

Metrópolis de México en época de COVID-19: inmobiliarias y redensificación, automatización y caminar

Metrópole do México em tempos de COVID-19: imobiliário e redensificação, automação e caminhada

Luis Alberto Luna Gómez*

Resumen: La desigualdad en la Ciudad de México es un proyecto de clase. Cuenta con la aprobación de la burocracia para especular actos de inversión, materializarse temporal y espacialmente en la producción inmobiliaria orientada a la movilidad del área metropolitana y redensificación del centro histórico, alcaldías: Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo y Benito Juárez. En el período de la pandemia del COVID-19-19, las formas de desplazamiento en diferentes zonas revelan dos situaciones: 1) en los lugares con mayor caída en la distribución del ingreso, se movilizan diariamente, sin reducción alguna a pie, mototaxi y bicicleta; y, 2) El principal destino era visitar a un familiar para reunirse, a través de, transporte automatizado. La revisión se realizó con base en la encuesta de origen de destino de 2007 y 2017, los informes elaborados sobre movilidad en la pandemia por la empresa Apple y algunos registros de Google. Se extrajo información reciente de la plataforma Openstreetmap y se desarrollaron algoritmos de densidad, isopletras de 7 km². Bibliotecas: readxl, cartography, ggplot2, tidyverse, osm, osmdata, sf, units, spatstat y maptools integradas en el software Rmarkdown.

Palabras clave. Metrópolis de México; redensificación; movilidad. desigualdad; COVID-19 19; Rmarkdown.

Resumo. A desigualdade na Cidade do México é um projeto de classe. Tem a aprovação da burocracia para especular atos de investimento, materializar temporal e espacialmente na produção imobiliária orientada à mobilidade da área metropolitana e redensificação do centro histórico, alcaldías: Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo e Benito Juárez. No período da pandemia, COVID-19-19, as formas de viajar em diferentes áreas revelam duas situações: 1) nos lugares de maior queda na distribuição de renda, mobilizam-se diariamente, sem qualquer redução a pé, mototáxi e bicicleta; y, 2) O destino principal foi visitar um familiar com o transporte automatizado. A revisão foi realizada com base no levantamento de origem do destino para 2007 e 2017, nos relatórios preparados sobre mobilidade na pandemia pela empresa Apple e alguns registros do Google. Informações recentes foram extraídas da plataforma Openstreetmap e foram desenvolvidos algoritmos de densidade, isopletras de 7 km². Bibliotecas: readxl, cartography, ggplot2, tidyverse, osm, osmdata, sf, units, spatstat e maptools incorporadas no software Rmarkdown.

Palavras-chave. Metrópole do México; redensificação; mobilidade; desigualdade; COVID-19 19. Rmarkdown.

1 Introducción

Aquí evidenciamos, con mayor énfasis, en el periodo del sufrimiento mundial, COVID-19 19, en sus diferentes variantes y olas, entre cuatro y cinco, que la desigualdad se significa en la movilidad automatizada, uso del espacio y transporte público, automóvil, *Global Positioning System* (GPS) y aplicaciones del celular.

En el Diccionario de Signos y símbolos de Chevalier y Gheerbrant (1986) encontramos que el viaje a través de todas las literaturas representa una aventura y búsqueda

* Doctor en Geografía por la Universidade Estadual Paulista (UNESP), Rio Claro. Profesor de la División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma Metropolitana. luna@cua.uam.mx.

de tesoro, conocimiento concreto o espiritual, aunque, en el fondo es una demanda y huida de quienes parten, se cita a Baudelaire (2020) en su poema El Viaje, a grandes rasgos, expresa: siempre insatisfechos, imaginan lo desconocido como algo inaccesible. Nunca hallan aquello de lo que han querido huir: “si mismos”. En consecuencia, significa un eterno rechazo de sí instrucción referida por Pascal (1949). En esencia, el único válido que realiza el hombre genérico es al interior, su propio encuentro.

