

# ¿COMÓ SE MUEVEN LOS POBRES?

Dificultades en la movilidad en la periferia  
sur del Distrito Federal

El caso de Atotolco Chinanco en la Delegación Tláhuac

Ing. Miguel Ángel Flores Espinosa  
Instituto de Geografía, UNAM

# Contenido

- **Conceptos**
- **Contextualización**
- **Identificación del Problema**
- **Justificación**
- **Estudio de caso:**
  - **“El caso de Atotolco Chinanco en la Delegación Tláhuac”**
- **Conclusiones**

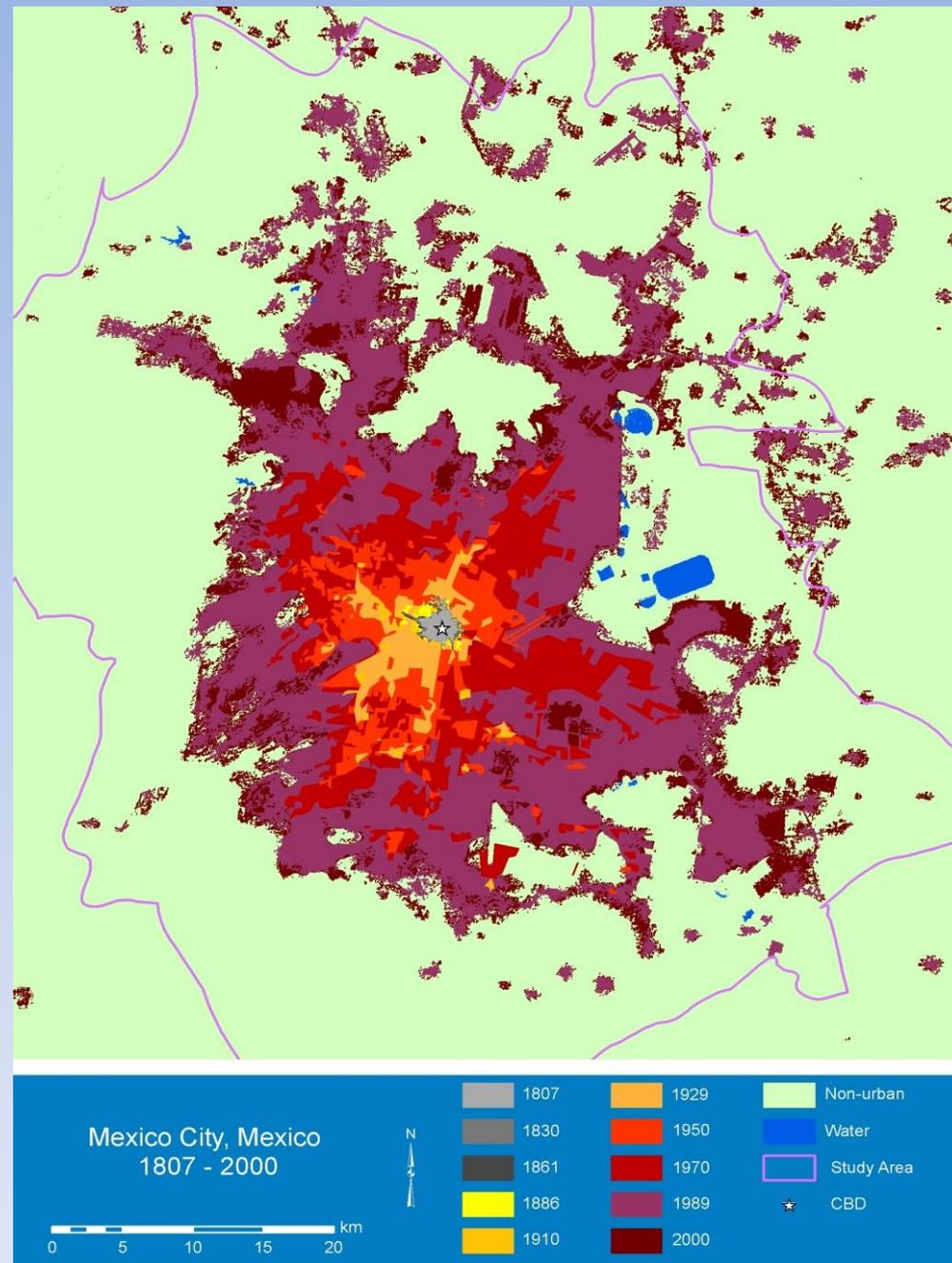
# Conceptualización

Accesibilidad	Movilidad
<p>La <b>facilidad</b> con que la gente puede llegar a los sitios de actividades, tales como los que ofrecen empleo, compras, atención médica o recreación.</p>	<p>En la geografía humana:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) El <b>movimiento</b> de personas, ideas o mercancías <b>a través de territorio</b> (Movilidad Física)</li><li>2) El cambio en el estatus social (Movilidad Social)</li></ol>
<p>Visión tradicional del transporte, se identifica “con la <b>facilidad</b> de desplazamiento”.</p> <p><b>Un lugar es más "accesible" cuanto más eficiente sea el sistema de transporte que permite desplazarse hasta el mismo.</b></p>	<p><b>Desplazamientos</b> que suponen el retorno al lugar de pernocta habitual <b>dentro de un mismo día</b>. También conocida como “<b>Movilidad Cotidiana</b>”.</p> <p>El <b>derecho al libre desplazamiento en condiciones óptimas</b> de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura.</p>

**“Mejor accesibilidad, mayor Movilidad”**

# Contexto

Desde los años 80's, la Ciudad de México ha experimentado un crecimiento de tipo **“expansivo”**, llevándose a cabo un **avasallante crecimiento de viviendas de interés social y asentamientos urbanos irregulares** en la periferia urbana, debido a un incremento del mercado inmobiliario y la incorporación de suelo rural barato, sin servicios públicos, equipamientos, ni transporte. Y que comúnmente son zonas donde habita la población de menores recursos.

