y en ellos se reconocía a los pueblos indígenas en principio el derecho de sus tierras como derecho inmemorial y legítimo (ver nota 20).

Desde el marco jurídico, diferencia entre ejido y tierra comunal es, únicamente, que estas últimas son tierras que habían pertenecido a pueblos originarios desde la época prehispánica o anterior y que las habían perdido antes de la Revolución. Jurídicamente se trata del mismo régimen que el ejido (Azuela de la Cueva, 1999).

Con la Reforma Agraria el campesinado se convierte en un nuevo agente político en tanto que se les reconoce como sujetos de derecho y por lo tanto los legitima ante el Estado Mexicano; de hecho, el apoyo político gubernamental por parte de la población campesina ha sido a través de los núcleos ejidales y la comunidad. Heredando los ideales revolucionarios, se podría decir que la importancia en nuestro país de las tierras comunales y el ejido es la creación de éste régimen como una declaración de participación por parte de la comunidad campesina a la inserción a los derechos del Estado mexicano.

En la literatura al respecto se pueden encontrar distintas denominaciones al tipo de propiedad: propiedad social, propiedad común y propiedad corporativa. Según A. Azuela (1999), éstas dos últimas son las más apropiadas según la perspectiva en que sea observada. Si se observa desde la relación que tienen entre sí los miembros del núcleo agrario en cuanto que todos gozan del mismo derecho, podemos referirnos a propiedad común. Si se observa desde la representación jurídica, la tierra es propiedad de un sujeto jurídico llamado núcleo agrario (ejido o comunidad), no de los campesinos en lo individual, es decir,

"...es una entidad jurídica formada por cierto número de miembros pero constituida como un sujeto distinto a ellos, pues es titular de un conjunto separado de derechos y obligaciones (mientras el núcleo es propiedad de las tierras, los campesinos ... son titulares de una serie de derechos individuales)" (Azuela de la Cueva, 1999).

Así, este tipo de propiedad se caracterizó por tres aspectos importantes: el primero, es que es un producto de un movimiento social campesino con demandas propias, la institucionalización de esta demanda fue la creación de leyes agrarias y su corporativización política, es decir, los campesinos fueron hasta hace poco tiempo un sector social fundamental para el apoyo de la política estatal (Cruz Rodríguez M. , 1993).

En el segundo aspecto se definen las características del ejido como una estructura corporativa que forma al núcleo ejidal, y no a los campesinos individuales. Esta estructura esta formada por: la asamblea ejidal, máxima autoridad del núcleo ejidal y formada por todos los ejidatarios; el órgano ejecutivo formado por tres personas electas y; el comité de vigilancia que supervisa la administración del comisariado.

El tercer aspecto son las especificidades jurídicas a las tierras ejidales y comunales. Éstas tuvieron hasta 1992 el carácter de inalienable, inembargable e imprescriptible, estas tierras no podían enajenarse a terceros. Se puede decir que esta situación ha permitido que algunas tierras ejidales y comunales se mantengan fuera del mercado del suelo, pero esto no a sido obstáculo para que fueran incorporadas a la urbanización (Cruz Rodríguez M. , 1993).

Hemos mencionado la relevancia que cobra este tipo de suelo para el análisis de poblamiento de la Ciudad de México ya que es el principal oferente de suelo urbano para los sectores de bajos recursos. No solo eso, se sabe que el crecimiento urbano de la ZMCM, principalmente por parte de asentamientos irregulares, se dirige mayormente a zonas ejidales y comunales, por lo que la presión de urbanización aumenta a este tipo de propiedad, aún con los cambios a la ley Agraria de 1992 de la cual hablaremos más adelante.

La contradicción entre dos tipos de propiedad la ejidal y la privada se refleja en la presión urbana sobre la rural. Además de los problemas legales que puede ejercer, existen procesos y agentes sociales que generan dinámicas particulares en los pueblos con características rurales.

Según Cruz Rodríguez (1993) existieron en total 81 ejidos en el Distrito Federal con 29 041.82 hectáreas ejidales y 23 052 ejidatarios. Estas tierras han tenido diversos cambios a lo largo del periodo de urbanización de la Ciudad de México hasta nuestros días. Se debe mencionar ante todo que la expansión urbana se realizó sobre propiedad privada y sobretodo, en tierras ejidales. Estas tierras fueron incorporadas a la urbanización a través de diversos procesos, el que se considera en el marco de la legalidad: a través de expropiaciones y permutas por parte del gobierno federal y; el

que se realizó a través de Asentamiento Humanos Irregulares que en algunos casos y como veremos más adelante, fueron incluidos en un marco legal.

La expropiación por utilidad pública fue el instrumento fundamental por el cual el Estado pudo intervenir en el uso de suelo ejidal. La permuta, que se realizó hasta la década de los cincuentas, fue otro instrumento utilizado en menor medida; este consistía en permutar los terrenos dotados a los ejidatarios por otros de características similares en la misma entidad. La mayoría de las expropiaciones y permutaciones fueron destinadas para la creación de infraestructura de la ciudad y regulación de la tierra ocupada por AHI y para reserva territorial.

Con la urbanización acelerada a partir de los años setentas creció la presión para ocupar las tierras ejidales sobretodo para uso habitacional de los sectores de bajos recursos. Hacia 1976 los asentamientos irregulares habían urbanizado más del 25% del total de tierras ejidales existentes en el DF, se calcula que para principios de los años noventa el 50% de la vivienda urbana se encuentra en este tipo de asentamiento (Cruz Rodríguez M. , 1993, p. 148).

La ocupación de los AHI sobre suelo ejidal ha sido principalmente por los procesos de invasión o de venta de lotes por los ejidatarios o por el comisariado ejidal en las zonas urbanas ejidales. El comisariado ejidal se convirtió en un agente con suficiente autoridad para fraccionar las tierras del ejido y venderlas a los interesados. La gran mayoría de los AHI se han formado gracias a la venta de lotes por parte del comisariado. Este proceso se sustenta sobre un "disfraz de legalidad" usando la zona urbana ejidal como principal herramienta, ésta consiste en el derecho de ocupar las tierras ejidales para la habitación de los ejidatarios o vecindados que les sean útiles o beneficien a la comunidad (Cruz Rodríguez M. , 1993).

Se realizaron una políticas de regularización implementadas por el Estado desde la década de los setentas para incorporar formalmente el suelo ocupado por los AHI. Este proceso también se ha llevado a cabo mediante la expropiación a través de la CORETT (Comisión de Regularización de la Tenencia de la Tierra). Ante la baja rentabilidad de la tierra y la gran demanda de la tierra para vivienda por la población de escasos recursos, los campesinos comienzan a ver su parcela como un negocio inmobiliario.

En el debate previo a la reforma de la Ley Agraria de 1992 se discutieron cuestiones como el la baja productividad de las tierras y el cacicazgo que ejercían algunas autoridades ejidales para la administración del ejido; pero por otro lado se puso sobre la mesa la desregularización del Estado en el sector agrario y la facilitación de uso mercantil de las tierras ejidales. De aquí que se planteó la redefinición de los mecanismos de la toma de decisiones al interior del ejido lo que implico la importancia de la individualidad del ejidatario. Con estas modificaciones hay un aclara ruptura entre el Estado y los campesinos.

La Nueva Ley Agraria inicia reconociendo a los núcleos ejidales como personalidad jurídica y patrimonio propio y que son propietarios de la tierra de las que han sido dotados o la adquirieron por cualquier otro título (propiedad comunal). También indican que los ejidos podrán funcionar de acuerdo a un reglamento interno, creado y adoptado libremente por los ejidatarios. Posteriormente indica que los ejidos podrán adoptar o no la explotación colectiva de sus tierras , cuya decisión se tomara a través de la Asamblea Ejidal cuyas funciones fundamentales serán: aprobar contratos que tengan por objeto el uso y disfrute de terceros de las tierras de uso común; autorizar a los ejidatarios par que tengan dominio pleno sobre sus parcelas y la aportación de uso común a una sociedad y; terminación del régimen ejidal cuando la Procuraduría agraria determine que ya no existen condiciones para su permanencia (Cruz Rodríguez M. , 1993, p. 211).

En cuanto a las tierras ejidales en zonas urbanas de núcleos ejidales se podrán beneficiar de la urbanización de sus tierras pero deberá sujetarse a la legislación en materia de Asentamientos Humanos. Ya no existen dotación de tierras y los requisitos para formar un ejido se limita a 20 individuos.

El primer cambio sustancial a partir de la nueva Ley Agraria es que el ejido podrá arrendar tierras y asociarse con capitales, ya sean para producción agropecuaria o para cualquier otro tipo de uso de suelo, lo que hace que cambie radicalmente la esencia del ejido, que es justamente para el trabajo de la tierra y la subsistencia del campesino y, aunque no sea así, tiene repercusiones importantes en la estructura urbana de los pueblos rurales con este tipo de propiedad. El otro cambio sustancial y

que va muy de acuerdo al discurso neoliberal del que es sujeta esta nueva ley, es la individualización del ejidatario, que es ahora considerado sujeto privado capaz de decidir sobre su parcela. “Divide y vencerás” parece ser la estrategia para incorporar este tipo de propiedad a un mercado inmobiliario formal que anteriormente estaba bastante limitado y que ahora podrá entrar a “competir” por las demandas de vivienda de sectores de bajos recursos con los núcleos ejidales.

4. Milpa Alta y sus pueblos conurbados

A lo largo de este capítulo se desarrollan las características territoriales del caso de estudio así como la de sus habitantes. Primeramente se desarrolla el aspecto histórico cultural de la región para entender de dónde surge la relación con el territorio y el interés por el control de sus recursos; posteriormente se pauta a analizar el papel que ha jugado la demarcación en los procesos de urbanización metropolitanos y , finalmente, se detallan los principales aspectos socioeconómicos de los milpaltenses con el fin de entender quiénes son y cuáles son sus necesidades, que buscan y que los llevara a desplazarse.

4.1. Descripción Histórica cultural

Se sabe que Milpa Alta perteneció al señorío de Malacachtepec Momoxco, generalmente el topónimo se ha traducido como “Lugar rodeado de Cerros” aunque existen nuevas interpretaciones, como las señaladas por Acosta (2004) mencionado por Ramírez Contreras (p. 7) , como “El cerro malacatudo, en el momoxtle” o “Entre el cerro del malacate, en el momoxtle”, donde momoxtle significa altar. En los documentos antiguos que la nombran hacen referencia como parte del señorío de Xochimilco. Gracias a los documentos llamados Títulos Primordiales de Asunción Milpalta, hoy en día conocemos algunos aspectos de su historia antigua. Los Títulos Primordiales son documentos del siglo XVI que reconocen, en principio, el derecho de los naturales a sus tierras como un derecho inmemorial y legítimo, que llevo a la auto organización de las tierras comunales para ser avaladas en estos documentos (Menegus Bornemann, 1994); definen los derechos de propiedad de los pueblos originarios y fijan los límites territoriales de dicha propiedad.

La posición geográfica resultaba estratégica desde el punto de vista económico ya que formaba parte de una ruta comercial entre el Valle de México y lo que hoy es Morelos. Los recursos que proveía en esa época provenían del bosque y de la agricultura, la cual es evidente al observar hoy en día los restos de las terrazas de cultivo que rodean los cerros. De la época prehispánica no existen vestigios arqueológicos que hablen de un sitio ceremonial o de los dioses que se veneraban en esa región, sin embargo Milpa Alta se localiza en una serranía, lo que hace pensar que el culto a los cerros y la cosmovisión que se asociaba a estos era importante (Ramírez Contreras). La sacralidad que le adjudican los milpaltenses a los cerros en la actualidad demuestran que hoy en día lo sigue siendo.

Milpa Alta es una zona fuertemente ligada con la defensa de la tierra, desde la conquista española fue el elemento de pacto, de tal forma que la dominación en esta zona fue negociada a cambio de la conservación de las tierras.

Con la llegada de los conquistadores, Milpa Alta formó parte de la encomienda de Xochimilco que perteneció a Pedro de Alvarado, éste llevo a varios indígenas de esta

zona a expediciones en Centroamérica y el Pánuco, donde muchos de ellos murieron. Con la muerte de Alvarado, en 1549, la encomienda regreso a la Corona.

Durante el periodo virreinal Milpa Alta se consideró parte del territorio de Xochimilco; primero como parte del corregimiento, y luego en 1787 como subdelegación. Sus habitantes pagaron tributo a las autoridades coloniales y a las eclesiásticas y participaron en el sistema de repartimiento (Ramírez Contreras, p. 8 y 9). Este sistema fue el medio por el cual muchos de los habitantes de la zona participaron en la construcción de obras públicas: en Chalco; en 1620 en la realización de las cañerías y limpieza de agua; en 1640 en las obras de la construcción de la catedral de México y en 1712 colaboraron en la obra de empedrados de la Ciudad de México, como lo menciona Ramírez Contreras (p. 9) haciendo referencia a (Acosta Márquez, 2004, p. 61). El sistema de repartimiento era un mecanismo para someter a los indígenas y desarrollar obras públicas, consistía en un sistema laboral de adjudicación de mano obra indígena con una remuneración ínfima, el trabajo era considerado forzado o semiforzado.

En cuanto a la actividad económica, la producción y comercialización del pulque y el corte y venta de leña fueron las más importantes; los puntos de venta se encontraban en Xochimilco Tulyehualco, Mixquic y Chalco. Como se mencionó anteriormente la zona era una ruta comercial y puente entre el Valle de México y Tierra Caliente, dónde se producían frutas, especias y dulces que se comercializaban en Xochimilco.

La orden Franciscana fue la que tuvo como misión evangelizar esta zona; en los primeros años de la colonia, Milpa Alta estaba adscrita a la cabecera de doctrina de Xochimilco, sin embargo, debido a la gran extensión de tierra de ésta, se creó en Milpa Alta una nueva y en el siglo XVII tres parroquias y poblaciones: Tecómitl, Atocpan y Milpa Alta (Ramírez Contreras). Las primeras iglesias de la región fueron consagradas a Santa Martha y dedicadas a la Virgen de la Asunción, patrona de Milpa Alta.

Los pueblos de Milpa Alta se formaron en la época colonial probablemente a raíz de las políticas de congregación o reducción de la Corona española, que consistía en

“llamar” a los indios a vivir en pueblos para facilitar la labor evangelizadora; al parecer Santa Martha, asentamiento ubicado al oeste del Teutli, fue el primero formado en esta época.

Los títulos primordiales, mencionados al principio de este subcapítulo, cobran gran relevancia debido a que se considera como la primera historia local escrita por lo nativos. Expresan la forma en que los momoxcas se apropiaron de los símbolos religiosos impuestos por los colonizadores y la importancia del culto a los santos asociada a las creencias de la religiosidad prehispánica y sus vínculos con la propiedad de la tierra. La fundación de Villa Milpa Alta se relata en estos documentos formulado a raíz del conflicto que registró la cabecera y Santa Martha (Ramírez Contreras).



Imagen 10: Mapa de la Diócesis de Milpa Alta elaborado por José Antonio Alzate hacia 1767

La Virgen de la Asunción es un elemento importante relatado en los títulos; en ellos se describe la aparición “milagrosa” en una época de carestía de agua. Es por ello que el agua, como uno de los elementos sacros de la cosmovisión prehispánica, es asociada con la virgen y la cual fue instituida como su protectora; así mismo en los títulos se le relaciona con la propiedad de la tierra ya que a partir de su aparición se

delimitan los linderos de la propiedad momoxca (Ramírez Contreras). Así mismo, con la fundación del pueblo y la adopción de su patronazgo los indígenas tenían derecho a conservar sus tierras ante la corona española.

Fue durante la colonia que los pueblos milpaltenses recibieron su nombre a través de una denominación que incluía el nombre de un santo protector de la comunidad y una toponimia en lengua náhuatl. Durante la evangelización franciscana los santos tuvieron una importancia popular en el culto ya que estaban asociados a las necesidades propias de cada pueblo.

A pesar de que durante el siglo XIX la hacienda fue la principal estructura productiva en el país, parece ser que en Milpa Alta no afectó en gran medida, los pueblos pudieron seguir conservando la mayor parte de sus tierras. Según Ramírez Contreras (p. 14) solo cinco mil hectáreas habían sido ocupadas por las haciendas de Tetelco y Xico al llegar el porfiriato.

En esta época la mayor parte de los habitantes eran de origen indígena y hablantes de la lengua nahua, lo que hacía que tuviera una cierta homogeneidad cultural y social que favoreció a que se permitiera tener cargos de funcionarios en los gobiernos a indígenas nativos. Ramírez Contreras afirma "A finales del siglo XVIII, el 98.2 % de la población pertenecía a este grupo sociocultural (náhuatl); de ahí que entre 1813 y 1814, cuando se forman los ayuntamientos de Milpa Alta y de Actopan, estas estructuras de gobiernos fueron las únicas, dentro del Valle de México, que se integraron únicamente con autoridades indígenas" (p. 14).

La principal actividad económica seguía siendo la producción del maíz, el frijol, las habas y también se raspaba el maguey para la producción del pulque; el bosque de Milpa Alta propiciaba actividades para la recolección de productos para la venta y el consumo familiar como los hongos y plantas medicinales; también se cazaban venados, conejos y teporingos y con la leña se elaboraba carbón.

El carácter sacro de los cerros se mantenía, y el Teutli o "señor viejo" era, según los ancianos, un lugar donde se formaban curanderos o sabios. Además era el lugar donde, según sus habitantes, moraba el señor de la lluvia, por lo que fue un lugar

propicio para la celebración de ritos con los que se llamaba a la caída del agua para tener buena cosecha. El señor de Chalma, los santos patronos de los pueblos y la Santa Cruz fueron objeto de veneración durante esta época.

A pesar de que durante este siglo las vías de comunicación eran escasas, los habitantes de la zona se mantenían comunicados con otros pueblos de demarcaciones distintas para trabajar en sus haciendas; como el caso de la hacienda de Coapa; la hacienda de Xico, localizada en Chalco; y algunas haciendas de Morelos; también mantuvieron estrecho contacto con Tepoztlán donde llegaban después de 6 horas de caminata.

A principios del siglo XIX, se presentaron actores sociales de la sociedad nacional como médicos, maestros, sacerdotes quienes los inducían a cambios en la forma de vida indígena que iban encaminados a las ideas de progreso de la ciudad. En 1914 se formó una estructura educativa que consistía en 19 escuelas nacionales primarias de filosofía educativa positivista, donde se ponía énfasis a la castellanización, en el cambio de hábitos de la vida cotidiana y el crear un sentimiento nacionalista entre la población (Ramírez Contreras).

Durante la Revolución mexicana, Milpa Alta fue una zona de influencia del zapatismo y campo de batalla de diversos ejércitos revolucionarios. Zapata entró en 1911 y convocó a los milpaltenses a unirse en la lucha armada para obtener mejores salarios y tierras de cultivo; estableció un cuartel en San Pablo Oztotepec, donde se ratificó el Plan de Ayala en 1914.

La entrada del Ejército Revolucionario del sur en Milpa Alta la convirtió en campo de batalla contra el Ejército Federal. En 1914, después de la renuncia de Huerta a la presidencia, los carrancistas tomaron la capital y se enfrentaron a los zapatistas en Milpa Alta donde, para someterlos, quemaron en 1917 todos los pueblos de la región. En Milpa Alta todavía se recuerda el fusilamiento de 160 milpaltenses en represalia por sus vínculos con los zapatistas.

Después de este acontecimiento sus habitantes se vieron obligados a exiliarse para huir de la represión, la población se dirigió a otras partes del Distrito Federal para

trabajar como jornaleros o peones y las mujeres al servicio doméstico. Este periodo de exilio es recordado por los pobladores como una época de enormes dificultades de subsistencia. El movimiento armado causó gran mortandad. En 1910 la población de Milpa Alta ascendía a 16,268 habitantes, mientras que en 1920 decreció a 10,029 (Ramírez Contreras, p. 19).

A partir de 1920 la población inició su retorno a los asentamientos, éste hecho es denominado por los milpaltenses como “la concentración” o “reconcentración” (Wacher Rodarte, 2013, p. 87) . Se reconstruyeron los pueblos, se inicio el cultivo de la milpa, la producción del pulque y la recolección y actividades del bosque, pero la experiencia adquirida en la Ciudad de México y las dificultades económicas por las que se pasaba favoreció a la preferencia de muchos habitantes de trabajar y estudiar allá, a pesar de la precariedad de los caminos.

Los habitantes tienen el recuerdo de la Revolución como un episodio no grato en la memoria local, sin embargo se identifican con el zapatismo e incluyen la celebración de la ratificación del Plan de Ayala entre sus festividades cívicas, por la asociación que tienen de ellos con la lucha por la tierra.

En 1928 Milpa Alta fue reconocida como una de las trece entidades político administrativas del Distrito Federal que formaban las doce delegaciones y la Ciudad de México; ese mismo año se reconoció la propiedad comunal de los pueblos originarios y se inició el proceso de reparto de tierras de régimen ejidal a los núcleos agrarios que se formaron en la demarcación.

En 1970 con la declaratoria de la Nueva Ley Orgánica del Distrito Federal, se realizó la división de la Ciudad de México para formar cuatro nuevas delegaciones (hoy Benito Juárez, Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc) y conformar las dieciséis que existen actualmente. Fue hasta 1986 que se fijaron definitivamente los límites delegacionales.

Durante el 2001 el Tribunal Tributario del Distrito XXIV del Distrito Federal resolvió a favor de San Salvador Cuauhtenco la dotación de 7,000 hectáreas de bosque comunal debido a una resolución presidencial de 1952 que las otorgaba (Ver en este

capítulo la sección 4.3.3 Disputas de límites territoriales y aprovechamiento de recursos). Lo anterior ha provocado una disputa entre la Confederación de los Nueve Pueblos²² y San Salvador que sigue vigente, lo que es un ejemplo de la importancia del reconocimiento de la historia local para cualquier propuesta de ordenación del territorio en la delegación (SEDUVI, 2012). El nueve de marzo de ese mismo año entró el Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) al poblado de San Pablo Oztotepec en donde se ratificaron los acuerdos de Nurio, Michoacán

En el año 2003, la delimitación de territorio fue otro tema de disputa para el municipio de Tepoztlán y los comuneros y ejidatarios del pueblo de Santa Ana Tlacotenco. Ambas partes se pugnan sobre los derechos de 2,600 hectáreas de bosque. Ese mismo año se realizó una reunión entre las dos partes para definir linderos (Ver en este capítulo la sección 4.3.3 Disputas de límites territoriales y aprovechamiento de recursos).

En general, durante el siglo XX los cambios y proceso urbanos de la ZMCM también afectaron a los habitantes de esta demarcación. Las ideas que representaba la ciudad con el "mundo moderno" fue de interés para los milpaltenses sin que estos representaran la renuncia a su cultura indígena. Las modificaciones socioeconómicas y culturales que trajo consigo las relaciones con la ciudad se reflejaron en procesos y cambios como: la urbanización de los pueblos; la transformación del sistema agrícola y la conformación de una estructura artesanal productora de alimentos; la incorporación del trabajo urbano; el reforzamiento de las estructuras estatales y los cambios en la estructura agraria, así como la reorganización comunitaria asociada a la aparición del movimiento comunero. Éstos son algunos de los procesos que se desarrollaron en los siguientes subcapítulos.

²² Se autonombran de esta manera las comunidades de los nueve pueblos rurales que se reconocen como pueblos fundadores del antiguo Malacachtepec Momoxco: Villa Milpa Alta, San Pedro Atocpan, San Pablo Oztotepec, Santa Ana Tlacotenco, San Lorenzo Tlacoyucan, San Francisco Tecoxpa, San Jerónimo Miacatlán, San Juan Tepenahuac y San Agustín Ohtenco.

4.2. Milpa Alta en el proceso de urbanización metropolitana

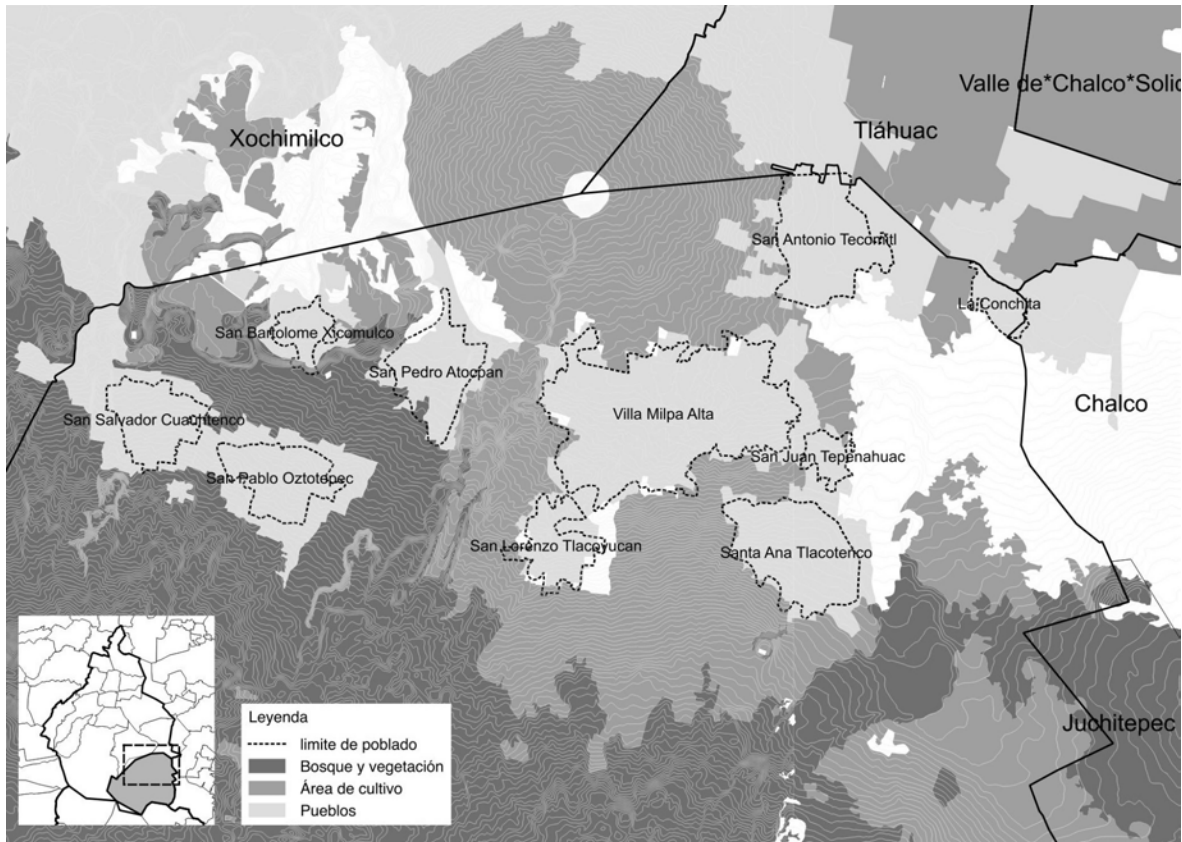


Imagen 11: Mapa General de los Pueblos de Milpa Alta. Fuente: Acervo personal 2015

4.2.1. Características territoriales de la delegación

Milpa Alta se ubica al sureste del Distrito Federal (DF), y limita al norte con las delegaciones Tláhuac y Xochimilco, al oeste con Tlalpan y Xochimilco, al Este con los municipios de Tlalnepantla y Tepoztlán del estado de Morelos. Ocupa una superficie total de 288.13 km² ó 28,813 hectáreas, que representan el 19.4%²³ del total del Distrito Federal. En su totalidad se encuentra catalogada como suelo de conservación de propiedad social, actualmente el 10% está ocupada por los núcleos urbanos de doce pueblos conurbados. El 41% de dicha superficie está dedicada al

²³ INEGI 2005

4. MILPA ALTA Y SUS PUEBLOS CONURBADOS

desarrollo de actividades agropecuarias y el 49% restante se encuentran las zonas boscosas (SEDUVI, 2012).

Su situación orográfica se encuentra dentro de la Sierra Ajusco Chichinautzin, zona de origen volcánico reciente, en donde los suelos están en proceso de formación, por lo que se considera como una de las regiones de mayor permeabilidad, lo que resulta que sea la principal zona de recarga del acuífero de la Ciudad de México.



*Imagen 12: Imagen del volcán Teutli y campo con nopales desde San Juan Tepenahuac.
Fuente: Acervo personal 2015*

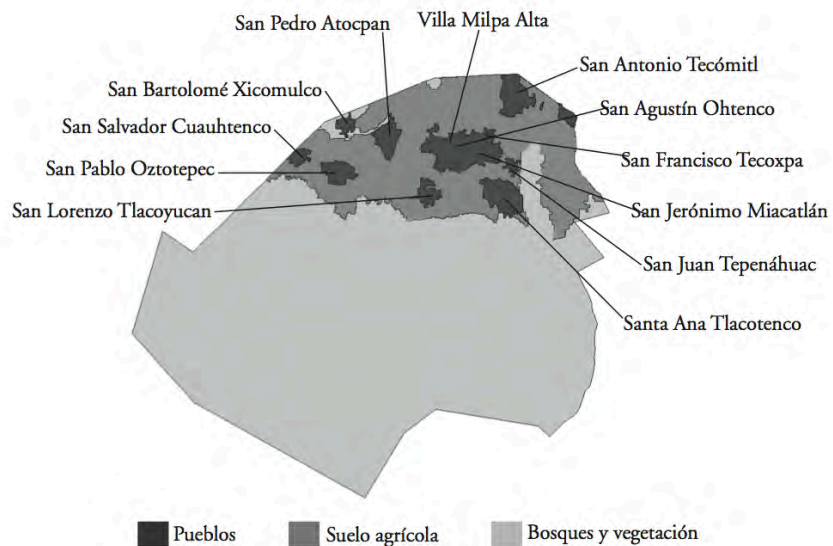
La forma urbana de los pueblos conurbados de Milpa Alta corresponde al del periodo virreinal, formado por una traza ortogonal alrededor de espacio central destinado a la plaza y al templo; de esta manera surgieron los principales pueblos de la demarcación.

Milpa Alta es fue constituida una Delegación desde 1929 y actualmente es parte de la llamada Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), configurada desde el

año 2005 por 16 delegaciones del Distrito Federal , 59 municipios del Estado de México y dos municipios de Hidalgo²⁴.

La delegación está constituido por 12 pueblos conurbados, 9 de ellos se les llama pueblos originarios, es decir, sostienen que tienen un origen prehispánico ya través de los Títulos Primordiales, estos corresponden a : Villa Milpa Alta, Santa Ana Tlacotenco, San Francisco Tecoxpa, San Lorenzo Tlacoyucan, San Jerónimo Miacatlán, San Juan Tepenahuac, San Agustín Ohtenco, San Pablo Oztotepec y San Pedro Atocpan. Los tres restantes fueron agregados después, por eso no son considerados originarios: San Antonio Tecómitl fundada su parroquia por la orden franciscana y San Salvador Cuahtenco y San Bartolomé Xicomulco que alegan tener origen xochimilca, sin embargo no cuentan con Títulos Primordiales.

Imagen 13: Pueblos, suelo agrícola, bosque y vegetación en Milpa Alta. Fuente: Bonilla Rodríguez 2009



Aunque no todos los pueblos son originarios, se puede decir todos funcionan como tales, ya que comparten varias características en cuanto a relación y lucha por la tierra, así como una serie de actividades que reproducen la identidad tradicional y

²⁴ Sedesol, Conapo e INEGI, Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010, México 2012. En este documento la ZMCM la llaman Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

vida comunitaria. San Bartolomé y San Salvador, que se reconocen originarios pero de origen xochimilca, y San Antonio, que fue fundada durante la Colonia, no cuentan con Títulos Primordiales a diferencia del resto de los pueblos milpaltenses, sin embargo, ellos mismos se consideran como originarios ya que han asimilado formas de organización similar al resto de los pueblos, debido a que también están formados por población campesina e indígena local o que emigró a la ciudad, ya sea de una o varias etnias, y que comparten por tanto características culturales y comunitarias.

Hemos mencionado lo que es y significa ser pueblo originario en la Ciudad de México (Ver sección 3.3.2 Los pueblos conurbados en la actualidad y su relación con la Ciudad de México) acerca de su origen prehispánico reconocido, su nombre, su vínculo con la tierra y los bosques y el control de sus territorios; debemos recordar también que reproducen un sistema festivo a partir de un sistema de cargos, y mantienen estructuras de parentesco consolidadas; poseen el control administrativo del panteón y reproducen un patrón de asentamiento urbano particular caracterizado por un centro marcado por una iglesia, un mercado, los edificios administrativos y comercios (Alvarez Enríquez & Ramírez Kuri, 2012).

Pero además de las características tan puntuales que hemos mencionado, existen otras que son más abstractas pero que rigen la vida cotidiana de los pobladores, por ejemplo, tienen formas propias y diferenciadas de concebir el tiempo, los espacios sociales, las formas de organización y regulación de la vida social.

Se puede decir que los pueblos originarios y los barrios antiguos fueron la base de la organización socio -territorial de la Ciudad de México y de su región hasta las primeras décadas del siglo XX antes de gran cambio en las dinámicas urbanas. Durante estos cambios los pueblos permanecen en los mismos territorios originarios, guardan su estructura organizacional tradicional, son diversas formas de autogestión como: prácticas culturales, económicas, territoriales y políticas basado en el sistema de usos y costumbres y realizados a través de autoridades propias. Son comunidades locales con una dinámica particular que están incorporadas a la ciudad y en la vida urbana, pero diferenciada de ésta y en permanente tensión con las tendencias urbanizadoras y en una situación marginal en relación con los procesos urbanos

hegemónicos (Para mayor desarrollo ver subcapítulo 3.3 Los pueblos de la Ciudad de México y su inserción en los procesos y dinámicas metropolitanas).