Entonces, conviene distinguir en el simbolismo del viaje: el transporte, conducción, tecnología y energía de movimiento. El carro es en China la idea del suelo cuadrado (tavu). Otro simbolismo hindú y platónico del carro es el del *ego*, debido a que la pala no existe sin la reunión de sus componentes. En los prehispánicos es el desplazamiento del sol a lo largo de una curva, unión del horizonte al poniente, sentido de las flores el día de muertos (CHEVALIER, GHEERBRANT, 1986). El conductor ha producido infinidad de representaciones que externaliza, objetiva e internaliza, a través de la socialización, ideología. Por tal motivo, se mantiene ocupado de un lugar a otro en una continua lucha o guerra por la subsistencia y la sobrevivencia.

La sobrevivencia marca una forma de imprevisibilidad e inestabilidad como imperativo categórico de existir. Sin número de riesgos y desequilibrios que intimidan ante lo que se desconoce será la “normalidad” marcada por la salud pública, soberanía alimentaria, soberanía energética, velos de derechos individuales como la supuesta democratización, liberalización, flexibilización, privatización, propiedad, el sectarismo de los movimientos sociales, el acceso a la desinformación, los embarazos adolescentes no vinculados con el nivel educativo ni los ingresos y la victimización como proceso para la judicialización de los jóvenes.

De esta manera abrimos el panorama a la Gran Ciudad de México, donde el precio del suelo se especula desde los patrones de movilidad periférica, accesible a nuevas tecnologías para abrir camino a los viajes. Las políticas urbanas fueron diseñadas para especializar el territorio, sin embargo, ello fragmento por áreas los usos de suelo.

Repercutiendo en la multiplicación de viajes concentrados en los cuellos de botella para entrar a las zonas de servicio, donde el trabajo, establece horas que saturan las entradas y salidas, cuyo escenario de solución es ampliación de las vialidades que impactará, significativamente, en las rentas de las inmobiliarias, pero no en los ingresos precarios de los trabajadores. La punta del iceberg se vislumbra, actualmente, en el año 2008, agudización de la

desposesión por parte del capitalismo financiero. La especulación financiera maneja veinte veces la cantidad de dinero equivalente al Producto Bruto Mundial.

Es así, que se sigue incrementando la brecha centro-periferia. Basada en la transferencia de tecnología. No reduce la desigualdad, su fetichismo no resolverá los males de esta crisis que se apoderó de la economía, territorio, energía, servicios, cuerpo, salud. No olvidar que las pestes se crean en los pestilentes criaderos de animales y los laboratorios secretos de las potencias.

2 Método

El análisis de los 76 municipios que conforman la ZMCM, 59 del Estado de México, uno de Hidalgo y 16 alcaldías, CDMX, se produce sobre la base de la información del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), principales resultados por localidad (ITER) del CENSO, 2020, publicados el 25 de enero del siguiente año. Los datos están conformados por localidad, se identifican geográficamente por su indexación, dos dígitos estado, 01 al 32, corresponde el 09 para el núcleo de la región, 15 y 13, respectivamente; tres dígitos para identificar los municipios y cuatro para las localidades. Nueve en total. Se adicionó todos los puntos localizados dentro del contorno municipal. El banco de datos cuenta, hasta el momento, con 221 variables, características de la población, los hogares censales y viviendas. Los indicadores corresponden a estructura de la población, fecundidad, migración, etnicidad, discapacidad, características educativas, características económicas, derechohabencia a servicios de salud, situación conyugal y religión (INEGI, 2021).

En consecuencia, sobre los hogares censales la información está relacionada con el número de hogares, su población de acuerdo con las personas de referencia del hogar. En lo que respecta a vivienda, destaca: ocupantes, material del suelo, número de cuartos, servicios de que disponen, energía eléctrica, agua entubada, sanitario, drenaje y bienes en la vivienda.

