VOLUMEN 48
XXXI Verano De la Ciencia
ISSN 2395-9797
www.jovenesenlaciencia.ugto.mx

San Carlos la Roncha, León, Guanajuato, México. Notas sobre sus características socioterritoriales para entender un ejido en la ciudad neoliberal

San Carlos la Roncha, Guanajuato, México. Notes on its socioterritorial characteristics to understand an ejido in the neoliberal city

Clara Yesenia Aguilar Abonce; Ana Sofía Muñoz Hernández; Jorge Daniel Rodríguez Torreblanca; Claudia Teresa Gasca Moreno; Aquiles Omar Ávila Quijas[1]
[1]División de Ciencias Sociales y Humanidades, Campus León
cy.aguilarabonce@ugto.mx; as.munozhernandez@ugto.mx; jd.rodrigueztorreblanca@ugto.mx; ct.gasca@ugto.mx; avilaquijas@ugto.mx

Resumen

San Carlos la Roncha es una comunidad ejidal del suroriente de León, Guanajuato, alcanzada en los últimos tres lustros por la expansión inmobiliaria de fraccionamientos cerrados. Este trabajo, de carácter cualitativo y exploratorio, combina revisión hemerográfica, datos censales y cartográficos del INEGI, análisis de la publicidad de desarrolladores inmobiliarios y un recorrido de campo para caracterizar sus rasgos socioterritoriales. Los resultados muestran un área urbana con edificación discontinua, pavimentación parcial, abasto de agua desigual, equipamiento educativo y de salud insuficiente, actividades agropecuarias residuales y una conectividad dependiente por completo del Bulevar Aeropuerto. Al mismo tiempo, el discurso mercadológico de los desarrollos vecinos comercializa plusvalía, seguridad y exclusividad sobre suelo antes ejidal. Concluimos que San Carlos la Roncha constituye un espacio periurbano alcanzado por el mercado inmobiliario de la ciudad neoliberal, donde la mercantilización de la vivienda opera en ambos lados del muro.

Palabras clave: periurbano; ejido; fraccionamientos cerrados.

Abstract

San Carlos la Roncha is an ejido community in the south-east of León, Guanajuato, reached over the past fifteen years by the real-estate expansion of gated communities. This qualitative, exploratory study combines a review of press sources, census and cartographic data from INEGI, an analysis of real-estate developers' advertising, and exploratory fieldwork in order to characterize its socioterritorial features. The results show an urban area with discontinuous building, partial paving, unequal water supply, insufficient educational and health facilities, residual agricultural activity, and connectivity that depends entirely on Bulevar Aeropuerto. At the same time, the marketing discourse of the neighbouring developments sells capital gains, security, and exclusivity on land that was formerly ejido land. We conclude that San Carlos la Roncha constitutes a peri-urban space reached by the real-estate market of the neoliberal city, where the commodification of housing operates on both sides of the wall.

Keywords: peri-urban; ejido; gated communities.

Introducción

El concepto “periurbano”[1] tiene una multiplicidad de acepciones; sin embargo, en los últimos años se ha creado un consenso en la literatura sobre la expansión urbana en el sentido de que este término se refiere a la urbanización que se encuentra a las afueras de la ciudad. Luego, se ha usado para caracterizar a los asentamientos humanos pauperizados que se instalaron en los márgenes de las urbes. No obstante, más recientemente, a partir del auge de

[1] El proyecto de Verano de la Ciencia 2026 se inscribe en las actividades del proyecto de investigación IH-2025-G-352 financiado por la SECIHTI y titulado “"Calidad de vida y expansión urbana: Desigualdades compartidas en el periurbano consolidado y no consolidado de los municipios de León, Aguascalientes y San Luis Potosí."

los estudios sobre la ciudad neoliberal en el que se ha dado cuenta de la tendencia del desarrollo inmobiliario para construir en suelo barato, se ha propuesto que hay un periurbano consolidado y otro no consolidado en función de las características del equipamiento con el que cuentan las poblaciones que ahí se asientan (Ávila Quijas y Gasca Moreno, 2024, 2025)