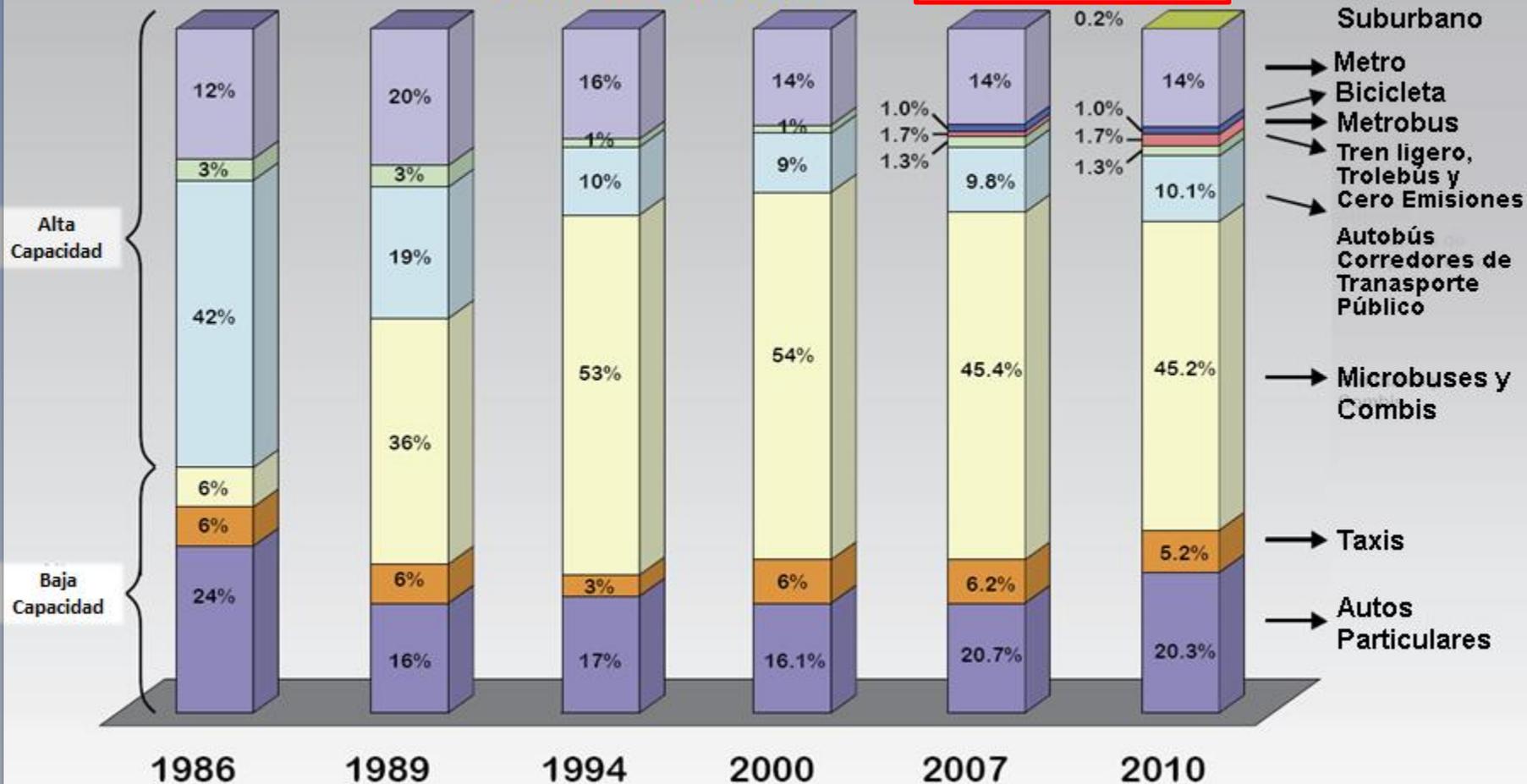


Fuente: Atlas of Urban Expansion, 2010

## Reparto Modal estimado para la Zona Metropolitana del Valle de México 1986-2010 (Porcentaje de viajes)

20.57 Millones de Viajes

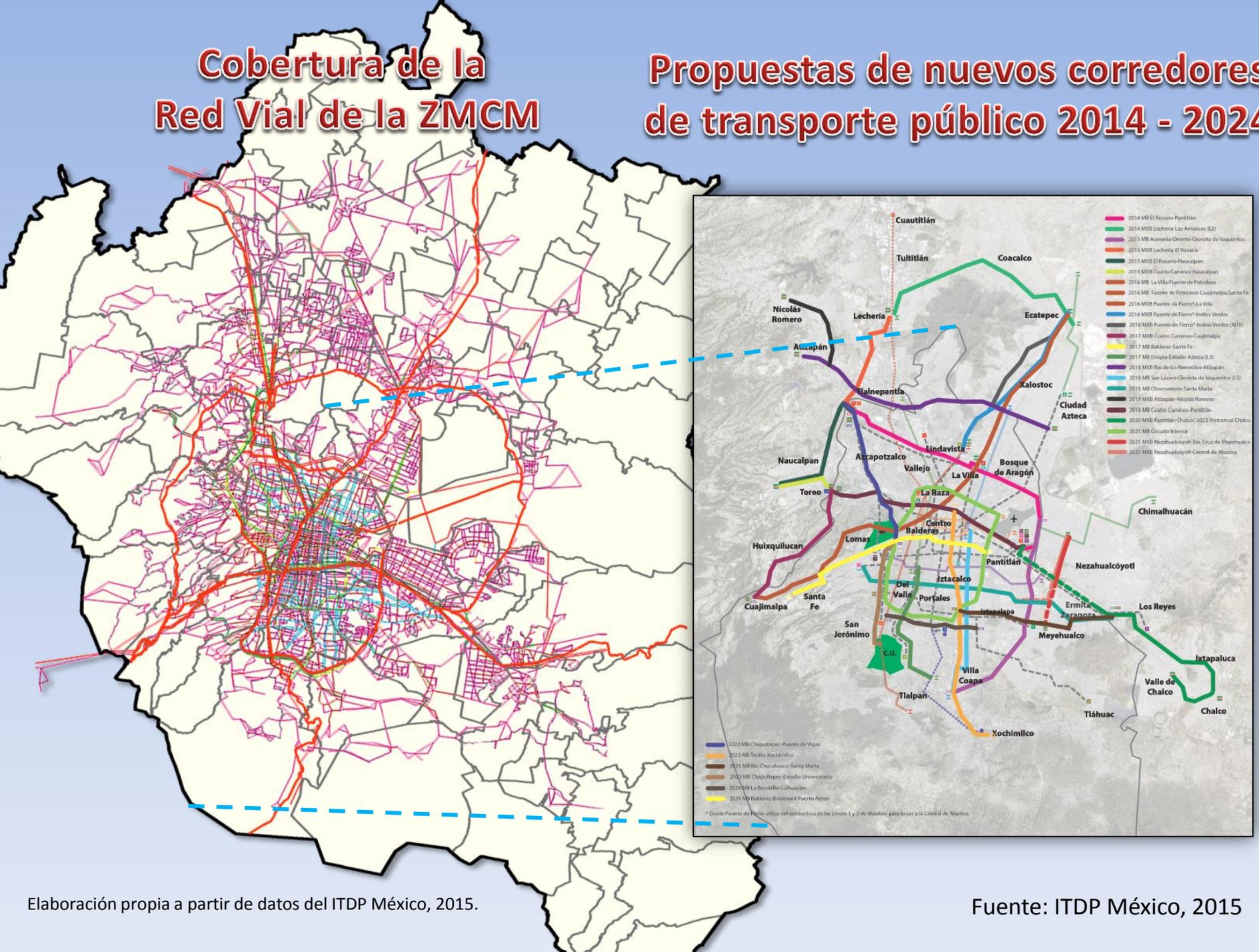
22 Millones de Viajes



Fuente: Programa integral de Transporte y Vialidad (2001-2006). SETRAVI: Encuesta Origen-Destino 2007. \* Los porcentajes son estimados

# Cobertura de la Red Vial de la ZMCM

# Propuestas de nuevos corredores de transporte público 2014 - 2024



En consecuencia, el desplazarse en la Ciudad es cada vez es más

**más difícil y costoso**



En promedio, cada día un habitante de la Ciudad de México **gasta 47 pesos e invierte una hora con 40 minutos** en desplazarse a su sitio de estudio o trabajo y regresar a su hogar. Así lo revela la Primera Encuesta de Percepción Ciudadana del programa ¿Cómo vamos, Ciudad de México?