Entonces, la operación ya mencionada nos permitió una base de datos con 76 registros y más de 221 variables por las operaciones realizadas para elaborar porcentajes y agrupaciones que se verán a continuación. Toda la investigación se registró y elaboró en el software R, sus diferentes librerías, readxl, cartography, ggplot2, tidyverse, osm, osmdata, sf, units, spatstat, maptools y Rmarkdown. Por lo tanto, se presenta la sintaxis de cada uno de los

algoritmos y análisis. Asimismo, cabe señalar que se recurrió a la información de OpenStreetMap con la finalidad de analizar la densidad de bares y restaurantes debido a que dos de los motivos de viaje que mayor incremento reportó la EOD del año 2017, fue compras y recreación, igualmente se reprodujo un indicador que relaciona distancia entre las diversas estaciones del metro y los servicios que mayor concentración reportan.

Finalmente, el análisis de la densidad de servicios de esparcimiento se realizó con base en la réplica del algoritmo que consiste en la estimación de la densidad espacial de Kernel, suavizada con el computo Gaussiano. La densidad es una ecuación entre la población y la distancia, sin embargo, también tiene que ver con la conectividad, por ello, se representa a través de un mapa con isopletas de 7 km cada una, con el fin de asociarla con la estructura urbana para la movilidad.

3 Crecimiento de la metrópoli

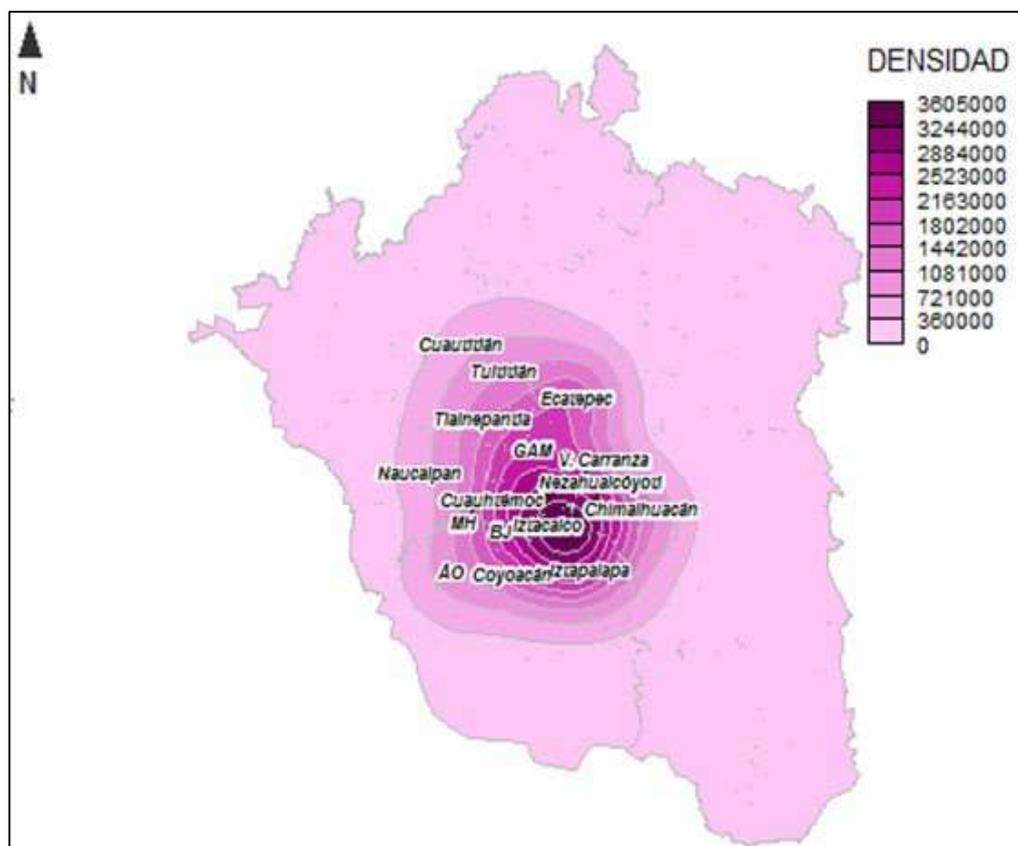
La geografía crítica postula que el espacio tiene una existencia y transformación a partir de formas sociales, la política y la economía (Linck, 2006; Holloway, 1990; Hirsch, 2001; LUNA, 2020; 2021). Ambas reproducen el territorio en la Ciudad de México; a diferencia de la escuela de Chicago, que considera dicha área tiene un desarrollo como un ser vivo que va creciendo desde la centralidad en diferentes círculos concéntricos hasta la marginación y la periferia. Al respecto se han escrito muchos documentos como los de Larissa Lomnitz (1975) y Oscar Lewis (2012) (LUNA, 2021).