Cada recorrido de campo obliga a repensar el concepto. Por ello retomamos la propuesta de García Ramón, Tulla i Pujol y Valdovinos Perdices (2009) quienes proponen no observar a la ciudad contemporánea como un hecho social aislado sino un continuum territorial donde se sobreponen distintas formas de urbanización, observables solo desde la particularidad de cada espacio. En este sentido, las autoras y el autor proponen un sistema de clasificación del que rescatamos los siguientes elementos: a) El espacio urbano: la ciudad propiamente dicha, es decir, un área específica que se caracteriza por una continuidad en la edificación y la articulación de distintos servicios que se sostienen sobre la estructura de la especificidad de los usos de suelo (habitacional, comercial, industrial) y normativas; b) el espacio periurbano que es un área urbana con discontinuidad en su edificación y que puede presentar situaciones de degradación urbana y actividades agropecuarias residuales donde los usos del suelo no son claros y los servicios no están articulados a la urbe, lo que provoca una alta dependencia de la ciudad central; c) el espacio semiurbano: sus áreas urbanas están edificadas en función de una estructura agraria anterior y suelen convivir con polígonos residenciales o industriales con relaciones a veces cordiales, otras conflictivas.

Como puede verse, esta propuesta permite trascender la conceptualización del periurbano basado en los derechos de propiedad y acceso a servicios (periurbano consolidado y no consolidado) y la planteada a partir de las características socioeconómicas de los asentamientos, para centrarla en la edificación y el acceso a servicios. Lo que queda claro es que lo periurbano se refiere inevitablemente a la urbanización generada en espacios que no tienen continuidad con el espacio urbano y que, por tanto, tienen una especificidad periférica, incluso en el desarrollo y consolidación de la ciudad neoliberal (Carrión, 2021; Hernández-Flores et al., 2009; Pinson y Morel Journel, 2016).

En este trabajo analizamos el caso de San Carlos la Roncha, una comunidad ejidal que se ubica en el suroriente de León, Guanajuato, área donde en los últimos tres lustros se ha llevado a cabo una intensa construcción de fraccionamientos cerrados como modelo hegemónico de construcción de vivienda en el municipio. Sobre sus terrenos se lleva a cabo una transformación del paisaje agrario a uno de carácter urbano discontinuo en el que conviven la realidad de una comunidad que ha sido alcanzada por la ciudad neoliberal y que obliga a replantearse la definición de periurbano dado que en esta se encuentra el núcleo poblacional del ejido, que ha construido sus casas, con arreglos informales sobre el suelo, junto con los fraccionamientos cerrados que colindan con este. Tenemos, pues, un espacio discontinuo de edificación de vivienda que, además, está desconectado del resto de la ciudad y de los servicios por lo que tiene una degradación urbana que no solo afecta a los pobladores de esos fraccionamientos cerrados, sino también a los habitantes de San Carlos la Roncha. Se trata, además, de un espacio residual de actividades agrarias: en el recorrido solo advertimos un predio dedicado a la cría de ganado y ningún sembradío.

¿Cuáles son las características socioeconómicas de San Carlos la Roncha? ¿Cuáles son sus características territoriales? ¿Qué se construye a su lado y cómo se vende? ¿Qué existe ahí, realmente, según nuestro recorrido de campo? Y, después de esto, ¿cómo podemos entender, en la discusión sobre el periurbano, a San Carlos la Roncha? Son las preguntas que guían nuestro trabajo.

Aproximación metodológica

Las preguntas se centran en las características de San Carlos La Roncha desde su localización periurbana y en los cambios visibles a partir de los fraccionamientos cerrados que han modificado el uso del suelo, paisaje, configuración urbana y dinámicas de movilidad y comercial del entorno inmediato.