La manera en que las periferias urbanas formadas por pueblos originarios, con actividades rurales y con grandes áreas de bosque es particularmente interesante en el proceso de urbanización de la ciudad, tal es el caso de Milpa Alta.

4.2.2. Procesos de Urbanización y su relación con la ZMCM

La ZMCM comenzó a transformarse desde los años 30's del siglo pasado, cuando experimentó cambios importantes en las dinámicas de urbanización; éstas dinámicas se han caracterizado principalmente por cambiar actividades productivas primarias, principalmente la agricultura, por actividades industriales, de comercio y servicios. Estos cambios han afectado a los procesos de urbanización de la ZMCM hasta la década de los 70 ya que estas actividades estuvieron altamente concentradas en la ciudad lo que llevó a un alto índice demográfico debido al requerimiento de empleo y, consecuentemente, a la demanda de vivienda, servicios y transporte. La emigración de la industria a áreas periféricas provocó que esta concentración disminuyera. Los índices demográficos del centro de la ciudad bajaron a finales de la década y desde entonces ha disminuido los ritmos de crecimiento de la población pero aumentado en las delegaciones y municipios periféricos. A partir de los años 70 y durante los 80, la delegación sumó al crecimiento demográfico natural la llegada de trabajadores procedentes del Estado de México, Oaxaca, Puebla y Veracruz pero, a diferencia de otras zonas periféricas del la ciudad, los trabajadores se vieron atraídos por la actividad agrícola, no por la industrial.

En los años treinta y en las tres décadas consecuentes fue cuando se consolidaron las bases de incorporación del territorio rural de la demarcación al desarrollo del Distrito Federal. En este mismo periodo se instalaron gran parte de los servicios de la delegación correspondientes a agua, energía eléctrica, educación y las carreteras que hoy comunican a los doce pueblos rurales. La mejora del equipamiento urbano llegó progresivamente, algunos ejemplos de este equipamiento son: el Hospital Regional de Milpa Alta, el Colegio de Bachilleres en Villa Milpa Alta, el auditorio Calmecac en Villa Milpa Alta, un plantel del Instituto de Educación Media Superior del Distrito

Federal en Santa Ana Tlacotenco y el deportivo Momoxco en San Pedro Atocpan. Sin embargo, la delegación tiene los índices más altos en pobreza y los más bajos en desarrollo urbano.

Milpa Alta sigue teniendo una presencia agrícola muy fuerte no solo en zonas alejadas de los núcleos de población sino también próximos a los cascos urbanos y en cabecera delegacional Villa Milpa Alta. Estas zonas de cultivo son intercaladas entre casas y calles, pendientes de terreno, donde se siembra todavía por medio de terrazas de origen prehispánico. Cuenta con poca infraestructura de comercios, servicios e industria, en ésta última sobresalen alrededor de pequeños talleres o microempresas de artesanías, algunas como cooperativas, que elaboran globos aerostáticos, artículos de piel y plata, muebles de madera, bordados y tejidos de tela. Los productores de Mole son 116 y se ubican todos en San Pedro Atocpan. En el caso del nopal no llegan a 10 las empresas que lo procesan (Bonilla Rodríguez, 2009).

Durante este cambio de los procesos de urbanización, las tierras destinadas a la agricultura que históricamente les pertenecía a los pueblos se convierten en territorio latente para la urbanización. En la primeras décadas del siglo pasado la concentración de industria y servicios en la ciudad y la alta migración provocó una demanda de vivienda que el Estado debía resolver (porque ser la única entidad con los recursos para hacerlo, la población popular por sí misma no podría ni puede tener los recursos económicos para acceder a suelo y vivienda). Para satisfacer la demanda de superficie para la vivienda el Estado mexicano expropia o permuta las tierra comunales y ejidales, aunque algunas de ellas fueron destinadas a zonas residenciales. Sin embargo, ante este amenaza Milpa Alta resistió en gran parte por los acontecimientos que se vieron obligados a encarar en defensa de su tierra y recursos naturales desde los años setentas de los que se hablarán más adelante.

Posteriormente, el deterioro de la Agricultura se acrecentó en la década de los 80's por la crisis de deuda del 82, y porque a finales de la década, con Carlos Salinas de Gortari como presidente, hubo una reestructuración económica apoyada por las políticas impuestas por el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, que se basaban en la apertura y liberación comercial y en la reducción del gasto público. Con lo anterior el campo se enfrentó a la competencia desleal de grandes empresas

internacionales con tecnologías mucho más desarrolladas y sin el apoyo del Estado al sector agropecuario. La decadencia del campo resultó en otra ola migratoria a las ciudades, el Estado esta vez no tuvo la capacidad para resolver el problema de la vivienda popular y de los AHI; la superficie ejidal y comunal constituyó entonces y ahora el acceso a suelo para vivienda de la población de más bajos recursos, ya que se han visto imposibilitados para adquirir terreno urbanizado debido a los altos costos. Además, la migración de la industria y particularmente de la agroindustria a la periferia urbana y su consiguiente demanda de servicios, afectó dándole mayor presión de las dinámicas urbanas al territorio agrario.

En este contexto y a pesar de la resistencia y claridad en mantenerse como territorio rural, Milpa Alta no fue inmune a las presiones urbanas; pero es necesario señalar que, paradójicamente, se mantiene la actividad agrícola en Milpa Alta, en el entorno de una agricultura nacional que, como se ha visto, se ha caracterizado por un constante deterioro y la pérdida de autosuficiencia alimentaria en los granos básicos – maíz, frijol y trigo- con ésta crisis agroalimentaria que parece permanente (Bonilla Rodríguez, 2009).

Los milpaltenses al negarse a perder su condición de campesinos ante la presión urbanizadora tuvieron que adaptarse a ésta para su subsistencia pero sin cambiar sus formas de vida tradicionales. Lo anterior se expresa mejor en los cambios de las actividades económicas que se llevan dentro de la región. Algunos de los productos que se producían en la región fueron substituidos por otros: el maíz, las habas y el frijol y el pulque, aunque siguen produciéndose, se ha reducido para dar paso al cultivo del nopal que es un producto que reditúa mejor económicamente por su gran demanda en la ciudad. Por otro lado, la principal actividad económica dejó de ser la agricultura para dar lugar a la actividad mixta, es decir, la agricultura sigue siendo una actividad muy importante en las localidades y se mantiene pero, ante los bajos beneficios económicos que produce, las familias la prefieren combinar con actividades secundarias o terciarias. En la región es común encontrarse con personas dedicadas al trabajo agrícola y también se desempeñan como obreros, comerciantes, profesionistas en la delegación o en otras partes del DF.

El empleo que brinda el trabajo agrícola, la producción de mole y el turismo no ha sido suficientes para satisfacer las demandas laborales de los milpaltenses. En su mayoría combinan el trabajo de campo con otras actividades económicas, principalmente el comercio, que se desarrolla en el centro del pueblo o en algún otro punto de la delegación o de la ciudad de México. Esta es la razón de que en Milpa Alta no cuente con tiendas departamentales, por el evidente desventajoso papel que tendrían los pequeños comerciantes. Ante el intento de estas empresas por colocar sus establecimientos en la demarcación, se encuentran con el rechazo de los habitantes cuya economía local también se fundamenta en el pequeño comercio. En casi todos los pueblos podemos encontrar, además de mercado público, tiendas de abarrotes, ferreterías, panaderías, mueblerías, papelerías, farmacias, tortillerías, materiales para la construcción y tiendas de electrodomésticos. Todo esta infraestructura comercial evidencia la importancia del pequeño comercio en la región y en nuestro días la integración económica con el mercado nacional e internacional de algunos productos.

En el censo del año 2000 se indica que la población económicamente activa en la región participa en 58.8% a actividades del sector terciario, el 17.5% en el secundario y 19.2% en el primario, sin embargo, como indica Wachter Rodarte (2013, p. 113) esto no refleja las realidades estratégicas que emplean varios de sus pobladores para resolver sus necesidades económicas.

El cultivo intensivo del nopal en la región es relativamente reciente. Las tierras destinadas a sembrar maíz, nopal y habas y para la producción del pulque, se adaptaron para poder cultivar esta verdura a principios de los años setenta y se intensificó en la década siguiente. Es importante mencionar como antecedente que en los años cincuenta hubo una política orientada a sancionar el consumo del pulque, lo que afectó fuertemente a la región ya que en ese momento, aunque la producción tenía un carácter familiar y la venta se realizaba a través de relaciones sociales en la región y en algunos puntos del Distrito Federal, su venta ofrecía a algunas familias cierta estabilidad económica. Esta política y las bajas ganancias en el cultivo de la milpa fueron algunas de las razones para la sustitución de cultivos.

Lo cierto es que la adecuadas condiciones agroecológicas para el cultivo, los relativos bajos montos de inversión para su cultivo y el hecho de que sea una planta que se de todo el año, así como la construcción de carreteras para transporte del producto y su distribución, han sido determinantes para su éxito en la región. Cabe mencionar que en los años setentas mientras crecía la mancha urbana de la ciudad, en Milpa Alta florecía esta nueva producción lo que determinó también la defensa de sus tierras cultivables.

Los pueblos con mayor producción de nopal son Villa Milpa Alta, San Lorenzo Tlacoyucan, Santa Ana Tlacotenco, San Jerónimo Miacatlán, San Francisco Tecoxpa y San Agustín Ohtenco.

El cultivo de maíz sigue siendo importante a pesar de su reducción en el cultivo. Wachter Rodarte (2013, p. 106) argumenta que esta actividad tiene una carácter de reivindicación político cultural ya que se considera como una práctica cultural que es necesaria conservar ya que se concibe como una tradición heredada de los mayores, lo que ayuda a preservar el control sobre la tierra comunal. De igual manera podemos entender la recolección de productos del bosque como plantas alimenticias y medicinales que ayudan a reivindicar el control por los recursos del bosque. Los pueblos de San Pablo Oztotepec y Santa Ana Tlacotenco son donde esta actividad produce mayores beneficios.

La producción a gran escala del mole en la región también es reciente, sobre todo en el pueblo de San Pedro Atocpan. Cabe mencionar que a pesar de que ninguno de los ingredientes para su elaboración es producido en la región, este fue el resultado de la creatividad de algunos sanpedreños para proporcionar un mejor recurso económico a través de su comercialización. Según el censo del año 2000 Milpa Alta participa con 60% de la producción nacional de mole. Su producción ha convertido a San Pedro Atocpan en una localidad turística de la región; además se realiza una feria anual bastante conocida para la compra y degustación de distintos tipos de mole.

La elaboración y venta de barbacoa es otra actividad en la que sobresale Milpa Alta, ya que es el principal productor de barbacoa del DF. La carne horneada se distribuye sobretodo en los tianguis y mercados sobre ruedas del Distrito Federal; desde el 2001 también se lleva a cabo la feria de la barbacoa durante el mes de octubre. El principal

productor de barbacoa en la localidad es el pueblo de San Salvador Cuauhtenco(Wacher Rodarte, 2013).

Además del comercio, en las últimas décadas se ha registrado en Milpa Alta un incremento en la oferta de servicios técnicos y profesionales. Los laboratorios técnicos, despachos de arquitectura, consultorios médicos y dentales, así como otros tipos de servicios destacan sobretodo en los centros de los pueblos. Esto es indicativo de dos cosas: el primero es el aumento en el nivel educativo de la región, haciendo notar que cada vez hay más técnicos y profesionales locales; y por otro lado, las necesidades y demandas de mercado cada vez más vinculado al ámbito urbano.

En el PDDU de Milpa Alta de 1997 se estableció que la totalidad del territorio de la delegación es suelo de conservación. A partir de aquí es cuando los asentamientos instalados fuera de los límites de los pueblos se denominaron "irregulares". Cabe aclarar que incluso el crecimiento por desdoblamiento natural de las familias que ocupan suelo comunal fuera de los límites establecidos son calificados de esta manera; así mismo las tierras comunales fraccionadas para forma parte de un mercado de suelo no formalizado se encuentran con este carácter de ilegalidad. En ambos casos las autoridades no proveen de servicios urbanos básicos. En este PDDU de 1997 se detectan 56 asentamiento irregulares, hoy se tienen identificados 122 (SEDUVI, 2012, p. 10) lo que hace evidente que el mayor crecimiento urbano se desarrolla fuera de los límites de los poblados rurales. Este hecho limita el establecimiento de las condiciones básicas para la habitabilidad lo que condiciona en gran medida el desarrollo de la población local y acrecienta el deterioro ambiental, incluso poniendo en riesgo un patrimonio importante de la ciudad.

La comunicación con la ciudad de México es a través de dos carreteras: la que comunica Xochimilco con San Pablo Oztotepec (construida entre 1941 y 1946) y la de Tulyehualco - Tecomitl - Mixquic (construida al finalizar la década de 1950). Desde los años cincuenta cuando Milpa Alta estaba mejor conectada con la ciudad los pobladores comenzaron a buscar en ella empleo por lo que aquellos que hablaban español tenían más posibilidades de obtener un trabajo asalariado. Durante los años 70 la relación con el crecimiento de la población en Milpa Alta estaba ligado a estas vías de comunicación, como fue el caso de San Antonio Tecomitl que presentó el

mayor crecimiento de población y vivienda por el cruce de caminos que ligaban el Distrito Federal con el Estado de México. Actualmente se encuentra esa relación de crecimiento en la mayoría de los poblados donde se presenta la conurbación alrededor de los corredores urbanos de las vías primarias de comunicación (SEDUVI, 2012). Un ejemplo claro de ello esto es la conurbación que se esta dando en San Salvador Cuauhtenco y San Pablo Oztotepec a través de la avenida Fabián Flores.

Entre 1990 y 2000 el crecimiento de la población se vio impulsado por varios factores económicos y sociales (entre ellos la demanda de vivienda popular mencionada anteriormente) pero también por su posición geográfica y sus vías de comunicación ya que la carretera Xochimilco-Oaxtepec es un corredor de unión metropolitana y regional de los municipios del Estado de México y Morelos. Paradójicamente, a pesar de su cualidad geográfica de comunicación, Milpa Alta en una de las delegaciones más aisladas del resto de la ciudad con graves carencias en medios de transporte.

En cuanto a los servicios de salud estos se instalaron alrededor de 1938 cuando en Villa Milpa Alta comenzó a funcionar un consultorio de Beneficencia Pública. Fue en 1967 cuando se inauguró un Centro de Salud en la misma localidad y en 1970 se construyó el Hospital Regional . Hoy en día la delegación cuenta con una clínica de medicina familiar del ISSSTE y 15 unidades de consulta externa, un hospital regional del Gobierno de la Ciudad de México y varios centros de salud dependientes del gobierno delegacional ; sin embargo, es importante señalar que en el último censo de población se indica que casi la mitad de la población carece de derecho-habencia de servicios de salud pública o privada.

La escolarización desde los años cuarenta y hasta la fecha ha sido uno de los temas que más interesa a los milpaltenses. En la educación han encontrado formas de empoderamiento para la defensa de su autonomía en la administración de la tierra y sus recursos naturales. En este sentido, al igual que las actividades agrícolas, forman parte de unas prácticas sociales en el que subyace sus intereses políticos e identitarios. Esto último se expresó, particularmente en esta localidad, en el interés por la construcción y divulgación de una historia local y la consecuente divulgación del náhuatl , como lo argumenta ampliamente Iván Gomezcézar (2004).

Actualmente la infraestructura educativa en Milpa Alta cuenta con instrucción preescolar, primaria, secundaria general, técnica y telesecundaria, educación especial y educación media superior en los planteles del Centro de Educación Científica y Tecnología (CECyT) del colegio de Bachilleres y del Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica. En cuanto a las ofertas de Educación Superior se imparten en el Instituto Tecnológico de Milpa Alta (ITMA) I y II (en San Salvador Cuauhtenco y San Juan Tepenahuac respectivamente), el Centro Interdisciplinario de Ciencias de la Salud (CICSMA) del Instituto Politécnico Nacional y la Clínica Periférica de Milpa Alta que es parte de la Facultad de Odontología de la UNAM. Las carreras que se imparten son: Ingeniería en Sistemas Computacionales, Ingeniería en Industrias Alimentarias; Ingeniería en Bioquímica e Ingeniería en Gestión Empresarial en el ITMA; odontología en la Clínica Periférica Milpa Alta y; Licenciaturas en Enfermería, Nutrición, Médico Cirujano y Partero, Odontología, Optometría y Trabajo Social en el CICSMA del IPN. Este tipo de ofertas educativas en a nivel superior reflejan las demandas de estudiantes locales en relación a las necesidades de la demarcación, así carreras como nutrición, medicina y odontología están orientadas a la necesidad del sector salud; otras como ingeniería en industrias alimentarias y bioquímica reflejan las necesidades de la actividad del sector agrario; por otro lado algunas otras carreras se orientan al emprendimiento reflejado en el amplio sector comercial de la delegación.

En cuanto a la problemática ambiental, las dinámicas urbanas de la delegación como el crecimiento extensivo y algunas actividades económicas afectan el suelo de conservación que representa el 100% del territorio de Milpa Alta. El crecimiento de los poblados rurales perjudican la calidad de los recursos naturales, erosionan el suelo y provocan la consecuente degradación de la cubierta forestal. Así mismo, existe el riesgo de erosión hídrica causada por la falta de vegetación que detenga las corrientes superficiales y permita la filtración a los cuerpos de agua subterráneos.

A partir de 1997 cuando los residentes del DF recuperaron su derecho de elegir su jefe de gobierno, se pudo elegir así mismo a los delegados locales. En Milpa Alta, además del delegado existe una figura llamada Coordinador de Enlace Comunitario que representaría a la figura de autoridad tradicional en Milpa Alta. Aunque este puesto es asignado mediante elección popular, su función sigue siendo ambigua. Su objetivo

principal es vincular al gobierno local con los pueblos de la demarcación, sin embargo, ante la experiencia con otras autoridades públicas, los habitantes suelen desconfiar, ya que debe responder a la autoridad delegacional y al mismo tiempo dar respuesta a las demandas de los milpaltenses, mismas que a veces son contrarias a los intereses de los cargos gubernamentales.

4.3. Suelo comunal y ejidal en Milpa Alta.

Una de las razones por las que se decidió realizar ésta investigación en Milpa Alta fue por su condición de suelo. Todo el territorio milpaltense es suelo comunal o ejidal²⁵.

Hemos revisado que la importancia de ésta condición cobra relevancia si consideramos que el principal oferente de suelo urbano para los sectores populares es la tierra comunal y el ejido (Cruz Rodríguez, 1993). No solo eso, se sabe que el crecimiento urbano de la ZMCM, principalmente por parte de asentamientos irregulares, se dirige mayormente a zonas ejidales, por lo que la presión de urbanización aumenta en ésta zona. La importancia de este tipo de enclaves (AHI) para la investigación es que son el ejemplo más evidente de segregación urbana, a nivel de fragmentación territorial, en la ciudad.

Por otro lado, el suelo ejidal tiene el carácter potencial de ser suelo de conservación. En Milpa Alta todo el terreno es suelo de conservación, ya sea para usos de reserva territorial ecológico o para limitar el crecimiento urbano en el municipio. A pesar de ello la consolidación y crecimiento de Asentamiento Humanos Irregulares es el arquetipo de urbanización en la delegación

²⁵ El porcentaje no es mencionado debido a que actualmente existen disputas y faltas de coincidencia en los límites territoriales de la delegación y los límites de propiedad originaria de la tierra. A lo largo del sub capítulo se detallarán las hectáreas que corresponde a la propiedad comunal y ejidal.

4.3.1. Propiedad comunal

En Milpa Alta, la propiedad dominante es la comunal, con 26,913 hectáreas; le sigue la propiedad ejidal que representa 1,892 hectáreas. Ambas cifras rebasan la superficie total de la delegación debido a que algunas de estas propiedades se encuentran en la delegación Xochimilco. La falta de coincidencia entre los límites político administrativos y la propiedad originaria de la tierra es la razón de que algunos comuneros tengan propiedades fuera de la demarcación.

La propiedad comunal en Milpa Alta se fundamenta en los Títulos Primordiales del siglo XVI que determinan los derechos de propiedad de los pueblos originarios y fijan sus límites. EL artículo 27 de la Constitución y la Ley Agraria reconocen dichos títulos en donde se adscriben nueve pueblos originarios en la Delegación Milpa Alta. Las comunidades de dichos pueblos han formado la “Confederación de los Nueve Pueblos de Milpa Alta” refiriéndose solo a aquellos que señalan los Títulos Primordiales como fundadores del señorío Malacachtepec Momoxco²⁶. Sin embargo los tres pueblos restantes también tienen antecedentes históricos y derechos de posesión de tierra comunal: San Salvador Cuauhtenco y San Bartolomé Xicomulco son de origen xochimilca, San Antonio Tecomitl es de origen tahuica (SEDUVI, 2012, p. 33).

Para conseguir el reconocimiento de la propiedad comunal es necesario seguir un proceso de restitución, lo que representaba el derecho histórico inmemorial sobre las tierras y en cierto sentido un cierto grado de autonomía sobre estas. La diferencia con la propiedad ejidal es que ésta es otorgada a través del proceso de solicitud y dotación que, según Wachter Rodarte (2013, p. 113) podría implicar una subordinación al Estado. Esta pudo haber sido la razón por la cual, con la legislación agraria, se abrió la posibilidad de titular la propiedad comunal pero este trámite es más tardado y en algunos casos continua inconcluso hasta el momento.

²⁶ Villa Milpa Alta, San Pedro Atocpan, San pablo Oztotepec, Santa Ana Tlacotenco, San Lorenzo Tlacoyucan, San Francisco Tecoxpa, San Jerónimo Miacatlán, San Juan Tepenahuac y San Agustín Ohtenco.

La Representación Comunal Agraria en Milpa Alta hasta la fecha esta integrada por un representante electo por lo nueve pueblos comuneros y dos más por cada asentamiento (titular y suplente). Al respecto Mette Marie Wachter menciona:

"...con frecuencia, sus integrantes manifiestan un comportamiento fraccional poco saludable en un contexto donde la ciudad avanza sobre las tierras y aguas de los pueblos campesinos de Distrito Federal...Los milpaltenses entienden la Representación comunal como una autoridad propia emanada del pueblo" (2013, p. 118)

Cuadro 1: Propiedad comunal por superficie y número de comuneros. Fuente: PDDU Milpa Alta.

Poblado	No. de Comuneros
San Francisco Tecoxpa	207
San Jerónimo Miacatlán	164
San Agustín Ohtenco	100
San Juan Tepenáhuac	153
Villa Milpa Alta	1,495
Santa Ana Tlacotenco	783
San Lorenzo Tlacoyucan	412
San Pedro Atocpan	454
San Pablo Oztotepec	647
San Salvador Cuauhtenco	S/D
Superficie Total	26,913.6 Ha*

Nota: Comprende 6913.6 Ha. en conflicto.

4.3.2. Propiedad Ejidal

Por otro lado, entre 1925 y 1935 la federación otorgó ampliaciones ejidales a varios asentamientos locales²⁷ ante la solicitud formal a la Comisión Agraria para la restitución de tierras a favor de los campesinos de la zona. Cabe mencionar que no fue hasta 1992 que se entregó las carpetas básicas de los ejidos así como los certificados agrarios (Frentes Políticos, 1992).

El ejido de Milpa Alta también mantiene actividad productiva y en su totalidad ocupa el suelo de conservación. Los ejidatarios señala problemas que enfrentan por la falta de apoyos a proyectos productivos para aumentar su productividad.

Ésta organización corporativa esta estructurada por diversos órganos internos con funciones precisas: la Asamblea, autoridad máxima del ejido, que la componen la totalidad de sus miembros; el Comisariado Ejidal, que es el órgano ejecutor del

²⁷ San Antonio Tecómitl, Santa Ana Tlacotenco, San Francisco Tecoxpa, San Jerónimo Miacatlán y San Juan Tepenáhuac.

núcleo ejidal y que lo componen tres personas electas por la asamblea; finalmente el Comité de vigilancia, que supervisa la gestión del Comisariado.

Poblado	No. de Ejidatarios	Superficie ha.
Santa Ana Tlacotenco	465	400
San Juan Tepeñahuac	37	46
San Jerónimo Miacatlán	59	59
San Francisco Tecoxpa	112	112
San Antonio Tecómitl	334	1,275
Total	1,007	1,892

Cuadro 2: Propiedad ejidal por superficie y número de ejidatarios. Fuente: PDDU Milpa Alta.

4.3.3. Poblamiento en el casco urbano de Milpa Alta

La dinámica de poblamiento que prepondera en la región ha estado en función del crecimiento demográfico y la cesión de derechos transmitida de padres a hijos el desdoblamiento natural de las familias. Se suma un mercado de suelo controlado por usos y costumbres de las comunidades. EN el PDDU de 1997 se trazaron los límites de los cascos urbanos y con ello se establecieron los linderos de dotación de servicios urbanos básicos. Se cree, erróneamente, que lo que se encuentra dentro del casco urbano pertenece a la propiedad privada, sin embargo dado los antecedentes históricos de propiedad de la tierra, todo el territorio de Milpa Alta es de propiedad social; no obstante existen propiedades que se encuentran inscritos en el Registro Público de la Propiedad, tienen cuentas catastrales e incluso pueden pagar predial.

Según los usos y costumbres la legitimización de posesión de tierra se da por los representantes de los bienes comunales o asambleas ejidales. Las autoridades reconocidas para hacer cumplir lo que dispone la Ley Agraria es la Representación de Bienes Comunales y las Comisarias Ejidales.

La mayor parte de los milpaltenses cuenta con casa propia, situación ventajosa ante la mayoría de los sectores populares del resto de la ciudad. Caracterizadas, antes de la revolución, por muros de piedra volcánica y techo de tejamanil, el paisaje habitacional actual se caracteriza por casa de tabique y techo de concreto. No obstante el paisaje continua percibiéndose rural en las áreas urbanas en gran parte debido a en el PDDU de Milpa Alta este prohibido la construcción de más de dos pisos, edificios de departamentos y grandes tiendas y centros comerciales. En algunas de las casas de los habitantes se sigue encontrando un espacio para el

pequeño cultivo o huerta, para el uso del temascal o para el almacenamiento del maíz, el *cincolote*.

4.3.4. Disputas de límites territoriales y aprovechamiento de recursos.

Históricamente el territorio de Milpa Alta ha sido objeto de pugnas de posesión y explotación de recursos. Su situación geográfica y características orográficas e hídricas la hacen un territorio rico en recursos naturales. Así mismo, como se menciono anteriormente, es una de las principales zonas de recarga del acuífero de la ciudad por lo que representa un patrimonio invaluable para el Distrito Federal.

Malacachtepec Momoxco fue resultado de una negociación en la que los momoxcas se sometieron a los españoles a cambio de conservar su tierras. Fue un enviado español llamado Juan de Saucedo quien se encargo de negociar el reconocimiento de las tierras que ocupaban los habitantes del lugar (Ramírez Contreras, p. 8).

Estas determinaciones de posesión de tierra se reflejan en el documento de los *Títulos Primordiales* de los que hemos hablado anteriormente. El documento señala la posesión de los nueve pueblos que conforman el antiguo Malacachtepec Momoxco.

La disputa entre el pueblo de San Salvador Cuauhtenco y la Confederación de los Nueve Pueblos de Milpa Alta es resultado de una disposición presidencial de 1956 en la que se le reconoció, al primero, sus derechos sobre 7 mil hectáreas de bosque. Ambas partes se encuentra en litigio, la comunidad de los pueblos llamados originarios reclama esta posesión de tierra en base a lo determinado en los *Títulos Primordiales*. El Pueblo de San Salvador plantean una versión distinta sobre sus orígenes con documentos que legitiman sus derechos sobre la propiedad comunal. En 2001 el Tribunal Tributario del Distrito XXIV del Distrito Federal, resolvió a favor del pueblo de San Salvador, pero la Confederación sigue interponiendo recursos para revisiones de las sentencias del Tribunal Agrario (SEDUVI, 2012, p. 33).

Otra disputa de la demarcación se pugna entre Santa Ana Tlacotenco y el municipio de Tepoztlán, por 2,600 hectáreas de bosque, en marzo del 2003 se realizó una

reunión entre comuneros y ejidatarios para definir linderos. Durante el 2005 un grupo de integrantes de la Agencia Federal de Investigación entro en los bosques de Milpa Alta para buscar sembradíos ilegales y tala de arboles clandestina que no fueron comprobados ni se justifico el allanamiento. En el mismo año se llevó a cabo el Congreso Nacional Indígena donde se acordó el rechazo a la privatización del agua, el saqueo a los recursos naturales de los pueblos indígenas mediante al minería y se adscribieron a la Sexta Declaración de la Selva Lacandona convocada por el EZLN (SEDUVI, 2012).

El caso de la Compañía de Loreto y Peña Pobre en la demarcación es uno de los más conocidos ya que representó para los comuneros una de las luchas más recientes por los derechos a la explotación de los recursos naturales. En 1947, durante la Presidencia del Miguel Alemán, el gobierno federal otorgó a la compañía una concesión para la explotación del bosque milpaltense. Según Torres Lima (1991) esta concesión se otorgó por 60 años a esta empresa que ya aprovechaba los recursos de la zona desde 1928.

Aprovechando disputas internas entre pueblos por posesión de tierra, la compañía buscó alianza de representantes comunales que defendía intereses de uno de los grupos en pugna; con esta unión, la empresa progresivamente consiguió ampliar sus terrenos para el aprovechamiento del bosque. Para proteger sus intereses organizó un grupo llamado "guardias blancas" que impedían el paso de los nativos a la zona concesionada. El problema se agudizó cuando no hubo respuesta de las autoridades federales o locales a los problemas de tala clandestina y venta a muy bajos precios por parte de los comuneros vinculados con la empresa. Aunado a esto las denuncias de represión hacia los comuneros no ligados a la empresa fueron ignorados.

4.3.5. Movimiento comunero Milpaltense

El problema con la compañía Loreto y Peña Pobre y la amenaza de las explotación de tierras milpaltenses de ésta y otras empresas privadas generó descontento a gran parte de la comunidad milpaltense no aliada a la compañía; ante esta situación se produjo un movimiento denominado *Constituyentes de 1917*, posteriormente *Comuneros Organizados de Milpa Alta (COMA)*. Esta organización logró expulsar a la compañía pero la retirada de las *guardias blancas* en el bosque milpaltense

provocó que acrecentara la tala clandestina y se agudizaran los enfrentamientos (Bonilla Rodríguez, 2009, p. 263).

Uno de los objetivos de COMA fue la titulación de las tierras comunales, para lograrlo debieron realizar un censo y elegir a los nuevos representantes. A pesar de varias dificultades y obstáculos por parte de la delegación, el censo se logró concluir en 1980, sin embargo cuando se realizaron las elecciones de representantes organizadas por COMA y el delegado agrario, la respuesta de la delegación fue negarlas; por su parte convocaron otras elecciones para elegir representantes el mismo día.

La consecuencia de toda esta tensión se vio reflejada en uno de los días más cruentos de la historia reciente de Milpa Alta. El domingo 27 de Junio de 1980, los comuneros organizados penetraron en el lugar donde se realizaba la asamblea de la parte vinculada con la delegación; de ésta resultaron varios comuneros heridos y muerto el líder de la contraparte. Finalmente se logró realizar otra asamblea donde resultaron ganadores los candidatos de COMA. Con la elección de nuevos representantes comunales de los nueve pueblos originarios y un representante general se obtuvo la legalidad ante las autoridades agrarias. Uno de los objetivos originales del movimiento comunero se logró con la Ley Forestal de 1986 que concluyó las concesiones de la empresa Loreto y Peña Pobre para la explotación del bosque.

La importancia del movimiento comunero radica en el impacto que tuvo en la región por su acciones en defensa por la tierra. El antes mencionado censo comunal fomentó un sentimiento de pertenencia en la región; por otro lado, promovió la organización en torno a formas de gobierno consideradas indígenas, como la creación del Consejo de Respetables, cuya función era asesorar a los dirigentes en las asambleas y fomentar la tradición nahua (Gomezcézar Hernández, 2004, p. 35). Además se promovió la formulación de una nueva historia local promovida por los intelectuales locales que fundamenta el derecho a la propiedad comunal de la historia prehispánica y no en la cristianización de la época colonial (Ramírez Contreras, p. 34). En resumen el movimiento comunero ayudó a alimentar el sentimiento de identidad milpaltense a partir de la defensa de la tierra y otros emblemas identitarios de la tradición local.

4.4. Población Milpaltense: aspectos demográficos y socioeconómicos

A continuación se integrarán y analizarán algunos datos relacionados con la caracterización demográfica y socioeconómica de los habitantes de Milpa Alta. Los datos escogidos para presentar en este apartado son los que servirán como vínculo frente al análisis de la movilidad. Nos interesa saber ¿quiénes se mueven? ¿cómo son estos habitantes? ¿cuáles son sus principales necesidades económicas y sociales? ¿cómo viven y cómo realizan las integraciones a las actividades urbanas desde su ámbito rural?.