## 1984-2015 **31 años** La Jornada *en línea*

Jueves, 29 de octubre de 2015

[INICIO](#) [POLÍTICA](#) [ECONOMÍA](#) [MUNDO](#) [ESTADOS](#) [CAPITAL](#) [SOCIEDAD Y JUSTICIA](#) [CIENCIAS](#) [CULTURA](#)

### En 5 años, traslados en el DF requerirán de 6.5 horas: Coparmex

Por Julio Reyna Quiroz

jue, 29 oct 2015 15:30



Tráfico vehicular en la ciudad de México. Foto Guillermo Sologuren

# Problemática

EVALUA en su Evaluación del Diseño e Instrumentación de la Política de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el DF presenta los **requerimientos “típicos”** del usuario de transporte público, los cuales son:

- Salir de casa
- Caminar distancias cortas hasta el lugar donde pasa el transporte
- Esperar lo menos posible en la parada para abordarlo
- Trasladarse en el menor tiempo en vehículos seguros y confiables
- Pagar tarifas bajas



# Justificación

Casi nadie ha estudiado **las dificultades** que experimenta cada uno de los habitantes de la ciudad **desde el momento inmediato en el que salen de sus viviendas.**

## Objetivo general

- Evidenciar las dificultades que experimentan los pobres para moverse.

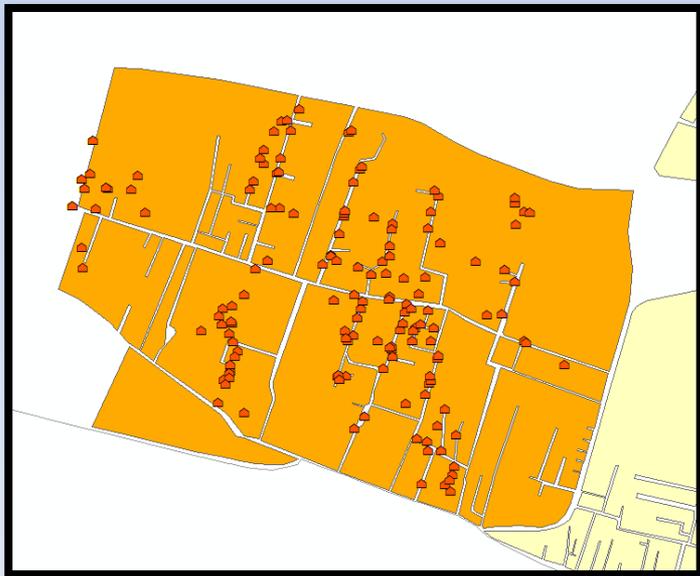
## Hipótesis

- ¿La movilidad tiende a precarizar la calidad de vida de la población?



Los trabajos de campo para el presente estudio se llevaron a cabo en el asentamiento humano irregular denominado **Atotolco Chinanco** (Las Garzas) del pueblo de San Pedro Tláhuac en la Delegación Tláhuac.