La CDMX al 300% de 1950 a 1970, es decir, de 182 km² a 728 km², en el mismo sentido, el Estado de México crece al 2238%. La tasa de crecimiento poblacional es regresiva a finales de siglo y principios del XXI, de 1990 a 2010, la primera aumenta el 60% y el segundo crece 130% (LUNA, 2021). La mancha crece derivado de los asentamientos humanos irregulares. Se formaron en Iztapalapa, Coyoacán y Gustavo A. Madero, en la Ciudad de México, mientras que en el Estado de México, fueron Ecatepec y Nezahualcoyotl (LUNA, 2021).

La descentralización de los servicios, salud y educativos. El Hospital de la Raza al norte; al sur, el Hospital de Enfermedades Pulmonares de Huipilco. Ciudad Universitaria. El desarrollo de infraestructura, como el Viaducto, la carretera México-Puebla y la autopista México-Querétaro (LUNA, 2021). El crecimiento de los centros comerciales, característicos

de la economía de servicios: Perisur, Polanco, Galerías, Coyoacán, Altavista, Interlomas, Lindavista, Perinorte, Mundo E, Cuicuilco y Loreto.

Nuevos asentamientos humanos que vienen desde Ixtapaluca, Chalco, Chicoloapan, Ecatepec, Zumpango, Huehuetoca, Tizayuca, Tultitlán, Tultepec, Cuautitlán y Atizapán (SCHTEINGART; IBARRA, 2016; LUNA, 2021). A través de la densificación, observamos que la región se expande hacia el norte y el poniente derivado de la continua construcción inmobiliaria y el crecimiento de las autopistas urbanas que se trazan entre los tres principales estados de la República que la conforman: Circuito Interior, Anillo Periférico, Circuito Exterior Mexiquense, Chamapa-La Venta, Arco Norte, Viaducto Miguel Alemán, Supervía Poniente (SCHTEINGART; IBARRA, 2016; LUNA, 2021). Ver Mapa 1.

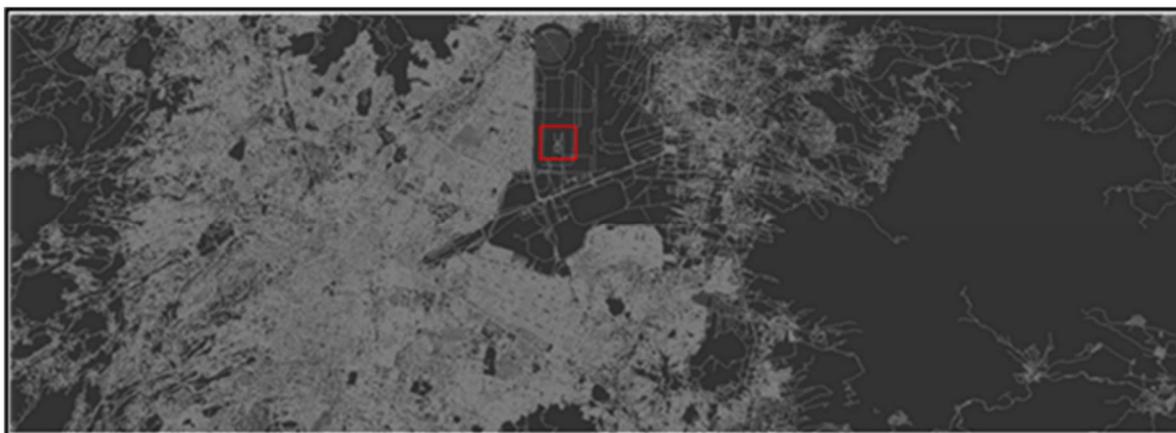


Mapa 1- Densidad en la ZMCM, representada por isopletas de 7 km², 2020
Fuente: Elaboración propia con base en el Censo 2020 (INEGI, 2021) y Luna (2021).