La delegación Milpa Alta tenía en el año 2010 una población de más de 130 mil habitantes de acuerdo al último censo de población. En relación con el resto de las delegaciones del Distrito Federal, es la de menor crecimiento desde el censo de 1950 hasta el último realizado. Según el primero contaba con una población de 18,212 habitantes, para el 2010 aumentó a 130,582; lo que significa que en sesenta años ha crecido 7.17 veces. La tasa de crecimiento quinquenal entre 2000 y 2005 fue de 16.5%, para el 2010 se redujo a 11.25% sin embargo, sigue siendo una de las más altas del DF.

Gráfico 1. Población censal histórica en la Delegación Milpa Alta, 1950-2010

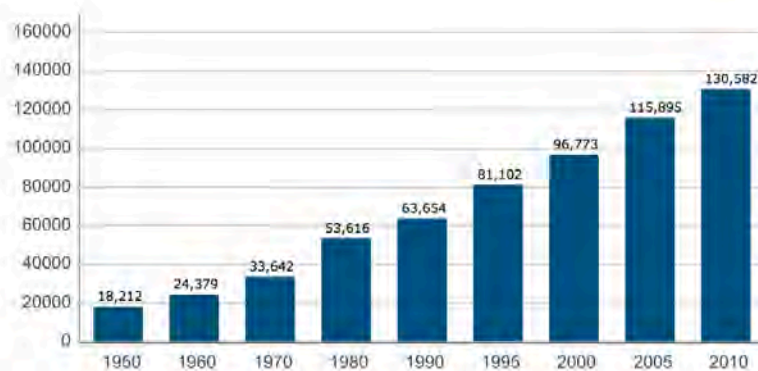


Gráfico 1: Población censal histórica en Milpa Alta. Fuente: INEGI 2010.

Fuente: INEGI, Censo de población y vivienda 2010

El carácter rural de la población se ve reflejado en su densidad de población, la más baja en el DF, que apenas representa casi 5 habitantes por hectárea; más de 4 veces lo que tiene la delegación Tlalpan que le sigue con 21 habitantes por hectárea y Cuajimalpa de Morelos con 25.6 habitantes por hectárea. Las densidades más altas las tienen en primer lugar Iztacalco, seguido de Cuauhtémoc e Iztapalapa con 176.0, 166.2 y 145.9 habitantes por hectárea respectivamente. La densidad promedio del DF para el año 2010 es de 59 habitantes por hectárea.

Por su posición en la periferia de la Ciudad de México, Milpa Alta ha mantenido su baja población por hectárea, alejándose de las altas densidades que tuvieron y tienen las delegaciones centrales del DF. Esto también responde a que es la segunda delegación territorialmente más extensa después de Tlalpan.

Cuadro 2: Distrito Federal: Población Relativa, Superficie y Densidad de Población por Delegación, 1950-2010											
DENSIDAD DE POBLACIÓN (hab/HA)											
ESTADO Y DELEGACIÓN	HA	%HA	1950	1960	1970	1980	1990	1995	2000	2005	2010
Distrito Federal	149,900.0	100.0	20.3	32.5	45.9	58.9	54.9	56.6	57.4	58.2	59.0
Azcapotzalco	3,451.0	2.3	54.4	107.4	154.9	174.3	137.6	131.9	127.8	123.2	120.2
Coyoacán	5,919.0	3.9	11.8	28.7	57.3	100.9	108.1	110.4	108.2	106.1	104.8
Cuajimalpa de Morelos	7,288.0	4.9	1.3	2.6	5.0	12.5	16.4	18.8	20.7	23.8	25.6
Gustavo A. Madero	9,146.0	6.1	22.4	63.3	129.7	165.5	138.6	137.4	135.1	130.5	129.6
Iztacalco	2,184.0	1.5	15.5	91.1	218.6	261.2	205.3	191.8	188.3	180.9	176.0
Iztapalapa	12,446.0	8.3	6.2	20.4	41.9	101.4	119.8	136.3	142.5	146.3	145.9
Magdalena Contreras	6,219.0	4.1	3.5	6.5	12.1	27.8	31.4	34.1	35.7	36.8	38.4
Milpa Alta	26,863.0	17.9	0.7	0.9	1.3	2.0	2.4	3.0	3.6	4.3	4.9
Álvaro Obregón	9,367.0	6.2	9.9	23.5	48.8	68.2	68.6	72.3	73.3	75.4	77.6
Tláhuac	8,841.0	5.9	2.2	3.4	7.1	16.6	23.4	28.9	34.2	38.9	40.7
Tlalpan	30,972.0	20.7	1.1	2.0	4.2	11.9	15.7	17.8	18.8	19.6	21.0
Xochimilco	13,458.0	9.0	3.5	5.2	8.7	16.2	20.1	24.7	27.5	30.1	30.8
Benito Juárez	2,796.0	1.9	127.7	192.1	216.7	194.9	145.9	132.3	128.9	127.0	137.9
Cuauhtémoc	3,200.0	2.1	329.3	335.2	289.8	254.7	186.2	168.9	161.3	162.9	166.2
Miguel Hidalgo	4,678.0	3.1	97.2	139.1	138.6	116.1	87.0	77.9	75.4	75.6	79.7
Venustiano Carranza	3,072.0	2.0	120.2	186.2	234.9	225.6	169.1	158.1	150.7	145.7	140.3

Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010.

Cuadro 3: Relativa del DF, superficie y densidad de población 1950-2010. Fuente: INEGI 2010.

La relación hombre y Mujeres en Milpa Alta es equitativa; en el último censo de población esta correspondencia representa un 50.84% y 49.16% de mujeres y hombres respectivamente. En el penúltimo censo (2005) la población de la delegación era de 49.2% de hombres y 50.8% de mujeres. Se puede observar que en cinco años esta relación casi no ha cambiado. Con respecto al D.F. y al resto de la nación, este indicador se caracteriza por mostrar mayor proporción de mujeres que de hombres, debido en gran medida a los flujos migratorios y a la sobremortalidad masculina, con respecto a la femenina, que normalmente se presenta en todos los grupos y poblaciones (SEDUVI, 2012).

De acuerdo a los datos del 2010 la edad de la población en la delegación se distribuye de la siguiente forma: el 65.81% de la población tiene entre 15 y 65 años, el 28.52% es menor de 15 años y el 5.10% mayor de 64 años. En el censo del 2005 la relación era: 64.45%, 30.75% y 4.81% entre 15 y 64 años, menores de 15 años y de 65 años o mayores respectivamente (SEDUVI, 2012). En cinco años, la población entre 15 y 64 años ha aumentado ligeramente, al igual que la población de 65 años o más; el porcentaje de la población menor a 15 años ha reducido en 2.23%.

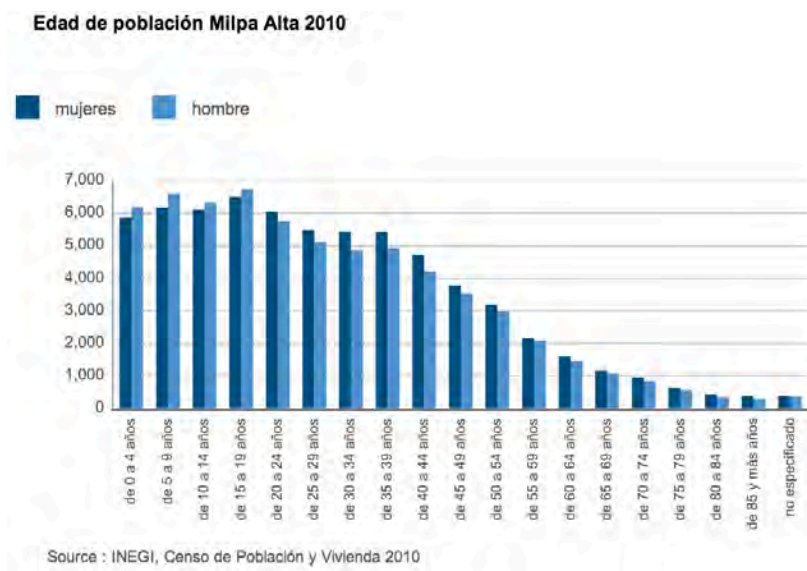


Gráfico 2: Edad de población Milpa Alta.
Fuente: INEGI 2010.

La población de Tláhuac y Milpa Alta son las más jóvenes con respecto al DF. En Milpa Alta, la edad de población más representativa, según el censo del 2010, es la que oscila entre los 15 y los 19 años con 10.13% de la población que significa 13,230 habitantes de un total de 130,582; le sigue la población entre 5 y 9 años con 9.79% y la de 10 a 14 años con 9.50%. La edad media en el Distrito Federal es de 31 años, siendo 32 años para las mujeres y 29 para los hombres.

De acuerdo a estos datos el último censo realizado en el 2010 se calcula que actualmente la edad de población más representativa en Milpa Alta es la que oscila entre los 21 y 25 años, le siguen la población con edad entre los 11 y 15 años y después la población entre los 16 y 20 años. La cantidad de población entre 26 y 30 años esta muy cerca en número del grupo anterior. La mayor parte de la población milpaltense es joven lo que nos indica el tipo de necesidades en cuanto a educación y salud que

requieren así como las demandas de vivienda para familias nuevas en el caso del primer grupo.

La población total de la demarcación se distribuye en 10 localidades, de las cuales una de ellas, San Nicolás Tetelco pertenece a la delegación Tláhuac. San Agustín Ohtenco, San Jerónimo Miacatlán y San Juan Tepeñahuac no están consideradas en las localidades en que se distribuye a la población en el último censo. La imprecisión de esta distribución puede deberse a que el crecimiento de estos pueblos conurbados se ha expandido en territorio hasta unirse con otras de mayor tamaño; así la población que se encuentra en San Agustín Ohtenco está considerada dentro de la de Villa Milpa Alta, mientras que la de San Jerónimo Miacatlán y San Juan Tepeñahuac se consideran en la localidad de San Francisco Tecoxpa.

Por otro lado, como se mencionó anteriormente, el último censo considera la población de San Nicolás Tetelco a pesar de que pertenece a la delegación Tláhuac, la razón de ello puede deberse también a la expansión de esta localidad que ha rebasado los límites territoriales hasta ocupar parte del territorio de Milpa Alta.

Con respecto a los dos casos anteriores es importante señalar que existen imprecisiones entre los límites territoriales de los pueblos conurbados y delegacionales. Como ya se mencionó, estas imprecisiones existen desde los *títulos primordiales* y las demarcaciones político administrativas, pero también con las herramientas de medición estadística como son las AGEBS²⁸ y los conteos censales.

²⁸ Según el glosario del INEGI (INEGI, 2013), la AGEB o Área Geoestadística básica es la subdivisión de los municipios o delegaciones que conforman el país, utilizada por primera vez en el X Censo General de Población y Vivienda 1980. Su utilidad radica en permitir la formación de unidades primarias de muestreo y la organización de la información estadística. Tiene tres atributos fundamentales: a) es perfectamente reconocible en el terreno por estar delimitada por rasgos topográficos identificables y perdurables; b) por lo general es homogénea en cuanto a sus características geográficas, económicas y sociales; c) su extensión es tal que puede ser recorrida por una sola persona. Las AGEBS se clasifican en más y menos urbanizadas, dependiendo de su densidad de viviendas.

4. MILPA ALTA Y SUS PUEBLOS CONURBADOS

Así mismo el crecimiento de las localidades en el territorio rebasan muchas veces los límites urbanos permitidos, clasificando al crecimiento que se encuentra fuera de éste como AHI. En el caso del conteo para el censo de población y vivienda 2010, existen 16,710 habitantes que no se encuentran clasificados dentro de las 10 principales localidades, generalmente representa a la población cuya vivienda se encuentra fuera o alejada de ellas, por lo que en su mayoría son viviendas en AHI. En ocasiones se les reconoce con el nombre de otra localidad diferente a las de los 12 pueblos o son marcadas como localidad desconocida. Este dato es significativo ya que representa el tercer grupo más representativo en cuanto a población por localidad. En primer y segundo lugar se encuentra San Antonio Tecomitl con 24 397 habitantes y Villa Milpa Alta con 18 274. Las localidades menos pobladas según las localidades dispuestas para el censo son San Nicolás Tetelco con 3 490 habitantes; San Lorenzo Tlacoyucan con 3 676 habitantes; y San Bartolomé Xicomulco con 4 340 habitantes.



Gráfico 3: Población censal de Milpa Alta por localidad. Fuente: INEGI 2010.

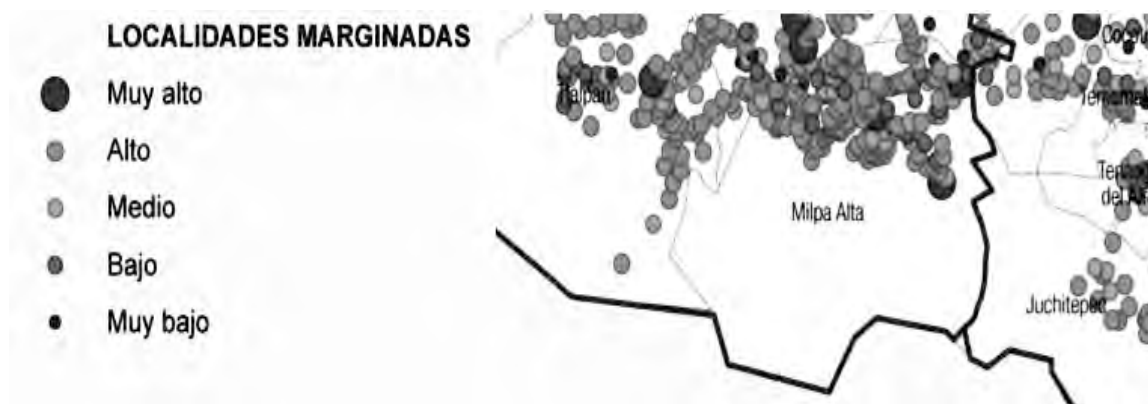
Source : INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010

Otro aspecto que destaca en los datos son los índices de marginación y rezago social en Milpa Alta. El índice de marginación es una herramienta que busca establecer un parámetro analítico que permita entender cuándo un sector de la sociedad se encuentra en una situación donde no están presentes las oportunidades para el desarrollo ni la capacidad para encontrarlas (CONAPO, 2010). Los indicadores del índice de marginación son: el porcentaje de población mayor de 15 años analfabeta y

sin primaria completa; porcentaje de ocupantes de viviendas sin drenaje, energía eléctrica, agua entubada; porcentaje de viviendas habitadas con algún nivel de hacinamiento; porcentaje de ocupantes de vivienda con piso de tierra, porcentaje de localidades con menos de 5000 habitantes; población ocupada con ingreso de hasta dos salarios mínimos.

De estos indicadores resaltan los siguientes datos para el año 2010: de las 183 localidades el 54.67% tiene un grado de marginación alto; el 16.44% medio; el 13.78% se presenta con un grado de marginación bajo y el 1.33% muy bajo. Mientras que se indica un 1.33% con grado de marginación muy alta y un 12.44% de localidades que no están determinados. Se destaca que el grado de marginación de las localidades pasó de 35.52% en el 2005 a aumentar a un 54.67% en el 2010 (SEDESOL, 2015); esto es probablemente al aumento de AHI en la delegación ya que, evidentemente al aumentar las localidades de AHI, que por sus características de irregularidad tienen un rezago en las dotaciones de servicios básicos de vivienda, aumentan las localidades con índice de marginalidad.

Los porcentajes de marginación de las localidades no son correspondientes a los de la población ya que gran parte de la población se encuentra concentradas en algunas localidades como San Antonio Tecómitl, Villa Milpa Alta, San Pablo Oztotepec y San Salvador Cuauhtenco. Desde aquí tenemos que de los 130 582 habitantes registrados en el censo del 2010, 87 979 se encuentra registrado con un grado de marginación bajo; 24 428 con grado de marginación muy bajo, mientras que 11 224 habitantes siguen teniendo un grado de marginación alto y 6 740 un grado de marginación medio (SEDESOL, 2015). Milpa Alta es la delegación con mayor grado de marginación en toda la Ciudad de México.



Dentro de los indicadores de marginación destacan el del porcentaje de la población ocupada con ingresos de hasta dos salarios mínimos con 52.39 % para el 2010; el del porcentaje de viviendas particulares habitadas con algún nivel de hacinamiento 42.98%. El primer dato cambio en el año 2015 según la ENOE (Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo) realizada para el cuarto trimestre de ese año, como se verá a continuación.

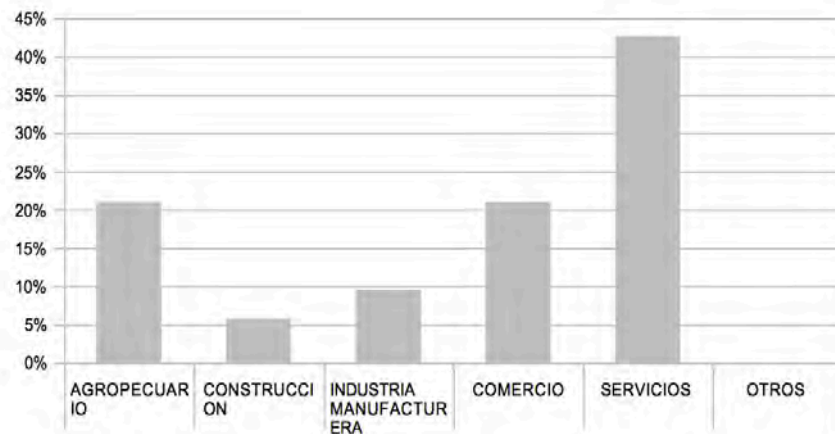
*Imagen 14:
Acercamiento a Milpa
Alta de mapa de
localidades marginadas
de la ZMCM Alta.
Fuente: POZMVM,
PUEC.*

Las siguientes gráficas son datos que arroja esta ultima base de datos para el último trimestre del 2015, se trata de características del estatus socioeconómico así como las principales actividades de habitantes de la delegación. Cabe repetir que estos datos son los que se consideraron más representativos en cuanto a las actividades de los habitantes, mismo que nos acerca a el análisis del tipo de movilidad.

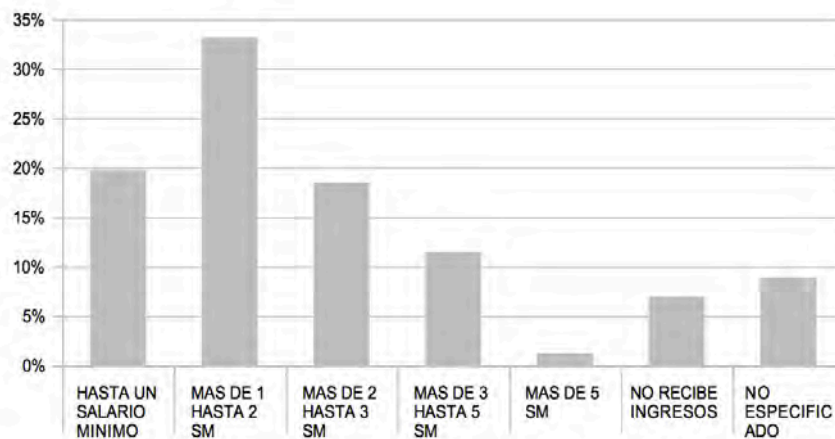
Del total de la población de Milpa Alta el 48.80% es económicamente activa (PEA) mientras que 32.53% es población no económicamente activa (PNEA) .

De la PEA, los principales sectores de actividad económica donde se ocupan son: primeramente el sector de servicios con un 42.68%; le sigue el sector agropecuario y el de comercio con 21.02%.

Gráfica 4: Clasificación de la población ocupada por sector de actividad económica.
Fuente: ENOE 2015, IV trimestre.



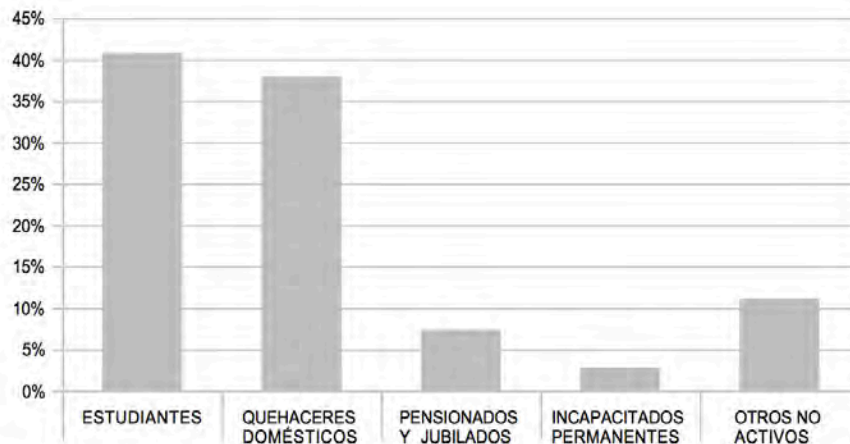
Gráfica 5: Clasificación de la población ocupada por nivel de ingreso.
Fuente: ENOE 2015, IV trimestre.



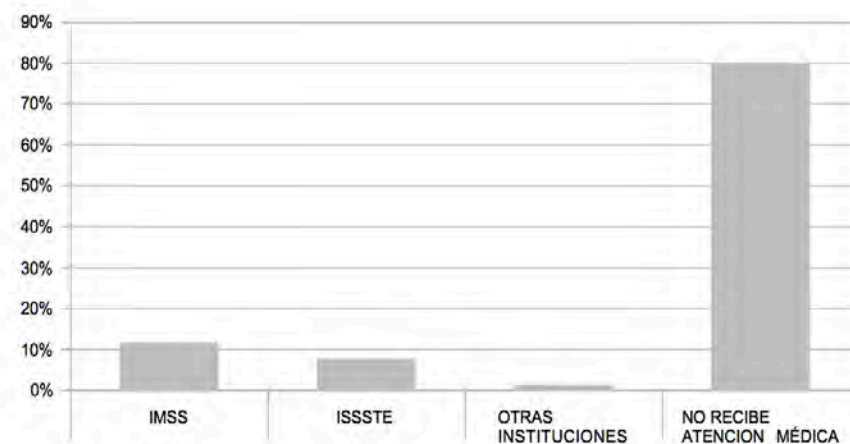
Llama la atención el nivel de ingresos de la población económicamente activa siendo que el 33.12% gana apenas hasta dos salarios mínimos equivalentes a \$1 682 pesos mensuales (91.42 USD) por salario mínimo es decir, la mayor parte de la población económicamente activa gana alrededor de \$3 364 (182.8 USD); le sigue la población que gana apenas un salario mínimo con 19.75% y de 3 a 5 salarios mínimos con 11.46%. Así mismo se registra un 7% de la población que siendo ocupada no recibe ingreso alguno.

En cuanto a la Población no económicamente activa (PNEA) en edad de trabajar, la causa principal de esta condición es el estudio, con 40.74% de la población

desocupada, le siguen las amas de casa con la condición de quehaceres domésticos con 37.96%, mientras que los pensionados y jubilados representan apenas un 2.78%.



Gráfica 6: Clasificación de la población no económicamente activa por condición de inactividad.
Fuente: ENOE 2015, IV trimestre



Gráfica 7: Clasificación de la con y sin atención médica por instituciones.
Fuente: ENOE 2015, IV trimestre.

De la PEA la gran mayoría no cuenta con un seguro de salud ni pública ni privada lo que suma a la condición de vulnerabilidad de la mayor parte de la población; éste sector representa casi el 80% de la población, mientras que los afiliados al IMSS son poco más del 11% y del ISSSTE 7.64%.

De los datos anteriores y visualizando las principales formas de movilidad de la demarcación podemos concluir si la mayor parte de la población es joven, existe primeramente la necesidad de trasladarse a algún centro de estudio y regresar a casa la cual estará presente en esta práctica urbana.

Por otro lado sabemos que los sectores en donde se ocupa la mayor parte de la población es en la agricultura, el comercio y los servicios. Por las condiciones rurales y urbanas de Milpa Alta se puede deducir que ambas actividades se realizan dentro de la delegación, no obstante cabe mencionar que tanto el comercio como los servicios, con su característica en su mayoría de micronegocios, tienen la necesidad de distribución de producto o proveer de insumos por lo que esta condición también será tomada en cuenta en el análisis de movilidad.

En cuanto al tema de salud es alarmante la cantidad de población que no esta asegurada por ningún tipo de institución pública o privada, en este sentido será necesario investigar cómo y dónde se moviliza la población que enferma tomando en cuenta la infraestructura de salud dentro y fuera de la demarcación.

Así se presentaron en este subcapítulo las principales características de la población relacionadas a educación, trabajo y salud, razones preponderantes para la movilidad cualquier persona. A continuación se explicara de forma detallada la metodología para abordar el análisis de movilidad en Milpa Alta para después analizar sus formas específicas.

5. La observación de campo, el uso de las TIC's y el cuestionario abierto como herramientas de investigación de la movilidad en los pueblos conurbados de Milpa Alta

El siguiente capítulo es una descripción de la metodología empleada para el análisis de movilidad de los pueblos conurbados de Milpa Alta. Se hizo uso de una metodología mixta basada en tres herramientas principales, mismas en las que se divide este capítulo: la observación de campo, el uso de las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC'S) y la aplicación de un cuestionario abierto a varios habitantes de la delegación. El enfoque para las tres herramientas utilizadas se concentra en el análisis de accesibilidad y exclusión a través de la identificación las principales barreras de la movilidad propuestas por Paola (Jirón & Mansilla, 2013) (físicas, económicas, temporales, organizacionales, tecnológicas y habilidades) Estas barreras y demás observaciones serán expuestas en el siguiente capítulo como resultados de análisis de movilidad.

5.1. Introducción

Hemos visto en el marco teórico de esta tesis (2.2. Alternativas al estudio de la movilidad: Motilidad y El paradigma de las Nuevas Movilidades en el paradigma de las nuevas movilidades) que Sheller y Urry (2006) realizan una propuesta metodológica para abordar las nuevas formas de movilidad. Dentro de sus propuestas plantean diversos métodos que respondan a la siguiente pregunta general: ¿qué lleva a una persona a ir con otra persona o lugar? ¿cómo lo realiza? ¿cuándo? y ¿por qué así? Para ello proponen las siguientes herramientas metodológicas: la observación en campo, la etnografía móvil, realizar diarios de espacio-tiempo, ciber-investigación, el análisis de los imaginarios, el análisis del desarrollo activo de la memoria (afectividades en la movilidad) y la examinación de los puntos de transferencia (los lugares entre: cafés, CETRAMS, salas de espera).

Dentro de las tres herramientas metodológicas para el análisis de movilidad des este trabajo (Observación de Campo, Uso de las TIC's y Cuestionarios Abiertos), se toman en cuenta los métodos anteriormente señalados. La ventaja de usar una metodología mixta es que se pueda incorporar varias de estas herramientas: en la observación de campo y en levantamientos de cuestionarios se realizó la etnográfica móvil, es decir, se acompañó a varios de los usuarios en parte o todo su recorrido en el transporte público; algunas notas de espacio tiempo también se levantaron durante la etnografía móvil. El uso de las TIC's se considera como ciber-investigación, ya que los datos abiertos estaban disponibles a través de internet y localización satelital que se desempeñan a través de programas creados para dispositivos móviles. Finalmente, el análisis de imaginarios y afectividades en la movilidad está vinculado a algunas preguntas que se incluyeron en los cuestionarios. Queda por desarrollar la examinación de los puntos de transferencia que por cuestiones de logística solo se desarrollo en el cuestionario una pregunta al respecto.

El objetivo de esta metodología es tener una visión integral de esta especificidad en la movilidad a través del análisis de datos tanto cuantitativos como cualitativos. La mayor parte de estos análisis se han realizado con un enfoque cuantitativo, por tratarse de una práctica social urbana y como se explico en la exposición de este proyecto, nos interesa comprenderla desde las perspectiva del usuario, es así que se

enfatisa la experiencia y opiniones del usuario dentro de su cotidianidad. Así la metodología mixta se acercará más a la visión integral que nos queremos acercar y a la visión holística de esta práctica urbana desde el enfoque de acceso/exclusión que nos interesa subrayar.

5.2. La observación en campo

Dentro de las herramientas metodológicas cualitativas, ésta fue la primera en aplicarse. Comenzó como una observación no científica en mi participación en visitas a campo como parte del equipo técnico del *Análisis Físico Territorial para el control de Asentamientos Humanos Irregulares en el suelo de Conservación. Caso estudio: San Antonio Tecomitl, Milpa Alta* dirigido por el arquitecto Alejandro Suárez Pareyón. En éste, una de las primeras cosas que saltó a la vista, junto con las formas de habitabilidad de los asentamientos, fue el acceso a estos. Si bien el tema de acceso es muy amplio y está estrechamente ligado con la exclusión, la reflexión se dirigió hacia la dificultad, de por sí obvia para el equipo técnico, del acceso físico para la ubicación de las recientes construcciones irregulares. Si la dificultad para el equipo técnico era alta ¿cómo es el habitar diario de los habitantes de estas demarcaciones para el acceso físico, no solo a servicios básicos, sino al acceso al trabajo, salud, educación? Si la dificultad es evidente en San Antonio Tecomitl que es uno de los pueblos mejor conectados con el resto con la centralidad de la Ciudad de México ¿cómo es el acceso a ella en el resto de la demarcación?

Estas preguntas se ampliaron al conocer la exclusión observada al visitar el resto de la demarcación. La observación de la movilidad en la partición del proyecto anteriormente citado si bien no tuvo una metodología científica, ayudo al acercamiento de un enfoque en las formas de habitar de sus los pobladores.

Posteriormente, se regresó a la demarcación para la realización de esta investigación ya con un objeto de estudio (movilidad) y un enfoque estudiado (la exclusión), sin embargo estos seguían siendo muy amplios por lo que requería una definición de especificidades de ambos conceptos a los que nos estamos enfrentando. En este sentido y junto con un análisis previo de las características sociales, culturales y económicas se regresó al sitio para iniciar la observación científica en el área de la

práctica, es decir, en las calles, carreteras y transporte público para tener una perspectiva general de: la vivencia de la práctica *per se* y los diversos modos de vivirla. Las observaciones de campo que se hicieron posteriormente fueron realizadas de manera organizada con objetivos definidos y en tres partes llevadas a cabo en distintos días.

La primera observación de campo tuvo como propósito distinguir de una forma general las condiciones del espacio público en dónde se realiza la movilidad y en segundo lugar cómo es la interacción de los habitantes. En este punto ya hemos estudiado las características socio económicas de la población y sus principales actividades, por lo que la observación se enfoca en movilidad a centros educativos y trabajo. De esta forma a través de fotografías y notas se registraron los siguientes puntos: las condiciones físicas de las principales vías de acceso a la demarcación, las condiciones físicas de las mismas al llegar a los centros de los pueblos, infraestructura de las vías de comunicación para peatones, transporte público y transporte privado, las condiciones que genera el transporte público y privado al espacio público de movilidad.

Esta primera observación de campo se realizó a través de un automóvil particular, por considerarlo el medio más adecuado para realizar los registros fotográficos y las determinaciones generales. Lo anterior se llevo a cabo a lo largo de las principales vías de comunicación en horarios aleatorios, sobretodo aquellas que conectan a los distintos pueblos conurbados. Se dio énfasis en las dos principales vías de acceso a la delegación, por la carretera México-Oaxtepec y por el acceso de Tláhuac San Juan Ixtayopan a San Antonio Tecómitl, así como la Avenida Nuevo León que es la que conecta los pueblos bajos de Milpa Alta de Este a Oeste.

Posteriormente se recorrieron los principales accesos a los diferentes pueblos conurbados, procurando que se llegara a estos por las principales vías de comunicación. En este punto se tomo nota de las principales zonas de ascenso y descenso de transporte público así como observaciones de la práctica general para llegar a estos sitios y hacer uso del servicio. En este punto se dio cuenta de algunas prácticas organizativas alternativas que usan los habitantes para llegar a su destino como el uso de taxis piratas o, en la entra y salidas de escuelas, compartir el auto

hasta con hasta 10 ocupantes en un automóvil sedan. De estas prácticas se hablará en el siguiente capítulo en los resultados de la movilidad.

En esta parte de la metodología nos centramos más en la observación de los principales puntos acceso al transporte público que si bien se realiza a lo largo de toda la ruta, hay zonas, como los centro de pueblo, donde se encuentran las bases y mayor número de usuarios por lo que se eligió estos puntos como centros de partida para la etnografía móvil. Aunque se debe tomar en cuenta que varios de los usuarios que viven en localidades irregulares y alejadas presentan mayores problemas para llegar a este punto por las condiciones de los caminos y la limitación de transporte público.

La tercera parte de la observación se realizaría usando el transporte público con los recorridos desde las zonas más importantes de ascenso y descenso por pueblo. Este recorrido es el que arroja más especificidades de la práctica de movilidad de tipo cuantitativo en transporte público. Además que se observa de primera mano la practica y la exclusión que enfrentan las habitantes al tener distintas dificultades (barreras) para trasladarse. Esta observación, se realizó dos veces, la primera en exclusivamente registrando fotografías en los doce pueblos milpaltenses hacia otros pueblos y, la segunda observación se realizó al levantar los cuestionarios abiertos en el transporte público hacia las principales zonas de acceso a la “centralidad de la ciudad de México”, que para esta investigación llamamos *zonas o estaciones umbrales*²⁹. Fue en estos trayectos del levantamiento de cuestionarios donde se pudo conocer de primera mano la experiencia de trasladarse de un pueblo a otro o a zonas centrales de la Ciudad de México en el transporte público desde Milpa Alta.

