

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas. Traslados públicos y particulares entre Temixco y Cuernavaca, Morelos, México



Geovani Jiménez Canales

Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Arquitectura. México.
ORCID: 0009-0007-8981-8819

Mariana Teresa Silveyra Rosales

Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Arquitectura. México.
ORCID: 0000-0003-0883-6809

Gerardo Gama Hernández

Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Arquitectura. México.
ORCID: 0000-0001-8346-7930

Recepción: 6 de junio de 2025
Aceptación: 2 de octubre de 2025

Resumen

En México, las infraestructuras urbanas han sido promovidas como soluciones a los problemas de movilidad y como complemento de desarrollos habitacionales impulsados por gobiernos de corte neoliberal. No obstante, la infraestructura vial también ha operado como instrumento de especulación territorial, en respuesta a la lógica del capital orientada a absorber excedentes en complicidad con el Estado. En el estado de Morelos, la ausencia de proyectos viales integrales, o bien su deficiente ejecución, ha llevado a la saturación de las vialidades existentes, forzadas a operar más allá de sus capacidades originales. Este artículo analiza los patrones de uso, los horarios de mayor flujo y los perfiles de usuarios en los traslados diarios entre Temixco y Cuernavaca, revelando una movilidad desigual estructurada por infraestructuras inconclusas. Se evidencia una priorización del automóvil privado sobre el transporte público, lo que profundiza las desigualdades espaciales y temporales. Además, emergen nuevas problemáticas asociadas, como el incremento de los tiempos de traslado, el deterioro del espacio público y la percepción de inseguridad. El estudio pone en cuestión el modelo de desarrollo urbano vigente y plantea la urgencia de repensar la movilidad como un derecho y no como un privilegio.

PALABRAS CLAVE: MOVILIDAD Y TRANSPORTE. INFRAESTRUCTURA VIAL. ESPECULACIÓN INMOBILIARIA.

**Unequal Mobility Resulting from Unfinished Infrastructure:
Public and Private Transfers Between Temixco and
Cuernavaca, Morelos, Mexico**

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

Abstract

In Mexico, urban infrastructure has been promoted as a solution to mobility problems and as a complement to housing developments driven by neoliberal governments. However, road infrastructure has also operated as an instrument of land speculation, responding to the logic of capital aimed at absorbing surpluses in complicity with the state. In the state of Morelos, the absence of comprehensive road projects, or their poor execution, has led to the saturation of existing roads, forcing them to operate beyond their original capacity. This article analyzes usage patterns, peak traffic times, and user profiles in daily commutes between Temixco and Cuernavaca, revealing unequal mobility structured by unfinished infrastructure. A prioritization of private automobiles over public transportation is evident, deepening spatial and temporal inequalities. Furthermore, new associated problems are emerging, such as increased commute times, the deterioration of public spaces, and the perception of insecurity. The study questions the current urban development model and raises the urgent need to rethink mobility as a right rather than a privilege.

KEYWORDS: MOBILITY AND TRANSPORTATION. ROAD INFRASTRUCTURE. REAL ESTATE SPECULATION.

Introducción

En el análisis de la movilidad diaria de los habitantes de la zona norte de Temixco, Morelos, hacia Cuernavaca, se identificó una obra pública con más de diez años de ejecución y un costo aproximado de 800 millones de pesos, financiada con recursos del municipio de Temixco y del Gobierno federal (SHCP, 2024). Se trata del Puente Apatlaco, ubicado en los límites entre ambos municipios, concebido como una solución de conectividad en una zona clave para las actividades económicas, sociales y culturales de la zona metropolitana de Cuernavaca. Esta infraestructura formaba parte de un proyecto integral que también contemplaba la incorporación del aeropuerto Mariano Matamoros, ubicado en el poniente del estado.

Sin embargo, la participación del sector privado, a través del megaproyecto inmobiliario conocido inicialmente como GEOPOLIS y actualmente denominado Campo Verde, generó un capital ficticio en su favor mediante la apropiación del suelo y la expansión urbana promovida por el Estado bajo la promesa de mejores condiciones de vida y conectividad. En lugar de ello, la intervención terminó afectando negativamente a los habitantes tanto del propio Campo Verde como de las colonias periféricas.

La transformación del territorio ha llevado al Estado a promover nuevas infraestructuras que, más que resolver necesidades sociales, refuerzan las dinámicas del capital. El Estado actúa como cohesionador mediante leyes, regulaciones y financiamiento, favoreciendo la financiarización de obras públicas en beneficio del sector privado. Ejemplo de ello son las infraestructuras viales asociadas a centros comerciales, como el paso a desnivel de Plaza Averanda, el paso elevado de Plaza Outlet Fórum y el distribuidor vial de Plaza Galerías, todas ubicadas en zonas comerciales de Cuernavaca. Estas obras contrastan con el abandono de colonias populares como Flores Magón, donde las vialidades son insuficientes y presentan un marcado deterioro.

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

Esta investigación analiza cómo se desarrollan las actividades cotidianas de movilidad en esta región, identificando las afectaciones actuales y los posibles beneficios que traería la finalización del Puente Apatlaco. Uno de los aspectos centrales del crecimiento urbano es la forma en que se transforma el territorio y quién toma las decisiones al respecto. La incorporación de infraestructura vial constituye un instrumento clave del sector público, utilizado para inducir y orientar el crecimiento urbano. En este contexto, el desarrollo habitacional de Campo Verde empleó la construcción del Puente Apatlaco como agente de especulación, elevando el valor del suelo y multiplicando los recursos de las desarrolladoras inmobiliarias.

Marco teórico

La necesidad de acceso a la vivienda ha aumentado significativamente en las ciudades mexicanas y latinoamericanas. Según la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU, 2024), (SEDATU, 2024) México enfrenta un déficit habitacional superior a los ocho millones de viviendas para el año 2024. Esta situación ha generado condiciones propicias para que las fuerzas de reproducción del capital especulen con lo que debería constituir un derecho humano fundamental.

Para visibilizar estos problemas sociales complejos, resulta pertinente recuperar el concepto de autopoiesis, desarrollado por Varela (1992) y Maturana (2000), el cual plantea que la realidad se genera a través de nuestras propias interacciones, vinculando ciencia y experiencia cotidiana. Desde esta perspectiva, el conocimiento científico no se sitúa por encima del conocimiento cotidiano; ambos emergen de la capacidad humana para observar, interpretar y compartir significados.

La aplicación acrítica de criterios de objetividad y neutralidad científica a fenómenos humanos o sociales puede resultar problemática, ya que tiende a reducir su complejidad. En este sentido, Adorno (2001) propone una reflexión crítica basada en el reconocimiento de las contradicciones y tensiones generadas por los problemas sociales. Asimismo, hace un llamado a los científicos sociales a examinar las estructuras de poder y las ideologías implicadas en la producción de conocimiento, las cuales, en muchos casos, reproducen desigualdades sociales.

La comprensión del fenómeno parte de un supuesto paradigmático anclado en la teoría de la economía política, la cual analiza el capital y los mecanismos de acumulación de riqueza (Marx, 1867). En el campo de la sociología urbana, existen relaciones teóricas que permiten desarrollar categorías y conceptos fundamentales para el análisis aquí presentado.