Por el contrario, en los municipios de mayor desigualdad y marginación, Ecatepec y Nezahualcóyotl podemos observar la importancia de los 226 km en líneas del Metro y 195 estaciones que conectan principalmente con el centro de la Ciudad de México (SCHTEINGART; IBARRA, 2016; LUNA, 2021). En la parte sur encontramos el tren ligero

que se extiende por Tlalpan y Xochimilco. Desde el año 2005, opera el Metrobús, continuándole, en el año 2010 el Mexibús en el Estado de México (SCHTEINGART; IBARRA, 2016).

La densidad de la ZMCM derivada de su movilidad, por la diferencia en la accesibilidad, comparando la producción inmobiliaria a través de un mapa de todas las construcciones que se han realizado hasta el momento, incluidos el fallido y reputado Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, figura humana o araña, se puede observar la silueta, a través de un recuadro en color rojo; y, el Tren Interurbano, vínculo entre la alcaldía Miguel Hidalgo y el municipio de Lerma. Cuando incorporamos las vialidades, se devela el gran peso de varillas y acero orientado para el uso del automóvil. Las edificaciones se distinguen por su estado compacto en una tonalidad más clara. Cooptando en gran medida el territorio que siglos atrás fue el lago de Tenochtitlán y Texcoco (LUNA, 2021; 2020; 2019; 2018). Mapa 2.



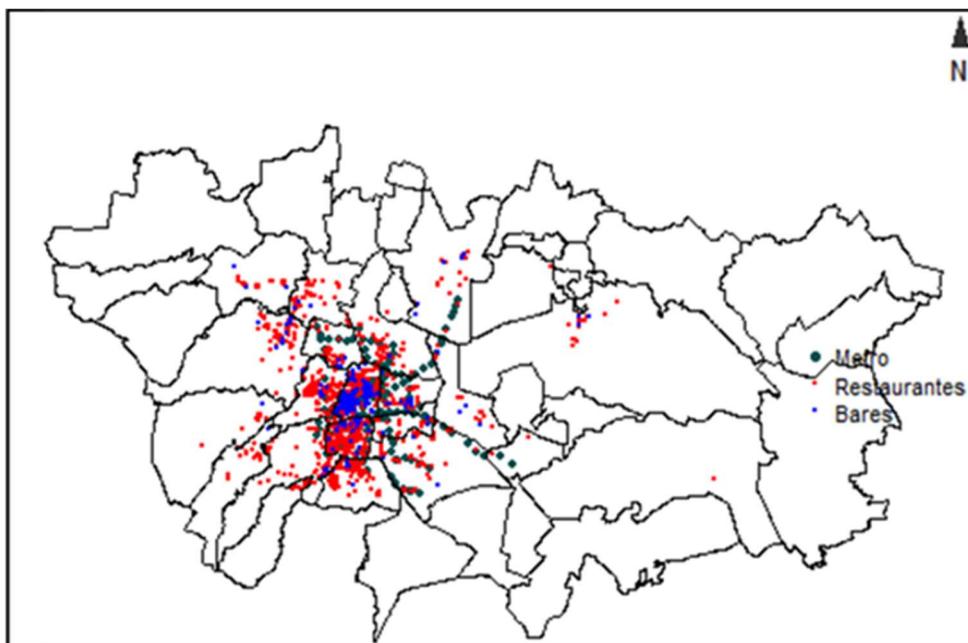
Mapa 2 - Construcciones y avenidas en la ZMCM

Fuente: Elaboración propia con base en OpenStreetMap y Luna (2021)

A continuación, vamos a presentar con base en OpenStreetMap la cantidad de servicios para esparcimiento, bares y restaurantes que redensificaron, junto con los centros comerciales y los servicios financieros, el centro de la Ciudad de México. Mapa 3 y 4. Se calculó la densidad de bares por kilómetro cuadrado, ver Mapa 5, asimismo, sobre la base del anterior cómputo, se replicó el algoritmo de distancia, 600 metros, de alguno de éstos con respecto a una estación del metro.