²⁹ Se refiere a un constructo imaginario referente la estación de metro o paradero de transporte público que conecta las rutas de transporte provenientes de la periferia con la ciudad central. Generalmente se encuentran en los CETRAMs (Centro de Transferencia Modal) o las estaciones “cabeza” de las líneas de metro.

5.3. Las ventajas del uso de las TIC's y el sistema de datos abiertos del DF 30

Para evidenciar los obstáculos de tiempo de traslados de los milpaltenses hacia zonas centrales, se empleó la Base de Datos Abiertos de Transporte coordinada por la SEMOVI³¹ (Secretaría de Movilidad) del Distrito Federal, los cuales tienen la cualidad de ser accesibles, reutilizables y liberados sin requerir permisos específicos. Estos datos son puestos a disposición de la ciudadanía en el marco de una estrategia impulsada por el gobierno local de apoyarse en las tecnologías de información y comunicación (TICs) para aumentar la correlación entre los servicios dados y los demandados por la ciudadanía en sus aspectos cualitativos y cuantitativos, dado que los datos son generados y alimentados por ambos agentes.



Imagen 15: Visualización del sitio web de la Oficialía Mayor de DF, donde se promueve la búsqueda de datos de transporte. Fuente: www.datosabiertos.df.gob.mx

³⁰ El uso de esta herramientas y sus resultados fueron parte de una trabajo llamado "El acceso a la ciudad de los pueblos originarios de Milpa Alta en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México", realizado para la Conferencia Internacional "Movilidades desiguales", presentada en Santiago de Chile en Octubre del 2013.

³¹ anteriormente SETRAVI (Secretaría de Transporte y Vialidad).

De acuerdo a SEMOVI esta base de datos esta conformada por información de líneas, rutas, paradas, estaciones y frecuencias de los organismos descentralizados de transporte como son STC (Sistema de Transporte Colectivo) Metro, Metrobus o BRT (Bus Rapid Transit. Autobús de Tránsito Rápido), STE (Sistema de Transporte Eléctrico) y RTP . La base de datos se encuentra en un formato conocido como GTFS (General Transit Feed Specification) el cual fue diseñado y puesto en marcha por la empresa Google.

El GTFS es un formato digital de información con datos de horarios y tiempos de recorrido de transporte público y la información geográfica asociada a ellos. Este formato permite que, en este caso la SEMOVI, publique sus datos de transporte para que programadores usen esta información de manera interoperable. Varias empresas y operadores de transporte público en diferentes ciudades han publicado sus datos de operación en dicho formato, entre estas se encuentran, Montreal, Nueva York, Atenas, Roma, Toulouse, entre otras. Con respecto a este tema cabe señalar que los datos solo se encuentran a disposición en el formato digital señalado por lo que para que un ciudadano pueda tener acceso a ellos, es necesario que cuente con el dispositivo móvil con pantalla táctil (teléfono celular o tableta) y el sistema operativo adecuado (android o ios) que permita acceder a ellos; por lo que, en el caso de la delegación, se infiere que el acceso y uso a esta información es muy limitada.

La aplicación que se utilizó para visualizar los datos fue *Transit app*. Los datos publicados por la SEMOVI fueron cargados por esta aplicación³² y genera información acerca de las diversas rutas de transporte público de un punto A a B de la ciudad; cada alternativa de ruta contiene información aproximada del tiempo que demoraría a un pasajero llegar a su destino final aún cambiando de modo de transporte (Ver Imagen 13).

³² Cabe mencionar que no es la única aplicación que ha cargado los datos publicados por SEMOVI, sin embargo , a diferencia de otras, geoposiciona todos los tipos de transporte del DF, con excepción del transporte concesionado.

5. LA OBSERVACIÓN DE CAMPO, EL USO DE LAS TIC'S Y EL CUESTIONARIO ABIERTO COMO HERRAMIENTAS DE INVESTIGACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LOS PUEBLOS CONURBADOS DE MILPA ALTA

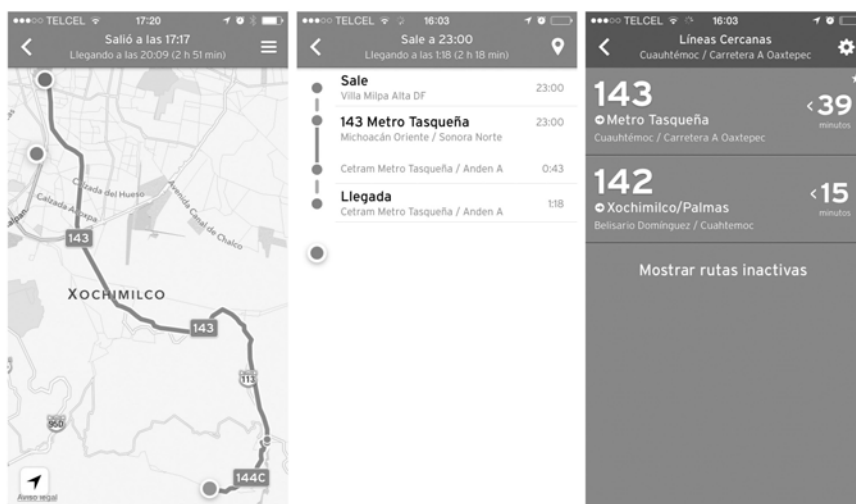


Imagen 16:
Visualización de la aplicación Transit app en teléfono celular.
Fuente: Archivo propio

Como se mencionó anteriormente el estudio se centra en evidenciar el modo y el tiempo aproximado que les toma a los habitantes de Milpa Alta distribuirse a los puntos de destino diagnosticados por el PDDU: estación de metro Taxqueña, estación de metro Tláhuac y Periférico Oriente. Para ello se indicó en la aplicación el origen de la ruta a cada uno de los pueblos que conforman la demarcación y los destinos más frecuentados mencionados anteriormente. En relación a lo anterior, cabe señalar que los destinos estudiados generalmente no suponen los destinos finales de los milpaltenses sin embargo representa el *umbral de acceso* a las zonas centrales de la ciudad ya sea a través del metro o de otro tipo de transporte público.

Es importante señalar que en los datos que publica la SEMOVI no se encuentra información de empresas concesionadas de transporte, estos son microbuses, autobuses y taxis. Lo anterior es relevante para el estudio dado que, al igual que en la mayoría de las delegaciones del DF, el microbús es el transporte público más utilizado. Sin embargo dado la escasa regularización de éstos, las paradas de autobuses no son del todo respetadas. Lo anterior provoca mayor tiempo de desplazamiento debido a las paradas continuas de las unidades por lo que se puede suponer que el trayecto que se realiza en microbús, aunque tengan mayor frecuencia de salidas por mayor cantidad de unidades que en RTP, no significa que se realizan las rutas más rápido. En este estudio se revisan entonces las rutas realizadas principalmente por RTP y su conexión con otro tipo de transporte regularizado.

En el uso de esta herramienta la limitante más grande es la falta de datos del transporte más usado en la demarcación. La atomización en las concesiones de los microbuses hace muy difícil el control en seguridad y calidad del servicio, la falta de datos promueve un ocultamiento acerca de la manera que operan actualmente, cómo han respondido a las necesidades de los usuarios y en qué elementos no se ha respondido a ellas. Algunas de estas repuestas se trataran de evidenciar en el cuestionario abierto, por lo que tanto éste como el uso de las TIC's serán herramientas que se complementan. Esta falta de datos también refleja una parte de la exclusión en el acceso (a la información, a la movilidad, a los servicios que ofrece la ciudad central), ya sea para realizar estrategias de desplazamiento o, como se ha mencionado anteriormente, para mejorar la seguridad y calidad en el servicio. Este problema aunque compete al resto de las delegaciones y municipios conurbados, se acentúa en las localidades más marginales en este caso, y como se ha visto, Milpa Alta es delegación con mayor marginación del la Ciudad de México.

No obstante los datos reflejados por esta herramienta no ayuda a darnos una idea de los tiempos que se realizan en las principales trayectorias realizadas dentro de la demarcación si se utiliza un transporte regulado, que supone las garantías mínimas de seguridad y calidad en el servicio. La frecuencia en que este tipo de transporte regulado da servicio en las distintas demarcaciones es un punto importante que tomaremos en cuenta en el análisis de accesibilidad/exclusión de movilidad en Milpa Alta.

5.4.El cuestionario abierto

En esta ocasión nos referimos a cuestionario abierto a la herramienta cualitativa de investigación utilizada para obtener información acerca de la experiencia de movilidad en Milpa Alta, no obstante algunas de las preguntas fueron dirigidas para recabar datos que puedan complementar algunas de las herramientas cuantitativas como la EOD 2007 y el uso de los datos abiertos de movilidad. La importancia de esta herramienta, radica en los objetivos de analizar la movilidad como una práctica de la vida cotidiana por un lado, y por otro, complejizar está práctica al no englobarla únicamente en datos duros.

Nos referimos a cuestionario abierto y no a entrevista, porque es una herramienta o instrumento que forma parte de un procedimiento de investigación más grande (en este caso la metodología mixta señalada) y que, a diferencia de la entrevista, la población entrevistada no fue específicamente seleccionada sino que, al realizar el cuestionario en lugares de interés como las principales zonas de ascenso y descenso de los usuarios de transporte público, el tipo de población se iba develando, sobretodo, respecto a los horarios de uso. Es decir, el tipo de población mayoritaria en el uso de determinado medio de movilidad, depende en parte de los horarios en que se utilizan.

Para la preparación de esta entrevista se trabajó en un curso del Programa de Maestría en Arquitectura llamado "Métodos de investigación" impartido por el antropólogo Eduardo Torres Veytia. En él se subrayaron la importancia de la herramienta, y los elementos para que ésta fuera efectiva y arrojara datos de interés. Como parte de esta capacitación se realizó en la ciudad de Cuetzalan, Puebla una serie de entrevistas a mujeres que forman parte de la cooperativa *Masehual Siuamej Mosenyolchicauani*. En ellas se detectaron algunos elementos para puntualizar en los próximos cuestionarios que se realizarían en Milpa Alta:

- que las preguntas abiertas son una buena forma de lograr un acercamiento en la vida cotidiana de las personas
- que ante una pregunta con un tema de interés, sobre todo cuando se considera este tema un problema, las personas tienden a sentir cierto empoderamiento al conocer que sus opiniones serán tomadas en cuenta para el estudio de ese problema
- que la perspectiva individual se puede convertir en un elemento para obtener información estratégica sobre el tema abordado.

Es así que en la elaboración del cuestionario se visualizó dividido en dos partes: uno de preguntas cerradas que reforzarían los datos duros obtenidos y, otra parte con preguntas abiertas darían paso a la información de la experiencia completada con la observación de campo y la etnología móvil realizada también durante el levantamiento de los cuestionarios.

Por el interés en el acercamiento de la práctica cotidiana de la movilidad en cada pueblo se decidió levantar los cuestionarios durante su principal ejercicio, es decir, durante los trayectos de desplazamiento cotidianos; así los habitantes podrían ejemplificar o visualizar mejor sus respuestas y para el entrevistador daría datos importantes por medio de la observación.

Debido a lo anterior uno de los aspectos que más preocupaba en el levantamiento de los cuestionarios es el tiempo, ya que, muchos de los usuarios o habitantes se encuentran con apremio a llegar a su destino o, como se verá más tarde, utilizan el trayecto para otra actividad si es posible. Otro de los aspectos por lo que se considero el tiempo de levantamiento de cada cuestionario fue que, si no se conoce a la persona que realiza las preguntas, los encuestados tienden a impacientarse y otorgar menos tiempo al entrevistador. No obstante, al levantar los cuestionarios se detectó, en la mayoría de los casos, un interés por el tema y disposición de su tiempo para realizar y ampliar comentarios al respecto, mismos que otorgaron información relevante y no considerada anteriormente. La entrevista fue diseñada para una duración de 5 y 10 minutos, considerando el rango de tiempo para contestar las preguntas abiertas; sin embargo la mayoría duró entre 10 y 15 minutos cada una.

Al ser una herramienta que debía confirmar la vigencia algunos datos duros de la EOD 2007 y del diagnostico de movilidad de PDDU de Milpa Alta, tenía que tener un mínimo carácter de representativo. Considerando que como único recurso humano para el levantamiento de los cuestionarios la autora de esta investigación. Se propuso una población de 10 habitantes por pueblo conurbado, es decir, 120 cuestionarios, los cuales fueron levantados en 15 días, aproximadamente 1 día por cada pueblo.

Otra decisión basada en estos recursos fue el lugar de levantamiento de los cuestionarios ya que el desplazamiento a diversas zonas como domicilios, escuelas, mercados, aumentaría el tiempo de levantamiento y análisis de los cuestionarios. Es así que se decidió realizarlos principalmente en las áreas más importantes de ascenso y descenso del principal transporte público y durante el trayecto de algunos de los principales derroteros. Con esta decisión se consideraría: a) la principal forma de movilidad de la demarcación (transporte público no concesionado: microbuses y

combis) y, b) la representatividad en los usuarios de esta forma de movilidad, ya que la mayoría de estos se concentra en estos lugares.

El levantamiento de los cuestionarios se realizó de la siguiente forma en la mayor parte de los casos. Ya que la mayoría de los derroteros de cada pueblo parten de su centro cívico o cercano a él. Se comenzó siempre por la presentación de la entrevistadora así como el tema y objetivo de la investigación de la manera más breve posible. Las personas que parecían estar con premura tendían a declinar el cuestionario, sin embargo se obtuvo, en general, una respuesta positiva en la disposición para realizarlo. Se procuraba abordar a las personas que estaban esperando en la fila para subir al transporte. en caso de que el cuestionario no fuera terminado antes del tiempo de abordaje, se continuaba la entrevista durante el trayectos del usuario si éste así lo permitía y en ese caso se aprovechaba para entrevistar a otros usuarios a bordo. Esta última forma de realizar las preguntas, se considera como etnografía móvil ya que también se aprovechó para tomar nota acerca de la experiencia del uso de este tipo de transporte. Los horarios de entrevista variaban procurando ser de las 7 am a las 3 pm, lo que nos indicaba así mismo las características de los usuarios por hora.

El cuestionario consta de preguntas abiertas y cerradas, las primeras para confirmar la vigencia de las principales fuentes de datos y las segundas para indagar en la experiencia. En importante señalar que las preguntas se enfocan en la experiencia misma, el acceso y la exclusión de la práctica. La primera hoja con preguntas cerradas se refiere en este orden a: las características demográficas por residencia, la ocupación, la razón del desplazamiento y por último una descripción de viaje por trayectos indicando el modo de transporte, el tiempo que se realiza y el precio por trayecto.

Las preguntas abiertas fueron realizadas para estimular al usuario a dar respuestas amplias pero enfocadas al tema y a la accesibilidad de la experiencia. Se le cuestiona acerca del trayecto más fácil y difícil y las razones de considerarlo de esa manera. Así mismo que mencionara si considera que hay problemas en la movilidad peatonal, de transporte público y de vehículo particular en caso de que aplicara. Por último se decidió agregar una pregunta de percepción acerca de considerarse que se vive dentro

o fuera de la Ciudad y sus razones. Estas preguntas, sabiendo que pudieran ser las que más amplitud de interpretaciones tienen, fueron escogidas para analizar la respuestas acerca de la sensibilidad de los habitantes en cuanto a la exclusión y acceso a la ciudad central, procurando que no fueran inducidos a sentirse de una manera o de otra.

El formato con las preguntas completas y algunos ejemplos de cuestionarios respondidos se encuentran en el anexo 2 de esta investigación.

6. Resultados de Movilidad en Milpa Alta

En este capítulo se exponen los resultados de movilidad en Milpa Alta a través de la revisión y análisis de su infraestructura para la movilidad y de las características sociales, culturales y económicas que inciden en ellas enfocadas en de las barreras de accesibilidad sugeridas por Jirón y Mansilla (2013) . Para ello se utilizarán las herramientas metodológicas expuestas en el capítulo precedente además del uso de la EOD 2007 y el diagnóstico en vialidad y transporte del PDDU de Milpa Alta .

Primeramente, en la introducción, se hará un repaso de lo expuesto en el capítulo 2 en cuanto a las implicaciones que la movilidad tiene para la accesibilidad y sobretodo cómo se convierte en un referente en el análisis de la exclusión social; a continuación se explica en que consiste la metodología de las barreras de accesibilidad. En el primer subcapítulo se pretende realizar una valoración actualizada acerca de la infraestructura para la movilidad a través de la revisión del diagnóstico de vialidad y transporte público del PDDU de Milpa Alta complementado con los datos de la observación en campo y la investigación realizada en cuanto al acceso de salud, educación y empleo; posteriormente, para complementar el estudio de movilidad que consideren las características, sociales, culturales y económicas, se usará el análisis de las barreras de accesibilidad. Finalmente se da énfasis a los datos etnográficos del cuestionario abierto acerca de la percepción de los milpaltenses en su relación con el resto de la ciudad lo que ampliaría la percepción del último punto.

6.1. Introducción

A continuación se hará un resumen de lo expuesto en el capítulo 2 acerca de relación de movilidad, accesibilidad y exclusión social para tener a la mano los elementos para entender el método de análisis de resultados que se uso: las barreras de accesibilidad.

Hemos revisado en el capítulo 2 de esta tesis la importancia de la práctica cotidiana en la producción del espacio desde los argumentos de Lefebvre. Así mismo, en el mismo capítulo, señalamos el enfoque que se está dando en la ciencias sociales respecto al estudio de la movilidad, evitando análisis verticalistas y jerárquicos, para dar paso al análisis desde la experiencia del sujeto, y de esta manera destacándolo como principal objeto de análisis. Desde estos “puntos de partida”, el espacial y el de la movilidad se sustenta la importancia de la movilidad en el análisis de exclusión y accesibilidad social.

Reivindicando al sujeto como principal objeto de análisis de la movilidad como práctica cotidiana, elevando al mismo nivel sus características sociales, culturales y económicas a la infraestructura urbana, tendremos en el análisis de la movilidad un buen referente de las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que ésta genera sobre el espacio urbano.

La movilidad y la accesibilidad han sido reconocidos como aspectos significativos de procesos de desigualdad y exclusión social de la ciudad. Sí bien es reconocida la accesibilidad como uno de los principales aspectos de exclusión social, las intervenciones urbanas suelen centrarse en la infraestructura de transporte como una solución del problema (Jirón & Mansilla, 2013).

Esta relación directa accesibilidad transporte, no ha hecho más que limitar el análisis concentrándose varias veces en el “síntoma” y no en la “enfermedad”. Es por eso que se requieren estudios que enfatizen el “cómo” se realiza esta experiencia urbana. Si bien el transporte es un gran referente para entender la movilidad, el análisis de éste no puede ser el único si se pretende de una visión integral y sobretodo, si se quiere

dimensionar la complejidad que puede tener un aspecto como la exclusión social. Es por esto que se sugiere en este trabajo la aproximación a otro tipo de barreras de acceso como las que plantean Jirón y Mansilla en su trabajo *Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile* (2013). Este tipo de análisis ayudan a entender mejor las limitaciones que se deben enfrentar las personas en la práctica cotidiana sin solo limitarla al uso del transporte público que si bien es un elemento importante en el estudio de la movilidad, no debe ser, como lo hemos planteado, el único. La dificultad al accesibilidad puede deberse no solo a un transporte público deficiente sino también a condiciones sociales y económicas y culturales. Pongamos por ejemplo la movilidad de una mujer indígena milpaltense de edad avanzada con el uso del español limitado recursos económicos escasos y una mujer milpaltense joven con auto propio.

Las barreras de movilidad que abordaremos que desarrolla el estudio de Jirón y Mansilla son las siguientes:

- Barreras financieras: se refieren a la capacidad o disponibilidad para pagar el transporte público, gasolina estacionamiento. En nuestro estudio las llamaremos **barreras económicas** para distinguirlas de cuestiones bancarias o bursátiles
- Barreras físicas: se refieren a la distancia recorrida y al estado físico y condiciones de la infraestructura urbana dedicada a la movilidad y sus relaciones, por ejemplo: distancias, calles, banquetas, autobuses (transporte público en general), centros de transferencia.
- Barreras Temporales: se refiere a los tiempo de traslado y a la forma en que el tiempo afecta en la movilidad, por ejemplo: el día, la noche, las estaciones del año,
- Barreras organizacionales y Habilidades: Las primeras se refieren a las actividades múltiples que las personas llevan a cabo para coordinar su vida diaria: realizar compras, ir a servicios básicos (salud, educación) y empleo. En cuanto a las habilidades se refiere a las capacidades que tienen las personas para desplazarse en formas específicas, por ejemplo: saber conducir, tener licencia, saber cambiar las llantas de un coche.

Todo el análisis de las barreras se realizará con las herramientas expuestas anteriormente con excepción de las barreras organizacionales y las habilidades que, por ser análisis muy específico se basarán únicamente en la observación y revisión de literatura que provee datos al respecto.

6.2. Acceso a la educación, salud y empleo

En este apartado retomaremos algunos puntos ya señalados en el subcapítulo 4.2.2 *Procesos de urbanización y su relación con la ZMCM* para retomar elementos relacionados con la accesibilidad a los principales servicios y actividades de los milpaltenses.

La mayoría de la población Milpaltense es joven, tan solo los habitantes que tienen entre 16 y 25 años representan casi el 30% de la población, le siguen los niños entre 0 y 15 años y los adultos entre 25 y 50 años. Estos datos nos indican la necesidad de los niños, familias y estudiantes para trasladarse a un centro educativo cercano. Siendo los más demandados la secundaria, educación media superior y educación superior.

La infraestructura educativa en Milpa Alta cuenta con instrucción preescolar, primaria, secundaria general, técnica y telesecundaria, educación especial y educación media superior; de esta última la encontramos en los planteles del Centro de Educación Científica y Tecnología (CECyT) del colegio de Bachilleres y del Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica.

En cuanto a las ofertas de Educación Superior se imparten en el Instituto Tecnológico de Milpa Alta (ITMA) I y II (en San Salvador Cuauhtenco y San Juan Tepenahuac respectivamente), el Centro Interdisciplinario de Ciencias de la Salud (CICSMA) del Instituto Politécnico Nacional (en los límites de Juchitepec y Milpa Alta) y la Clínica Periférica de Milpa Alta que es parte de la Facultad de Odontología de la UNAM en el barrio de Santa Cruz de Villa Milpa Alta. Las carreras que se imparten son: Ingeniería en Sistemas Computacionales, Ingeniería en Industrias Alimentarias; Ingeniería en Bioquímica e Ingeniería en Gestión Empresarial en el ITMA; odontología en la Clínica

Periférica Milpa Alta y; Licenciaturas en Enfermería, Nutrición, Médico Cirujano y Partero, Odontología, Optometría y Trabajo Social en el CICSMA del IPN.

Las carreras como nutrición, medicina y odontología están orientadas a la necesidad del sector salud; otras como ingeniería en industrias alimentarias y bioquímica reflejan las necesidades de la actividad del sector agrario; por otro lado algunas otras carreras se orientan al emprendimiento reflejado en el amplio sector comercial de la delegación.

Revisando las ofertas educativas en a nivel superior podemos deducir que están orientadas a las necesidades específicas de la delegación: sector salud, comercial y agropecuario. Sin embargo sigue siendo una escasa oferta educativa a nivel superior y nivel medio superior, ya que la mayoría de los planteles escolares ofrecen carreras técnicas y tecnológicas. Si algún estudiante tiene el interés de estudiar una carrera de Humanidades o Ciencias o alguna otra tecnológica fuera del sector salud, comercial y agropecuario, tendrá que trasladarse extradelegacionalmente. Esta demanda se refleja en los derroteros de transporte privado que comúnmente se ve en los pueblos como San Pablo Oztotepec, Villa Milpa Alta y San Antonio Tecomitl llamados *Transporte de pasaje universitario exclusivo S.A. de C.V.* que dan el servicio al CCH Sur y Ciudad Universitaria.

Por otro lado, de acuerdo al cuestionario abierto que se realizó, algunos estudiantes además de señalar la carencia en oferta educativa, existe la percepción de una baja calidad de educación de los centros que se encuentran en dentro de su delegación con respecto a algunos que se encuentran fuera, como son las Preparatorias Nacionales o los CCH en educación media superior y la UNAM en educación superior.

Con respecto al acceso al empleo, el que brinda el trabajo agrícola, la producción de mole y el turismo no ha sido suficientes para satisfacer las demandas laborales de los milpaltenses. En su mayoría combinan el trabajo de campo con otras actividades económicas, principalmente el comercio, que se desarrolla en el centro del pueblo o en algún otro punto de la delegación o de la ciudad de México. Esta es la razón de que en Milpa Alta no cuente con tiendas departamentales, por el evidente desventajoso papel que tendrían los pequeños comerciantes ya que la economía

local se fundamenta en el pequeño comercio. Todo esta infraestructura comercial evidencia la importancia del pequeño comercio en la región y en nuestro días la integración económica con el mercado nacional e internacional de algunos productos.

En el censo del año 2000 se indica que la población económicamente activa en la región participa en 58.8% a actividades del sector terciario, el 17.5% en el secundario y 19.2% en el primario, sin embargo, como indica Wachter Rodarte (2013, p. 113) esto no refleja las realidades estratégicas que emplean varios de sus pobladores para resolver sus necesidades económicas.

Además del comercio, en las últimas décadas se ha registrado en Milpa Alta un incremento en la oferta de servicios técnicos y profesionales. Los laboratorios técnicos, despachos de arquitectura, consultorios médicos y dentales, así como otros tipos de servicios destacan sobretodo en los centros de los pueblos. Esto es indicativo de dos cosas: el primero es el aumento en el nivel educativo de la región, haciendo notar que cada vez hay más técnicos y profesionales locales; y por otro lado, las necesidades y demandas de mercado cada vez más vinculado al ámbito urbano.

En cuanto a los servicios de salud, actualmente la delegación cuenta con una clínica de medicina familiar del ISSSTE y 15 unidades de consulta externa, un hospital regional del Gobierno de la Ciudad de México y varios centros de salud dependientes del gobierno delegacional ; sin embargo, es importante señalar que en el último censo de población se indica que casi la mitad de la población carece de derecho-habencia de servicios de salud pública o privada.

En este sentido se considera que la cobertura de centros para la salud es buena en la delegación, sin embargo la accesibilidad a ella sigue siendo escasa debido a otro factor: cerca del 80% de la PEA (población económicamente activa) no tiene derecho a ningún servicio de salud. En este sentido la cobertura en centros para la salud no tiene caso si la mayoría de la población no puede ejercer su derecho a usarlos. Cabe preguntarse por qué ocurre esto. Una parte importante de la respuesta esta en observar cómo es la población económicamente activa. Los principales sectores que ocupa la PEA son en éste orden: el de servicios, sector agropecuario y comercio. Los

contratos formales que incluyen los derechos de los trabajadores y, por lo tanto la cobertura de salud, son escasos. No existen datos que indiquen hacia dónde se dirige la población sin cobertura de salud en caso de necesitarlo pero es probable que paguen los servicios de salud privados dentro o fuera de su delegación o servicios de medicina tradicional, muy usada en la demarcación, dependiendo de sus capacidades económicas, el tipo de enfermedad, la confianza al médico o centro hospitalario privado. (Ver ANEXO 3: Mapa de Cobertura Centros de Asistencia Médica, Escuelas y Mercados)

6.3. Las Barreras físicas

Milpa Alta presenta serios problemas que impiden el traslado y acceso de la demarcación hacia la ciudad. La saturación de las principales y pocas vías de comunicación, el surgimiento de nuevos medios de transporte informal y la escasa integración vial a escala metropolitana o regional son los principales problemas que sufren los habitantes de esta demarcación.

6.3.1. Vialidad

La Red vial de Milpa Alta esta integrada por vías primarias, secundarias e interurbanas que conectan cada uno de los poblados rurales que a su vez se conectan con las delegaciones vecinas y, a través de ellas, con el resto del Distrito Federal o con los municipios vecinos del Estado de México o el Estado de Morelos.

La principal vía de acceso a la delegación es la carretera Xochimilco Oaxtepec que inicia en el Pueblo de San Gregorio en Xochimilco y cruza y conecta Milpa Alta del norponiente al suroriente. Las otras dos vías de acceso son vías primarias: Tulyehualco-San Juan Ixtayopan- San Antonio Tecómitl- Mixquic, que conecta con Tláhuac y el Estado de México y la carretera Xochimilco -Santa Cecilia- San Salvador Cuauhtenco (ANEXO 4: Plano de vialidad y transporte en PDDU Milpa Alta. Fuente: Realización propia con archivos del PDDU Milpa Alta).

Como vías primarias interdelegacionales tenemos la Carretera a San Bartolomé Xicomulco, la cual la conecta a Xochimilco hacia Santa Cecilia rodeando el parque deportivo Teoca que al llegar a San Bartolomé se convierte en Avenida 5 de Mayo.

Esta avenida cambia de nombre a Francisco I. Madero al dirigirse a San Pedro Actopan y cuando llega a este pueblo se convierte en Axayacatl.

La Avenida Morelos se une a la carretera Xochimilco Santa Cecilia y continua al Este convirtiéndose en Avenida Fabian Flores en San Pablo Oztotepec. Tanto la Av. 5 de Mayo (Madero y Axayactl después) como la Avenida Morelos y Fabían Flores se consideran parte de un circuito de vialidad y de transporte interplados.

Otra de las vías principales es la Av. Nuevo León, que pasa tangente a San Pedro Atocpan, Villa Milpa Alta, San Francisco Tecoxpa y conecta con San Antonio Tecomitl; comienza desde la carretera México - Oaxtepec a la altura de Atocpan continua por Villa Milpa Alta y en San Francisco Tecoxpa cambia de nombre Boulevard José López Portillo que al unirse con la Avenida Miguel Hidalgo cambia de nombre al de ésta última y al llegar a Tecomitl vuelve a cambiar de nombre a avenida Morelos. Esta vía en el tramo de Villa Milpa Alta y San Francisco Tecoxpa es un corredor de comercio y servicios. De toda la estructura vial de Milpa Alta, esta parece ser la que cuenta con mayor equipamiento y mantenimiento: semáforos, pasos de zebra, indicaciones viales, además cuenta con un camellón donde se han colocado esculturas de personajes importantes para la delegación o personas representando oficios históricos o representativos de Milpa Alta como el tlaquichero o las artesanas del mole. Esta vía cuenta con cuatro carriles de circulación amplios, dos para cada sentido, pasando San Francisco Tecoxpa hacia Tecomitl se van reduciendo par convertirse en un circuito de vialidad y transporte interplados.

Para llegar a San Lorenzo Tlacoyucan y Santa Ana Tlacotenco desde Xochimilco, se toma la carretera México - Oaxtepec que pasa tangente a estos poblados. Para llegar a San Lorenzo Tlacoyucan la Prolongación las cruces que atraviesa la carretera desde Villa Milpa Alta con el nombre de Av. San Lorenzo Tlacoyucan. Para llegar a Santa Ana desde la carretera se toma la Av. Benito Juárez que llega hasta el centro y continua rumbo a San Juan Tepenáhuac con el mismo nombre hasta llegar al centro del mismo cuando cambia a Prolongación Vicente Guerrero.

La Avenida Miguel Hidalgo que comienza desde el Boulevard José López Portillo, conecta a San Francisco Tecoxpa y San Jerónimo Miacatlán. Esta desemboca en

Avenida España que comienza conectando San Agustín Ohtenco con la calle Niños Héroes , San Jerónimo Miacatlán y San Juan Tepenahuac.

Todas las vialidades anteriores conforma la principal estructura vial de la demarcación y son, la mayoría, las principales formas de acceso y salida de los pueblos; con excepción de la Av. Nuevo León y la Carretera México – Oaxtepec, todas las vialidades primarias se derivan al centro del pueblo, lo que provoca constantemente graves problemas de congestionamiento vial. Aunado a esto varias de estas vías como la Avenida Nuevo León, la avenida Fabián Flores y la avenida Miguel Hidalgo, presentan cada vez más puntos comerciales que se van uniendo formando corredores comerciales.

Otro de los aspectos que afectan el flujo de la vialidad se presenta cuando se celebran las fiestas patronales, ya que en su mayoría se festejan en el centro del pueblo donde hemos visto confluyen las principales vías primarias. En Milpa Alta se celebran cerca de alrededor de 720 fiestas anuales entre los 12 pueblos y 29 barrios originarios (Bonilla Rodríguez, 2009), por lo que este elemento afecta de manera importante en la movilidad cotidiana de los habitantes, sobretodo los de aquellos pueblos cuya principal vía de acceso se conecta directamente con algún otro pueblo, como la avenida Fabián Flores que es la principal vía de acceso y salida tanto para San Pablo Oztotepec como para San Salvador Cuauhtenco. Así mismo la carretera Chaco Mixquic- Chaco que pasa por el poblado de San Antonio Tecomitl ya provoca graves congestionamientos viales que empeoran cuando las fiestas de este pueblo se suman.

La infraestructura vial de la demarcación también presenta cambios en sus secciones que se suman a los problemas de flujo vial. Las topografía específicas de cada pueblo, sobretodo en los pueblos altos como San Pablo Oztotepec, San Salvador Cuauhtenco, Santa Ana Tlacotenco y San Lorenzo Tlacoyucan, son accidentadas y con gran variedad de pendientes. En la mayoría de los casos la red vial esta desarticulada y estas secciones pueden cambiar en una misma avenida de dos a tres carriles. El problema tiende a agravarse; las coches estacionados en los carriles externos de las vialidades y en las aceras reduce las secciones circulables y el transporte público presenta dificultades para fluir fácilmente.