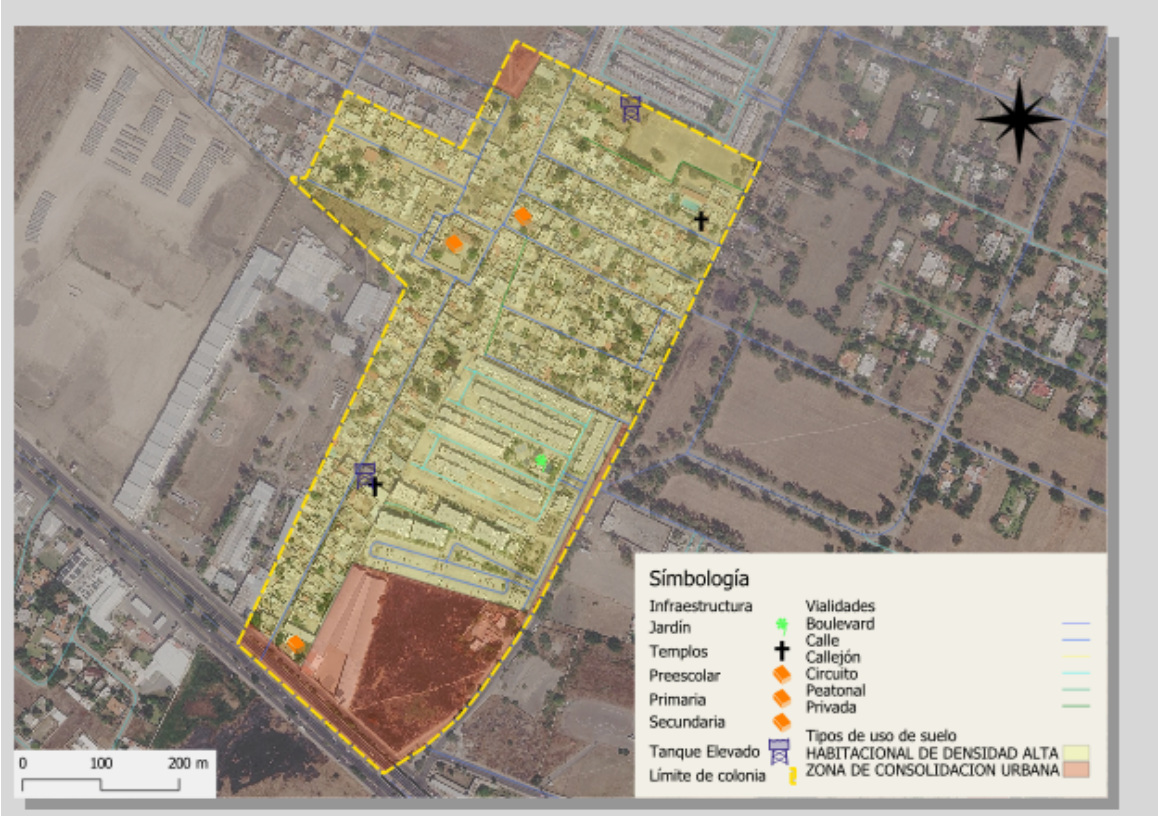
La investigación se desarrolló desde un enfoque cualitativo y exploratorio, recurrimos a varias técnicas y fuentes de información. Se realizó una revisión hemerográfica para identificar noticias y problemas relacionadas con San Carlos la Roncha, esta información se completó con la consulta de datos estadísticos y cartográficos principalmente del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) así como visualizaciones de Google Maps con el propósito de reconocer los principales cambios territoriales. También se llevó a cabo una revisión de las páginas electrónicas, redes sociales y materiales de publicidad de desarrolladores inmobiliarios con proyectos en el área de estudio. El análisis de estos contenidos nos permitió identificarlos como discursos que proyectan nuevas ideas sobre la seguridad, la movilidad urbana y del habitar exclusivo.

Otro referente fue el "Seminario de Periurbano, discusión conceptual[2]", donde discutimos experiencias de expansión urbana que ayudaron a precisar nuestras dimensiones de observación. Finalmente se realizó un recorrido de campo exploratorio en el que se observaron aspectos relacionados con la continuidad urbana, condiciones de las viviendas, las vialidades, la movilidad peatonal y vehicular, el transporte público, el mobiliario urbano, el equipamiento, la presencia de actividades agropecuarias y las colindancias entre el núcleo ejidal y los nuevos desarrollos habitacionales. El contraste de las fuentes documentales, estadísticas, digitales y de observación directa permitió elaborar una primera caracterización de San Carlos la Roncha y discutir su lugar dentro de la categoría de periurbano.

Características Territoriales

San Carlos la Roncha abarca un total de 317 hectáreas, en las últimas dos décadas los usos de suelo se han modificado paulatinamente y lo que era un ejido con actividades agropecuarias se convirtió en un núcleo habitacional que alberga a los ejidatarios y a quienes les compraron un pedazo de tierra para autoconstruir sus casas. Actualmente, además de esto, también vendieron predios para la construcción de dos fraccionamientos cerrados: Capittala y Murano Residencial. Colindante con sus límites también se ha construido otro que lleva por nombre Tracia. Esto genera un notorio contraste entre una comunidad ejidal y los nuevos vecinos.