## Levantamiento de **321 encuestas**



Donde parte de los objetivos es conocer la situación en la que viven sus habitantes y estudiar de la movilidad de los sectores populares, remarcando la importancia de caracterizar y evidenciar las dificultades iniciales que experimentan en su movilidad cotidiana.

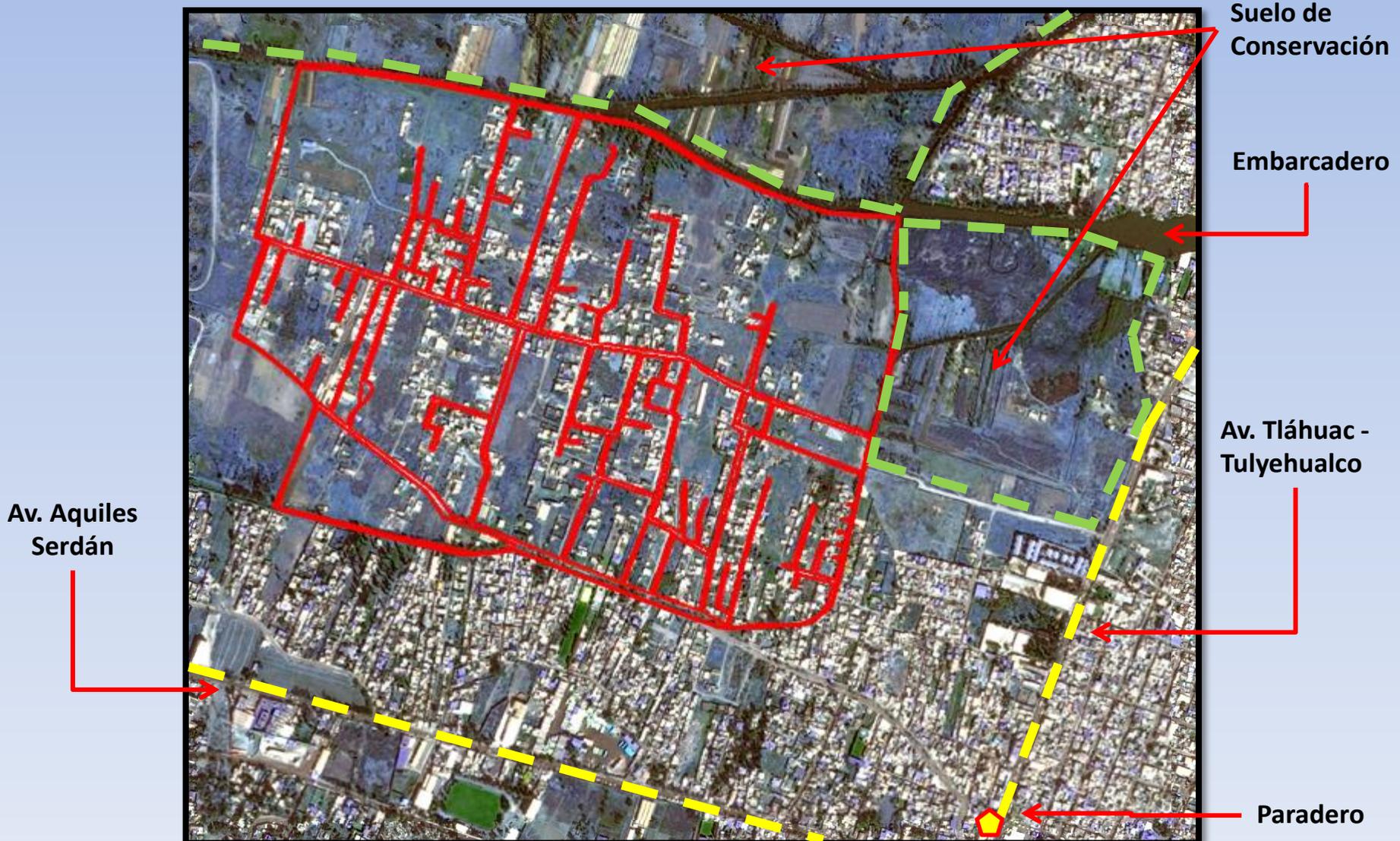
# Principales dificultades

1. **Por su localización:** Se encuentran totalmente alejados de los modos y medios de transporte.