La señalética vial de la demarcación también es deficiente. La mayor parte de las veces es porque hace falta señalizaciones que indiquen entradas y salidas a las localidades o vías alternas; otras veces la nomenclatura que se presenta es inadecuada. Por otro lado, la ausencia de señalización e infraestructura de las paradas de transporte público es reflejo de la falta de ordenamientos en el abordaje del mismo, si bien se respeta más las paradas indicadas de RTP estas siguen siendo ineficientes. No hay ningún tipo de señalética con respecto al abordaje de microbuses y combis, lo que hace suma a los problemas de flujo de vialidades.



*Imagen 17: Ejemplo de señalética de paradas de rutas de transporte público. San Bartolomé Xicomulco
Fuente: Archivo de autora.*

Todas las bases de transporte público concesionado se encuentran en los centros de poblados incluso algunas bases de taxis piratas. En los pueblos pequeños esto no resulta una gran problemática pero en Villa Milpa Alta, San Antonio Tecomitl, San Pedro Atocpan, San Pablo Oztotepec y San Salvador Cuauhtenco se agrava cuando se suman las condiciones viales señaladas en el apartado anterior. Un ejemplo de la gravedad de la suma de barreras viales y de transporte público se observa en San Salvador Cuauhtenco y San Pablo Oztotepec, estos pueblos comparten la principal vía de acceso y salida llamada avenida Morelos / Fabián Flores. En ella las secciones

de la vialidad son reducidas para el la función de ésta, de dos carriles amplios en su mayor parte, además es ya un corredor comercial lo que provoca la presencia constante de autos estacionados sobre ambos carriles reduciendo el espacio de flujo a un carril estrecho. Sumado a esto algunas paradas de autobuses “hacen base” sobre la misma avenida, concretamente se han establecido en San Pablo Oztotepec donde convergen una curva, un semáforo y la reducción de la sección de carriles. (Ver Anexo 4)

Imagen 18: Conflictos viales en Av. Fabián Flores, San Pablo Oztotepec. Fuente: Archivo de autora.



6.3.2. Transporte

Como lo indica el PDDU de la delegación, el sistema de transporte es un factor estratégico para el desarrollo urbano y, como hemos argumentado a lo largo de esta tesis, está íntimamente ligado con factores sociales, además de los económicos y ambientales de a demarcación y su entorno. (VER ANEXOS 5 A 11: Cuadro y mapas de rutas de transporte público por pueblo conurbado)



*Imagen 19: Conflictos viales en Av. Fabián Flores, San Pablo Oztotepec. Autos estacionados en carriles externos.
Fuente: Archivo de autora.*

Milpa Alta cuenta con 29 rutas de transporte público. Seis de ellas pertenecen al servicio de la Red de Transportes de Pasajeros (RTP) que da servicio extradelegacional es decir que su destino es fuera de Milpa Alta.

El transporte concesionado es el de mayor número en la delegación con 11 derroteros extradelegacionales para autobuses y microbuses y 3 para combis. De este tipo de transporte también existe rutas locales que pasan por las vías de circuitos interplados, 5 de estas rutas las da el servicio por medio de microbuses y 4 en combis.

En cuanto a los destinos de estos derroteros se registraron hasta 18 destinos distintos: Villa Milpa Alta, Metro Tláhuac, Metro Atlalilco, Metro Taxqueña, Metro General Anaya, Central de Abastos, Periférico, UAM-Xochimilco, San Gregorio Atlapulco, Xochimilco Centro, Deportivo Xochimilco, San Juan Ixtayopan, San Andrés Mixquic, Huitzilzingo, San Juan Tezompa, Santa Catarina Ayotzongo, San Mateo Xalpa y Santa Cecilia Tepetlapa.

En el caso de los microbuses, autobuses y combis se trata de empresas privadas que han recibido la concesión del servicio; conforman el modo de transporte público más usado no solo en Milpa Alta sino en toda la ciudad, con casi el 65% de los viajes realizados en transporte público (Garduño Arredondo, 2013).

La aparición de este tipo de transporte se dio en el contexto de desregularización de servicios públicos en la ciudad y fueron ganando terreno sobretodo zonas de asentamientos ilegales (Legorreta, 2004); en este sentido, dentro de la demarcación, las rutas de combis y taxis "piratas" es una opción frecuente en los crecimientos urbanos más recientes. La desregularización del servicio también se ve reflejado en la baja calidad y el alto numero de operadores privados en transporte concesionado (microbús, combis y taxis), aún siendo, junto al metro, el principal medio de transporte utilizado en la Ciudad de México. En este sentido este tipo de transporte es el peor evaluado en el estado de sus unidades y la forma de manejar de sus conductores con solo 18% de satisfacción en el servicio (EL UNIVERSAL, 2013).

En el caso de la RTP es un organismo público descentralizado de transporte de pasajeros regulada por el gobierno del DF; cuenta con 75 rutas en toda la ciudad de las cuales 9 de ellas dan servicio a la delegación Milpa Alta. La cobertura de RTP no es mala pero tampoco suficiente, el servicio logra cubrir 8 de los 12 poblados que existen, en los casos de San Jerónimo Miacatlán, Santa Ana Tlacotenco, San Lorenzo Tlacoyucan y San Juan Tepenahuac los habitantes se ven obligados a desplazarse a Villa Milpa Alta para poder tomar alguna ruta de transporte de este tipo.

Los principales destinos tanto de las rutas de RTP como de las empresas concesionadas son la Delegación Xochimilco (a la altura del deportivo Xochimilco), el Metro Taxqueña y, desde octubre del 2012, las estaciones del metro Periférico Oriente y Tláhuac³³. Tanto Taxqueña como Tláhuac son las estaciones mas

³³ La línea más reciente del Metro, Línea 12 o Línea Dorada, fue inaugurada el 30 de octubre del 2012, sin embargo el servicio en 11 de sus 20 estaciones fue suspendido tras 1 año y 4 meses de operación, afectando de manera importante la conexión de los habitantes de Milpa Alta con zonas centrales de la ciudad. El gobierno de la ciudad puso a disposición de los usuarios esta línea de metro unidades de RTP para

meridionales y al oriente de la ciudad, a partir de estas estaciones los milpaltenses se desplazan los hacia zonas centrales de la ciudad.

Aunque la cobertura de las unidades de transporte público concesionado y RTP es amplia uno de los principales problemas es la insuficiencia de las unidades y la falta de horarios matutinos y vespertinos sobretodo por parte de las unidades de RTP. Esto se acentúa con los dos tipos de transporte en los pueblos más pequeños y alejados de las principales vías de acceso a la delegación como San Gregorio Xicomulco, San Lorenzo Tlacoyucan y San Juan Tepenahuac.

La carencia de ordenamiento y control de los servicios de transporte concesionado se refleja en la falta de señalización de paradas o parabuses, lo que provoca que el ascenso y descenso de pasajeros sea en lugares no establecidos, intensificando los conflictos viales y el aumento de riesgos de accidente, esto causa que los tiempos de recorridos en las rutas sean mayores porque las paradas solicitadas suelen ser continuas e inmediatas entre ellas.



*Imagen 20: Ejemplo de señalética de transporte público. Villa Milpa Alta
Fuente: Archivo de autora.*

traslados gratuitos hasta la estación Atlalilco, sin embargo, el servicio resulta insuficiente (González Alvarado, 2014).

*Imagen 21: Ascenso y descenso de transporte público sin paradas establecidas. San Pablo Oztotepec.
Fuente: Archivo de autora.*



Aunado a lo anterior, las principales bases de transporte público concesionado se encuentran en los centros del pueblo, los cuales no solo son los espacios de mayor congregación de social y comercial, sino también de movilidad en transporte público. Habitantes de los pueblos como San Lorenzo Tlacoyucan, San Juan Tepenáhuac, Santa Ana Tlacotenco y San Gregorio Xicomulco generalmente tienen que tomar un transporte que se dirija a Villa Milpa Alta y San Antonio Tecomitl para salir de la delegación, el transporte llega a “hacer base” en los centros de esos pueblos, lo que supone una congregación mayor y situaciones caóticas en el flujo vehicular.



*Imagen 22: Bases de transporte público en vías primarias de Villa Milpa Alta.
Fuente: Archivo de autora.*

Una de las constantes más preocupantes que se reflejó en el cuestionario abierto en cuanto a las mayores dificultades que se presentan al usar el transporte público concesionado tiene que ver con la mala calidad del servicio. Se considera una barrera física ya que incumbe la condición de los espacios en los que se interactúa, en este caso el mismo autobús, aún cuando es un espacio móvil. Lo mismo que un parque abandonado e inseguro afecta a la movilidad peatonal, por ejemplo, el espacio en el que se traslada también lo hace. En este caso el mal servicio del transporte concesionado toca varios aspectos principalmente aquellos referentes al estado físico de la unidad y a la forma de conducir de los choferes.

Algunos de los principales problemas que los mismos habitantes consideran como barreras o dificultades para desplazarse se encuentran:

- Paradas fuera de las solicitadas para arreglar algún desperfecto de la unidad.
- Falta de higiene dentro de las unidades: mal olor, basura, olor a gasolina.
- Presencia de operadores menores de edad.
- Falta de respeto por parte de los choferes hacia pasajeros, transeúntes, otros automovilistas o choferes de otras unidades: groserías, intimidación

generalmente a jóvenes mujeres, arrancar cuando el pasajero no ha bajado totalmente.

- Conducción inapropiada de los choferes: generalmente las quejas son por la alta velocidad³⁴.

Los puntos anteriores, aunque no son exclusivos del servicio de la demarcación, sí representan en su conjunto una barrera en cuanto a la percepción de seguridad de los usuarios milpaltenses, y aunque en algunos casos resulta la única opción de desplazamiento de sus habitantes, en los casos en que no lo sea, se va a preferir la opción más segura, como el uso de auto propio a pesar de las dificultades para acceder a los centros de otros pueblos, encontrar estacionamiento y recorrer distancias cortas para desplazarse dentro de la delegación. Así mismo la población que cuenta con menores habilidades físicas limitadas como los adultos mayores pueden preferir no desplazarse por miedo a sufrir alguna lesión.

Otro medio de transporte no concesionado y no regularizado presente en todos los pueblos de la delegación, son los llamados "taxis piratas". Las unidades son vehículos en su mayoría Volkswagen sedan, que son usados para mayor cobertura de las localidades de los pueblos, donde cualquier otro tipo de transporte público no llega. La aparición de este servicio esta íntimamente relacionado con la aparición y crecimiento de los AHI; las condiciones de los accesos viales a estas localidades se caracteriza por ser de topografía accidentada, sin pavimentación (a veces solo tierra compactada) y en ocasiones sin iluminación, por lo que este tipo de vehículos son los únicos que están dispuestos a dar el servicio en esas condiciones por lo que el costo incrementa respecto al servicio de un taxi regulado. El viaje suele ser entre 30 y 35 pesos.

³⁴ En este sentido, durante la realización de los cuestionarios abiertos varios usuarios del transporte público concesionado mencionaron que en repetidas ocasiones ha habido atropellamientos a personas debido a la imprudencia de los choferes. "Si hay algún atropellado, se castiga a las rutas por semanas, a veces hasta por un mes, pero cuando vuelven siguen conduciendo igual" -*Habitante San Pablo Oztotepec.*

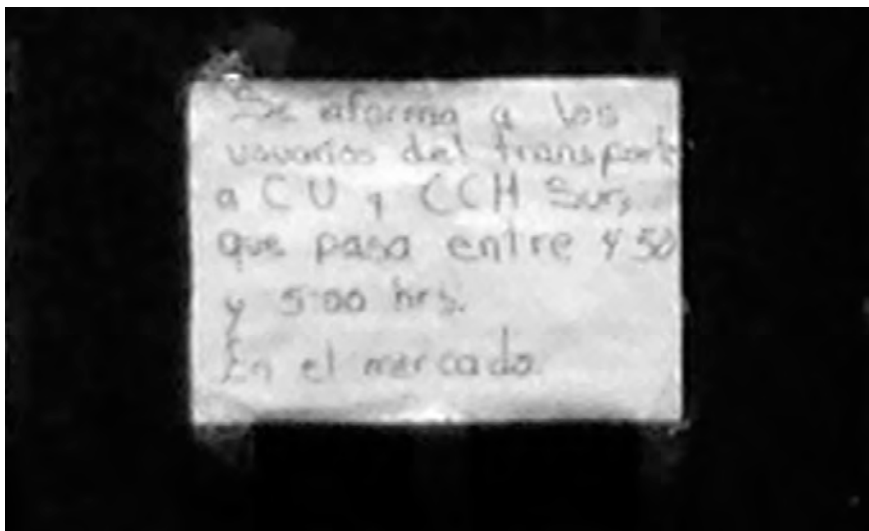


Imagen 23: Bases de taxis piratas. San Jerónimo Miacatlán. Fuente: Archivo de autora.

En cuanto al transporte particular éste representa el 86.75% de los vehículos registrados según el PDDU de Milpa Alta, le sigue el transporte de carga con 12.49%. El automóvil es para la delegación un medio de transporte de gran importancia sin embargo su flujo se ve menguado debido a la características de la infraestructura vial ya mencionadas en el apartado anterior.

El último tipo de transporte encontrado es el autobús con servicio privado, entre ellos circulan en su mayoría por la carretera México- Oaxtepec que los puede conectar con los poblados más cercanos del Estado de Morelos. Por otro lado están los autobuses privados universitarios. Por un lado se encuentran los regulados por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) los cuales no tienen costo alguno pero sus cobertura se limita a Villa Milpa Alta y solo tiene un horario de salida en la mañana. Existen además los servicios privados de transporte a estudiantes llamado "Transporte de Pasaje Universitario Exclusivo" S.A. de C.V. que actualmente da servicio a San Pablo Oztotepec, Santa Ana Tlacotenco (por su cercanía con la carretera México-Oaxtepec), San Antonio Tecomitl y Villa Milpa Alta; cuenta con varios horarios durante la mañana, tarde y noche y su costo oscila en los 20 pesos por viaje.

Imagen 24: "Se informa a los usuarios del transporte a CU y CCH Sur que pasa entre 4:50 y 5:00 hrs. en el mercado". Letrero en cartulina colocado en el portón de una escuela en San Salvador Cuauhtenco
Fuente: Archivo de autora.



La distancia entre origen y destino es una de las barreras físicas más consideradas entre quienes se movilizan a pie, en transporte público o privado. Desde la relación centro - periferia hay algunas consideraciones a tomar en cuenta para el análisis de la accesibilidad. El concepto de accesibilidad de Jirón dice que la accesibilidad es: "...la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad"; esta habilidad es desarrollada dependiendo de la "densidad de las barreras" o la dificultad/facilidad para llegar a bienes, servicios y consumo: educación salud, empleo, cultura, ocio y servicios administrativos. La relación centro- periferia está estrechamente ligada a ésta accesibilidad que no se reduce a la cercanía o lejanía de los bienes, servicios o consumo, pero la sí es un factor que puede ser importante en la movilidad cotidiana porque conlleva consumir otros recursos como los temporales y económicos, principalmente.

Hemos visto que en el sector salud, la delegación Milpa Alta podría considerarse bien cubierta. Hay centros de salud en casi todos los poblados, cuenta con una clínica de medicina familiar del ISSSTE y 15 unidades de consulta externa, además de un hospital regional del Gobierno de la Ciudad de México, sin embargo, a pesar de la relativa cercanía que pueden tener a estos servicios, los milpaltenses tienen menguada su accesibilidad por no tener derechohabiencia de ningún tipo, mismo

que es un reflejo de la menguada accesibilidad que tienen a empleos estables y seguros.

También hemos revisado que, en cuanto a la educación, la delegación Milpa Alta se encuentra cubierta en centros educativos de nivel básico, medio superior y superior. Las limitaciones de la accesibilidad al sector educativo radican en relativa escasa oferta educativa a nivel medio superior y superior, así como una percepción de mejor calidad educativa en centros que se encuentran fuera de la demarcación. Los estudiantes que deciden ingresar a centros educativos fuera de la demarcación como la UAM-Xochimilco, la UNAM en Ciudad Universitaria o el CCH Sur (Centro de Ciencias y Humanidades) se encontrarán en las barreras físicas de accesibilidad, la distancia que deben recorrer para llegar a ellas.

La accesibilidad tanto en el sector salud como, en algunos casos, el educativo, no radica totalmente en la cobertura ni la cercanía física de los centro que dan estos servicios, sino en otro tipo de barreras que la limitan como las mencionadas en párrafos anteriores.

De acuerdo a los cuestionarios abiertos realizados para esta investigación, poco más de la mitad de la población milpaltense se desplaza dentro de la delegación por diversas razones (trabajo, estudio, compras, ocio, llevar o recoger a alguien, realizar un trámite). En total cerca del 40% de la población se desplaza fuera de la delegación para ir al trabajo y/o al centro educativo; en estos casos, las distancias comienzan a ser barreras representativas para la movilidad. Las principales delegaciones destino para los habitantes de Milpa Alta son, en este orden: Xochimilco, Tláhuac, y Coyoacán, le siguen la delegación Cuauhtémoc y Tlalpan.

Las rutas más comunes de transporte público recorren: 16.05 km del centro de Villa Milpa Alta al centro de Xochimilco; 15.93 km del centro de Villa Milpa Alta al Metro Tláhuac; 30.15 km al metro Taxqueña y 31.2 km al Metro General Anaya. Uno de los destinos comunes (aunque no recurrente) de algunos habitantes de Milpa Alta es la Central de Abastos, debido a la actividad de pequeño comercio, agricultura y servicios de la demarcación, la más corta del centro del Milpa Alta hasta ahí es de 36.34 km.

En cuanto a las rutas internas, del centro de Villa Milpa Alta al centro de San Salvador Cuauhtenco hay 12.88 km de recorrido en los derroteros de transporte público; le sigue del centro de Villa Milpa Alta al centro de San Pablo Oztotepec con 10.39 km y de Villa Milpa Alta a San Gregorio Xicomulco con 8.6 km. Y de Villa Milpa Alta a San Antonio Tecómitl 4.86 km; a Santa Ana Tlacotenco 3.96 km; a San Pedro Atocpan 3.91 km y a San Juan Tepenahuac, 3.49 km.

Es decir, si un habitante de San Salvador Cuauhtenco desea ir metro Tláhuac tendría que recorrer los 12.88 km a Villa Milpa Alta en un microbús o RTP después cambiar a otro colectivo que recorrerá 15.93 km, en total 28.81 km. Casi la misma distancia de Villa Milpa Alta al metro Taxqueña. Y si un habitante de Santa Ana Tlacotenco desea ir al metro Taxqueña deberá recorrer los 3.96 km a Villa Milpa Alta y tomar otro autobús que recorra los 30.15 km al Metro Taxqueña, es decir, 34.11 km de distancia. Podemos hacer una referencia con la longitud de la Ciudad de México (antes D.F.) que tiene aproximadamente 60.12 km en línea recta. (VER ANEXO 5: Cuadro de rutas de Transporte Público en Milpa Alta)

6.4. Las barreras temporales

Para evidenciar los obstáculos de tiempo de traslados de los milpaltenses hacia zonas centrales, se empleo la Base de Datos Abiertos de Transporte coordinada por la SEMOVI³⁵ (Secretaría de Movilidad) del Distrito Federal, los cuales tienen la cualidad de ser accesibles, reutilizables y liberados sin requerir permisos específicos. Estos datos son puestos a disposición de la ciudadanía en el marco de una estrategia impulsada por el gobierno local de apoyarse en las tecnologías de información y comunicación (TICs) para aumentar la correlación entre los servicios dados y los demandados por la ciudadanía en sus aspectos cualitativos y cuantitativos, dado que los datos son generados y alimentados por ambos agentes.

Como se mencionó anteriormente el estudio se centra en evidenciar el modo y el tiempo aproximado que les toma a los habitantes de Milpa Alta distribuirse a los

³⁵ anteriormente SETRAVI (Secretaría de Transporte y Vialidad).

puntos de destino más importantes diagnosticados por el PDDU: estación de metro Taxqueña, paradero de autobuses en la Delegación Xochimilco, estación de metro Tláhuac. Para ello se indicó en la aplicación el origen de la ruta a cada uno de los pueblos que conforman la demarcación y los destinos más frecuentados mencionados anteriormente. En relación a lo anterior, cabe señalar que los destinos estudiados generalmente no suponen los destinos finales de los milpaltenses sin embargo representa el umbral de acceso a las zonas centrales de la ciudad ya sea a través del metro o de otro tipo de transporte público. Para efectos del estudio, los destinos estudiados se llamarán *estaciones umbrales*, refiriéndonos a la estación de metro o paradero de transporte público que conecta las rutas de transporte público provenientes de la periferia con la ciudad central. Generalmente se encuentran en los CETRAMs (Centro de Transferencia Modal) o las estaciones “cabeza” de las líneas de metro.

El acceso a las zonas centrales de la delegación se realiza a través de tres sitios principales: La estación Taxqueña de la Línea 1 de metro, y la estación Tláhuac de la Línea 12 y el Deportivo y la delegación Xochimilco . A estos tres destinos los llamaremos *estaciones umbrales*.

Es importante señalar que en los datos que publica la SEMOVI no se encuentra información de empresas concesionadas de transporte, estos son microbuses, autobuses y taxis. Lo anterior es relevante para el estudio dado que, al igual que en la mayoría de las delegaciones del DF, el microbús es el transporte público más utilizado. Sin embargo dado que la regularización de estos es limitada, las paradas de autobuses son prácticamente inexistentes en la demarcación y en el caso de que las haya, no son respetadas. Lo anterior provoca mayor tiempo de desplazamiento debido a las paradas continuas de las unidades por lo que se puede suponer que el trayecto que se realiza en microbús, aunque tengan mayor frecuencia de salidas por mayor cantidad de unidades que en RTP, no significa que se realizan las rutas más rápido. En este estudio se revisan entonces las rutas realizadas principalmente por RTP y su conexión con otro tipo de transporte regularizado.

Los datos obtenidos se tomaron durante dos días entre semana (Lunes y Viernes) y durante un fin de semana (sábado y domingo) en los siguientes horarios: 04:00,

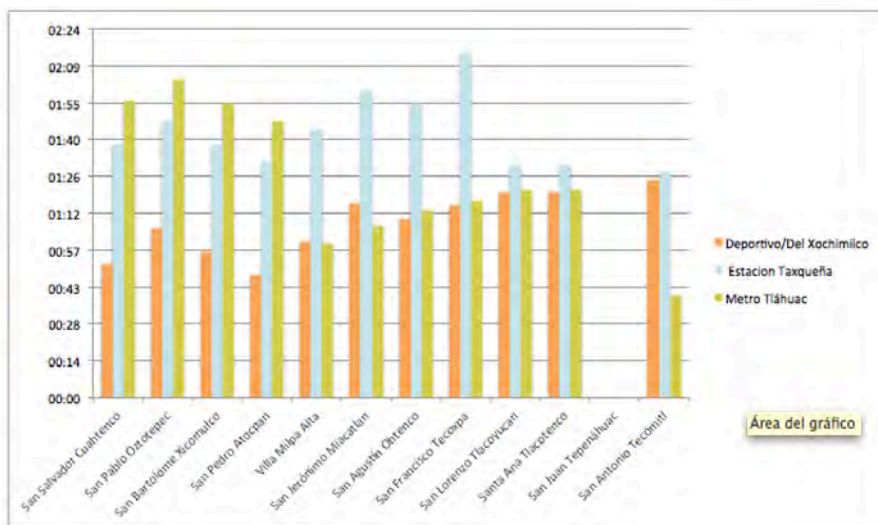
08:00, 12:00, 16:00, 20:00 y 23:00 horas, esto es con el fin de recopilar datos en horarios relevantes para la comunidad milpaltense; los primeros datos requeridos se realizaron dentro del horario laboral (Lunes a Viernes de 8:00 a 20:00 hrs) ya que las principales causas de desplazamiento son para llegar al lugar de trabajo o a la escuela.

También se consiguieron datos fuera de este horario, como las 4:00 hrs. La razón radica principalmente en que siendo la delegación con mayor actividad agrícola, algunos campesinos optan por distribuir sus productos al menudeo en diferentes puntos de la ciudad (central de abastos, mercados, entre otros) para lo que se requiere llegar entre 5:00 y 7:00 horas;. Por otro lado, algunos horarios laborales y escolares comienzan actividades entre las 6:00 y 7:00 horas, lo que supone salir del lugar de origen por lo menos 2 horas antes. Los datos arrojados durante esos horarios resultaron totalmente inviables, algunos de ellos con duración de más de 6 horas, lo que supone la falta de cobertura de transporte regularizado durante estos horarios. El mismo caso resulto en horarios nocturnos fuera de los laborales como las 23:00 hrs los datos obtenidos resultaban inviables a veces con traslados de más de 6 horas de duración. Podemos suponer que en caso que los milpaltenses necesiten trasladarse tendrán que hacerlo en microbús o combi en un horario de 5:00 am a 10:00 pm, que es el transporte comúnmente usado, pero el de peor servicio.

Quizá uno de los datos más relevantes del estudio es la media de tiempo que les supone desplazarse a los habitantes de la demarcación a la *estación umbral* más cercana. En el Gráfico 8 podemos observar que a los habitantes de la mayoría de los pueblos, en horario laboral de lunes a viernes, les toma más de 1 hora en llegar a la estación de metro que los conectará con su destino final, siendo los más perjudicados los habitantes de San Jerónimo Miacatlán que les toma un promedio de 2 horas 41 minutos aproximadamente. Por otro lado observamos que los principales beneficiados con la construcción de la Línea 12 del metro, en relación al resto de los pueblos de la demarcación, son los habitantes de San Antonio Tecomitl y San Francisco Tecoxpa ya que son los únicos poblados que pueden llegar a la estación Tláhuac en menos de dos horas (1 hora 23 min. y 1 hora 53 min. respectivamente). Con respecto a los habitantes de San Juan Tepenáhuac, la aplicación no logro desplegar datos de transporte, pero por su cercanía a San Francisco Tecoxpa y San

6. RESULTADOS DE MOVILIDAD EN MILPA ALTA

Antonio Tecomitl podemos suponer que las preferencia y tiempos de transporte serán similares a éstos.



Gráfica 8: tiempo realizado por cada pueblo milpaltense a "estación umbral". Fuente: elaboración con datos de SEMOVI

El Gráfico 8 fue realizado en base a los datos del Cuadro 2, el cual contiene los datos arrojados por la base de datos abierta del DF. Estos incluyen tiempo de recorrido únicamente del transporte regulado, es decir, en el caso de Milpa Alta, únicamente de RTP; sin embargo, dado que este transporte no tiene cobertura en todos los pueblos, se consideró el traslado que deben hacer los usuarios sin cobertura para poder hacer uso del servicio. Por ejemplo, San Agustín Ohtenco, San Jerónimo Miacatlán y San Francisco Tecoxpa no cuentan con cobertura de RTP pero se consideró el traslado en otro tipo de transporte al Centro de Villa Milpa Alta o a la Av. Nuevo León para poder hacer uso de este servicio. Es por ello que en algunos resultados, sobre todo para llegar al metro Taxqueña, los pobladores de estos tres pueblos parece tomarles más tiempo que otros poblados que están más alejados pero que sí tienen cobertura como Santa Ana Tlacotenco o San Lorenzo Tlacoyucan. Aún cuando el RTP no sea el medio de transporte público más usado, nos da una idea del tiempo de traslado a estas estaciones umbrales.

En los resultados podemos deducir que los habitantes de San Salvador Cuauhtenco, San Pablo Oztotepec, San Bartolomé Xicomulco, y San Pedro Atocpan, preferirían llegar al Deportivo Xochimilco o la Estación Taxqueña para desplazarse por las zonas

centrales de la ciudad, ya que les toma menos tiempo que ir hasta alguna estación de la línea 12 (estación Periférico Oriente y estación Tláhuac). Lo anterior se debe en primer lugar a que la distancia al primer destino es más corta y, en segundo lugar a que, en horarios laborales, existe mayor frecuencia en las unidades de transporte. Por otro lado los habitantes de Villa Milpa Alta, San Jerónimo Miacatlán, San Agustín Ohtenco, San Lorenzo Tlacoyucan y Santa Ana Tlacotenco, les toma prácticamente el mismo tiempo desplazarse a la deportivo Xochimilco o a la estación del metro Tláhuac, su decisión dependerá de la orientación y conectividad del destino final con la "estación umbral". Finalmente los pueblos de Tecomitl y Tecoxpa preferirán dirigirse a la estación Tláhuac debido a su mayor proximidad con respecto a Taxqueña y, por otro lado, las rutas de transporte público son más frecuentes por encontrarse en zona de conexión interdelegacional y e interregional.

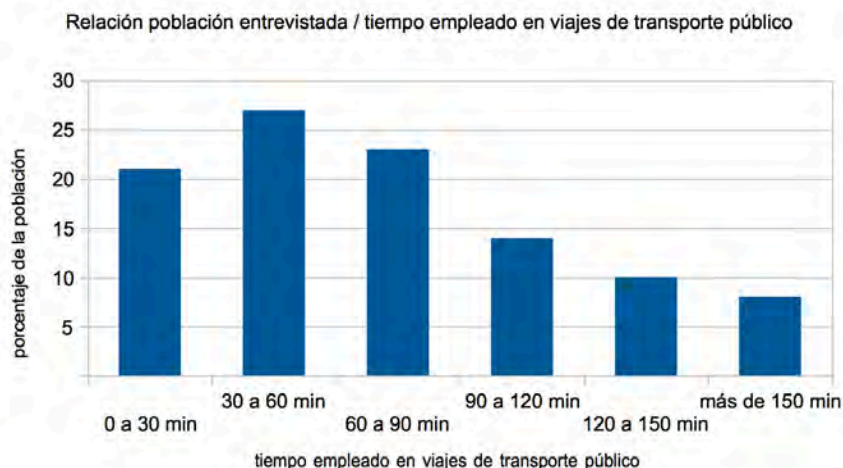
Con respecto al tiempo realizado en fin de semana en horario de 8:00 a 20:00 horas, en el Cuadro 2 se puede observar que durante el sábado el recorrido tiene prácticamente la misma duración que la de lunes a viernes; se registran variantes de algunos minutos más durante el viernes y sábado con respecto al lunes, sin embargo éstas son muy pequeñas. En domingo, estas variantes aumentan y son más evidentes ya que en la mayoría de los pueblos puede tomar hasta 15 minutos más en promedio que si se viaja en el mismo horario entre semana. Los pueblos que tardan más tiempo en llegar a la *estación umbral* el fin de semana siguen siendo San Jerónimo Miacatlán, San Lorenzo Tlacoyucan y Santa Ana Tlacotenco teniendo alrededor de dos horas de traslado.

Para los datos arrojados fuera del rango del horario laboral (4:00 y 23:00 hrs.) se observan cambios importantes. Si se realiza el viaje entre semana a las 23:00 horas, para la mayoría de los habitantes de la demarcación les resulta más rápido dirigirse hacia la estación Taxqueña por lo que está sería su preferencia; con excepción de San Antonio Tecomitl que le resultaría más rápido dirigirse a la estación Tláhuac. La razón se encuentra en que la mayor parte de las rutas disponibles en ese horario salen desde Villa Milpa Alta por lo que los poblados más alejados serán los más afectados.

Con respecto a los datos de los viajes que se realizan los días laborables a las 4:00 horas se constata que existe cobertura durante esa hora y que el tiempo de desplazamiento no varía en gran medida con respecto a los horarios laborables. Sin embargo el tiempo del recorrido aumenta durante los fines de semana, especialmente en domingo donde la media es próxima a las tres horas de viaje con excepción de San Antonio Tecomitl que tiene una ruta próxima que lo lleva a la estación Tláhuac en 1 hora con 52 minutos aproximadamente.

En los resultados del cuestionario abierto con respecto al tiempo empleado para desplazarse desde la salida de su lugar de origen hasta su destino (incluyen tramos a pie, transporte público o privado), el 27% de la población entrevistada emplea entre media hora y una hora para desplazarse a su destino, lo que sugiere que este grupo se mueve dentro de la delegación o se dirige a las delegaciones cercanas; le siguen los que emplean entre 8 minutos y media hora con el 21% de la población entrevistada, al igual que el grupo la mayoría de los destinos de este grupo son dentro de la demarcación; no obstante, casi un cuarto de la población emplea entre una hora y hora y media para llegar a su destino, aún cuando gran parte de los destinos se encuentran en la delegación y delegaciones vecinas como Xochimilco y Tláhuac. Parece ser que la razón está en el origen del viaje; la mayoría de los entrevistados de este grupo tienen como origen pueblos con problemas de falta de unidades como San Bartolomé Xicomulco o con problemas de tráfico y lejanía con respecto a la centralidad de delegaciones vecinas como San Salvador Cuauhtenco y San Pablo Oztotepec y Santa Ana Tlacotenco. Siguen los grupos que emplean de hora y media a dos horas con 14% siendo su el origen en su mayoría pueblos alejados como los mencionados anteriormente. En este grupo ya hay registros de destinos delegaciones como Coyoacán, Cuauhtémoc, Álvaro Obregón e Iztapalapa, no obstante continua habiendo quienes se dirigen a delegaciones vecinas como Tláhuac y Xochimilco. Los grupos que emplean más de dos horas representan el 18 % siendo los destinos delegaciones como Coyoacán, Iztacalco, Cuauhtémoc, Iztapalapa, Gustavo A. Madero y Miguel Hidalgo. Se registraron tres casos en los cuales el viaje puede ser de más de 3 horas, el primero con origen en San Salvador Cuauhtenco y destino a Iztapalapa empleando un trayecto caminando de más de media hora; el segundo y el tercero son de cuatro horas y media aproximadamente, uno de ellos de San Lorenzo Tlacoyucan a una escuela ubicada en el Ajusco en la delegación Tlalpan.