Figura 1. Plano de San Carlos la Roncha



Elaboración Ana Sofía Muñoz Hernández con base en INEGI CPV2020 SCINCE (2026)

La entrada principal de San Carlos la Roncha se ubica a un costado de Bulevar Aeropuerto, la principal vía de acceso a la ciudad. Cuenta con un amplio carril pavimentado y comercios en ambas aceras —abarrotes, papelerías y puestos

[2] Organizado por investigadores de la Universidad de Guanajuato y el Programa en Estudios Antropológicos del Colegio de San Luis A.C. en el que también congregó a investigadores de la ENES Morelia, UABC y UNAM del 15 al 19 de junio de 2026 con una duración de 12 horas.

de comida—; pese a que el censo de INEGI reporta dentro del equipamiento urbano disponible en la colonia, tres escuelas de nivel básico que son preescolar, primaria y secundaria y un jardín, en el trabajo de campo se pudo observar únicamente la existencia de dos telesecundarias y lamentablemente ningún jardín o área de recreación para la población.

Las características territoriales del entorno son variadas; las viviendas son muy diferentes entre sí: junto a fachadas de estilo californiano o moderno, casi nuevas y bien mantenidas, también se pueden encontrar otras que se encuentran en obra negra o cuentan solo con elementos indispensables de un hogar, aunque el paisaje que más resalta no son las fachadas sino los fraccionamientos privados y su contraste con el entorno: se ve una calle de terracería, un muro de contención que resguarda un sinnúmero de casas en serie de color blanco, de las cuales solo se puede ver las ventanas de las recámaras que se encuentran en el segundo piso, en la entrada principal, con suerte, se ven pequeñas áreas verdes y un parque infantil detrás de una pluma que deja salir automóviles de los habitantes de estos fraccionamientos cerrados.

Ahora bien, para el caso de la movilidad, la cual se define como una medida de la facilidad o dificultad para realizar desplazamientos de un origen a un destino (Ortúzar y Willumsen, 2008). En el interior de San Carlos la Roncha se encontraron múltiples deficiencias en la infraestructura vial que condicionan fuertemente los desplazamientos cotidianos. Observamos que San Carlos la Roncha se rige por una arteria o vialidad principal, pavimentada y con banquetas —a veces a desnivel— por la que se transita sin mayor problema; en cambio, las calles aledañas, y sobre todo las más alejadas, dejan de estar pavimentadas, son más angostas y no tienen banquetas, lo que complica la movilidad peatonal, así como la movilidad no motorizada y motorizada. La configuración de los espacios genera cuellos de botella: basta un vehículo de gran volumen, como los que descargan mercancía en las abarroteras o surten los comercios de la zona, para provocar una congestión vehicular, bloqueando la circulación en el carril restante.

Ante la falta de transporte interno dentro de la comunidad y la dificultad de transitar por las calles sin pavimentar, los habitantes despliegan sus propias estrategias de movilidad, en las calles pueden verse numerosas motocicletas y pequeñas bicicletas eléctricas, las cuales son usadas por mujeres y niños. Con estos medios resuelven su movilidad a escala interna, por ejemplo, la vuelta a los comercios como tiendas, tortillerías o carnicerías donde tienen “todo a la mano”, pero no sustituyen los traslados hacia la ciudad central, de la que los habitantes de San Carlos la Roncha siguen dependiendo para el empleo, la educación media y los servicios de salud. Las personas que no disponen de estos medios, deben caminar obligatoriamente por trayectos largos, que carecen de infraestructura peatonal adecuada: recorren calles sin banquetas o con aceras en desnivel, con árboles que obstruyen el paso; que en suma, configuran una ausencia de dignidad peatonal.

La conectividad con la red urbana depende por completo del Bulevar Aeropuerto, único eje estructurador y vía de salida, lo que condiciona el acceso al transporte público. Encontramos como deficiencia, que los usuarios de dicho medio deben de salir hasta el Bulevar, pues, aunque hay señalización dentro de la comunidad, casi ninguna ruta entra: durante nuestro recorrido no pasó ninguna unidad. Las personas que no cuentan con un vehículo tienen que caminar hasta la parada del transporte de la arteria principal aún y cuando su vivienda se encuentre en la zona más alejada, esa distancia incrementa y perpetúa la vulnerabilidad de quienes tienen menor movilidad como es el caso de los adultos mayores.