Entendiendo que la expansión territorial es solo una manifestación específica, el problema social se revela como una expresión estructural. Por ello, se propone una investigación de corte fenomenológico que priorice la experiencia vivida de quienes habitan y transitan el territorio por encima de la mirada del observador. Esta postura responde a una epistemología crítica o, como la denomina Santos (2010), una epistemología del sur decolonial, orientada a visibilizar conocimientos subalternos y situados.

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

Desde la perspectiva urbana y espacial, se observa cómo las desigualdades económicas y sociales se materializan en la forma de las ciudades. Harvey (1973) advierte que el desarrollo urbano bajo el capitalismo no es neutral ni accidental, sino que está diseñado para beneficiar a las clases privilegiadas y reproducir las estructuras del capital.

Dentro de la dialéctica socioespacial, según la teoría de Soja (1980), la organización social y la organización del espacio son inseparables e interactivas. En lugar de ser una simple consecuencia de las relaciones sociales, el espacio constituye un producto social que influye en dichas relaciones. Esta dialéctica se compone de una estructura vertical, referida a las relaciones tradicionales de clase (capital frente a trabajo), y de una estructura horizontal, centrada en divisiones geográficas como la relación entre centros dominantes y periferias subordinadas.

Las estructuras no son independientes: el conflicto de clases no solo ocurre en el lugar de producción, sino también en el ámbito de la reproducción y el consumo. Como resultado, la desigualdad social bajo el capitalismo constituye un componente activo que moldea y perpetúa la injusticia. Por lo tanto, para comprender cómo el capitalismo sobrevive y se reproduce, es necesario integrar ambas estructuras.

El espacio resultante no es un mero escenario de la vida social, sino un producto social activo que configura las relaciones sociales y las desigualdades. De este modo, las desigualdades sociales se manifiestan y perpetúan a través de la organización espacial, haciendo que los problemas de justicia atraviesen todas las escalas (Soja, 2014). Para alcanzar la justicia social, resulta crucial considerar y abordar la dimensión espacial local, ya que la organización del espacio puede ser tanto opresiva como liberadora, dependiendo de la ciudad.

La interrelación entre el capital y la propiedad del suelo, a través de la especulación inmobiliaria, ha generado una dependencia estructural de la economía urbana que reconfigura las ciudades. En el caso mexicano, tanto durante el periodo neoliberal como en la actualidad, este proceso ha producido beneficios desiguales. Lipietz (1974) explica que la renta del suelo urbano actúa como un tributo que el sector privado paga a los propietarios del suelo, lo cual fomenta la especulación, distorsiona la economía urbana y profundiza las desigualdades. El entorno construido influye directamente en la localización de las actividades económicas, lo que hace indispensable la implementación de políticas urbanas y de planificación orientadas hacia un desarrollo más equitativo.

La identificación de estas desigualdades permite subrayar la importancia del derecho a la ciudad, entendido no solo como acceso físico al espacio urbano, sino también como la capacidad de moldearlo y transformarlo en función de las necesidades de quienes lo habitan (Lefebvre, 1973). Sin embargo, este derecho ha sido sistemáticamente negado. Con frecuencia, la estructura política no respeta principios éticos de vida ni la dignidad humana. En respuesta, Dussel (2009) propone el concepto de pueblo como sujeto político, entendiendo la política como una práctica que surge desde abajo, a partir de las luchas y necesidades de los sectores más afectados. Estos sujetos, identificados como personas en condición de exterioridad, representan una crítica viva a la lógica totalizante del capital.

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

En este marco, se incorpora el enfoque de la sociología de las movilidades propuesto por Urry (2007), que concibe el movimiento no como un fenómeno estático o secundario, sino como un componente esencial de la vida social. Esta perspectiva considera los flujos, las conexiones y los desplazamientos como elementos clave para comprender el funcionamiento contemporáneo de la sociedad. Las movilidades, además, se entrelazan con las inmovilidades que padecen quienes no pueden desplazarse por razones económicas o infraestructurales. Estos procesos se agravan con los efectos ambientales de la movilidad global, que genera territorios cada vez más extensos y contribuye al cambio climático y a la crisis de sostenibilidad.

Dentro de esta complejidad, Castells (1996) desarrolla la teoría de la sociedad red, en la que analiza la relación entre infraestructura, redes de transporte y globalización. El poder y la economía, sostiene, se configuran a partir de redes interconectadas, donde infraestructuras como carreteras y puentes se convierten en nodos esenciales que enlazan grandes ciudades con periferias marginadas. Cuando las obras de conexión están inconclusas o no existen, se generan barreras de acceso que refuerzan la exclusión social y económica de los sectores periféricos, marginándolos del desarrollo global.

Desde un enfoque de geografía marxista, puede afirmarse que la movilidad, en su relación con el espacio urbano, resulta fundamental para el funcionamiento del capitalismo. En su lógica de expansión y maximización de ganancias, las ciudades son constantemente reconfiguradas como espacios de especulación y acumulación. Harvey (1989) retoma el concepto de Lefebvre sobre el derecho a la ciudad para destacar que el acceso al espacio urbano y la movilidad no deberían estar determinados por el capital, sino por las necesidades sociales. Esta idea ha dado origen a movimientos sociales que exigen transporte público accesible, seguro y de calidad.

Es necesario reconocer que las infraestructuras urbanas, como carreteras, puentes, transporte colectivo y aeropuertos, no solo cumplen funciones técnicas de movilidad o comercio, sino que también operan como mecanismos de control, definiendo quién tiene prioridad para desplazarse y quién no. Los territorios parecen ser diseñados para privilegiar ciertas movilidades —negocios y turismo— y excluir otras —trabajadores, amas de casa y sectores populares—. Por ello, resulta urgente generar conciencia entre los habitantes sobre las problemáticas asociadas a la movilidad: procesos inherentes al desarrollo urbano que, sin una regulación justa y participativa, reproducen desigualdades estructurales.

A partir de la observación directa, surge la pregunta central de esta investigación: ¿cómo afecta a la movilidad de los habitantes de la zona un proyecto de infraestructura urbana inconcluso, impulsado en el contexto de la especulación inmobiliaria? El caso del Puente Apatlaco, dentro de un proyecto integral de periurbanización de Cuernavaca, atrajo a una población con necesidad urgente de vivienda. Sin embargo, la obra inconclusa y las deficientes vialidades existentes han deteriorado las condiciones de vida, no solo en Campo Verde, sino también en su periferia. Las propuestas de solución planteadas hasta ahora privilegian al automovilista, dejando desatendida a una gran parte de la población usuaria del transporte público.

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

Metodología

Este estudio se desarrolla desde una perspectiva fenomenológica crítica, centrada en comprender las experiencias cotidianas de movilidad de los habitantes de la zona norte de Temixco, particularmente de los desarrollos habitacionales Campo Verde y Punta Verde, así como de colonias aledañas. Se privilegió la voz de los usuarios a partir de sus vivencias, prácticas y percepciones, considerando que la infraestructura vial no puede analizarse únicamente desde parámetros técnicos, sino también desde sus efectos en la vida cotidiana. Se adopta un enfoque cuantitativo con herramientas de observación participante, entrevistas semiestructuradas, análisis de ortofotos y mapeo de trayectos.

El estudio se centró en habitantes de las colonias Campo Verde, Punta Verde, Los Presidentes, Lomas del Carril, Lomas de Guadalupe, Azteca y Pueblo Viejo. Estos asentamientos se localizan en la zona norte de Temixco y presentan una alta dependencia del transporte colectivo, además de vialidades en malas condiciones. La selección de usuarios consideró la diversidad de trayectos, medios de transporte y perfiles socio-demográficos.