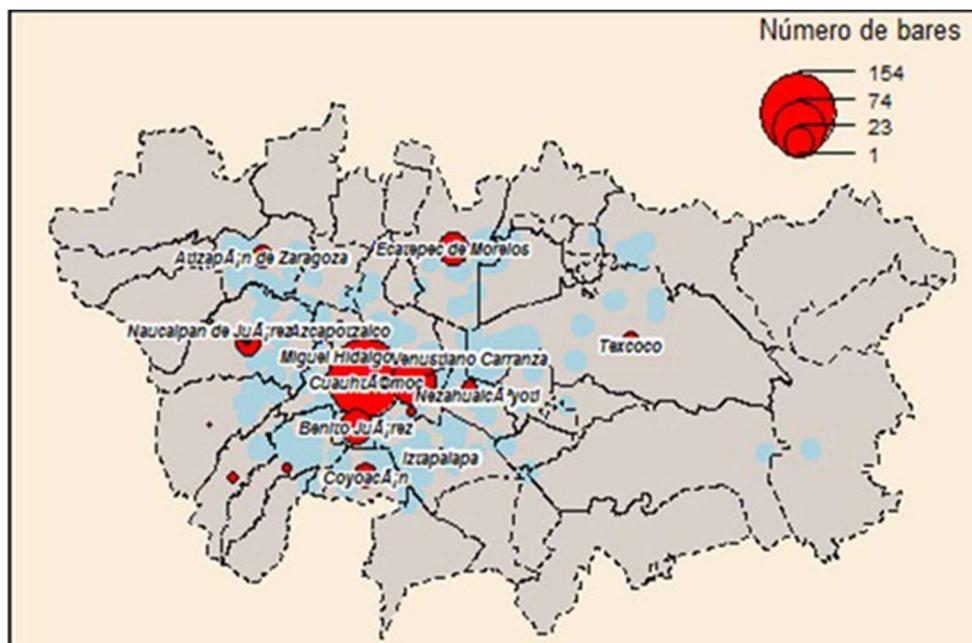
La alcaldía que reportó prioridad en el análisis es Cuauhtémoc, su expansión se dirige hacia Miguel Hidalgo y Benito Juárez. En dichos lugares se construyen las torres más altas del país, por lo que en el Mapa 4 se sobrepusieron los ríos. Constatan el *proto-fracking*, fractura del subsuelo, desecación, extracción de día y noche agua. Preludio y continuación de

la crisis en su fase ambiental.



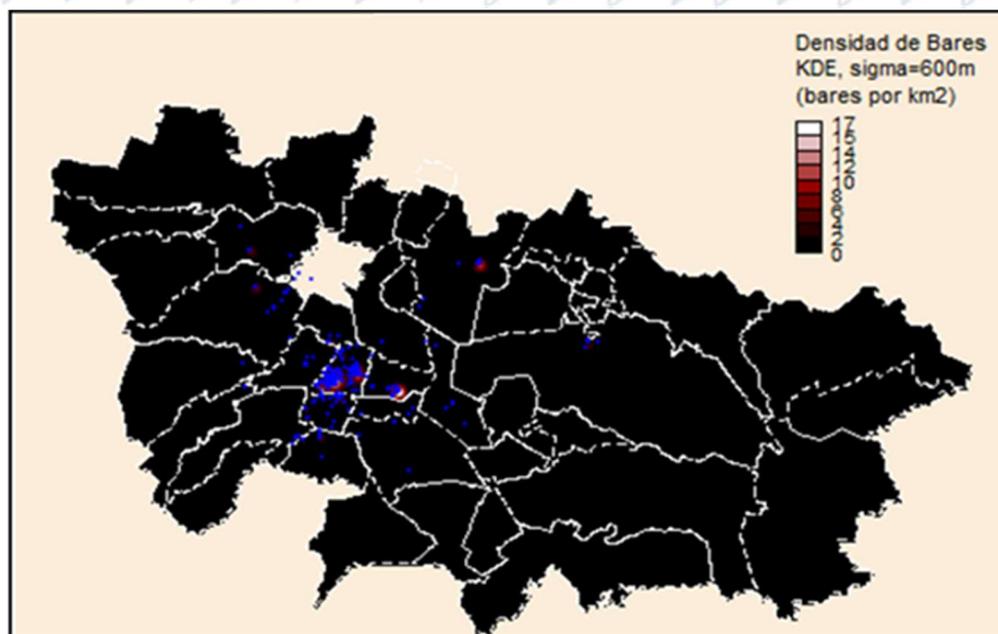
Mapa 3 - Metro, restaurantes y bares en la ZMCM, 2020