Es importante mencionar la dinámica de movilidad entre los fraccionamientos cerrados y San Carlos la Roncha; mientras que en los primeros hay un uso intensivo del automóvil privado, favorecido por el acceso controlado, la nula presencia del transporte público y la falta de comercios a los alrededores, condicionando así un modelo de movilidad privada y cerrada, además de obligar a los residentes a realizar desplazamientos más largos hacia centros comerciales y tiendas de autoservicio a gran escala. Del otro lado, en San Carlos la Roncha prevalece una movilidad de proximidad —a pie, en motocicleta o en bicicleta eléctrica— sostenida por un comercio local a escala comunitaria.

Características Demográficas

De acuerdo con datos del Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024) San Carlos la Roncha cuenta con una población total de 1831 personas. De ellas, 336 tienen entre 0 y 14 años y 1495 tienen 15 años o más, de los cuales 52.30% de la población son mujeres y 47.70% son hombres. 86.48% de sus habitantes cuentan con estudios básicos. Además, 66.35% de la población cuenta con diversos servicios de salud, por ejemplo, IMSS, IMSS BIENESTAR e ISSSTE. Aunque la falta de unidades médicas de atención primaria y el complicado traslado al hospital público más cercano hace del tema de prevención de la salud algo más ideal que práctico, dando como resultado una comunidad vulnerable y dependiente de los consultorios médicos particulares y adyacentes a farmacias.

Ahora bien, dentro de San Carlos la Roncha cuentan con 1087 viviendas, donde 911 están habitadas. 298 cuentan con agua entubada y se abastecen del servicio público de agua y 10 cuentan con piso de tierra. En el trabajo de campo pudimos observar que solo un sector tiene acceso a agua entubada que depende del pozo de la comunidad ejidal, mientras el otro sector tiene que abastecerse con pipas. Incluso, SAPAL instaló una toma comunitaria, con el detalle de que nunca ha dado servicio.

Todo lo anterior, permite retomar la idea sobre la desigualdad desde el punto de vista de la segregación residencial que plantean:

La segregación residencial no es un fenómeno aleatorio, responde a la indiferencia de las formas de organización social y estilos de planificación urbana específicos (Coronado Ramírez y García Gómez, 2023)

La vivienda como mercancía

La construcción de vivienda para ciertos sectores de la población deja de responder a una necesidad habitacional para convertirse en un bien de cambio cuyo valor está determinado por el mercado inmobiliario y por atributos asociados al consumo, como la exclusividad, las amenidades y el prestigio social (Montes Neri, 2021; Rolnik, 2017; Urbalejo Castorena, 2022). Esta dinámica se observa en San Carlos la Roncha, donde el desarrollo de fraccionamientos privados ha incrementado el valor del suelo y ha promovido una oferta residencial dirigida a sectores con una relativa mayor capacidad adquisitiva. La cercanía con parques industriales fortalece la demanda de vivienda para trabajadores especializados y directivos: la industria impulsa la expansión de la ciudad y la vivienda se comercializa como un símbolo de estatus y calidad de vida, más que como un derecho social. De esta forma, el espacio urbano se produce y reorganiza conforme a la lógica del capital descrita por Lefebvre (1968), según la cual el valor monetario y el de cambio predominan sobre el valor de uso de la ciudad y de la vivienda.

Por ello resulta importante describir el discurso mercadológico usado por los fraccionamientos cerrados dentro y adyacentes a San Carlos la Roncha.

La publicidad de productos residenciales exclusivos o de lujo depende particularmente de la imagen y transmite sus mensajes interpretando representaciones y símbolos culturales que el consumidor supuestamente conoce. La comunicación se ha vuelto cada vez más activa con las redes sociales, donde se crean y actualizan contenidos de forma muy ágil (Béjar González y Loredo Cansino, 2025)