Las herramientas empleadas fueron entrevistas semiestructuradas aplicadas a 50 personas usuarias de transporte público y privado, mediante las cuales se recogieron datos tanto cuantitativos —tiempos de traslado, frecuencias y horarios— como cualitativos —sentires, percepciones y experiencias—.

Otra de las herramientas utilizadas fue la observación participante, enfocada en trayectos cotidianos y momentos clave del día —horas pico, fines de semana y días festivos—. Asimismo, se realizó un análisis cartográfico y ortofotográfico para documentar el crecimiento urbano sobre suelo agrícola durante los últimos treinta años (1995-2025), utilizando QGIS e imágenes de Google Earth y del INEGI. Finalmente, se elaboró un registro georreferenciado de rutas de transporte público —rutas 11 y 16— y de transporte privado, marcando puntos de origen, transbordo y destino.

Para captar variaciones contextuales, la información se recopiló en seis etapas, con intervalos mensuales entre cada medición. Se incluyeron tres momentos representativos: día hábil, fin de semana y día festivo. Esta decisión buscó observar cómo cambian los patrones de movilidad según la naturaleza del día y la saturación vial asociada al turismo de fin de semana.

Se identificaron los medios de transporte más utilizados. En el transporte colectivo: camiones (40-60 pasajeros) y vans (14 pasajeros) de las rutas 11 y 16. En el transporte privado: automóviles, camionetas, motocicletas, taxis de sitio y plataformas digitales. Cabe aclarar que no se consideraron bicicletas u otros medios no motorizados debido a su baja incidencia en la zona.

Los datos fueron sistematizados mediante gráficas comparativas de tiempos de traslado, mapas de rutas y zonas con y sin cobertura de transporte público. La categorización de testimonios se realizó según percepciones de movilidad, estrés, seguridad, accesibilidad y calidad de vida.

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

Este análisis se articula con el estudio de ortofotos para visibilizar cómo la expansión urbana ha modificado las condiciones de conectividad y acceso.

Se adopta una epistemología crítica y decolonial (Santos, 2010), reconociendo que el conocimiento situado de los actores sociales es tan válido como el conocimiento técnico. La propuesta metodológica articula teoría y práctica a través de la sistematización de historias de vida como herramienta para construir saberes desde las experiencias reales. Esta perspectiva se sustenta también en la propuesta de sentipensar (Azorín, 2024), que valora la interrelación entre emoción, cuerpo y conocimiento en la movilidad cotidiana.

Desarrollo

A partir de la problemática expuesta —la necesidad de acceso a la vivienda, las políticas neoliberales, la financiarización, las crisis económicas de las últimas dos décadas y la cuestionable complicidad del Estado con los intereses privados—, la única opción viable para muchos habitantes de la zona norte de Temixco ha sido asentarse en espacios alejados de sus centros de trabajo, educación, recreación y actividades cotidianas. Como puede observarse en las ortofotos (figuras 1-5), en los últimos treinta años la mancha urbana se ha triplicado, avanzando sobre suelo agrícola. Desde 2008, bajo una lógica especulativa, este crecimiento se intensificó exponencialmente. El proyecto integral vinculado al Puente Apatlaco elevó el valor del suelo, convirtiendo la renta de la tierra en un tributo que los nuevos habitantes deben pagar a promotores o propietarios, absorbiendo, además, la ausencia de infraestructura urbana adecuada (Lipietz, 1974).

La densificación de la zona, la carencia de infraestructura urbana y la accidentada topografía marcada por barrancas, sumadas a condiciones ambientales adversas, dificultan seriamente la movilidad, tal como se observa en la figura 5. Esta situación ha impedido conectar el desarrollo habitacional periurbano Campo Verde con la zona metropolitana de Cuernavaca, dejando como únicas vías de acceso aquellas construidas hace más de treinta años. Aunque algunas vialidades recientes han sido construidas, estas se orientan principalmente al transporte privado y ofrecen escasas mejoras en los traslados. Para el transporte público, en cambio, las vías no han sido ampliadas ni mejoradas, lo que evidencia la existencia de infraestructuras selectivas que perpetúan desigualdades en el acceso a la movilidad.

Para visualizar con mayor claridad los procesos descritos en las ortofotos históricas, las figuras 6 y 7 presentan una vista aérea actual de Campo Verde, donde se aprecia cómo la mancha urbana ha crecido sobre antiguos campos agrícolas, proyectándose hacia la periferia. Las edificaciones recientes evidencian tanto la rapidez como la dirección de esta expansión. Sin embargo, los esfuerzos por conectar esta nueva urbanización con el resto del territorio se han visto obstaculizados por la presencia de barrancas, lo que ha dificultado la movilidad de quienes adquirieron una vivienda en la zona.

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ



Figura 1. Ortofoto de Temixco y Cuernavaca, 1995. Fuente: INEGI (2025).



Figura 2. Ortofoto de Temixco y Cuernavaca, 2006. Fuente: Google Earth Pro (2025).



Figura 3. Ortofoto de Temixco y Cuernavaca, 2012. Fuente: Google Earth Pro (2025).

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

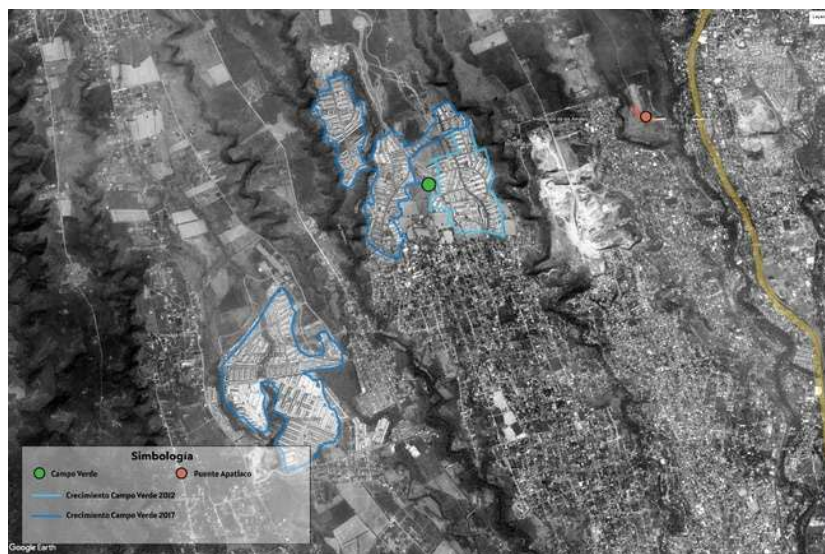


Figura 4. Ortofoto de Temixco y Cuernavaca, 2017. Fuente: Google Earth Pro (2025).