Gráfica 9: Relación porcentaje de población entrevistada - tiempo empleado en viajes, de acuerdo a los resultados del cuestionario abierto realizado para esta investigación. Fuente: archivo propio



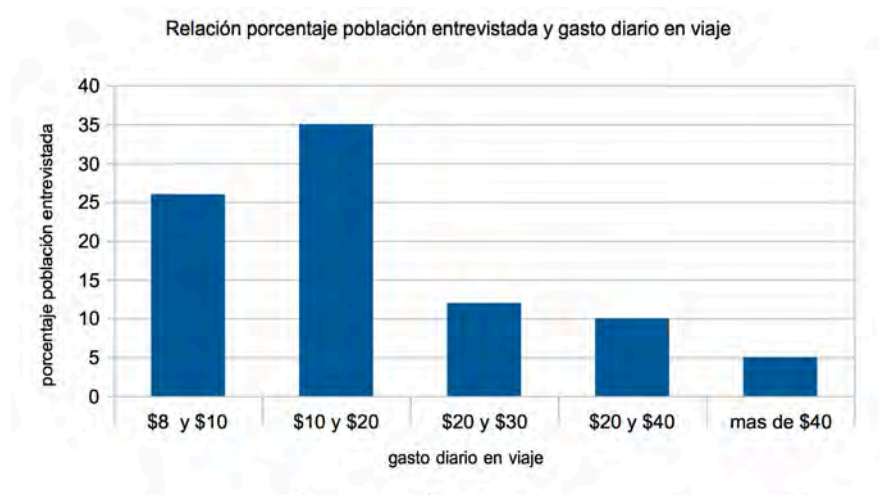
Cuadro 4: Media de tiempo realizado en transporte público regulado RTP a "estaciones umbrales" en horario laboral. Fuente: elaboración con datos de SEMOVI

	PUEBLO / DESTINO	Media de tiempo en horario laboral (8:00 a 20:00 hrs)		
		Deportivo/Del Xochimilco	Estación Taxqueña	Metro Tláhuac
DE LUNES A VIERNES	San Salvador Cuahutenco	00:52	01:39	01:56
	San Pablo Oztotepec	01:06	01:48	02:04
	San Bartolome Xicomulco	00:57	01:39	01:55
	San Pedro Atocpan	00:48	01:32	01:48
	Villa Milpa Alta	01:01	01:45	01:00
	San Jerónimo Miacatlan	01:16	02:00	01:07
	San Agustín Ohtenco	01:10	01:55	01:13
	San Francisco Tecoxpa	01:15	02:15	01:17
	San Lorenzo Tlacoyucan	01:20	01:31	01:21
	Santa Ana Tlacotenco	01:20	01:31	01:21
	San Juan Tepenahuac	SDD	SDD	SDD
	San Antonio Tecómitl	01:25	01:28	00:40
	SÁBADO	San Salvador Cuahutenco	00:53	01:40
San Pablo Oztotepec		01:06	01:49	02:06
San Bartolome Xicomulco		00:57	01:40	01:57
San Pedro Atocpan		00:48	01:33	01:50
Villa Milpa Alta		01:01	01:46	01:00
San Jerónimo Miacatlan		01:16	02:00	01:07
San Agustín Ohtenco		01:10	01:55	01:13
San Francisco Tecoxpa		01:15	02:15	01:17
San Lorenzo Tlacoyucan		01:20	01:31	01:21
Santa Ana Tlacotenco		01:20	01:31	01:21
San Juan Tepenahuac		SDD	SDD	SDD
San Antonio Tecómitl		01:30	01:28	00:40
DOMINGO		San Salvador Cuahutenco	00:53	01:41
	San Pablo Oztotepec	01:53	01:50	02:13
	San Bartolome Xicomulco	00:57	01:41	02:04
	San Pedro Atocpan	00:48	01:34	01:57
	Villa Milpa Alta	01:01	01:46	01:00
	San Jerónimo Miacatlan	01:16	02:00	01:07
	San Agustín Ohtenco	01:10	01:57	01:13
	San Francisco Tecoxpa	01:15	02:15	01:17
	San Lorenzo Tlacoyucan	01:20	01:31	01:21
	Santa Ana Tlacotenco	01:20	01:31	01:21
	San Juan Tepenahuac	SDD	SDD	SDD
	San Antonio Tecómitl	01:30	01:28	00:40

SDD SIN DATOS DISPONIBLES

6.5. Las barreras económicas

De acuerdo a los datos registrados en el cuestionario abierto, la población entrevistada que viaja en transporte público y que gasta entre 10 y 20 pesos en sus viajes cotidianos representa el 35%, le siguen la población que gasta entre 8 y 10 pesos diarios con el 26%. Solo el 12% de la población entrevistada gasta entre 20 y 30 pesos, y el 10% gasta entre 30 y cuarenta pesos diarios; un 5% manifestó gastar más de 40 pesos en transporte en sus viajes cotidianos.

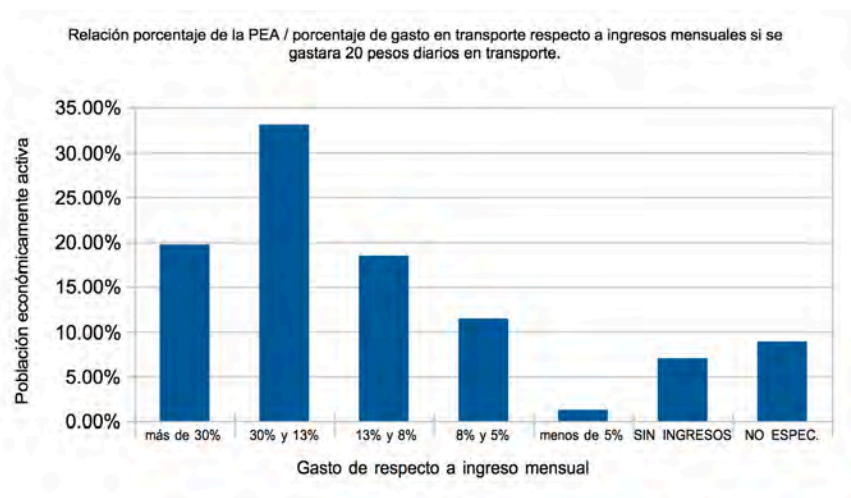


Grafica 10: Relación porcentaje de población entrevistada – gasto diario en viajes, de acuerdo a los resultados del cuestionario abierto realizado para esta investigación. Fuente: archivo propio

La mayor parte de los habitantes de Milpa Alta gastan entre 10 y 20 pesos diarios en sus viajes (0.54 a 1.08 USD) lo que representa entre 270 y 520 pesos mensuales, tomando en cuenta 6 viajes por semana. El salario mínimo en la Ciudad de México es de 73.04 pesos diarios, alrededor de 1,972 pesos mensuales (106.3 USD). Para un habitante milpaltense con salario mínimo y gaste 520 pesos mensuales, invertiría solo en desplazamientos casi el 30% de su ingreso solo para llegar a su zona de trabajo y regresar a casa. El contexto de esta situación es que Milpa Alta junto con Tláhuac y Cuajimalpa de Morelos, presenta un nivel de pobreza *muy alto* según el último censo de población y vivienda (INEGI, 2010); así mismo el CONAPO (Consejo Nacional de Población, 2010) indica que ésta es la única delegación del Distrito Federal que muestra un índice de marginalidad bajo, mientras que el resto de las delegaciones no presentan marginalidad alguna.

Haciendo un ejercicio hipotético y retomando lo visto en el subcapítulo 4.4 *Población Milpaltense: aspectos demográficos y socioeconómicos*, de acuerdo con la ENOE 2015 si la mayor parte de la población milpaltense económicamente activa (PEA) gana entre 1 y 2 salarios mínimos (representando un 33.12%), y gasta alrededor de 20 pesos diarios, representaría entre un 27% y 14% del total de su ingreso mensual destinado al transporte. Le siguen el grupo que gana hasta 1 salario mínimo con 19.75% del total de la PEA que si gastara 20 pesos diarios en transporte representaría más del 30% de sus ingresos en transporte. Para poco más del 18% de la población que gastara la misma cantidad diaria en transporte estaría invirtiendo entre 13% y 8% del total del sus ingresos en transporte público.

Grafica 11: Relación porcentaje de población económicamente activa - porcentaje de gasto en transporte respecto al ingreso mensual si se gastara 20 pesos diarios.
Fuente: realización propia con datos de la ENOE 2015



De estos datos se debe tomar en cuenta que solo consideran el gasto que debe de hacer una persona respecto a su ingreso mensual, es decir, no considera otros gastos de transporte que se deba solventar para alguien más; por ejemplo en familias en donde solo existe un ingreso mensual por hogar, el gasto mensual en transporte aumentará considerablemente, lo que afectará indudablemente en la economía familiar.

Respecto a lo anterior los estudiantes son una población representativa de la demarcación y, en su mayoría dependen de alguien más para solventar los gastos de transporte a los centros escolares. Para los estudiantes que se dirigen a la Ciudad Universitaria o al CCH Sur, existe la posibilidad de usar el servicio de *Transporte*

Universitario Exclusivo S.A. de C.V. con horarios más o menos amplios, pero esto representaría un gasto mínimo de 40 pesos diarios o alrededor de 800 pesos mensuales que para un padre de familia que ganara entre 1 y 2 salarios mínimos, representaría un gasto mensual de entre 26% y 50% de su ingreso, sin incluir el gasto de su propio transporte, por lo que resultaría poco probable que se use este servicio para el mayor porcentaje de la población económicamente activa en esta condición.

6.6. Otros elementos de exclusión: las barreras y estrategias organizacionales y las habilidades

Hay aspectos particulares que influyen en la facilidad o dificultad para trasladarse que tienen que ver con coordinación de actividades cotidianas. Por ejemplo las barreras de movilidad son bastantes diferenciadas en una familia donde el padre únicamente realiza los traslados de casa a trabajo durante un día laboral mientras que la madre es responsable de realizar más actividades como: llevar o recoger a los niños a la escuela, realizar las compras, pagar servicios, llevar y traer a los niños para satisfacer aspectos de salud y ocio, entre otros.



*Imagen 25: Procesión de caballos sobre la Av. Fabián Flores en San Pablo Oztotepec
Fuente: Acervo personal 2015*

Al hablar de habilidades, nos referimos a capacidades particulares que tienen las personas para desplazarse en formas específicas, por ejemplo, las diferencias entre alguien que sabe conducir a alguien que no lo sabe, alguien con silla de ruedas y cuenta con automóvil y alguien en silla de ruedas que tiene que viajar en transporte público. Jirón y Mansilla (2013) utilizan estos aspectos para hablar de situaciones particulares de personas de acuerdo a nivel socio económico o de acuerdo al género, sin embargo esta investigación quiere continuar enfocándose en las particulares sociales que se comparten los milpaltenses como pueblos originarios, es así que tanto las barreras organizacionales como las habilidades serán analizadas desde sus características sociales y culturales.

Uno de los aspectos más evidentes que afecta la movilidad y al mismo tiempo uno de los más preciados por los nativos de la demarcación son las festividades. “¿Qué sería de nosotros si no tuviéramos nuestras fiestas. Seríamos igual a los demás del Distrito Federal” , fue lo que le respondió una milpaltense en el trayecto de una procesión a Mette Marie Wachter (2013, p. 140) quién señala que estas actividades contribuyen a crear un sentido de identidad al tiempo que también les permite contrastarse con los demás.

No se sabe con certeza cuántas festividades existen en la delegación ya que cuando una localidad nueva surge establece las fiestas que se incorporan al ciclo religioso, pero señalan que el número es mayor a los días del año. Existen las fiestas del pueblo, de los barrios y localidades, aunque todas afectan las vialidades debido a su cierre para celebrarlas, las fiestas del patrón del pueblo son las que lo hacen en mayor medida ya que se celebran en la iglesia principal que siempre se encuentra en los centros de poblado donde es la mayoría de los casos divergen las principales vialidades de acceso, salida y conexión.

El PDDU señala los centros de poblado de San Pablo Oztotepec, San Pedro Atocpan, San Lorenzo Tlacoyucan, Villa Milpa Alta, Santa Ana Tlacotenco y San Antonio Tecomitl como los sitios de mayor problemática vial debido a festividades (VER ANEXO 4: Plano de vialidad y transporte en PDDU Milpa Alta)

Por otro lado las festividades religiosas, civiles o familiares alimentan la cohesión social de quienes participan. Las familias milpaltenses se caracterizan por tener una red social basada en la reciprocidad de ayudas y favores creadas y recreadas en la vida festiva religiosa (compadrazgos) que son usadas también en casos de dificultad. Estas redes también son expresadas en las prácticas cotidianas de los milpaltenses. Particularmente en la movilidad, la cohesión social y las redes de reciprocidad se expresan en las barreras organizacionales y habilidades. Durante la observación de las visitas de campo y las respuestas del cuestionario abierto notamos dos ejemplos característicos que difícilmente se pueden repetir como particularidad de alguna otra delegación de la Ciudad de México. La primera es la confianza y seguridad con la que se realizan los trayectos peatonales dentro de la demarcación. La mayor parte de los entrevistados que realizaban al menos un trayecto a pie fueron mujeres amas de casa, al preguntarles si se sentían seguras al hacerlo, la mayor parte respondió que sí. Algunas de las razones que señalaron fueron las siguientes: "Pues generalmente aquí todo mundo se conoce", "aquí casi no hay asaltos, es muy seguro", "por donde camino ya me conocen". Este aspecto es importante ya que como hemos visto en las barreras organizacionales parece que las mujeres pueden tener más barreras en la organización para la movilidad sin embargo la seguridad dentro de la delegación no será un obstáculo sino una habilidad.

No obstante ésta no parece ser la regla en los nuevos asentamientos, ya que que por el mismo reciente establecimiento no existen la misma fortaleza en redes sociales de los pueblos por lo que la movilidad peatonal puede realizarse bajo una percepción de inseguridad además de las barreras físicas que conllevan las calles sin pavimentar, falta de algunos servicios como luz, y la geografía accidentada.

Por otro lado las ayuda mutuas es otro ejemplo que se pudo observar en la movilidad al llevar y traer a los niños y jóvenes a los centros escolares. Aunque no es tan común verlo en centros escolares de educación básica, en secundarias y centros de educación media es común observar automóviles particulares o taxis repletos de estudiantes que se dirigen al mismo sitio, incluso se observó varios de ellos llevaban hasta 8 o más personas incluso en la cajuela del automóvil. Aunque el viaje puede ser bastante inseguro para los que van en este transporte, estas acciones dan cuenta de las relaciones sociales entre vecinos.

Imagen 26: Taxi lleno con hasta 10 personas. Todos los pasajeros son estudiantes del ITMA. Fuente: Archivo de la autora.



Imagen 27: Motocicleta con tres personas, dos menores de edad en la parte de atrás. San Antonio Tecomitl. Fuente: Acervo personal



6.7. La percepción de la exclusión de los milpaltenses desde la movilidad

Algunos de los resultados más interesantes de las preguntas realizadas en el cuestionario abierto fueron aquellos que se refirieron a su propia percepción respecto a su relación con la Ciudad de México, principalmente nos referimos a la pregunta 6 del cuestionario: "¿Consideras que vives dentro o fuera de la ciudad? ¿si o no? y por qué?". Las respuestas fueron amplias que dieron cuenta de algunos aspectos de percepción de segregación y exclusión de los habitantes.

Ésta fue una de las 3 únicas preguntas abiertas del cuestionario, cuya intención era obtener respuestas amplias, es decir que la persona que la contestara se sintiera en libertad de decir lo que quisiera respecto al tema sea o no concerniente a la movilidad. La intención inicial fue encontrar algún aspecto no considerado respecto a la relación de movilidad y exclusión social y que dio como resultado confirmaciones de algunos aspectos de accesibilidad señalados anteriormente pero sobretodo el reconocimiento de aspectos de exclusión, segregación e identidad.

Antes de revisar los resultados es importante tomar en cuenta las diferencias de conceptos entre segregación y exclusión, ya que ambos se encuentran referenciados en las mismas respuestas. El primero se refiere a una separación o diferenciación de personas o comunidades mientras el segundo se refiere a una limitación de la accesibilidad.

De la población sondeada casi el 70% afirmó sentirse fuera de la ciudad. Las razones se pueden clasificar de la siguiente manera:

1. Contacto con la naturaleza. Varios habitantes señalan aspectos naturales y rurales que lo diferencian con el resto de la Ciudad de México.
2. Tranquilidad. Esta fue una de las respuestas más repetidas en el cuestionario. Al indagar a que se referían con tranquilidad se mencionaron diferencias como: la seguridad, el ruido y los ritmos de vida.

3. Usos y costumbres. Las tradiciones también son una razón importante por lo que los milpaltenses se identifican y se diferencian del resto de la ciudad. En esta pregunta muchos de ellos contestaban que se sentían fuera de la ciudad porque “aquí parece pueblito” o “parece pueblo”; al indagar a qué se referían la mayoría señalaban las fiestas, las costumbres y tradiciones, así como la cohesión social (saludar y conocer al vecino). Estas respuestas tenían un sentido mayormente positivo, como motivo de orgullo identitario. Sin embargo, también hubo expresiones en sentido negativo como la presencia de machismo, segregación entre originarios y no originarios; “en la ciudad te tratan como iguales” dijeron un par de personas que contestaron que Milpa Alta parecía pueblo.

4. Lejanía. Este es uno de los aspectos que se relaciona directamente con la percepción de exclusión a partir de la movilidad generalmente a través de la barrera de accesibilidad física que es la distancia que anteriormente hemos abordado. Esta limitante en la accesibilidad además de la distancia, como la carencia de bienes y servicios cercanos, puede ser de otro tipo, como de conexión o falta de infraestructura, o incluso temporal, ya que la lejanía se puede percibir por el tiempo que se invierte en el traslado más que por la distancia.

5. Carencia de oportunidades laborales o académicas de calidad. Esta respuesta es la más directa en torno a la accesibilidad de oportunidades tanto laborales como educativas. Varios pobladores señalan que en delegaciones más centrales se encuentran mejores oportunidades, esto confirma lo señalado en el primer tema de este capítulo: *6.2 Acceso a la educación, salud y empleo*.

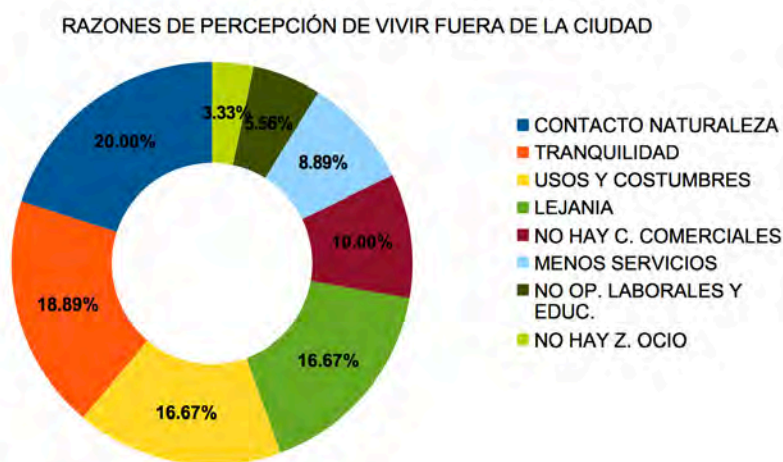
6. Menos servicios. Algunas personas contestaron que la diferencia entre “la ciudad” y Milpa Alta es que no se encuentran todos los servicios en esta última. La percepción de ello afecta sobretodo a las nuevas localidades que van creciendo y que el acceso a servicios como luz, agua, drenaje, teléfono o internet lo tienen limitado.

7. Falta de centros comerciales. Esta es una de las razones más interesantes dentro de la encuesta. Algunos pobladores hacen referencia a no sentirse incluidos en la ciudad porque no está permitido construir tiendas departamentales ni centros comerciales en la delegación, en gran medida para evitar no afectar el pequeño

comercio que es una fuente económica importante. Esta es una razón que indaga sobre la falta de accesibilidad a bienes o cierto tipo de bienes o cierto tipo de ocio que algunos pobladores perciben como carencia.

8. Falta de lugares de ocio. Aunque fue una de las respuestas menos recurrentes algunos pobladores refieren que se sienten fuera de la ciudad porque no hay antros ni bares; tanto esta respuesta como la anterior refleja la falta de acceso a algunos tipos de bienes y o servicios.

De las ocho respuestas clasificadas 20% señalan la diferencia entre la ciudad y Milpa Alta por tener mayor contacto con la naturaleza, seguida de la respuesta por tranquilidad con casi 19% y usos y costumbres con 16.67%. Esto quiere decir que poco más de la mitad de las respuestas son de percepción "positiva" en su diferenciación con la ciudad; razones que son motivo de orgullo y fortalecimiento de identidad. Sin embargo las respuestas que tienen que ver con la otra mitad de la población encuestada son aspectos que tienen que ver con la limitación de la accesibilidad y por lo tanto de exclusión por lo que son vistos de manera negativa. El 16.67% contestó que no percibe que se encuentre en la ciudad porque la lejanía con zonas centrales con fácil acceso a bienes y servicios, el 10% de las respuestas fue que no hay centros comerciales, el 9% porque que se tiene menos servicios mientras que el 5.56% porque no hay mejores opciones laborales y educativas.



Grafica 11: Gráfica de clasificación de respuestas de razones de percepción de vivir fuera de la ciudad. Fuente: Realización propia con resultados de Cuestionario abierto de movilidad Milpa Alta

7. Conclusiones y discusiones

CONCLUSIONES

Vivir en la periferia pobre de la Ciudad de México dificulta la movilidad cotidiana y la calidad de vida de sus habitantes. La relación histórica, política, económica y social con las zonas centrales de la ZMCM influye en la forma como se realizan las actividades cotidianas de éstas localidades. En el caso de los pueblos conurbados de Milpa Alta; la tensión y los mecanismos de resistencia y adaptación hacia la presión urbanizadora reflejados en la baja accesibilidad de algunos bienes y servicios, afectan directamente o indirectamente la manera de desplazarse de los milpaltenses, ya sea por su relación de dependencia o por las dinámicas territoriales propias de la esta urbanización. Específicamente, en ésta demarcación donde la población es mayormente joven, la limitada oferta en empleo, en educación media superior y superior, el bajo acceso a los servicios de salud, y la bajísima calidad en los servicios de transporte público, agravada con una infraestructura inadecuada para éste tipo, son muestra de una relación dispar con el resto de la ciudad central misma que afecta la percepción de su relación con ella y sus capacidad de realizar acciones para relacionarse y que atañe directamente en la calidad de vida de sus habitantes.

Para entender la relación del hábitat con la movilidad de la periferia pobre de la Ciudad de México y particularmente de los pueblos conurbados de Milpa Alta, se propone una metodología que parte del entendimiento de las dinámicas y los procesos urbanos de este tipo de poblamiento en relación con la ZMCM para identificar cuáles atañen a la movilidad cotidiana. Posteriormente, se realiza un análisis de las características socioeconómicas, históricas y culturales de sus habitantes para determinar quiénes son y cuáles son sus necesidades, finalmente se analiza la práctica en sí, y cómo se realiza usando la metodología planteada por Jirón , Lange, & Bertrand (2010) de las barreras de accesibilidad en la movilidad cotidiana (físicas, temporales, económicas, y estrategias y barreras organizacionales) que se realiza con un enfoque de limitaciones a la accesibilidad, es decir desde la exclusión, ya que ésta ha sido una de las constantes en la relación periferia pobre y centralidad de las ciudades latinoamericanas a partir de los cambios referidos.

Las herramientas de análisis utilizados se adecuaron al enfoque integral de la práctica que pretendía alejarse de los estudios que desarrollan solo en el análisis de la infraestructura de transporte y vialidad que predomina en estas investigaciones. La búsqueda de un análisis tanto cualitativo como cuantitativo es el elemento de selección de las herramientas usadas. Éstas fueron y determinaron:

- la observación de campo, que ayudo a distinguir de forma general las condiciones del espacio público y la formas interacción de los habitantes en el espacio público a través de la movilidad cotidiana;
- el uso de las Tecnologías de Información y de Comunicación (TIC's), que con una base de datos abierta se puedo acercar al conocimiento de los tiempos y trayectorias de los milpaltenses en el transporte público, medio más usado en la demarcación;
- y finalmente el Cuestionario Abierto, que la herramienta más importante para la elaboración del análisis de movilidad ya que ayudó a confirmar algunos datos y conocer nuevas problemáticas y percepciones a través del la opinión de los mismos habitantes.

Como resultado de la metodología empleada encontramos cuatro elementos característicos propios del hábitat de la periferia pobre y de los pueblos conurbados

de la Ciudad de México que afectan a la movilidad cotidiana de manera directa o indirecta:

1. LOS CAMBIOS EN LOS MODELOS ECONÓMICOS DE LA CIUDAD

Fenómenos urbanos característicos de las ciudades latinoamericanas y particularmente de la ZMCM en últimas décadas de siglo XX como la explosión demográfica y su posterior decrecimiento, la desconexión territorial y la concentración de actividades comerciales y de servicios en una configuración céntrica, son reflejo del modelo económico de la ciudad que no solo produjeron la concentración diferenciada de actividades sino la forma de acceder a ellas. En Milpa Alta, donde se tiene algunas de las localidades más empobrecidas de la ciudad, los cambios sufridos también son producto de un tipo de economía neoliberal, donde la segregación (separación) y exclusión (limitación de acceso) toman nuevas formas a partir de las transformaciones de una economía agraria a una economía mixta; es decir, de una productividad basada en la agricultura a una economía que combina la actividad primaria con el pequeño comercio y los servicios.

Estos cambios afectaron de manera directa las prácticas cotidianas de los milpaltenses, particularmente en la forma de desplazamiento para realizar sus actividades. Anterior a estos cambios, la mayor parte de la población permanecía dentro de la demarcación en desplazamientos de campo a casa, los cambios en la actividad económica complejizaron este desplazamiento de diversas formas y combinaciones con nuevos destinos: campo- casa-escuela/universidad-negocio-trabajo en zonas centrales.

2. LAS DIFERENCIAS DE ACCESO A BIENES Y SERVICIOS

Una constante en la relación centralidad y periferia pobre de las ciudades latinoamericanas es la diferencia en la accesibilidad a bienes y servicios. En la movilidad cotidiana de Milpa Alta estas expresiones de exclusión son reveladas de distintas formas. Las más evidentes se expresaron revisando las barreras de accesibilidad físicas, temporales, económicas y organizativas que se encontraron incidentes en la movilidad, principalmente a zonas centrales, donde mejores posibilidad de acceso a educación y empleo de mejor calidad se encuentran.

Para saber cómo se mueven los milpaltenses fue necesario conocer cómo son y cuáles son sus necesidades de desplazamiento. Para ellos se requirió dejar claro cuales eran las limitaciones de accesibilidad *a priori*, es decir, aquellas que no están dadas por las limitaciones de la movilidad en las área de salud, educación y empleo.

La mayoría de la población milpaltense es joven (entre 15 y 30 años); las mujeres representan poco más de la mitad de la población y los índices de marginación y rezago social destacan frente a los del resto de las delegaciones de la Ciudad de México. La mayor parte de la población económicamente activa tiene ingresos de hasta dos salarios mínimos mensuales (212.6 USD) y de esta solo poco más del 20% cuenta con algún tipo de seguro de salud. Las necesidades de una población joven en estas condiciones ya se encuentran con limitaciones de acceso para desarrollarse y relacionarse.

El primer punto que llama la atención es el poco acceso a servicios de salud que tienen los milpaltenses; solo poco más del 20% de la población económicamente activa cuenta con alguna derechohabiencia. Por lo que al revisar en las barreras físicas de movilidad la lejanía con los servicios de salud, ésta no represento un problema dado que la cobertura en la demarcación es buena (con una clínica de medicina familiar del ISSSTE y 15 unidades de consulta externa, un hospital regional del Gobierno de la Ciudad de México y varios centros de salud dependientes del gobierno delegacional) sin embargo la accesibilidad sigue siendo muy limitada. Cabe preguntarse qué sentido tiene una buena cobertura en salud si no hay acceso a ella.

En cuanto al empleo, la situación es diferente. Hemos mencionado que la mayor parte de la población realiza una actividad económica mixta, combinando la agricultura con pequeños comercios y, en los últimos años, un incremento de servicios técnicos y profesionales. Esto da cuenta de que buena parte de la población se emplea dentro de la demarcación, aspecto necesario para poder cubrir las demandas de la actividad agrícola. Sin embargo, existe una población representativa (casi la mitad de la población) en Milpa Alta que se traslada fuera de la demarcación en búsqueda de mejores oportunidades de empleo ya que la mayor parte de la población económicamente activa gana entre uno y dos salarios mínimos que son insuficientes para un buen desarrollo social y económico.

La educación en Milpa Alta tiene amplia cobertura en educación básica y secundaria. También existen centros de educación media superior y superior dentro de la demarcación, sin embargo éstos tienen algunas limitaciones: la escasa oferta educativa y la percepción de una baja calidad de educación. En cuanto a la oferta educativa se deduce que las carreras ofertadas están orientadas a las necesidades específicas de la delegación: sector salud, comercial y agropecuario. Aunque es una buena respuesta de educación para satisfacer las necesidades propias de Milpa Alta, no deja de ser una limitante para algunos estudiantes con aspiraciones vocacionales diferentes. Estos son aspectos que han llevado a moverse a algunos estudiantes a otros centros de educación fuera de la demarcación, mayormente al CCH-Sur, la UAM-Xochimilco y la UNAM en la Ciudad Universitaria.

Dejando claro los principales aspectos de limitaciones en accesibilidad de salud, empleo y educación *a priori* a la movilidad, se obtuvieron los resultados de las principales barreras de movilidad a partir de las herramientas mencionadas.

Las barreras físicas son aquellas que impiden “fluir” de una forma segura al desplazarse, son las más comunes y las más evidentes. Las barreras físicas más notables tienen que ver con la deficiencia de las infraestructuras viales y de transporte. En cuanto al primer punto la estructura vial de Milpa Alta presenta varios problemas que limitan la movilidad en cualquier tipo de transporte: el cambio de secciones de las calles, que la mayoría de las vías principales deriva o atraviesa los centros de pueblo (ya saturados por comercio, fiestas patronales, las “bases” del transporte público); la mala adecuación a las topografías específicas de algunos pueblos, la saturación de vías por los coches estacionados en los carriles externos y la deficiente señalética.

En cuanto a transporte público, específicamente el concesionado, presenta las más graves deficiencias en cuanto a seguridad, que se considera la principal limitante física. Aunque este no es un problema exclusivo de la demarcación, la pésima calidad y la clara carencia de ordenamiento y control en el servicio suma a los obstáculos de movilidad de los milpaltenses ya que intensifica los conflictos viales y aumentan riesgos de accidentes y lesiones dentro y fuera de las unidades. Por otro lado, la población que tiene alguna discapacidad física se encontrará con claras limitaciones

en accesibilidad al transporte público tanto concesionado como no concesionado. Además, el uso del transporte privado en la demarcación es representativa ya que es considerado como respuesta a los problemas del transporte público, sin embargo su uso está limitado a quien se lo puede permitir, y también es afectado por las limitaciones viales.

La distancia entre el origen y destino es una de las barreras físicas más consideradas entre los que se movilizan a pie, en transporte público o privado. Casi la mitad de la población sale de la demarcación por motivos principalmente de trabajo y estudio. Existe una fuerte convicción de que existen mejores propuestas en calidad educativa media y media superior así como mayores posibilidades de encontrar un mejor empleo de los que se ofrecen dentro de la demarcación. Los anteriores son las principales razones para realizar las mayores distancias hacia otras zonas centrales fuera de la delegación. Las principales delegaciones destino para los habitantes de Milpa Alta son, en este orden: Xochimilco (16.05 km de Villa Milpa Alta a Delegación Xochimilco), Tlahuac (15.93 km de Villa Milpa Alta al metro Tláhuac), y Coyoacán (30.15 km al metro Taxqueña y 31.2 km al Metro General Anaya desde Villa Milpa Alta), le siguen la delegación Cuauhtémoc y Tlalpan. Para los habitantes cuyo destino se encuentra fuera de las delegaciones vecinas, la distancia representa una limitación importante en la movilidad.

El tiempo empleado en desplazarse también es uno de los indicadores más evidentes de las barreras de movilidad. Dentro de los resultados, los milpaltenses que emplean entre 8 minutos y una hora son los que desplazan internamente o parten de pueblos más cercanos hacia delegaciones vecinas. Mientras que la otra mitad de tarda entre 1 hora hasta dos horas y media en llegar a su destino final dentro una de las delegaciones de la Ciudad de México. Esto quiere decir que esta mitad de la población afectada ocupa desde una octava parte hasta una tercera parte de su día productivo (ya sea laboral, social o de ocio) en esta actividad, lo que puede llevar a un rezago en su desarrollo social y/o económico.