Para la venta de las casas en los fraccionamientos Capittala, Lucerna, Murano Residencial y Tracia, los recursos mercadológicos empleados son videos promocionales, publicaciones en redes sociales y usos sugestivos de *hashtags*. En su discurso mercadológico hay similitudes: a) la promoción de su localización como atributo clave para garantizar la plusvalía: vinculan la vivienda con el acceso rápido a arterias viales y a nodos de consumo, de modo que la vida cotidiana puede resolverse sin establecer relación alguna con el entorno inmediato; b) no ofrecen únicamente la estructura física, también promesas intangibles relacionadas con la aspiración social, la realización familiar, la tranquilidad y el éxito; c) sitúan la compra de una casa como una inversión inteligente o una oportunidad de negocio con alta rentabilidad y plusvalía; d) con esto, venden la noción de pertenecer a un grupo privilegiado y de mayor estatus social; finalmente, e) hay una reiterada narrativa orientada al resguardo de la seguridad y al control de acceso, Duhau y Giglia (2008) señalan que el urbanismo insular no es algo nuevo, ya ha habido procesos de elitización en la ocupación de ciudades, pero ahora se ven potenciados con la prioridad que establece la preocupación por la seguridad. Plusvalía, seguridad, exclusividad, calidad de vida, inversión y estilo de vida funcionan como ejes discursivos que producen imaginarios positivos alrededor del desarrollo habitacional ya que más que comercializar un inmueble, la estrategia comunicativa promueve una experiencia de vida, una identidad residencial y una promesa de futuro.

Finalmente, resulta útil analizar los hashtags empleados en las publicaciones resaltan etiquetas como #AmenidadExclusiva, #InversiónInteligente, #EstiloDeVida, #VidaResidencial o #ExperienciaLucerna construyen una identidad de marca y revelan que el objetivo trasciende la venta de una vivienda: se comercializa un estilo de vida asociado al estatus social, la exclusividad y el bienestar, de modo que la vivienda se convierte en un símbolo de realización personal y de pertenencia a un segmento social.

Consideraciones Finales

A pesar del impulso inmobiliario del suroriente de León desde los primeros años del siglo XXI, hasta hace muy poco los terrenos de San Carlos la Roncha no fueron de interés para los inversores privados. Y, a pesar de que la propia

comunidad ejidal ha detonado un proceso de consolidación urbana a través de la creación comunitaria de infraestructura, no puede decirse que haya una integración con la ciudad central (el espacio urbano, como lo definen García Ramón, et al. 2009).

Aunado a lo anterior, que haya dos fraccionamientos cerrados en sus límites y uno adyacente habla del interés que ha despertado su ubicación y disponibilidad de tierra para la construcción de vivienda, aunque ello implique no tener acceso a ningún otro satisfactor urbano, como suele ocurrir en la dinámica inmobiliaria de la ciudad neoliberal.

Esta realidad: una comunidad ejidal con actividades agropecuarias residuales, que ha consolidado por su cuenta un proceso de urbanización y que hoy convive con vivienda en serie amurallada, nos obliga a un cuestionamiento: ¿se trata de un espacio periurbano o semiurbano? San Carlos la Roncha es un área urbana con edificación discontinua: casas más consolidadas que otras, acceso desigual a servicios básicos y pavimentación parcial, frente a los fraccionamientos cerrados que están consolidados pero cuya conexión con el espacio urbano está condicionada al uso del automóvil. Hay, pues, degradación urbana, servicios poco articulados y actividades agropecuarias residuales en un paisaje agreste, tanto para los habitantes de San Carlos la Roncha como para los de los fraccionamientos cerrados. No se trata, en cambio, de un espacio semiurbano: si bien el trazado de la comunidad responde a una estructura agraria previa y coexiste con polígonos residenciales, sus servicios no están articulados a la urbe y la conectividad depende por completo de un solo eje, el Bulevar Aeropuerto, lo que produce la alta dependencia de la ciudad central que define al periurbano. San Carlos la Roncha es, entonces, un espacio periurbano alcanzado por el mercado inmobiliario de la ciudad neoliberal.

Lo que se construye al lado de San Carlos la Roncha se vende, en realidad, como un estilo de vida. Los videos promocionales, las publicaciones en redes y los hashtags de Capittala, Lucerna, Murano Residencial y Tracia no ofrecen una casa sino una promesa de plusvalía, seguridad, exclusividad y realización personal. Ese discurso necesita, para funcionar, el suelo periurbano: barato, sin equipamiento y sin continuidad con la ciudad. La exclusividad se construye de espaldas al entorno, y ese entorno es la comunidad ejidal que vendió la tierra.