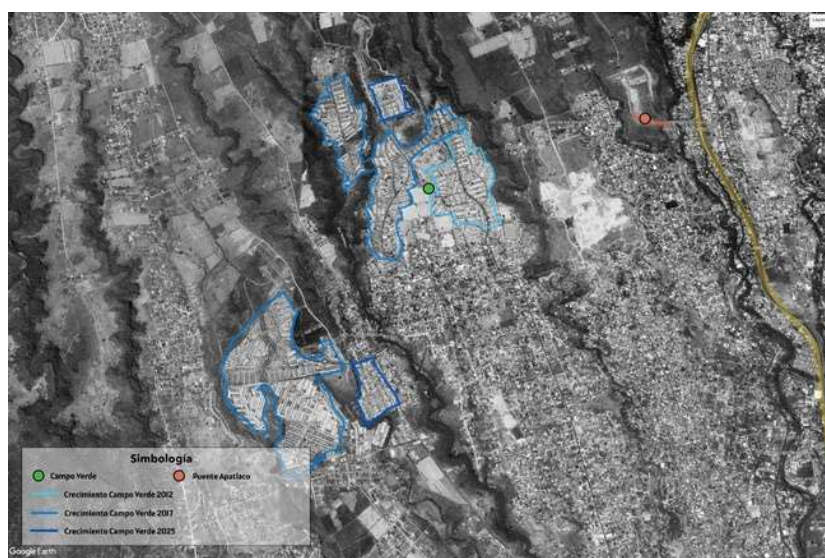


Figura 5. Ortofoto de Temixco y Cuernavaca, 2025. Fuente: Google Earth Pro (2025).



Figura 6. Croquis de localización del crecimiento de la zona habitacional Campo Verde, de Temixco hacia Cuernavaca, sobre campos agrícolas. Fuente: Google Earth Pro (2025).

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...

G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ



Figura 7. Vista aérea del crecimiento de la zona habitacional Campo Verde, de Temixco hacia Cuernavaca, sobre campos agrícolas. Fuente: fotografía de Geovani Jiménez C. (2025).

Por su parte, las figuras 8 y 9 muestran el inconcluso Puente Apatlaco, iniciado en 2011 y abandonado durante más de una década, lo que lo convirtió en un símbolo de ineficiencia y mala gestión de los recursos públicos. La parálisis de la obra se originó en el colapso de un acuerdo tripartito entre el Gobierno federal, el estatal y el sector privado, que vinculaba su construcción a un megaproyecto de desarrollo habitacional, el cual se frustró tras la quiebra de la empresa desarrolladora GEO. El periodo de construcción y abandono se extendió a lo largo de varias administraciones federales: las de Felipe Calderón, Enrique Peña Nieto, Andrés Manuel López Obrador y, actualmente, Claudia Sheinbaum Pardo. Como resultado, se generó un nodo vial que, en lugar de articular los nuevos desarrollos habitacionales con la carretera federal, permanece como una infraestructura afuncional, generando desvíos forzados y trayectos ineficientes. Ambas imágenes (figuras 8 y 9) permiten comprender cómo la dinámica territorial, impulsada por la oferta inmobiliaria y la lógica especulativa, ha sido trastocada por una infraestructura vial insuficiente o incompleta. Esta condición explica, en parte, las deficiencias actuales en la movilidad y el transporte, que se analizan a continuación.

Como resultado de las deficiencias en la obra pública vinculada al proceso de urbanización, la figura 10 muestra las condiciones actuales del recubrimiento asfáltico o de concreto en las vialidades de la zona. El área marcada en color verde indica calles con recubrimiento total, mientras que en amarillo se representan aquellas con cobertura parcial. Se observa que menos del 50 % de las vialidades presentan condiciones adecuadas.

Aunque no se cuenta con un mapeo detallado del interior de Campo Verde, se estima que alrededor del 90 % de sus calles cuentan con algún tipo de recubrimiento. Sin embargo, al analizar las vialidades aledañas, se deduce que más de la mitad no presentan las

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ



Figura 8. Ortofoto del Puente Apatlaco inconcluso. Fuente: Google Earth Pro (2025).



Figura 9. Puente Apatlaco, vista de Cuernavaca hacia Temixco, que evidencia la inconclusa conexión con Temixco. Fuente: Fotografía de Geovani Jiménez (2025).

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

condiciones mínimas deseables. Además, se identifica una clara tendencia: a menor cercanía con el centro del municipio, menor inversión en infraestructura vial, lo que evidencia una distribución desigual de los recursos públicos, particularmente en zonas periféricas de alta densidad.

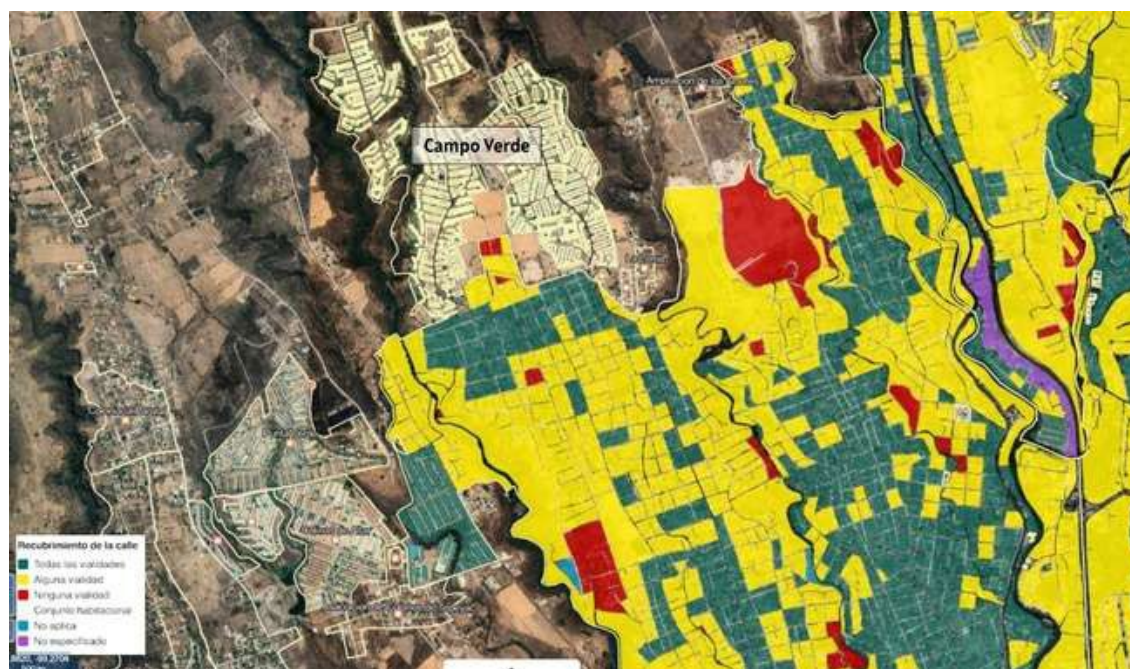


Figura 10. Recubrimiento de calles. Temixco-Cuernavaca. Fuente: INEGI e INVI (2025).

Para quienes dependen del transporte público, los problemas de movilidad se agravan debido a la escasez de rutas disponibles y, en muchos casos, al difícil acceso ocasionado por la topografía accidentada y las deficientes condiciones viales. En la figura 11 se muestran, en color amarillo, las zonas con cobertura de transporte público, mientras que en rojo se indican aquellas con nulo servicio. Se observa que no existe una conexión directa entre la periferia y la autopista federal Acapulco-México, lo cual representa una limitación significativa, ya que esta vía constituye un eje clave de articulación con la zona metropolitana. Como resultado, los usuarios deben realizar trayectos más largos para alcanzar un punto de conexión cercano a dicha autopista.

A la limitada oferta de rutas se suma la baja accesibilidad para los habitantes de Campo Verde, quienes, en muchos casos, se ven obligados a recorrer largas distancias a pie para llegar a una parada de transporte público. Según las entrevistas realizadas, el 70 % de las personas considera que el servicio de transporte público es insuficiente, mientras que el 80 % manifiesta experimentar fatiga y estrés durante los traslados cotidianos hacia sus lugares de trabajo o estudio.