# Principales dificultades

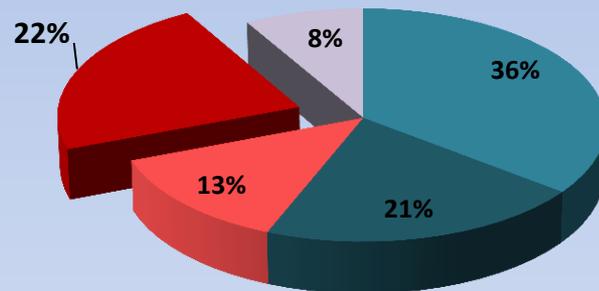
1. **Por su localización:** Se encuentran totalmente alejados de los modos y medios de transporte.



**2. Escasez de unidades de transporte público:** Carecen de unidades de transporte, por lo que es el sector de la población que invierte más tiempo en esperar el paso de esté y por ende, esta obligado a iniciar sus actividades de manera más temprana.



¿Cuánto tiempo hace de su casa a su trabajo/escuela?



- 0 a 30 minutos
- 30 minutos a Una hora
- Una hora a una hora y media
- Más de una hora y media
- 99



Foto: Google Earth



Foto: Google Earth

### 3. Transporte de mala calidad: Sólo cuenta con modos de transporte de mala calidad, donde muchas veces son vehículos modificados y adaptados a la necesidad.

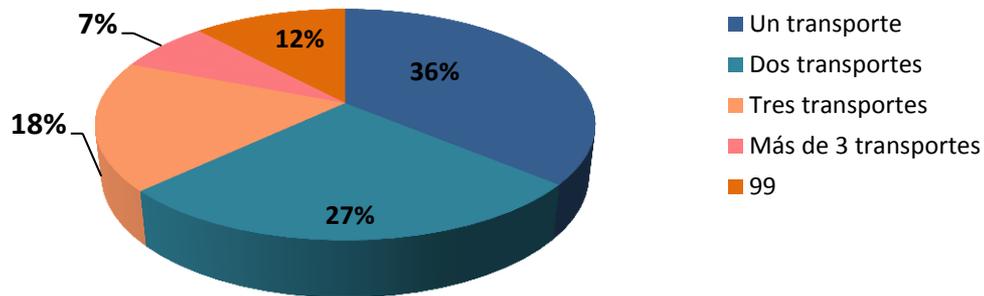


Foto: Flor M. López

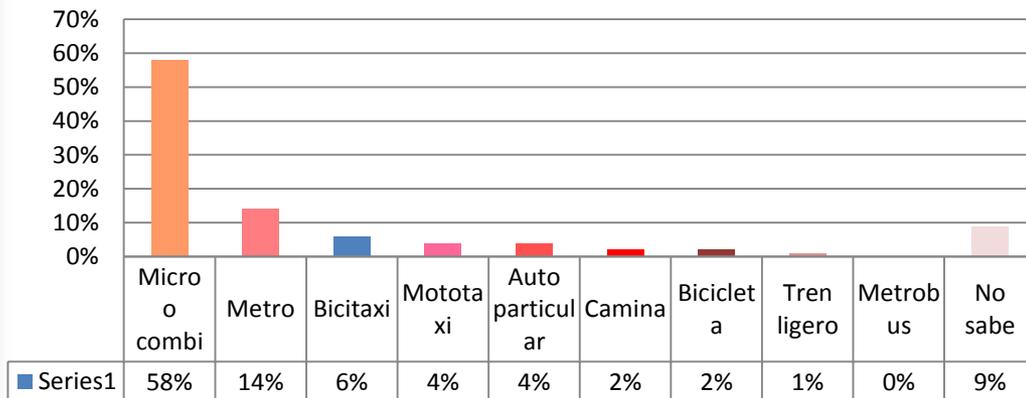


FOTO: FLOR M. LÓPEZ GUERRERO

#### Cuántos transportes usa para llegar de su casa a su trabajo o escuela



#### ¿Cuál es el transporte principal que usa?



**4. Inician su desplazamientos a pie:** Por su misma localización, es el sector de la población que debe desplazarse caminando para encontrar el primer punto donde pase un medio de transporte.



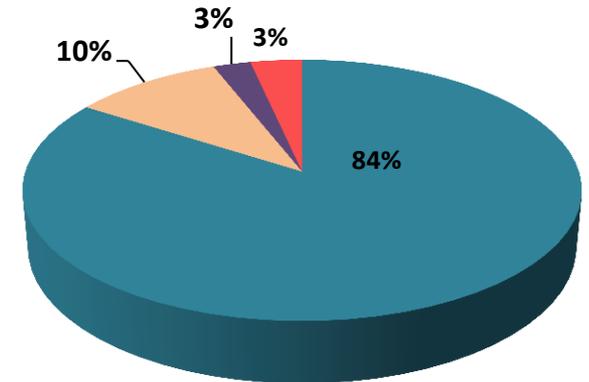
Foto: Google Earth



Foto: Flor M. López

¿Cuánto tiempo camina de su casa donde pasa el transporte?