Así, la mercantilización de la vivienda opera en los dos lados del muro: mientras los fraccionamientos venden plusvalía, seguridad y estilo de vida sobre un suelo que fue ejidal y barato, la comunidad sostiene su propia urbanización sin agua entubada para todas las viviendas ni equipamiento educativo y de salud suficiente. La misma operación inmobiliaria produce, así, las dos caras de un paisaje discontinuo: la vivienda amurallada que se anuncia como estilo de vida y la autoconstrucción que resuelve con pipas de agua lo que el mercado no vende.

Claro, esto abre cuestionamientos que deberán ser resueltos en otros ejercicios: ¿cómo entender la coexistencia de espacios no consolidados con lo que sí lo están? ¿Cuáles son los mecanismos de dependencia y de interacción entre la comunidad y los habitantes de los fraccionamientos cerrados?

Bibliografía/Referencias

Ávila Quijas, A. O., y Gasca Moreno, C. T. (2024). Bienestar y salud en un asentamiento periurbano de León, Guanajuato, México. Los efectos de la ciudad neoliberal. En Y. B. Guillén-Fernández (Ed.), *El bienestar y la salud: Su comprensión y sus hallazgos* (pp. 169–187). Universidad Nacional Autónoma de México- Instituto de Investigaciones Económicas. https://libros.iiec.unam.mx/yedith-betzabe_bienestar-salud-comprension-hallazagos

Ávila Quijas, A. O., y Gasca Moreno, C. T. (2025). Ciudad neoliberal y desigualdades. San Juan de Abajo, León, Guanajuato, México. En A. Mosiño Jasso, C. A. Quintero Rojas, y A. Jiménez Rico (Eds.), *ABCD'Economía: Desigualdad en México: Un enfoque multidisciplinar* (pp. 47–76). Universidad de Guanajuato/Secularte A. C.

Béjar González, V., y Loredo Cansino, R. (2025). Estilos de vida: El nuevo paradigma en la publicidad residencial. *Cuadernos del Centro de Estudios de Diseño y Comunicación*, (252). https://doi.org/10.18682/cdc.vi252.12123

Carrión, F. (2021). Prólogo. Ciudad neoliberal. En L. Álvarez Enriquez (Ed.), *Construcción de ciudadanía en la ciudad de México. Rutas, trayectorias y tensiones* (pp. 9–37). Universidad Nacional Autónoma de México-Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades.

Coronado Ramírez, J. L., y García Gómez, M. Á. (2023). La segregación residencial en León, Guanajuato y sus indicadores socioeconómicos significativos. *Estudios de género, geopolítica y dinámicas regionales con inclusión socia*, 513–528.

Duhau, E., y Giglia, Á. (2008). *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. Siglo XXI/Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.

García Ramon, M. D., Tulla i Pujol, A. F., y Valdovinos Perdices, N. (2009). *Geografía rural*. Síntesis.

Hernández-Flores, J. A., Martínez-Corona, B., Méndez-Espinoza, J. A., Pérez-Avilés, R., Ramírez-Juárez, J., y Navarro-Garza, H. (2009). Rurales y periurbanos: Una aproximación al proceso de conformación de la periferia poblana. *Papeles de población*, *15*(61), 275–295.

INEGI. (2024). *SCINCE 2020*. https://gaia.inegi.org.mx/scince2020/

Lefebvre, H. (1968). El derecho a la ciudad. *ediciones península*.

Montes Neri, G. (2021). Informalidad urbana con perspectiva de género. Asentamientos humanos irregulares en Puebla, México. *Revista Vivienda y Ciudad*, (8), 69–89.

Ortúzar, J. de D., y Willumsen, L. G. (2008). *Modelos de transporte*. Ed. Universidad de Cantabria.

Pinson, G., y Morel Journel, C. (2016). The Neoliberal City – Theory, Evidence, Debates. *Territory, Politics, Governance*, *4*(2), 137–153.

Rolnik, R. (2017). *La guerra de los lugares. La colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas* (Kindle). LOM.

Urbalejo Castorena, O. L. (2022). Defensa y Reorganización Socioespacial de los Fraccionamientos de Interés Social de la Periferia de Tijuana. *Procesos Urbanos*, *9*(2), e596. https://doi.org/10.21892/2422085X.596