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...

G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

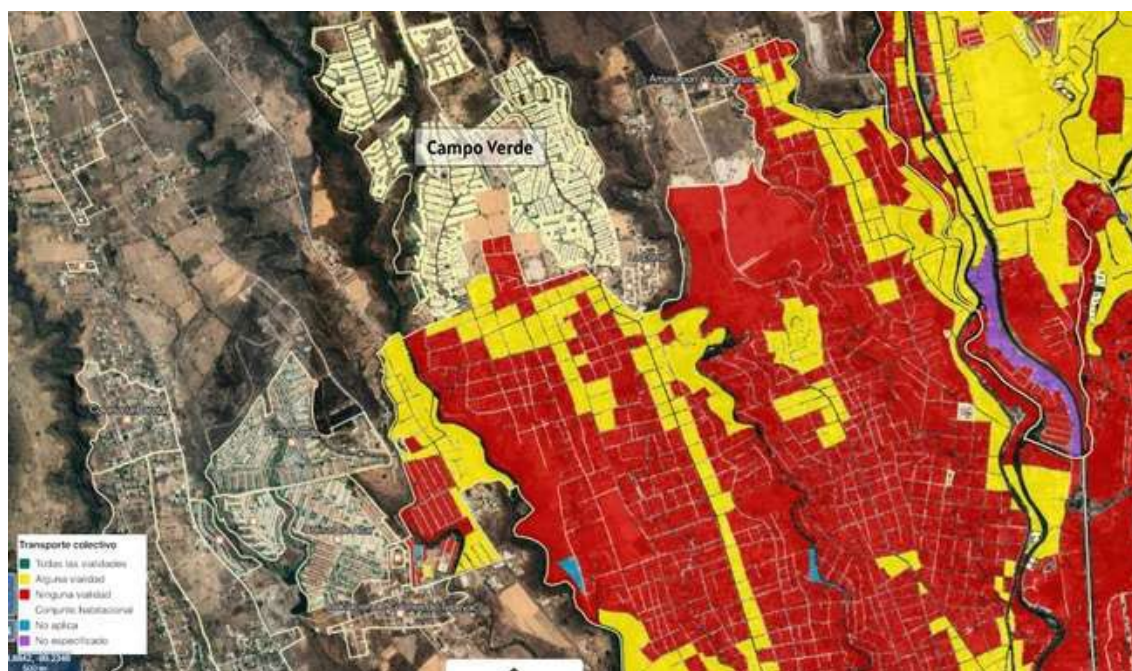


Figura 11. Transporte colectivo Temixco-Cuernavaca. Fuente: INEGI e INVI (2025).

A continuación, se analiza el tiempo que requieren los habitantes de Campo Verde para llegar a los principales puntos de transbordo de la zona: el centro de Temixco y Chipitlán, este último ubicado en las inmediaciones del inconcluso Puente Apatlaco, dentro del área metropolitana de Cuernavaca. Se registraron los horarios de mayor afluencia y los distintos trayectos, tanto de transporte colectivo como de vehículos particulares, que atraviesan las colonias Los Presidentes, Lomas del Carril, Lomas de Guadalupe, Azteca y Pueblo Viejo, así como otras que podrían incorporarse mediante nuevas vialidades en desarrollo.

Cada usuario enfrenta tiempos de traslado diferentes, condicionados por la infraestructura vial, el medio de transporte y la percepción individual. Sin embargo, dichas condiciones no han sido adecuadamente planificadas para la mayoría de los habitantes. Las soluciones propuestas por el Estado frente al problema de conectividad tienden a minimizar o incluso invisibilizar la magnitud del conflicto urbano.

El objetivo inicial del Puente Apatlaco era reducir los tiempos de desplazamiento entre Cuernavaca, Campo Verde y su periferia. No obstante, su inoperancia ha generado trayectos más extensos y saturados. A continuación, se presentan algunos de los recorridos registrados y las condiciones viales percibidas por las personas entrevistadas. Aunque se muestran rutas con mejores condiciones para el tránsito, en la práctica los usuarios suelen modificar sus trayectos en función del estado de las vialidades, las condiciones climáticas o incluso las interrupciones en su funcionamiento.

La figura 12 ilustra una ruta matutina de 7,11 kilómetros realizada en automóvil particular, partiendo desde Campo Verde (punto 1) hasta Chipitlán, Cuernavaca (punto 2), uno de los destinos con mayor afluencia debido a su función como nodo de transbordo de transporte público, con múltiples rutas de transporte estatal. Hace algunos años,