Fuente: Elaboración propia con base en Map data de OpenStreetMap y Luna (2021)



Mapa 4 - Agua en subsuelo y proto-fracking en ZMCM: número de bares, financieras y torres

Fuente: Elaboración propia con base en Map data de OpenStreetMap y Luna (2021)



Mapa 5 – ZMCM: Densidad de bares localizados a 600 metros de una estación de metro
Fuente: Elaboración propia con base en Map data de OpenStreetMap y Luna (2021)

Restricciones en la movilidad automatizada caracterizadas por algún patrón motriz. Según el INEGI (2021), los municipios que tienen mayor prevalencia respecto a la dificultad para llevar a cabo alguna actividad se encuentran en la periférica: Ecatepec e Iztapalapa (20% de su población, respectivamente); Nezahualcóyotl y Gustavo A. Madero, cerca del 10% del total; y, Álvaro Obregón, Naucalpan y Tlalnepantla se acercan al 5% cada una. El resto de los municipios no tiene un porcentaje representativo (LUNA, 2021).

La vida reproductiva es la contradicción territorial entre alcaldías centrales y municipios periféricos, las primeras, tienen un mayor envejecimiento, mientras que las segundas son fecundas, en Iztapalapa y Ecatepec moran mujeres entre 15 y 50 años que componen el 20% de la población, le secundan Nezahualcóyotl y Gustavo A. Madero con casi el 10% de la misma; y, Álvaro Obregón, Naucalpan y Tlalnepantla poseen el 5%. La duración de la vida reproductiva varía de una mujer a otra, pero, en la mayoría de los territorios, los partos les ocurren a mujeres en el rango mencionado (PRESTON, *et al.*, 2000; INEGI, 2021; BOURDIEU, 2000).

Los municipios que mayor número de hablantes de lengua indígena son Iztapalapa (aproximadamente 20%), Ecatepec (arriba del 15%), Naucalpan, Nezahualcóyotl, Gustavo A. Madero (más del 5%), Chimalhuacán, Álvaro Obregón, Tlalnepantla, Tlalpan. El territorio se comporta de igual manera con el cálculo de la población de 6 a 11 años que no acude a la escuela (INEGI, 2021).

Se elaboró un análisis comparativo con todas las variables que de forma

significativa tienen relación con la tasa de crecimiento poblacional de 2000 a 2020, reporta la proximidad más significativa: cantidad de viviendas particulares habitadas que tienen bicicleta como medio de transporte; población de 0 a 2 años; población de 15 a 17 años femenina; viviendas particulares que tienen entre 3 y 25 cuartos; población masculina de 18 a 24 años; y, total demujeres, ver Gráfico 1. Por lo mismo es imprescindible conocer, por municipio, ¿Cuál tuvo mayor tasa de crecimiento durante los 20 años?