- Menos de 15 minutos
- De 15 a 30 minutos
- Más de 30 minutos
- 99



**5. Infraestructura inadecuada o inexistente:** Su desplazamiento es sobre veredas o calles o avenidas sin pavimentar, sujetas a las condiciones del tiempo (clima). No cuentan con vialidades continuas o de proporciones adecuadas, moviéndose por vialidades inconclusas y hasta sinuosas.



Foto: Flor M. López



Foto: Google Earth

FOTO: FLOR M. LÓPEZ GUERRERO



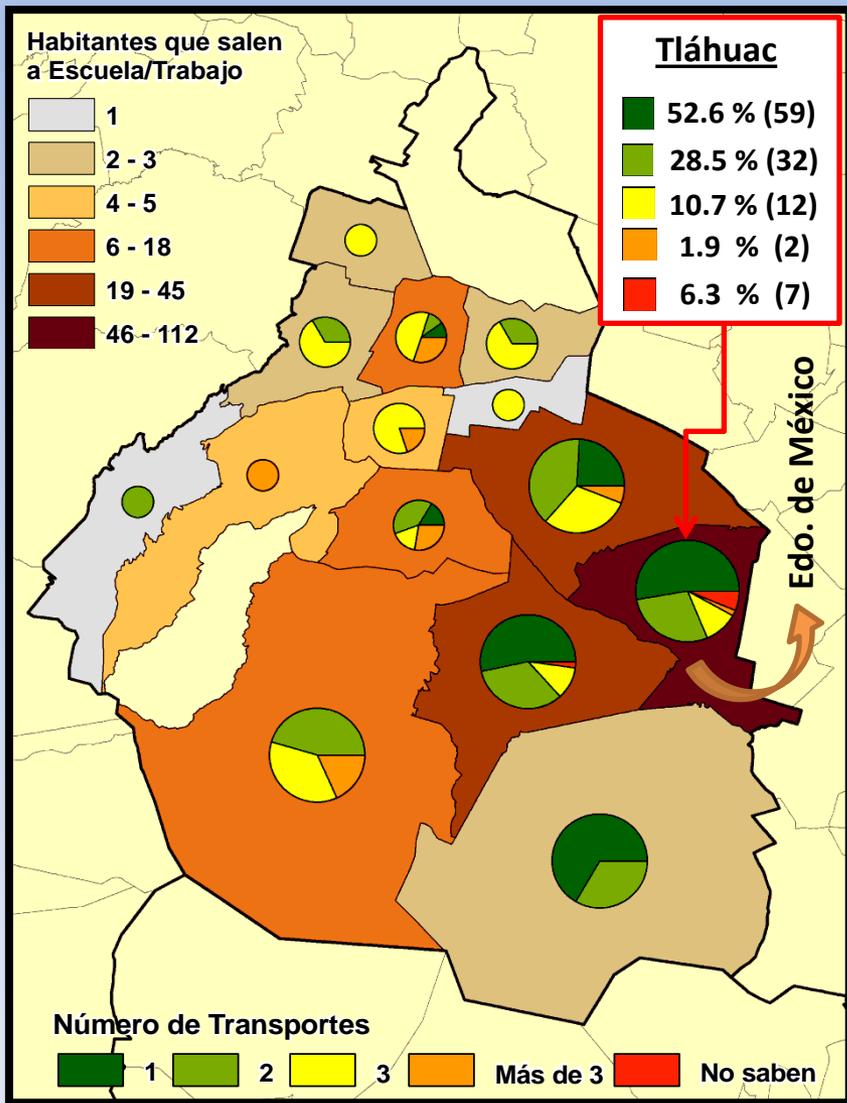
Foto: Google Earth

FOTO: FLOR M. LÓPEZ GUERRERO

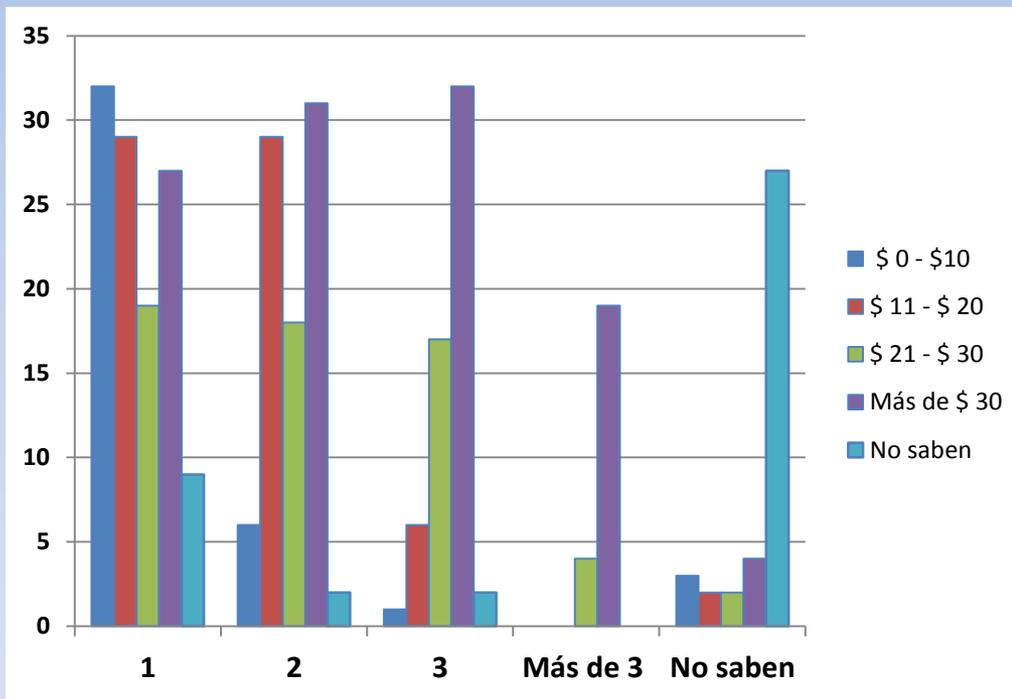


**6. Tienen un mayor gasto en transporte:** Es el sector de la población que gasta más en transportarse por el número de transportes que tiene que abordar.

Mapa Origen-Destino



¿Cuánto dinero gasta en transporte/gasolina al día?



**7. Viven en la exclusión:** El sector de la población que está excluida en lo general de las políticas sociales urbanas y en particular de las de transporte.

Hasta el momento no hay normativa por parte de algún Comité u Organización, nacional o internacional, que haya establecido criterios sobre ¿Cual sería la distancia máxima que un usuario de transporte público debiera caminar hasta donde pasa el transporte? O ¿Cuanto sería el tiempo idóneo que se debe esperar en la parada para abordarlo?.

Algunos avances en esta dirección:

Recomiendan que los ciudadanos dispongan de un transporte público en **un radio de 300 metros de sus viviendas.** Esto es que una persona usuaria del transporte público camine **un máximo de tres cuadras** para tomar el transporte. (EVALUA, 2011)