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

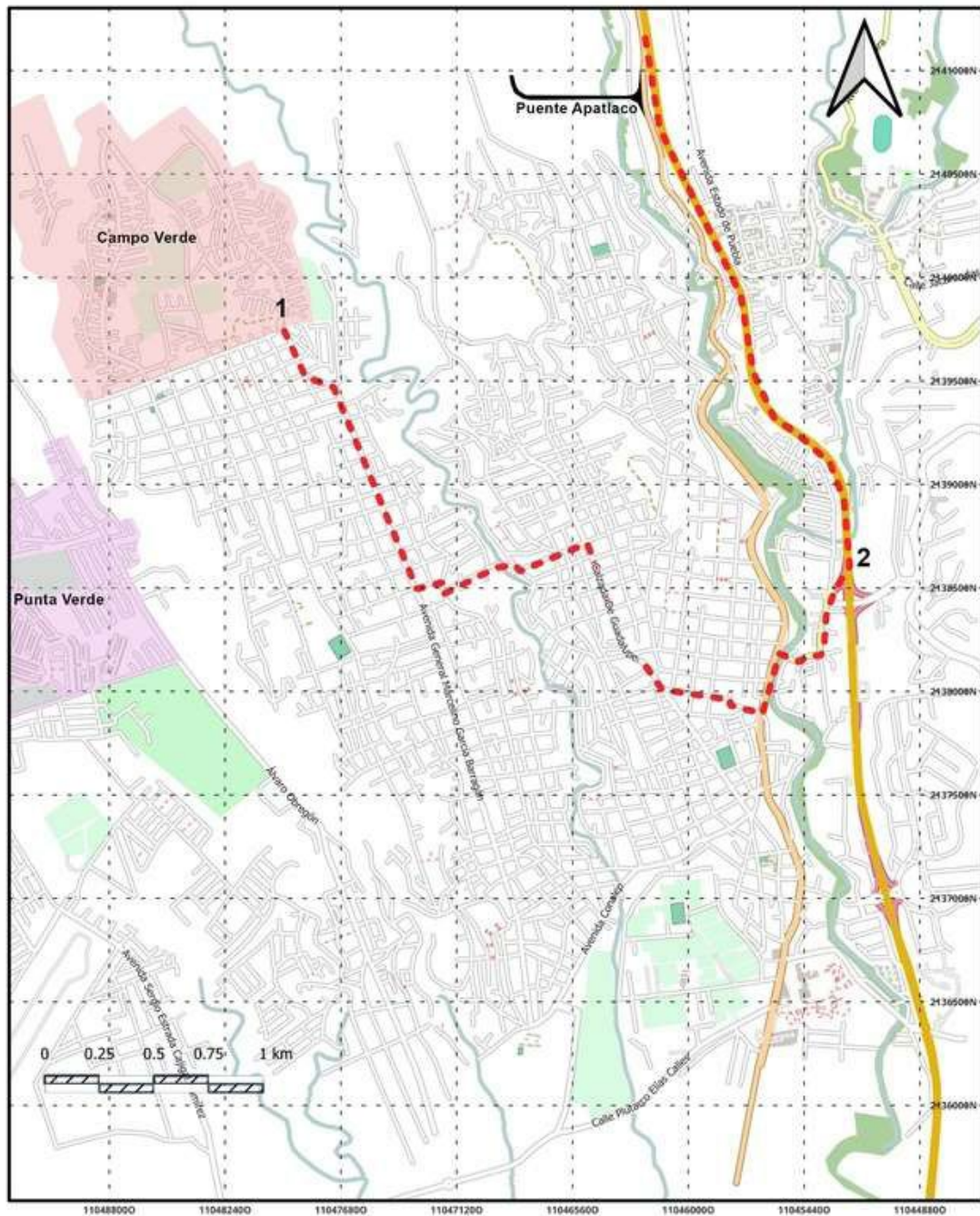


Figura 12. Ruta de traslado de usuario de transporte privado en automóvil, desde Campo Verde, Temixco, hasta Chipitlán, Cuernavaca. Fuente: QGIS. Elaboración de Geovani Jiménez (2025).

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

antes del crecimiento acelerado en la zona norte de Temixco, este trayecto tomaba entre 15 y 20 minutos. Actualmente, el tiempo promedio ha aumentado a entre 30 y 45 minutos, debido a la congestión vehicular en zonas de alta demanda y al deterioro de las condiciones viales.

A esto se suma la complejidad topográfica del área, caracterizada por lomeríos con pendientes pronunciadas, que dificultan aún más la movilidad. Aunque existen rutas alternativas, muchas de ellas presentan condiciones inseguras, especialmente en horarios nocturnos o en zonas con poca iluminación, y son reconocidas por la población como puntos de riesgo vinculados a la delincuencia organizada.

La figura 13 muestra el trayecto de 10,9 kilómetros correspondiente a la ruta 16, el único transporte colectivo que conecta directamente Campo Verde (punto 1) con Cuernavaca (punto 2). Esta ruta opera con una frecuencia aproximada de diez minutos durante las horas de mayor afluencia —por la mañana y por la noche—, mientras que durante el resto del día los intervalos pueden extenderse hasta treinta minutos.

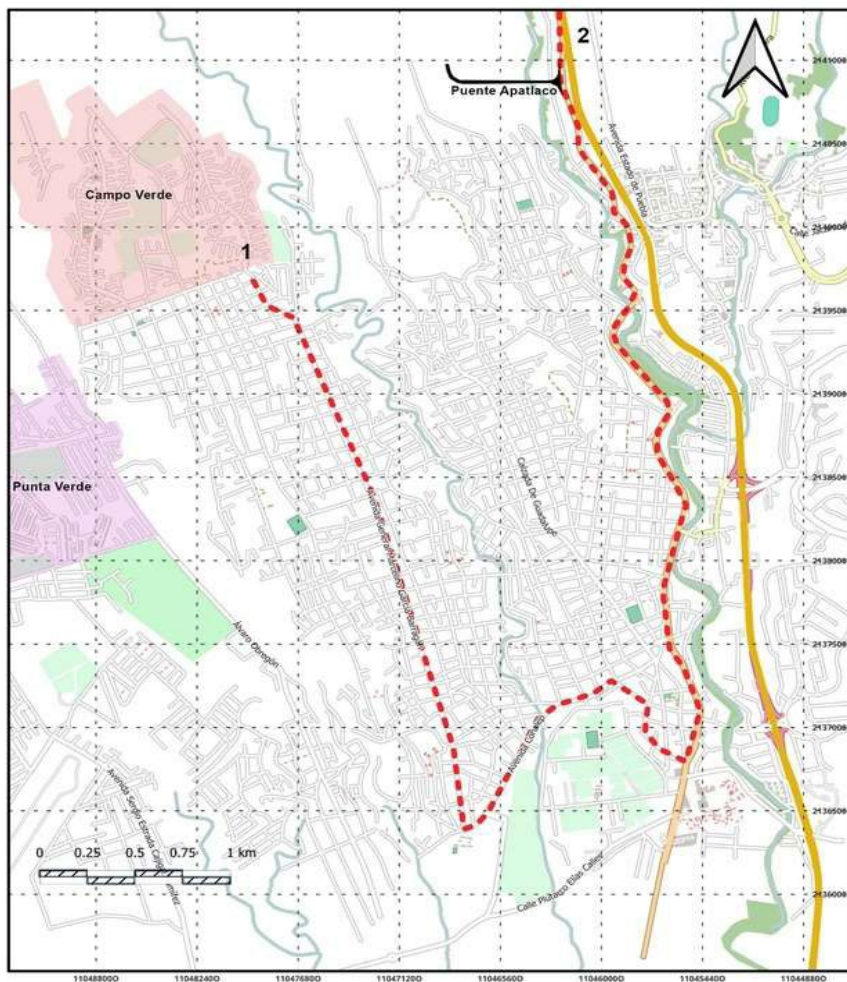


Figura 13. Ruta de traslado de usuario en transporte público desde Campo Verde, Temixco, hasta Chipitlán, Cuernavaca. Fuente: QGIS. Elaboración de Geovani Jiménez (2025).

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

En el desarrollo habitacional contiguo, Punta Verde, el servicio es prestado por la ruta 11, cuyos recorridos son más largos y menos frecuentes. De acuerdo con los testimonios obtenidos mediante entrevistas y observación participante, hace una década el trayecto entre Punta Verde y Chipitlán tomaba, en promedio, treinta minutos. Actualmente, bajo condiciones similares, los usuarios de la ruta 11 reportan tiempos de traslado de entre 45 y 60 minutos.

Esta situación evidencia una movilidad selectiva, en la que se privilegia el uso del automóvil particular sobre el transporte público. La problemática se agrava por el mal estado de las vialidades, que ralentiza aún más los recorridos y limita el acceso eficiente de quienes dependen del transporte colectivo.

Como muestran los mapas de crecimiento urbano, la expansión habitacional ha ocupado terrenos agrícolas donde, hace treinta años, no existía infraestructura pública alguna. Diez años después comenzaron a construirse pequeños fraccionamientos de aproximadamente cincuenta viviendas, cuyos habitantes, en su mayoría, contaban con automóvil propio, ya que no existía un servicio de transporte público cercano.

Con el paso del tiempo, y como resultado de la especulación inmobiliaria impulsada por el desarrollo de Campo Verde y el proyecto del Puente Apatlaco, surgió la conurbación de Punta Verde. Este nuevo asentamiento generó la necesidad de crear una ruta adicional de transporte público: la ruta 11, destinada a conectar esta zona con el centro de Temixco y Cuernavaca. Sin embargo, las vialidades por las que transita dicha ruta carecían, en su mayoría, de recubrimiento asfáltico, lo que afectó su funcionamiento desde el inicio.

Tal como se aprecia en la figura 14, cuanto más periférico es el asentamiento urbano, mayor es la distancia del trayecto —en este caso, 11,6 kilómetros— y peores son las condiciones de las vías. Esta combinación puede provocar que los recorridos, especialmente en horarios pico, se prolonguen hasta una hora y media entre el punto de partida (punto 1) y el destino (punto 2).