Tomando en cuenta que Milpa Alta es la delegación con mayor marginalidad de la Ciudad de México, las limitaciones económicas de la movilidad pueden ser factor de exclusión. La mayor parte de los milpaltenses gasta entre 270 y 520 pesos mensuales

en transporte público y poco más de la mitad gana hasta dos salarios mínimos. Con estos datos se realizaron varios ejercicios hipotéticos donde resulta evidente que esta parte de la población limitará sus decisiones de educación y empleo a ofertas que se encuentren dentro de la demarcación.

Algunos de los resultados más interesantes respecto al accesibilidad y la exclusión social fue dada a través de la herramienta metodológica del Cuestionario Abierto, ya que la opinión de los milpaltenses es fundamental para el análisis integral. A la pregunta ¿sientes que vives dentro o fuera de la ciudad? La respuesta del 70% de la población entrevistada fue la percepción de vivir fuera de la ciudad. Las razones se pudieron agrupar en 8, las cuales algunas tienen que ver con un aspecto de separación o diferenciación positivo (reforzamiento de identidad, autosegregación) o negativo (machismo, segregación de los vecindados) y otras con un aspecto de exclusión (limitación al acceso). Contacto con la naturaleza, tranquilidad y usos y costumbres son las razones que expresaron los milpaltenses que los diferencia de la ciudad. Mientras que la lejanía (con zonas centrales), carencia de oportunidades (laborales y educativas), menos servicios, falta de centros comerciales y lugares de ocio fueron las respuestas que tienen que ver con alguna limitante en la accesibilidad, en cuyo caso todas fueron en un sentido negativo. Esto nos habla de un reconocimiento y, en muchos casos, orgullo de la diferencia pero al mismo tiempo del reconocimiento de las limitaciones de acceso a esos bienes o servicios.

3. IDENTIDAD Y RESISTENCIA

En Milpa Alta, la fuerte relación con la tierra y su fuerza identitaria solo se explican atendiendo su relación histórica. Es la única delegación de la Ciudad de México cuya totalidad de territorio es suelo de conservación de propiedad social (comunal y ejidal), actualmente el 10% está ocupada por los núcleos urbanos de doce pueblos conurbados. La lucha por el control y aprovechamiento de sus recursos es una constante en todos los pueblos por el reconocimiento a la historia local, mayormente ligada a esta lucha, por lo que es imprescindible para cualquier propuesta de ordenación territorial que incluye acceso, movilidad y transporte.

Uno de los elementos más claros que podrían distinguir a los pueblos de la ciudad de México de cualquier otro tipo de poblamiento son sus actos de resistencia (y

adaptación) a las presiones urbanas y en la identidad como comunidad. Sus prácticas cotidianas reflejan sus referentes simbólicos y formas organizativas y son expresiones de ellas ante el fenómeno urbano homogeneizador. El espacio donde suceden estas prácticas, incluyendo la movilidad, es constantemente revalorizado a través de ellas, es aquí donde se expresa su actividad de resistencia y donde se refleja la calidad de vida, porque es en las prácticas cotidianas en el espacio público donde se revelan las condiciones de desigualdad y conflictos no resueltos en su relación con la presión urbanizadora.

Quizá el ejemplo más claro de las características urbanas contrapuestas a las características locales en la movilidad es la necesidad de desplazarse de los milpaltenses a otras demarcaciones u otras localidades de la demarcación, ya sea en transporte particular o público, frente a su relación con las festividades realizadas a lo largo del año. Esto se analiza a través de las estrategias y barreras organizativas de accesibilidad. De acuerdo a Bonilla Rodríguez (2009) Milpa Alta tiene alrededor de 720 fiestas anuales entre los 12 pueblos y sus barrios, cifra que se va acrecentando mientras se forman nuevas localidades que adoptan su propio patrón y fiesta. Las festividades es una de las tradiciones más apreciadas por los habitantes de la demarcación y todas ellas se realizan en el espacio público. Las más importantes se celebran en los centros de los pueblos donde convergen en el mayor de los casos las principales vías de acceso y salida a ellos, la saturación de vías alternas incapaces de absorber el flujo vial generado perjudica la movilidad del transporte público y privado. Sin embargo, estas formas de organización y cohesión social no solo les desfavorece; hay aspectos que se derivan de ellas que fortalecen las redes de reciprocidad e identidad que también se expresan en la movilidad, por ejemplo, autos particulares compartidos repletos en las salidas de las escuelas, la seguridad peatonal difícilmente igualable en algunas zonas centrales de la ciudad, además de la percepción de la buena experiencia al desplazarse peatonalmente.

4. LA PRESENCIA DE LOS AHI

La demanda de suelo urbano habitacional ha sido el factor principal de crecimiento de la periferia de bajos recursos. Éstos han dependido de la manera que opera el mercado de suelo urbano, las políticas relacionadas con el desarrollo urbano y los agentes sociales que participan. Normalmente el crecimiento de la periferia pobre de

la ciudad de México se realiza por razones de búsqueda de suelo urbano barato, en este sentido el ejido y la propiedad comunal se convierten en una respuesta para este tipo de crecimiento. En Milpa Alta la dinámica interna del ejido se realiza por el crecimiento natural de los poblados, el decir del mismo crecimiento de familias que deben satisfacer necesidades de vivienda para poder crear nuevas familias; este fenómeno funge como una estrategia social para mantener las tierras ejidales y la identidad de los pueblos.

A partir de los años setentas y durante los 80 la delegación sumó por primera vez al crecimiento demográfico natural, la llegada de trabajadores procedentes de Oaxaca, Puebla y Veracruz en busca de trabajo agrícola. Los AHI son un fenómeno producto de la presión urbanizadora, los asentamientos que se encuentran fuera de los límites de los pueblos son considerados irregulares, aún cuando el crecimiento en su mayoría son producto del “desdoblamiento natural” de las familias; todas las tierras comunales o ejidales fraccionadas para formar parte de un mercado de suelo no formalizado, así como el mercado de suelo controlado por usos y costumbres de las comunidades, se encuentran dentro de esta denominación.

Si bien el análisis de movilidad de este trabajo se enfocó en las localidades que integran los pueblos conurbados, es importante señalar que las peores condiciones de accesibilidad en la movilidad las tienen las localidades que se encuentran en los AHI. El transporte público concesionado y no concesionado tiene una fuerte limitante en la cobertura de estas localidades, por lo que sus habitantes se ven obligados a trasladarse mayormente a pie hacia alguna de las rutas de transporte público a hacer uso de taxis “piratas”. La aparición de los taxis “piratas” está íntimamente ligado con la presencia y el crecimiento de los AHI y se usan mayormente para acceder a ellos ya que son los únicos dispuestos a dar el servicio con las condiciones viales de estas localidades. La calidad de la infraestructura vial es pobre, en la mayoría de los casos no se cuenta con calles pavimentadas sino con accesos de terracería, además de la carencia de servicios básicos (luz, agua, teléfono). Por lo anterior, las barreras de accesibilidad físicas, temporales, económicas tienden a expresarse más “densas” en estas localidades. Por otro lado, los patrones de crecimiento en Milpa Alta se realiza desde los poblados urbanizados hacia localidades ya conurbadas vecinas. Este patrón es un ejemplo de las dinámicas

específicas que ocurren por cada tipo de poblamiento de periferia, cuyos patrones de crecimiento urbano suele expandirse primero hacia las centralidades; en el caso de Milpa Alta, la formación de Asentamiento Humanos Irregulares (AHI) juega una papel preponderante en la conurbación de los pueblos, lo que conlleva a que las principales vías de acceso tienden a saturarse con la presencia de las nuevas localidades y que repercutirá en la movilidad de éstas y antiguas localidades.

DISCUSIONES

Además de los datos obtenidos respecto a la movilidad de los milpaltenses, la principal aportación de la investigación se encuentra en la observación de la práctica con el enfoque del hábitat, ya que puede ser un motor que genere nuevas perspectivas metodológicas para el análisis de la práctica cotidiana. En zonas de estudio donde existan tensiones de fuerzas urbanas homologantes frente a prácticas locales específicas puede ser útil, ya que estudia las causas de los procesos urbanos y las formas específicas de la práctica con herramientas que permitan dar una visión amplia de la práctica social con resultados cualitativos y cuantitativos.

Cabe mencionar en la metodología empleada respecto a las barreras de accesibilidad para estudiar la movilidad propuestas por Jirón , Lange, & Bertrand (2010) fueron adaptadas para este estudio. Las principales diferencias se centran en la escala de análisis; los autores lo realizan bajo la técnica de sombreado (seguir el trayecto del usuario) en una persona que pueda representar las principales características socioeconómicas o culturales de la zona de estudio, para posteriormente deducir por lo observado o expresado las principales barreras de movilidad. En este trabajo no se utilizó esa técnica, sino que se analizaron las características más representativas de la demarcación a través de bases de datos, cuestionario abierto y el uso de las TIC's y se clasificaron los resultados más relevantes sobre las barreras de movilidad, en escala de la delegación. Así mismo una de las barreras presentadas por los autores fueron las barreras tecnológicas que se referían a la posibilidad o capacidad de usar tecnología de los habitantes. Dadas las limitaciones en el acceso a la información de esta clase, tanto de cobertura de dispositivos móviles como de internet, se tomo la decisión de excluirla del análisis por lo que queda pendientes en el análisis de la exclusión.

Aunque el tema no formó parte de los objetivos de éste trabajo es importante desarrollar el aspecto recursivo del hábitat y la movilidad para comprender, de forma más amplia, su relación. En esta investigación se presentó la manera en que aspectos propios de la periferia repercuten en las prácticas cotidianas de los habitantes, sin embargo, se debe considerar que las prácticas cotidianas también moldean el hábitat en el que se ejercen, la producción social del hábitat. Un ejemplo observado de estas características son las “bases” del transporte público que se encuentran en los centros urbanos de los principales poblados que modifican ampliamente el espacio y su relación con él mismo.

La exclusión social en la periferia pobre de la Ciudad de México es muestra de la segregación por parte de los procesos políticos y socioeconómicos hegemónicos, en este sentido los pueblos de la periferia, con su diferencia y resistencia, reflejan expresiones de las tensiones frente a estos procesos que no han tomado en cuenta sus formas propias de habitar. Las practicas cotidianas reflejan esta tensión y la falta de inclusión y reconocimiento a distintas formas de organizase. La movilidad cotidiana como practica social es una expresión de la falta de accesibilidad que formó un hábitat en respuesta a la presión urbanizadora. La forma de moverse de los milpaltenses muestra sus carencias y habilidades, así como aspiraciones. Por esta razón las prácticas cotidianas de los pueblos de la Ciudad de México son campo de observación para el análisis de resistencias y nuevas formas de organización y adaptación.. Por medio de las resultados obtenidos por la metodología propuesta se puede abrir la página a soluciones más específicas para la movilidad y en el campo de la accesibilidad. El análisis de una práctica social debe aceptar la complejidad de su hábitat y trabajar con ella para dar respuestas coherentes a su mejora.

Bibliografía

- Acosta Márquez, E. (2004). Linderos, templos y santos. La conformación de una tradición religiosa y una identidad comunitaria en Milpa Alta durante la época colonial". Tesis, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, D.F.
- Aguilar, L. (2009). Marco para el Análisis de las Políticas Públicas. En F. Mariñez , & V. Garza, *Política pública y democracia en América Latina del análisis a la implementación*. D.F., México: Porrúa.
- Aguilar, A. G. (2009). Urbanización periférica e impacto ambiental. El suelo de conservación en la Ciudad de México. En A. G. Aguilar, *Periferia Urbana: Deterioro ambiental y reestructuración metropolitana* (págs. 21-52). México, D.F.: Miguel Ángel Porrúa.
- Aguilar, A. G. (2006). Introducción. En A. G. Aguilar, *Las grandes aglomeraciones y su periferia regional. Experiencias en Latinoamérica y España* (págs. 5-18). México, D.F.: Miguel Ángel Porrúa.
- Alvarez Enriquez, L., & Portal Ariosa, M. A. (2011). Pueblos urbanos: entorno conceptual y ruta metodológica. En L. (. Alvarez Enriquez, *Pueblos Urbanos. Identidad, ciudadanía y territorio en la Ciudad de México* (págs. 1-25). México, D.F.: Miguel Angel Porrúa.
- Alvarez Enríquez, L., & Ramírez Kuri, P. (2012). Pueblos Urbanos en la Ciudad de México. Diversidad Cultural y Desigualdad Política y Social. En A. Ziccardi, *Ciudades del 2010: entre la sociedad del conocimiento y la desigualdad social* (págs. 833-859). México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Augé, M. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona: Gedisa.
- Avila Sánchez, H. (2009). Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades. *Estudios Agrarios, Revista de la Procuraduría Agraria del Gobierno Federal Mexicano*. , 93-123.

- Azuela de la Cueva, A. (1999). *La ciudad, la propiedad privada y el derecho*. D.F., México: El Colegio de México.
- Barroso Olmedo, E. (2014). En acceso a la ciudad de los pueblos originarios de Milpa Alta en las Zona Metropolitana de la Ciudad de México. *Movilidades desiguales*. Santiago de Chile.
- Bonilla Rodríguez, R. (2009). Agricultura y Tenencia de la tierra en Milpa Alta. *Argumentos*, 22 (61).
- Casado Izquierdo, J. M. (2008). Estudios sobre la movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, XII (273).
- CONAPO. (1998). *Escenarios demográficos y urbanos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 1990-2010: Síntesis*. Ciudad de México, D.F., México: CONAPO.
- CONAPO. (2010). *Índice de marginación por localidad 2010*. CONAPO. D.F.: CONAPO.
- Connolly, P. (2009). La pérdida de movilidad. *Ciudades* (81), 9-19.
- Coulomb Bosc, R. (2012). El centro de la ciudad de México frente al desafío de un desarrollo urbano más sustentable (elementos para el proyecto de investigación "Hábitat y Centralidad") . En R. Coulomb Bosc, M. T. Esquivel Hernández, & G. (. Ponce Sernicharo, *Hábitat y Centralidad en México. Un desafío sustentable* (págs. 17-58). D.F., México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Cruz Rodríguez , M. S. (1993). La nueva Ley Agraria y la urbanización ejidal en la periferia urbana. En R. Coulomb, & E. Duhau, *Dinámica Urbana y Procesos socio-políticos. Lecturas de actualización sobre la ciudad de México* (págs. 207 -218). México: Observatorio de la Ciudad de México.
- Cruz Rodríguez, M. (1993). Las tierras ejidales y el proceso de poblamiento. En R. Coulomb, & E. (. Duhou, *Dinámicas Urbanas y Procesos Socio-políticos. Lecturas de actualización sobre la Ciudad de México* (págs. 137-156). D.F.: Observatorio de la Ciudad de México.

- Cruz Rodríguez, M. S. (2000). Periferia y suelo urbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. *Sociológica* (42), 59-90.
- Cruz Rodríguez, M. S., Moreno, A., Cruz Rodríguez, L., & Gutiérrez, M. (2011). Los pueblos del Distrito Federal, una reconstrucción territorial. En L. Alvarez Enríquez, *Pueblos urbanos. Identidad, Ciudadanía y Territorio en la Ciudad de México* (págs. 27-80). México, D.F.: Miguel Ángel Porrúa.
- Davis, L. W. (2008). The Effect of Driving Restrictions on Air Quality in Mexico City. *Journal of Political Economy*, 116 (1), 38-81.
- EL UNIVERSAL. (2013). *¿Cómo vamos, Ciudad de México?* Recuperado el 08 de 08 de 2014, de Transporte y Movilidad: <http://www.comovamosciudademexico.com.mx/8-transporte-y-movilidad/>
- Frentes Políticos. (27 de Abril de 1992). *Excelsior*. Garduño Arredondo, J. (2013). *Invertir para movernos, prioridad inaplazable: Diagnóstico de Fondos Federales para Transporte y Accesibilidad Urbana en México, 2012*. ITDP. DF: ITDP; Embajada Británica en México.
- Gomez César Hernández, I. (2004). *La palabra de los antiguos. Territorio y memoria histórica de Milpa Alta*. Tesis de doctorado, Universidad Autónoma Metropolitana, México.
- Gomez César Hernández, I. (2011). Introducción. Los pueblos y la Ciudad de México. En L. Alvarez Enríquez, *Pueblos Urbanos. Identidad, ciudadanía y territorio*. México, D.F.: Miguel Ángel Porrúa.
- Heidegger, M. (1994). Construir Habitar Pensar. En *Ensayos y Conferencias*. Barcelona: Serbal.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- INEGI. (2010). *Principales resultados 2010*. Recuperado el 03 de 2016, de INEGI: http://www.inegi.gob.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/ce nsos/poblacion/2010/princi_result/cpv2010_principales_resultadosII.pdf
- Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad Espacial: desde la movilidad cotidiana. (INVI, Ed.) *revista INVI*, 25 (68).

- Jirón, P., & Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la Ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande* (56), 53-74.
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2013). Hacia una reconceptualización teórico-metodológica de la accesibilidad para comprender la exclusión social urbana en Santiago de Chile. *XVI Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte*. Santiago de Chile.
- Kaufmann, V., Manfred, M. B., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research* , 28.4, 745-756.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. España: Capitan Swing.
- Lefebvre, H. (1975). *De lo rural a lo urbano* (3 edición ed.). Barcelona: Ediciones Península.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la Ciudad* (4 edición ed.). Barcelona: Ediciones Península.
- Legorreta, J. (23 de 09 de 2004). *Memorias de la Ciudad*. Recuperado el 3 de 08 de 2014, de La Jornada:
<http://www.jornada.unam.mx/2004/09/23/02an1cul.php?origen=cultura.php&fly=1>
- Lina Manjarrez, P., Romero Vadillo, I. G., & Bravo Grajales, E. (2011). *Transporte urbano, movilidad cotidiana y ambiente en el modelo de ciudad sostenible. Bases Conceptuales*. Ciudad de México: Plaza y Valdes.
- Martínez , E. (2014). Configuración Urbana, Habitar y Apropiación del Espacio. *XIII Coloquio Internacional de Geocrítica. El control del espacio y los espacios de control* (págs. 2-21). Barcelona: Geocrítica. Universitat de Barcelona.
- Menegus Bornemann, M. (1994). Los títulos primordiales de los pueblos de indios. *Estudis: Revista de historia moderna* (20), 207-230.
- Mora Vázquez, T. (2007). Los pueblos originarios en los albores del siglo XXI. En T. Mora Vázquez, *Los pueblos originarios de la Ciudad de México. Atlas etnográfico* (págs. 23-42). México, D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

- Mora Vázquez, T. (2011). Origen y fundación de la Ciudad de México y sus pueblos. En T. (. Mora Vázquez, *Pueblos Originarios de la Ciudad de México. Atlas etnográfico* (págs. 43-58). México, D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Morin, E. (2009). *Introducción al pensamiento complejo*. México D.F.: Gedisa.
- Ortiz Elizondo, H. (2007). Los pueblos originarios y el inexorable avance de la mancha urbana. En T. (. Mora Vázquez, *Pueblos Originarios. Atlas Etnográfico* (págs. 59-72). México, D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- PUEC. (2012). *Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México*. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad. Ciudad de México: PUEC.
- Ramírez Contreras, A. *Nahuas de Milpa Alta* (Vol. 33). México, D.F.: Comisión Nacional para el desarrollo de los pueblos indígenas; Programa de Naciones Unidas para el desarrollo.
- Real Academia de la Lengua Española,. (2016). *Diccionario de la Lengua Española*. Recuperado el 02 de 2016, de Real Academia Española: <http://dle.rae.es/?id=B8lKsuQ>
- Riveros Rotgé, H. G. (Enero - Marzo de 2009). Análisis del Programa "Hoy No Circula". *Ciencia*, 76-83.
- Rodríguez Gamiño, M., & López Blanco, J. (2009). Cambio de cobertura vegetal y uso de suelo como indicador ambiental biofísico en Milpa Alta y Tlalpan. En A. G. Aguilar, *Periferia Urbana: Deterioro ambiental y reestructuración metropolitana* (págs. 251-271). Miguel Ángel Porrúa.
- SEDUVI. (2012). *Programas de Delegacionales del Desarrollo Urbano*. Recuperado el 23 de Noviembre de 2013, de Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda: <http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/index.php/programas-de-desarrollo/programas-delegacionales>
- SEDESOL. (2015). *Catálogo de localidades*. Obtenido de Microregiones : <http://www.microrregiones.gob.mx/catloc/LocdeMun.aspx?tipo=clave&campo=loc&ent=09&mun=009>

- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, 207-226.
- Torres Lima, P. (1991). *El campesinado en la estructura urbana (el caso de Milpa Alta)*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Torres Veytia, E., Vega Díaz & Higuera Meneses (2011). *La dimensión socioespacial de la vivienda rural en México. El caso de la delegación Milpa Alta*. Revista INVI, Volumen 26. No. 73
- Villavicencio B., J., & Durán, A. (1993). Características territoriales de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. En R. Coulomb, & E. (. Duhau, *Dinámicas Urbanas y Procesos Socio-políticos* (págs. 119-136). D.F.: Observatorio de la Ciudad de México.
- Vieyra, A. (2009). Proyectos productivos y expansión urbana en el suelo de conservación al sur del Distrito Federal. En A. G. Aguilar, *Periferia urbana: Deterioro ambiental y reestructuración metropolitana* (págs. 73-96). México, D.F.: Miguel Ángel Porrúa.
- Wachter Rodarte, M. M. (2013). *Los pueblos de Milpa Alta. Reconstrucción sociocultural, religión comunitaria y ciclo festivo*. Ciudad de México: INAH.

Anexos



Cuestionario de movilidad para la investigación
MOVILIDAD Y ACCESO A LA CIUDAD DE LOS PUEBLOS CONURBADOS DE MILPA ALTA

No. Ficha: Fecha:

Pueblo de residencia:

Sexo: Edad: Ocupación:

1. ¿La mayor parte de los viajes los realizas dentro o fuera de la delegación Milpa Alta? usa una **X**

Dentro Fuera ¿Cuál?
(delegación o municipio)

2. ¿Cuál es la principal razón de desplazamiento? usa una **X**

Trabajo	<input type="text"/>	Llevar o recoger	<input type="text"/>	Trámite	<input type="text"/>
Estudio	<input type="text"/>	Social, diversión	<input type="text"/>	Otro ¿cuál?	<input type="text"/>
Compras	<input type="text"/>	Comer	<input type="text"/>		

3. DESCRIPCIÓN DEL VIAJE ¿Cómo realiza este viaje (incluyendo trayectos a pie y trasbordos)?

Hora de Salida:
Hora de Llegada:

Número de Trayectos	1º Trayecto	2º Trayecto	3º Trayecto	4º Trayecto	5º ó más trayectos	Total
Inicia/ Termina						
Modo*						
tiempo**						
precio						

* metro, metrobus, RTP, microbus, autobus, combi, taxi regular, taxi pirata, automóvil, moto, bicicleta, caminando.

** Incluyendo trasbordos, Ejemplo: 02:15 (dos horas quince minutos); 00:15 (quince minutos)

4.¿Cuál es el trayecto más fácil? ¿por qué?

--

4.¿Cuál es el trayecto más difícil? ¿por qué?

--

6.¿Consideras que vives "fuera de la ciudad"?

usa una **X**

Sí

No

¿Por qué?

--

7.¿En que punto de tu viaje consideras que estás en el límite dentro y fuera de la ciudad?

usa una **X**

e. de metro

e. de autobuses

otro

CETRAM

e. de microbuses

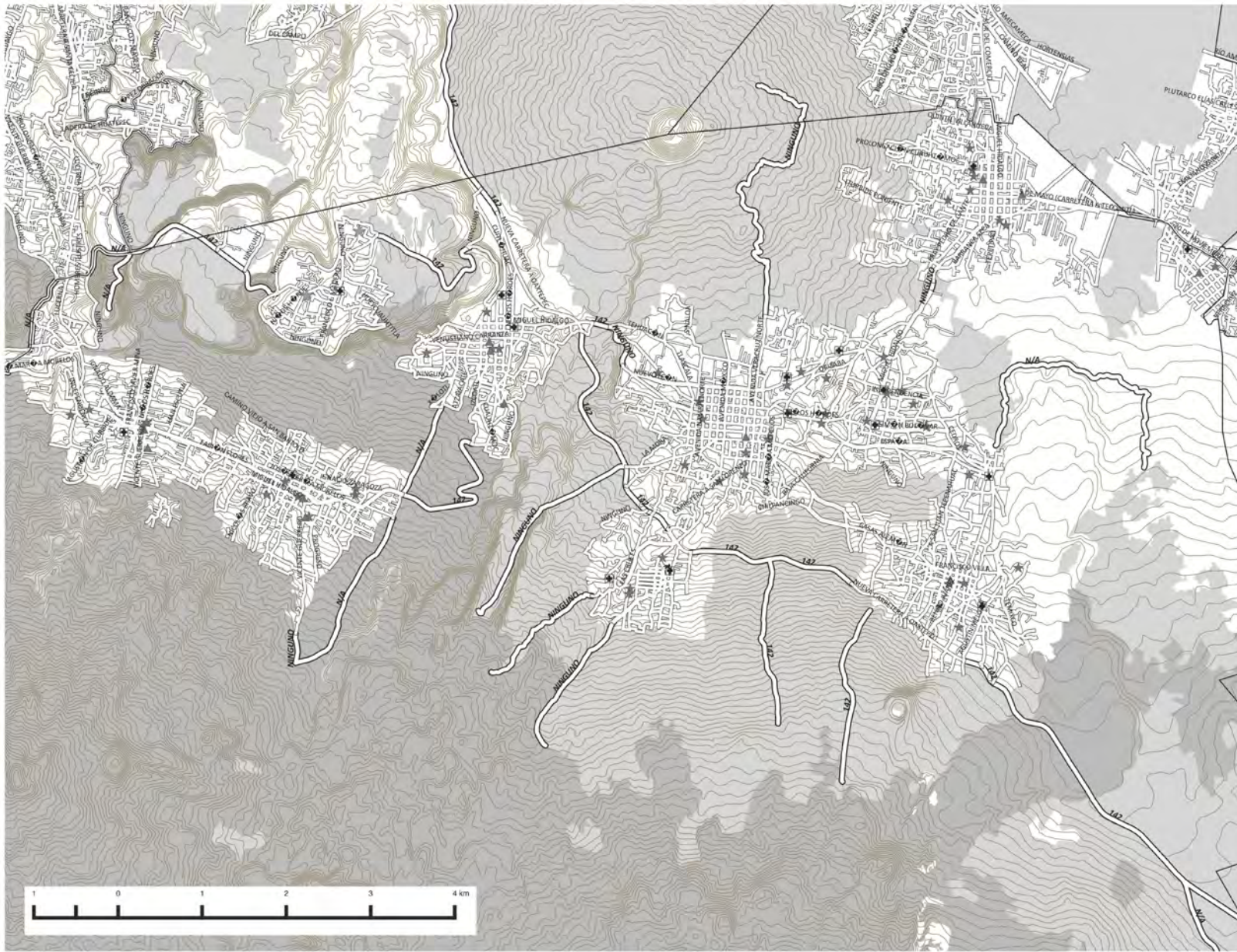
¿cuál?

8. ¿Qué consideras que hace más difícil la movilidad en Milpa Alta?

Movilidad Peatonal	
Movilidad en Transporte Público	
Movilidad en Vehículo particular	

GRACIAS.

MAPA DE COBERTURA CENTROS DE ASISTENCIA MÉDICA, ESCUELAS Y MERCADOS



LOCALIZACIÓN EN DELEGACION MILPA ALTA



SIMBOLOGÍA

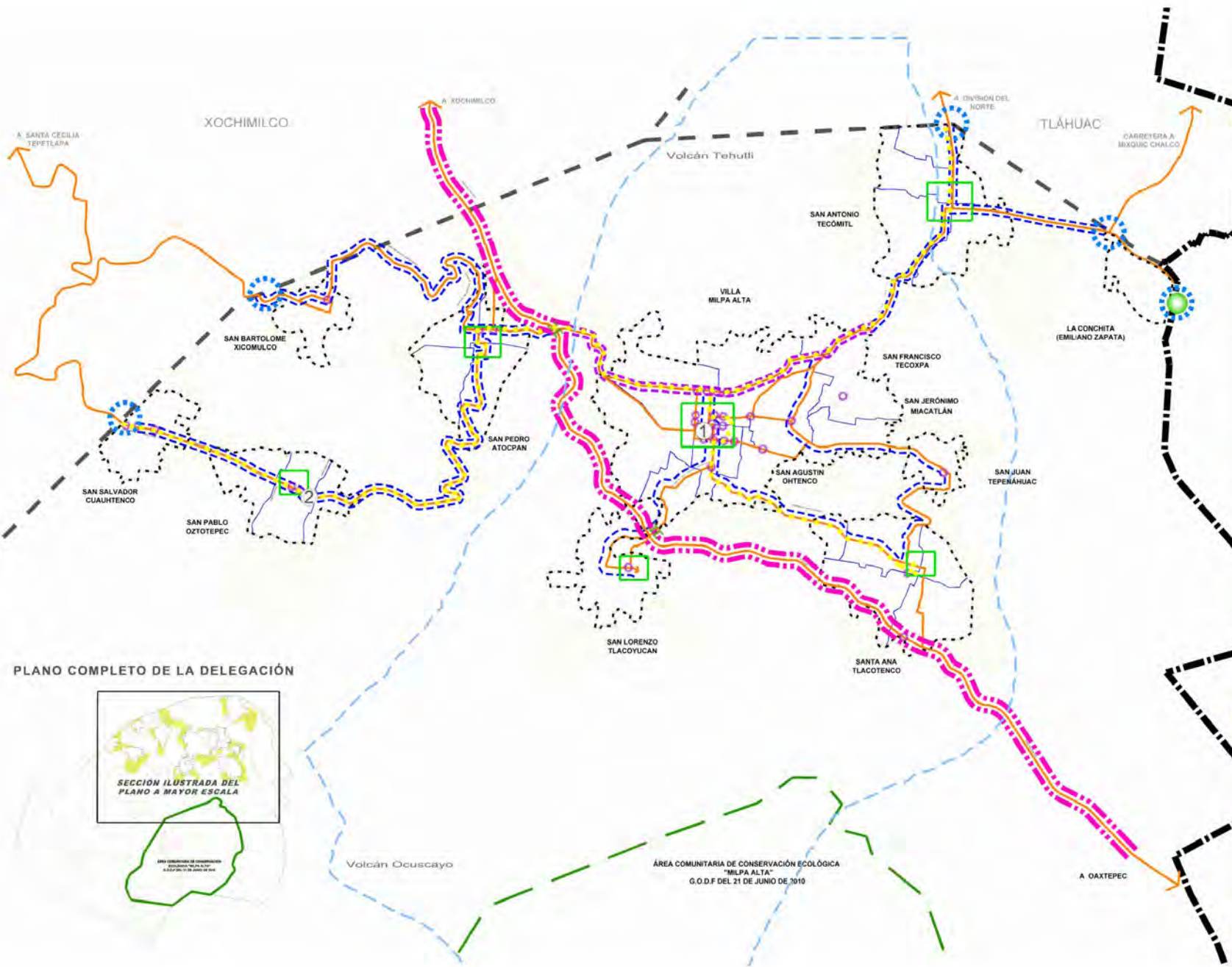
- SERVICIOS PÚBLICOS**
- ☒ Centro de Asistencia Médica
 - ★ Escuela
 - ▲ Mercado
- TOPOGRÁFICO**
- Brechas
 - Veredas
 - Carretera
 - Cementerio
 - Curva de nivel
 - Localidad Urbana
 - Área de cultivo
 - Vegetación densa

Escala 1:15000

CB.01

Mapa realizado por el autor. Fuente INEGI
ACCESIBILIDAD Y EXCLUSIÓN SOCIAL EN LA PERIFERIA POBRE DE LA CIUDAD DE MÉXICO.
 La movilidad en los pueblos conurbados de Milpa Alta





MILPA ALTA

CLAVE
0-1

ESTRUCTURA

CORREDORES URBANOS ESTRATÉGICOS

- RUTA DE TRANSPORTE MILPA ALTA - ESTACIÓN TERMINAL LÍNEA 12 DEL METRO

PARADEROS DE TRANSPORTE PÚBLICO

- VILLA MILPA ALTA
- SAN PABLO OZTOTEPEC

SUELO DE CONSERVACIÓN

- RESCATE ECOLÓGICO

CORREDORES URBANOS

- CARRETERA XOCHIMILCO-OAXTEPEC (PUERTA SURORIENTE DEL DISTRITO FEDERAL)
- CORREDOR DE COMERCIO Y SERVICIOS (AV. NUEVO LEÓN)
- CIRCUITO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE INTER POBLADOS
- PUNTE EXISTENTE

VIALIDAD Y TRANSPORTE

- CONFLICTO VIAL
- CONFLICTO VIAL INTER DELEGACIONAL
- CONFLICTO VIAL INTER ESTATAL
- PROBLEMÁTICA EN CENTROS DE POBLADOS RURALES DEBIDO A FESTIVIDADES

DATOS GENERALES

- LÍMITE DEL DISTRITO FEDERAL
- LÍMITE DELEGACIONAL
- LÍMITE DE POBLADO RURAL
- LÍMITE DE BARRIOS Y PUEBLOS
- VIALIDAD PRIMARIA
- DELIMITACIÓN DE CUENCA DEL RÍO MILPA ALTA
- ÁREA COMUNITARIA DE CONSERVACIÓN ECOLÓGICA "MILPA ALTA"



SIMBOLOGÍA

PLANO COMPLETO DE LA DELEGACIÓN



SECCIÓN ILUSTRADA DEL PLANO A MAYOR ESCALA

ÁREA COMUNITARIA DE CONSERVACIÓN ECOLÓGICA "MILPA ALTA" G.O.D.F. DEL 21 DE JUNIO DE 2010

RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN MILPA ALTA



Principales destinos fuera de la delegación

- Principales puntos de origen y destino
- Rutas combis
- Rutas Microbuses y camiones
- Rutas RTP
- Distrito Federal
- Estado de México
- Morelos

RTP con rutas extradelegacionales

Ruta	Origen y Destino
ruta 141	Taxqueña - Villa Milpa Alta
ruta 143	Taxqueña - Villa Milpa Alta
ruta 144	Xochimilco Palmas - San Pablo Oztotepec
ruta 147	Xochimilco Palmas - San Bartolomé Xicomulco
ruta 148	Taxqueña - San Nicolas Tetelco

Microbuses y camiones con rutas extradelegacionales

Ruta	Origen y Destino
ruta 21	Metro Atlalilco - Villa Milpa Alta
ruta 81	Metro Taxqueña - Villa Milpa Alta
ruta 21	Villa Milpa Alta - Central de Abastos
ruta 21	Villa Milpa Alta - Periférico
ruta 30	Metro Tlahuac - Villa Milpa Alta
ruta	Metro Tlahuac - San Antonio Tecomitl
ruta 37	San Antonio Tecomitl - Tlalteango
ruta ?	Metro General Anaya - Tecomitl
ruta 100	San Pedro Atocpan - San Pablo Oztotepec
ruta 100 ó 93	Xochimilco - San Pablo Oztotepec

Combis con rutas extradelegacionales

Ruta	Origen y Destino
	Tecomitl - Huitzilzingo
	San Antonio Tecomitl - Ayotzingo

Combis con rutas intradelegacionales

Ruta	Origen y Destino
ruta 21	Villa Milpa Alta - San Juan Tepenahuac * por Tecoxpa
ruta 21	Villa Milpa Alta - San Juan Tepenahuac * por Ohtencc
ruta 20	Villa Milpa Alta - San Bartolome Xicomulco

Microbuses con rutas intradelegacionales

Ruta	Origen y Destino
ruta 21	Villa Milpa Alta - Santa Ana Tlacotenco
ruta 81 local	Villa Milpa Alta - San Pablo
ruta 21	Villa Milpa Alta - San Lorenzo Tlacoyucan
ruta 20	Villa Milpa Alta - San Bartolo Xicomulco
ruta 100	San Pedro Atocpan - San Pablo Oztotepec

Descripción de transporte público

Milpa Alta cuenta con 29 rutas de transporte público. Seis de ellas pertenecen al servicio de la Red de Transportes de Pasajeros (RTP) y todas son extradelegacionales, es decir que su destino es fuera de Milpa Alta.