# Abastecimiento



Foto: Google Earth



Foto: Google Earth



Foto: Flor M. López



Foto: Google Earth

# Otras problemáticas



Foto: Google Earth



Foto: Flor M. López



Foto: Google Earth



Foto: Google Earth

# Conclusiones

- La población pobre de la periferia carece de condiciones para moverse desde el primer momento que sale de la puerta de su casa. Lo que pone en evidencia los altos costos económicos que deben cubrir, que finalmente impactan a la economía familiar, además de los costos físicos o hasta emocionales que les implica al estar expuestos a ser víctimas de cualquier tipo de violencia.
- Importante dejar de atender los problemas que afectan sólo a los sectores que habitan dentro de la ciudad y caracterizar las dificultades a las que se enfrentan los habitantes de la periferia, porque es evidencia fundamental de una situación que tiende a precarizar y agudizar más la pobreza de los habitantes de estos sectores, **privándolos de mejores oportunidades y de una mejor competitividad.**

# Observaciones

- **Se requieren más trabajos de investigación y nuevas Políticas Públicas que coadyuven en evidenciar y mitigar las dificultades de movilidad de los sectores más vulnerables, ya que los trabajos que existe entorno a esto, no alcanza a reflejar toda la realidad.**

# GRACIAS

Ing. Miguel Angel Flores Espinosa  
[mflores@igg.unam.mx](mailto:mflores@igg.unam.mx)