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

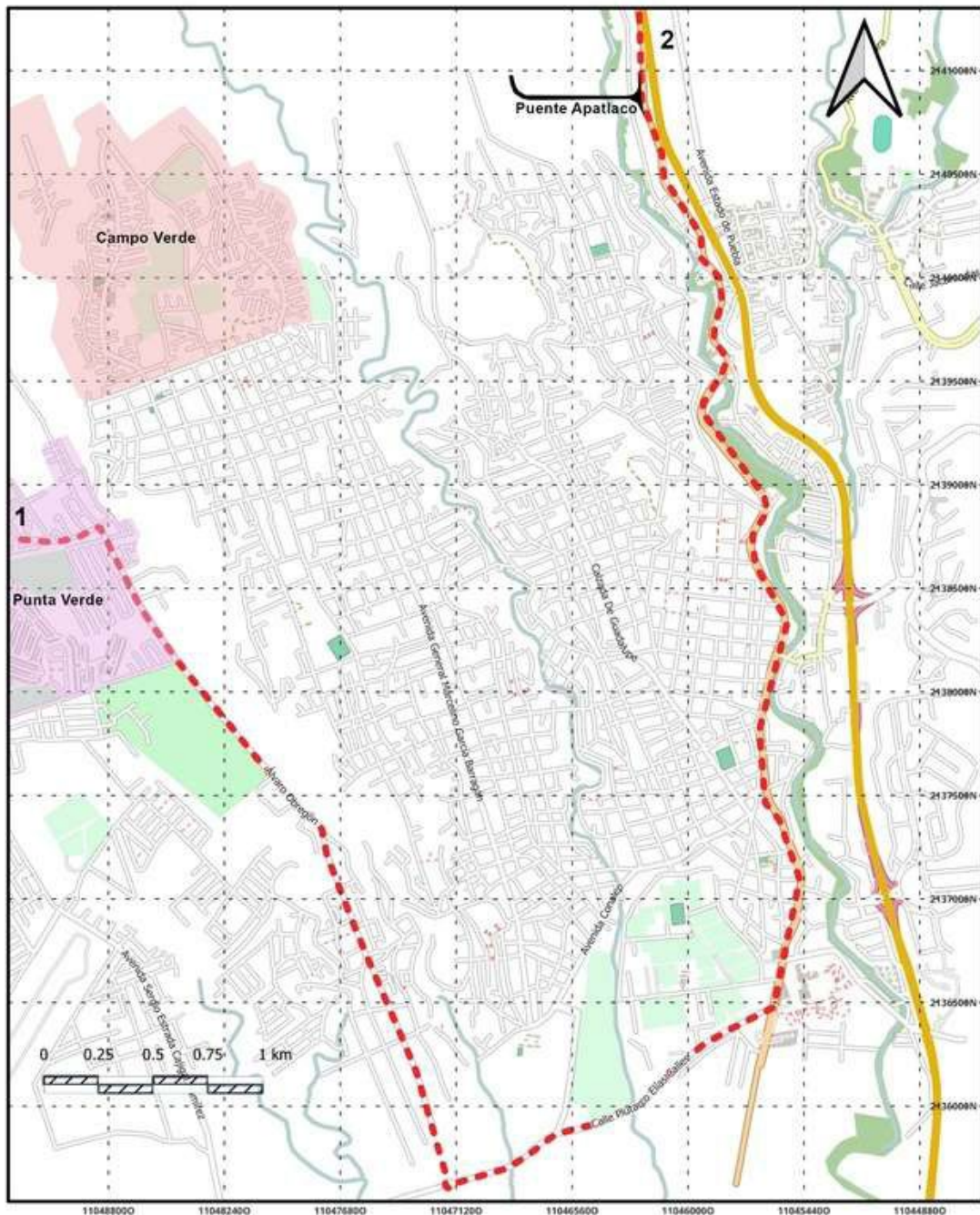


Figura 14. Ruta de traslado de usuario en transporte público desde Punta Verde, Temixco, hasta Chipitlán, Cuernavaca. Fuente: QGIS. Elaboración de Geovani Jiménez (2025).

Conclusiones

Los datos recopilados y su análisis revelan que la movilidad en la zona norte de Temixco, particularmente entre Campo Verde y Cuernavaca, está determinada por dos factores clave: el tipo de transporte utilizado y el estado de las vialidades. La infraestructura

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

inconclusa del Puente Apatlaco genera deficiencias notables tanto para el transporte público como para el privado, agravadas por el crecimiento acelerado del desarrollo habitacional en Campo Verde y su periferia. La falta de mantenimiento en los caminos existentes, junto con una oferta limitada y deficiente de transporte colectivo, ha incrementado significativamente los tiempos de traslado, generando estrés, fatiga y una pérdida de tiempo que podría destinarse al descanso o a la convivencia familiar.

En el caso del transporte público, se concluye que el servicio resulta insuficiente en horarios matutinos, lo que incrementa el estrés y la fatiga, además de exponer a los usuarios a problemas de seguridad. En cambio, los usuarios de transporte privado se ven menos afectados por el tráfico en esos mismos horarios; sin embargo, la percepción de inseguridad aumenta durante la noche, debido a los altos índices de robo de automóviles en el estado (INEGI, 2024). A ello se suma el incremento del tráfico vehicular durante viernes, sábados y días festivos, como el 2 y 3 de febrero (Día de la Constitución), del 15 al 17 de marzo (natalicio de Benito Juárez), del 13 al 16 de septiembre (Día de la Independencia) y del 15 al 17 de noviembre (Día de la Revolución mexicana), situación derivada de la gran cantidad de casas de fin de semana existentes en la zona.

A partir de las entrevistas realizadas a ambos tipos de usuarios, se observa que las afectaciones son diferenciadas. Por un lado, los usuarios de transporte público enfrentan una insuficiente oferta de unidades en horarios matutinos, así como saturación en los puntos de salida y en la zona de Campo Verde, lo que deja sin posibilidad de acceso a quienes viven alejados del punto de partida del transporte colectivo y obliga a muchos usuarios a recorrer largas distancias a pie para acceder a otro servicio. En el caso de los usuarios de automóvil particular, la principal afectación corresponde al robo de vehículos a mano armada en horario nocturno, sumado a los tiempos de traslado ocasionados por el tráfico generado durante fines de semana y días festivos, como se mencionó anteriormente.

Como señala Pintos (2007), la urbanización y la industrialización del siglo XIX rompieron los lazos sociales premodernos, generando una sensación de desarraigo y aislamiento, degradando la comunidad y complejizando las relaciones sociales. Se produce así una forma de alienación en la que el trabajador es separado de su humanidad porque no determina los fines de su trabajo, situación que puede relacionarse con estos largos traslados, percibidos como una experiencia de desconexión y falta de control sobre la propia vida. A ello se suma la estratificación social, que divide a los grupos según su posición socioeconómica.

En este contexto, se confirma la existencia de una movilidad selectiva, en la que se prioriza el automóvil particular sobre el transporte público y donde las soluciones estatales parecen orientarse a invisibilizar los problemas en lugar de enfrentarlos. Las condiciones viales actuales, sumadas a una topografía accidentada y a la inseguridad presente en algunas rutas, han profundizado las desigualdades territoriales y restringido el acceso a una movilidad digna. Esto se alinea con lo expuesto en el marco teórico, que advierte sobre la primacía del automóvil privado frente al transporte colectivo, situación que agudiza las desigualdades espaciales y temporales.