El transporte concesionado es el de mayor número en la delegación con 11 derroteros extradelegacionales para autobuses y microbuses y 3 para combis. De este tipo de transporte también existe rutas locales que pasan por las vías de circuitos interprovinciales, 5 de estas rutas las da el servicio por medio de microbuses y 4 en combis.

En cuanto a los destinos de estos derroteros se registraron hasta 18 destinos distintos, además de los señalados en el cuadro contiguo se encuentran: Huitzilzingo, San Juan Tezompala, Santa Catarina Ayotzingo, San Mateo Xalpa y Santa Cecilia Tepetlapa.

Principales destinos de transporte público

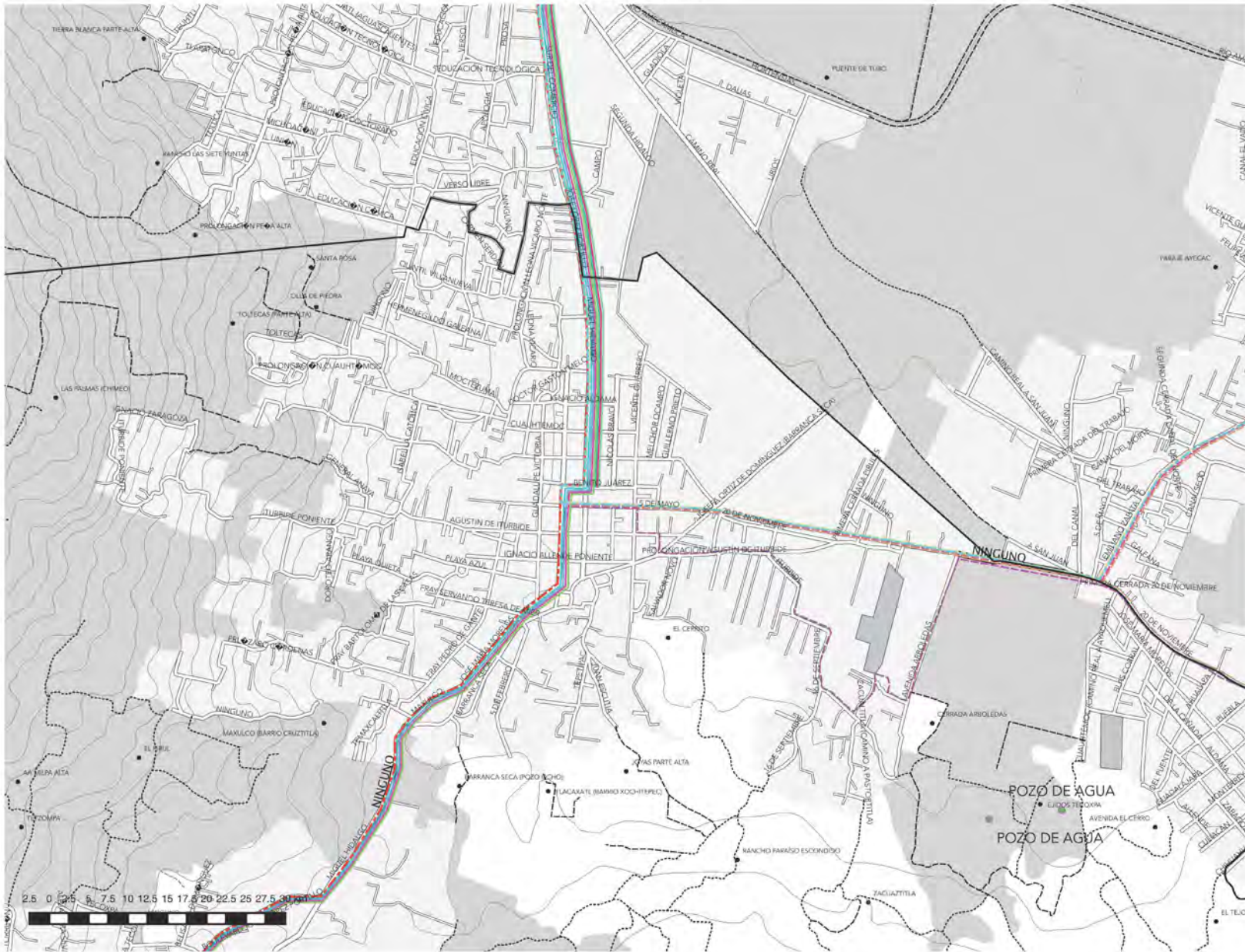
Destino
Villa Milpa Alta
Metro Tlahuac
Metro Atlalilco
Metro Taxqueña
Metro General Anaya
Central de Abastos
Periférico
UAM-Xochimilco
San Gregorio Atlapulco
Xochimilco Centro
Deportivo Xochimilco
San Juan Ixtayopan
San Andrés Mixquic

Cuadro de distancias en Transporte Público a principales destinos

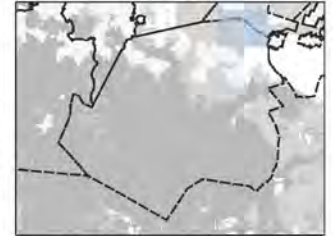
Origen	Destino	Distancia	Unidades
Villa Milpa Alta	Sn S. Cuauhtenco	12.88	km
Villa Milpa Alta	San Pablo Oztotepec	10.39	km
Villa Milpa Alta	San Antonio Tecomitl	4.81	km
Villa Milpa Alta	Sn L. Tlacoyucan	2.95	km
Villa Milpa Alta	San Pedro Atocpan	3.91	km
Villa Milpa Alta	Santa Ana Tlacotenco	3.96	km
Villa Milpa Alta	San Juan Tepenahuac	3.49	km
Villa Milpa Alta	Sn G. Xicomulco	8.6	km

Origen	Destino	Distancia	Unidades
Villa Milpa Alta	Metro Tlahuac	15.93	km
Villa Milpa Alta	Metro Atlalilco	32.15	km
Villa Milpa Alta	Metro Taxqueña	30.15	km
Villa Milpa Alta	Metro G. Anaya	31.32	km
Villa Milpa Alta	Central de Abastos	36.34	km
Villa Milpa Alta	Periférico	25.75	km
Villa Milpa Alta	San Gregorio Atlapul	12.19	km
Villa Milpa Alta	Xochimilco Centro	16.05	km
Villa Milpa Alta	San Andres Mixquic	8.62	km

SAN ANTONIO TECÓMITL



LOCALIZACION EN DELEGACION MILPA ALTA



Legenda

- Límite distrito
- SERVICIOS PÚBLICOS
- ☠ Cementerio
- 🏥 Centro de Asistencia Médica
- ★ Escuela
- ▲ Mercado
- ⬆ Plaza
- ✝ Iglesia
- RUTAS RTP
- ruta 141
- ruta 148
- ruta 149
- RUTAS MICROS Y CAMIONES
- Metro Atlalilco - Villa Milpa Alta
- Metro General Anaya - Tecómitl
- Metro Tlauhac - San Antonio Tecómitl
- Metro Tláhuac - Villa Milpa Alta
- San Antonio Tecómitl - Tlalengo
- Villa Milpa Alta - Central de Abastos
- Villa Milpa Alta - Periférico
- RUTAS COMBIS
- San Antonio Tecómitl - Ayotzingo
- Tecómitl - Huitzilzingo
- Tecómitl - Tezompa
- TOPOGRÁFICO
- Brechas
- Veredas
- Canales
- Corrientes de agua intermitentes
- Carretera
- ☠ Cementerio
- Curva de nivel
- Localidad Urbana
- Área de cultivo
- Vegetación densa

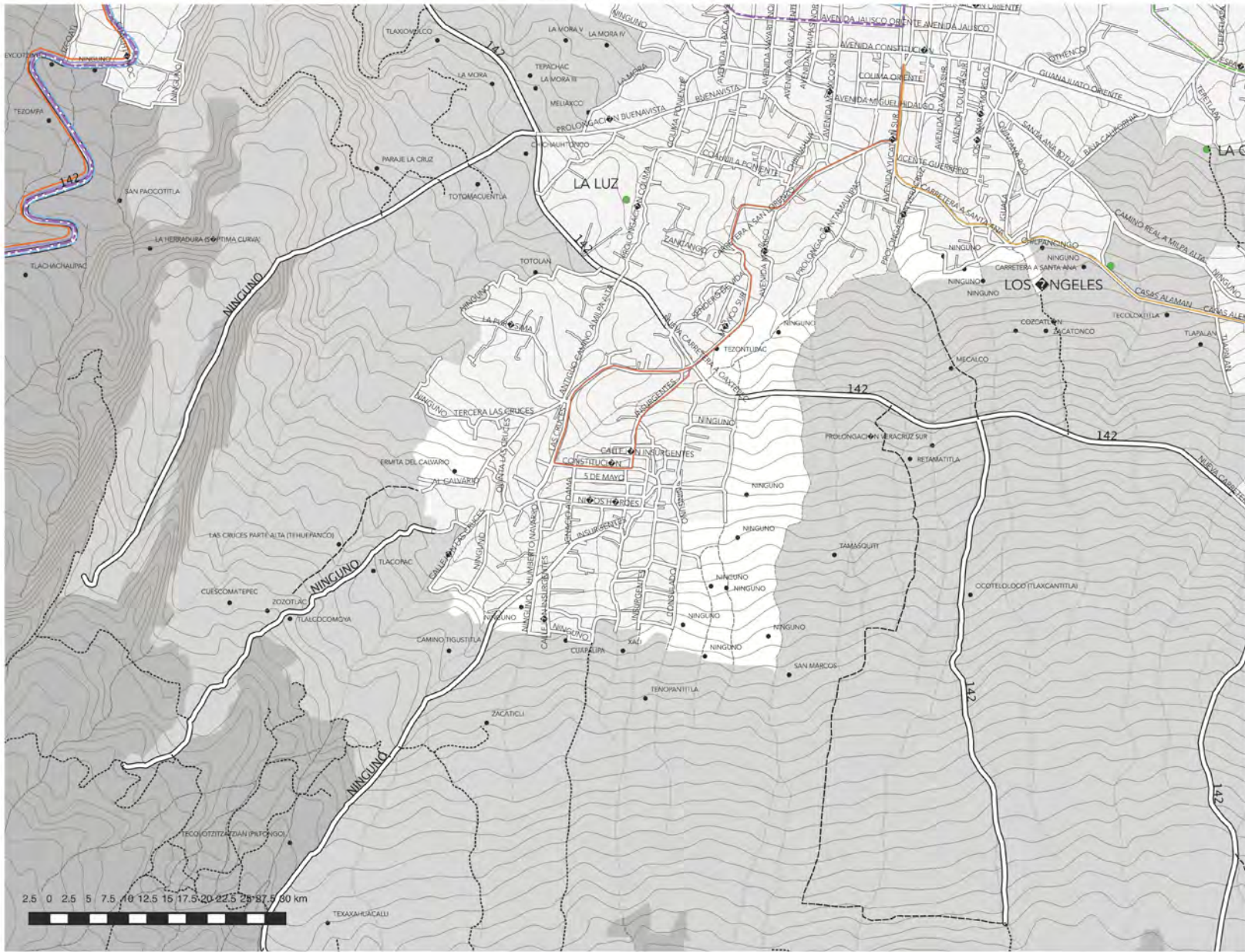
Mapa realizado por el autor. Fuente INEGI

Escala 1:15000

ERANDI PAULA BARROSO OLMEDO
Movilidad y Acceso a la Ciudad de los Pueblos
Conurbados de Milpa Alta
Reflexiones en torno a la exclusión social y
políticas públicas



SAN LORENZO TLACOYUCAN



LOCALIZACION EN DELEGACION MILPA ALTA



Legenda

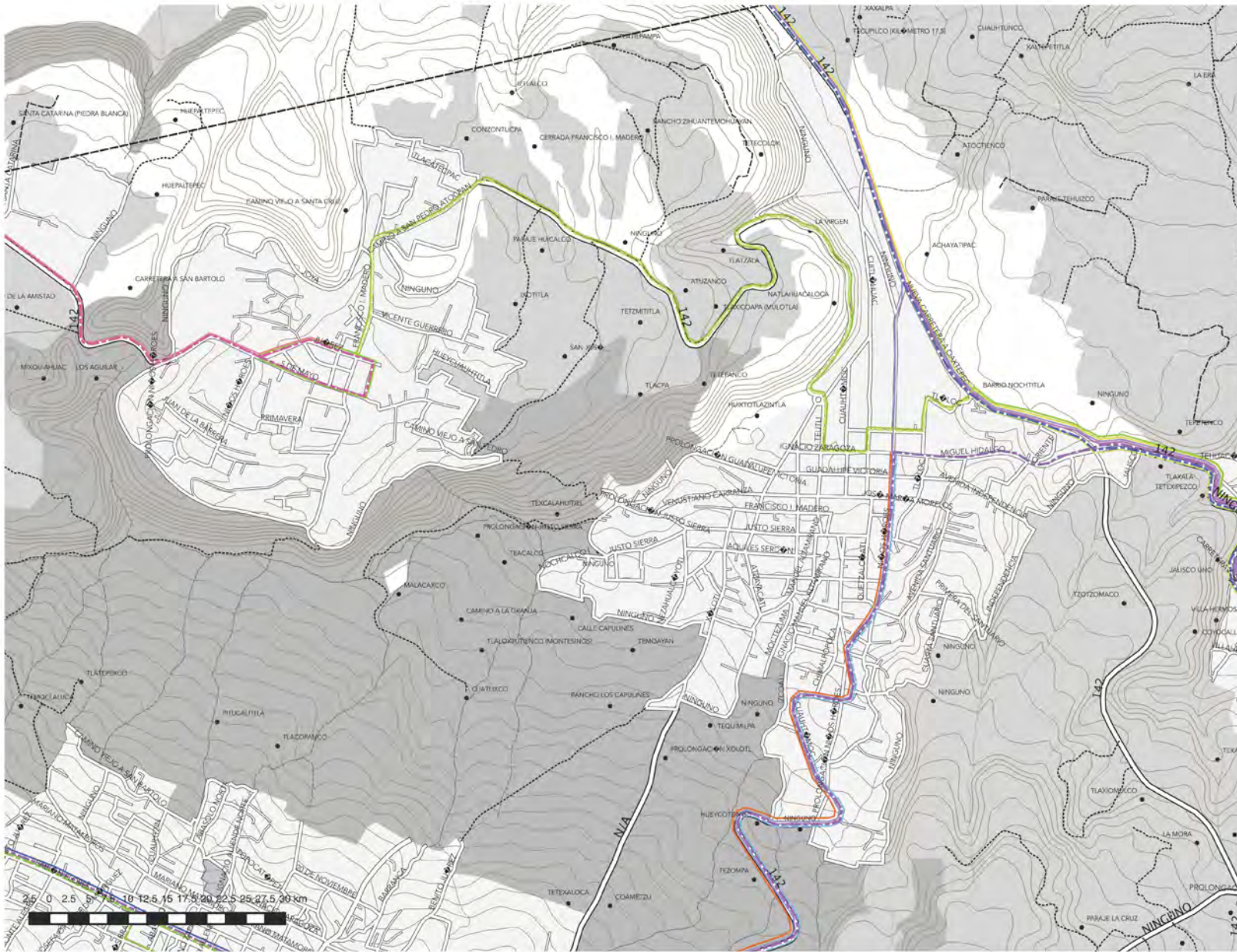
- Límite distrito
- SERVICIOS PÚBLICOS
 - ☠ Cementerio
 - 🏥 Centro de Asistencia Médica
 - ★ Escuela
 - ▲ Mercado
 - ⬆ Plaza
 - ✝ Iglesia
- RUTAS RTP
 - ruta 144C
- RUTAS MICROS Y CAMIONES
 - San Pedro Atocpan - San Pablo Oztotepec
 - Villa Milpa Alta - San Lorenzo Tlacooyucan
 - Villa Milpa Alta - San Pablo
 - Villa Milpa ALta - Santa Ana Tlaxotenco
- RUTAS COMBIS
 - San Pedro Atocpan - San Pablo Oztotepec
- TOPOGRÁFICO
 - Brechas
 - Veredas
 - Canales
 - Corrientes de agua intermitentes
 - Carretera
 - ☠ Cementerio
 - Curva de nivel
 - Referencia local
 - Localidad Urbana
 - Área de cultivo
 - Vegetación densa

Mapo realizado por el autor. Fuente INEGI
Escala 1:15000

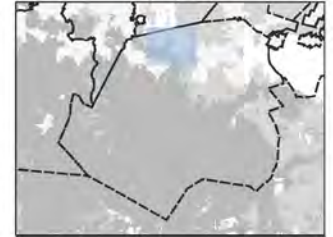
ERANDI PAULA BARROSO OLMEDO
Movilidad y Acceso a la Ciudad de los Pueblos
Conurbados de Milpa Alta
Reflexiones en torno a la exclusión social y políticas públicas



SAN PEDRO ATOCPAN Y SAN BARTOLOMÉ XICOMULCO



LOCALIZACION EN DELEGACION MILPA ALTA



Legenda

- Limites distrito
- SERVICIOS PÚBLICOS
 - Cementerio
 - Centro de Asistencia Médica
 - Escuela
 - Mercado
 - Plaza
 - Iglesia
- RUTAS RTP
 - ruta 143
 - ruta 144
 - ruta 144C
 - ruta 147
- RUTAS MICROS Y CAMIONES
 - Metro Taxqueña - Villa Milpa Alta
 - San Pedro Atoctpan - San Pablo Oztotepec
 - Villa Milpa Alta - San Bartolomé Xicomulco
 - Villa Milpa Alta - San Gregorio
 - Villa Milpa Alta - San Pablo
 - Xochimilco - San Bartolomé Xicomulco
- RUTAS COMBIS
 - San Pedro Atoctpan - San Pablo Oztotepec
 - Villa Milpa Alta - San Bartolomé Xicomulco
- TOPOGRÁFICO
 - Brechas
 - Veredas
 - Canales
 - Corrientes de agua intermitentes
 - Carretera
 - Cementerio
 - Curva de nivel
 - Referencia local
 - Localidad Urbana
 - Área de cultivo
 - Vegetación densa

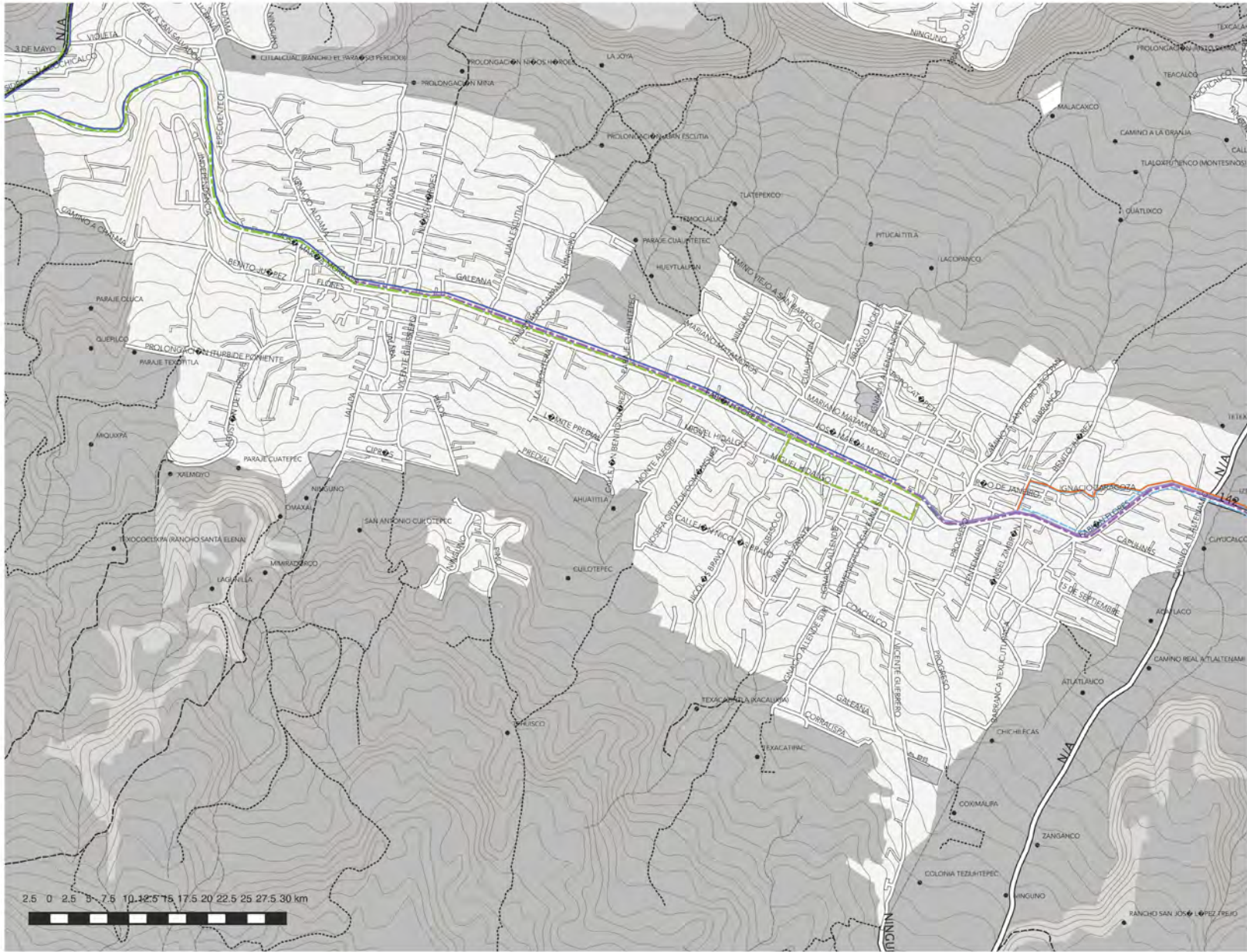
Mapa realizado por el autor. Fuente INEGI

Escala 1:15000

ERANDI PAULA BARROSO OLMEDO
Movilidad y Acceso a la Ciudad de los Pueblos
Conurbados de Milpa Alta
Reflexiones en torno a la exclusión social y políticas públicas



SAN SALVADOR CUAUHTENCO Y SAN PABLO OZTOTEPEC



LOCALIZACION EN DELEGACION MILPA ALTA



Legenda

- Limite distrito
- SERVICIOS PÚBLICOS**
- ☠ Cementerio
- 🏥 Centro de Asistencia Médica
- ★ Escuela
- 🏪 Mercado
- ⬆ Plaza
- ✝ Iglesia
- RUTAS RTP**
- ruta 144
- ruta 144C
- RUTAS MICROS Y CAMIONES**
- San Pedro Atocpan - San Pablo Ozotepec
- Villa Milpa Alta - San Pablo
- Xochimilco - San Pablo Ozotepec
- RUTAS COMBIS**
- San Pedro Atocpan - San Pablo Ozotepec
- Villa Milpa Alta - San Juan Tepenhauac por Ohtenco
- TOPOGRÁFICO**
- Brechas
- Veredas
- Canales
- Corrientes de agua intermitentes
- Carretera
- ☠ Cementerio
- Curva de nivel
- Referencia local
- Localidad Urbana
- Área de cultivo
- Vegetación densa

Mapo realizado por el autor. Fuente INEGI
Escala 1:15000

ERANDI PAULA BARROSO OLMEDO
Movilidad y Acceso a la Ciudad de los Pueblos
Conurbados de Milpa Alta
Reflexiones en torno a la exclusión social y políticas públicas



SANTA ANA TLACOTENCO Y SAN JUAN TEPENAHUAC



LOCALIZACION EN DELEGACION MILPA ALTA



Legenda

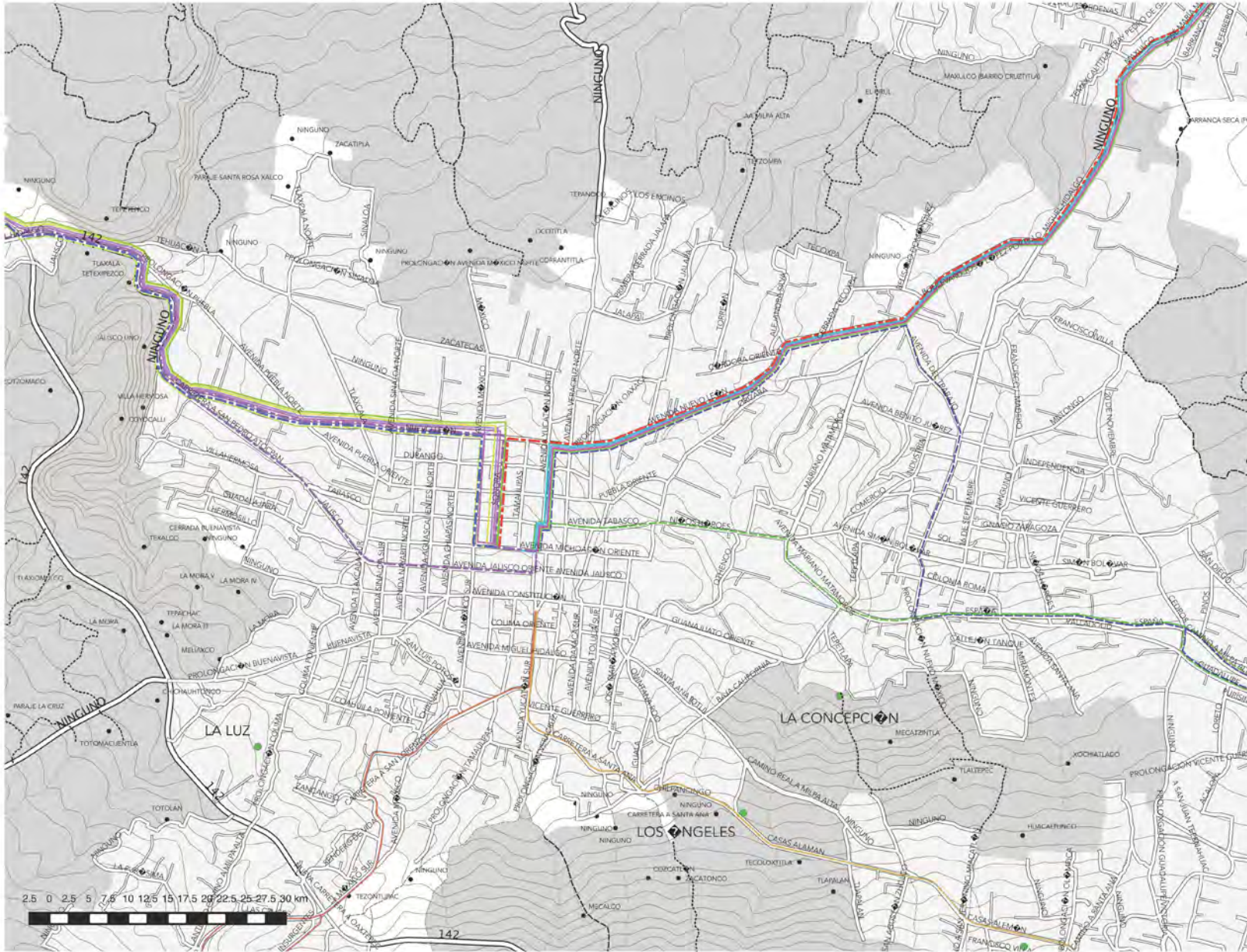
- Límite distrito
- SERVICIOS PÚBLICOS
- ☠ Cementerio
- 🏥 Centro de Asistencia Médica
- ★ Escuela
- ▲ Mercado
- 🏰 Plaza
- ✝ Iglesia
- RUTAS MICROS Y CAMIONES
- Villa Milpa Alta - Santa Ana Tlacotenco
- RUTAS COMBIS
- Villa Milpa Alta - San Juan Tepenahuac por Ohiceno
- Villa Milpa Alta - San Juan Tepenahuac por Tecoxpa
- TOPOGRÁFICO
- Brechas
- Veredas
- Canales
- Corrientes de agua intermitentes
- Carretera
- ☠ Cementerio
- Curva de nivel
- Referencia local
- Localidad Urbana
- Área de cultivo
- Vegetación densa

Mapa realizado por el autor. Fuente INEGI
Escala 1:15000

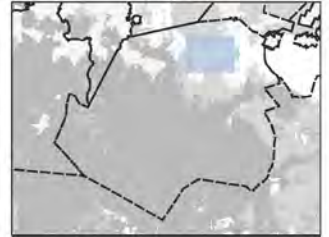
ERANDI PAULA BARROSO OLMEDO
Movilidad y Acceso a la Ciudad de los Pueblos
Conurbados de Milpa Alta
Reflexiones en torno a la exclusión social y políticas públicas



VILLA MILPA ALTA, SAN AGUNTÍN OHTENCO, SAN FRANCISCO TECOXPA Y SAN JERÓNIMO MIACATLÁN



LOCALIZACION EN DELEGACION MILPA ALTA



LEYENDA

- ▭ Limite distrito
- SERVICIOS PÚBLICOS
 - ☠ Cementerio
 - ⊕ Centro de Asistencia Médica
 - ★ Escuela
 - ▲ Mercado
 - ⊥ Plaza
 - ✝ Iglesia
- RUTAS RTP
 - ruta 141
 - ruta 143
 - ruta 144C
- RUTAS MICROS Y CAMIONES
 - Metro Atlaticol - Villa Milpa Alta
 - Metro Taxqueña - Villa Milpa Alta
 - Metro Tlahuac - Villa Milpa Alta
 - Villa Milpa Alta - Central de Abastos
 - Villa Milpa Alta - Periférico
 - Villa Milpa Alta - San Bartolome Xicomulco
 - Villa Milpa Alta - San Gregorio
 - Villa Milpa Alta - San Lorenzo Tlacoyucan
 - Villa Milpa Alta - San Pablo
 - Villa Milpa Alta - Santa Ana Tlacotenco
- RUTAS COMBIS
 - Villa Milpa Alta - San Bartolome Xicomulco
 - Villa Milpa Alta - San Juan Tepenhuhac por Ohtenco
- TOPOGRÁFICO
 - Brechas
 - Veredas
 - Canales
 - Corrientes de agua intermitentes
 - Carretera
 - ☠ Cementerio
 - Curva de nivel
 - Localidad Urbana
 - Área de cultivo
 - Vegetación densa

Mapa realizado por el autor. Fuente INEGI
Escala 1:15000

ERANDI PAULA BARROSO OLMEDO
Movilidad y Acceso a la Ciudad de los Pueblos
Conurbados de Milpa Alta
Reflexiones en torno a la exclusión social y políticas públicas