A partir de los datos presentados y del fracaso del proyecto del Puente Apatlaco, se observa una articulación directa con las teorías de la economía política, la geografía

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

crítica y la sociología de las movilidades. La infraestructura funcionó como un dispositivo de especulación territorial en complicidad con el Estado, orientado a absorber excedentes de capital, lo que demuestra que el puente operó como un agente de especulación al incrementar el valor del suelo en la zona. La quiebra de Casas GEO y el incumplimiento del Gobierno federal y estatal en la ejecución de las obras complementarias evidencian la fragilidad de este modelo de desarrollo. El colapso de la parte privada fue suficiente para paralizar una obra pública de alto costo, lo que confirma que el Estado actuó como facilitador y, finalmente, asumió junto con los habitantes las consecuencias del fracaso empresarial.

Desde la perspectiva de Lefebvre (1973), Harvey (1973) y Soja (2014), las reflexiones sobre el derecho a la ciudad y la geografía crítica plantean que las desigualdades sociales se materializan en el espacio urbano y que la movilidad y el acceso no deberían estar determinados por el capital. La condición inconclusa del puente representa una “barrera de acceso” que refuerza la exclusión social y económica de los sectores más vulnerables, lo que refleja que la lógica del capital prevalece sobre la necesidad social de garantizar una movilidad digna.

Por otra parte, el planteo de Lipietz (1974) sobre la renta del suelo como un tributo que los habitantes pagan a los propietarios, incentivando la especulación, permite comprender cómo el proyecto integral del puente, en conjunto con el desarrollo de Campo Verde, incrementó el valor del suelo en la zona. En consecuencia, los nuevos habitantes han sido quienes absorbieron el costo derivado de la ausencia de infraestructura adecuada. Los hallazgos de la investigación no solo corroboran el marco teórico, sino que también ofrecen un ejemplo tangible y contemporáneo de cómo las dinámicas del capital, la especulación inmobiliaria y la planificación urbana deficiente se entrelazan para generar y perpetuar desigualdades socioespaciales.

La investigación abre un campo poco explorado en la región, vinculado con lo que Astelarra (1999) denomina la división entre el ámbito público-masculino y el privado-femenino. Esta separación influye de manera directa en el diseño de las ciudades, que consolidan espacialmente la diferenciación entre el lugar de trabajo, asociado a lo público, y el espacio familiar, asociado a lo privado. Tal configuración no solo privilegia el transporte privado sobre el público, sino que además refuerza la histórica división de género al desatender las necesidades de movilidad de quienes, tradicionalmente, se encargan del ámbito doméstico, como ocurre en muchos casos con las amas de casa. En este sentido, se abre un horizonte de investigación centrado en las dinámicas de movilidad requeridas para el desarrollo de las actividades cotidianas del hogar.

Si no se modifica el actual modelo de desarrollo urbano, la eventual conclusión del Puente Apatlaco podría generar nuevas dinámicas de densificación sin resolver los problemas estructurales, e incluso agravarlos. De mantenerse una lógica centrada en la valorización del suelo por encima del bienestar colectivo, podrían intensificarse fenómenos como la segregación espacial, la inseguridad y el deterioro del entorno.

Por tanto, resulta urgente replantear la lógica de la infraestructura metropolitana, fortaleciendo el transporte público mediante mejoras en la frecuencia, cobertura y accesibilidad de las rutas, promoviendo la intermodalidad y reduciendo la dependencia del

Movilidad desigual a consecuencia de infraestructuras inconclusas...
G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

automóvil. Esto permitiría mejorar las condiciones de vida de la población y mitigar el impacto socioespacial del crecimiento urbano.

Finalmente, el enfoque metodológico de este estudio, centrado en las experiencias cotidianas, el análisis territorial y la epistemología crítica, demuestra que es posible generar conocimiento situado que contribuya a visibilizar desigualdades estructurales y proponga alternativas más justas, equitativas y sostenibles para el desarrollo urbano.

G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

Referencias

- » Adorno, T. W. (2001). *Epistemología y ciencias sociales*. Cátedra.
- » Arenas, A. C. (2021). *Métodos mixtos de investigación*. Cooperativa Editorial Magisterio.
- » Astelarra, J. (1999). *La intersección entre la esfera pública y privada en el ámbito de las políticas sociales*. Universidad Autónoma de Barcelona.
- » Azorín, J. F. (2024). *Métodos mixtos de investigación: Integrando métodos cuantitativos y cualitativos*. Pirámide.
- » Castells, M. (1996). *The rise of the network society*. Blackwell Publishers.
- » Dávila, X. (2015). *El árbol del vivir*. MVP Editores.
- » Dussel, E. (2009). *Política de la liberación* (Vol. 2). Trotta.
- » Harvey, D. (1973). *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI de España Editores.
- » Harvey, D. (1989). *The condition of postmodernity: An enquiry into the origins of cultural change*. Blackwell Publishers.
- » Harvey, D. (2005). *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*. Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA) y Universitat Autònoma de Barcelona.
- » Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2024). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública: Principales resultados* Morelos.
- » Lefebvre, H. (1973). *Estructuralismo y política*. La Pléyade.
- » Lipietz, A. (1974). *Le tribut foncier urbain: Circulation du capital et propriété foncière dans la production du cadre bâti*. François Maspero.
- » Marx, K. (1867). *El capital: Crítica de la economía política* (Vol. 1). Verlag von Otto Meissner.
- » Maturana, H. (2000). *La ciencia y la vida cotidiana: La ontología de las explicaciones científicas*. Dolmen Ediciones.
- » Pintos, E. W. (2007). *Sociología*. Maipue.
- » Santos, B. de S. (2010). *Descolonizar el saber, reinventar el poder*. Ediciones Trilce.
- » Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2024). *Déficit cualitativo de vivienda en México*. SEDATU.
- » Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). (2024, 15 de febrero). *Datos abiertos*.
- » Soja, E. W. (1980). The socio-spatial dialectic. *Annals of the Association of American Geographers*, 70(2), 207-225. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1980.tb01308.x>
- » Soja, E. W. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Tirant Humanidades.
- » Topalov, C. (1984). *Ganancias y rentas urbanas: Elementos teóricos*. Siglo XXI de España Editores.

G. JIMÉNEZ CANALES, M. T. SILVEYRA ROSALES Y G. GAMA HERNÁNDEZ

- » Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press.
- » Varela, F. J. (1992, 25 de agosto). Autopoiesis and a biology of intentionality. En B. McMullin y N. Murphy (Eds.), *Proceedings of the Workshop "Autopoiesis and Perception"*. Dublin City University.

Geovani Jiménez Canales / geovani.jimenez@arquitectura.uaem.edu.mx

Licenciado en Arquitectura. Maestro en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio. Su línea de investigación se centra en las políticas públicas, el derecho a la vivienda y la especulación del sector inmobiliario.

Mariana Teresa Silveyra Rosales / mariana.silveyra@uaem.mx

Licenciada en Arquitectura. Maestra en Imagen, Arte, Cultura y Sociedad. Doctora en Humanidades. Su línea de investigación se centra en el diseño urbano y el desarrollo de espacios públicos que promueven la conciencia ambiental y el cambio social.

Gerardo Gama Hernández / gerardo.gama@uaem.mx

Licenciado en Arquitectura. Maestría en Administración del Desarrollo Urbano. Doctor en Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Su línea de investigación se centra en el desarrollo sustentable en comunidades rurales e indígenas y la apropiación del espacio público.