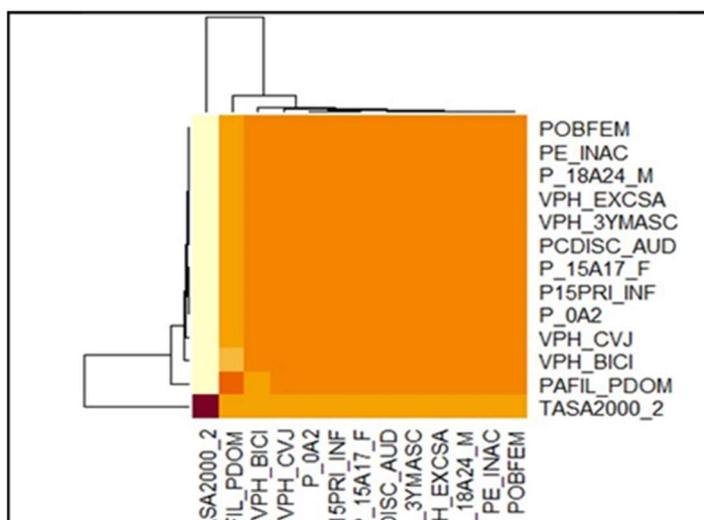


Gráfico 1 – ZMCM: Mapa de calor, relación entre población 2000 y variables censales 2020

Fuente: Elaboración propia con base los microdatos del Censo 2020 (INEGI, 2021). Las variables TASA2000_2, es el crecimiento poblacional en 20 años; PE_INAC, población económicamente no activa; P_18A24_M, Hombres de 18 a 24; VPH_EXCSA, vivienda con excusado; VPH_3YMASC, viviendas particulares con tres y más cuartos; PCDISC_AUD, población con discapacidad auditiva; P_15A17_F, mujeres de 15 a 17 años; P_0A2, población de 0 a 2 años; VPH_CVJ, viviendas particulares que disponen de consola de videojuegos; VPH_BICI, vivienda que dispone de bici como medio de transporte; PAFIL_PDOM, población afiliada a servicios de salud en PEMEX, Defensa o Marina.

Los municipios que, primordialmente, destacan su tasa de crecimiento, superior a 2.5, son los periféricos: Huehuetoca, Chicoloapan, Acolman, Tecámac, Tezoyuca, Cuautitlán, Nextlalpan, Atenco, Zumpango, Ixtapaluca, Tizayuca, Ayapango, Tepotzotlán, Chalco, Nicolás Romero, Milpa Alta, Nicolás Romero y Chiautla (LUNA, 2020).

4 Desigualdad en la zona

Se concuerda con María Bayón (2019) y Harvey (2007) que la desigualdad es un proyecto de clase. Un proyecto maestro, de largo tiempo, cuya inercia permite deducir en palabras de Oliveira (1982, p. 26) “que no es la planificación la que planea el capitalismo, sino que es el capitalismo el que planea la planificación”.

¿Cuál sería la amalgama que permite la socialización de dicho interés? La ideología. Prácticamente, la significación y simbolización de la experiencia urbana en la cotidianidad. Modos de vida naturalizados y normalizados para velar los privilegios con libertades, democracia, elección, libertad, falsa información, propiedad privada e hibridación de las identidades (LUNA, 2021). Alcance de las fantasías acosadas y la falsa seguridad (BAYÓN, 2019; CORDERA, 2008, THERBORN, 2020; LUNA, 2020).

De esta manera, la desigualdad no sólo atraviesa el campo de la infraestructura, además, trastoca la superestructura, por medio de representaciones necesarias para legitimarse a sí mismo en modos particulares. Poseedores de reconocimiento.

Vulgarizar el término supone despolitizar a la clase social reducida a una cuestión de carácter y esfuerzo, es decir, como resultado de elecciones personales (LUNA, 2021). La inequidad en la distribución de recursos materiales y culturales se explica por las deficiencias propias de los pobres (BAYÓN, 2019).

Igual que este análisis, hace más de un siglo que Max Weber (2013) relacionó la ética protestante y la acumulación en el capitalismo, hoy en día se puede señalar que la ética del neoliberalismo consiste en vigilar y disciplinar a los subordinados en una sociedad centrada en el mercado, castigando por medio del aislamiento a quienes no se adaptan a sus reglas (LUNA, 2021).

En consecuencia, la riqueza es una producción social. Como señalaron los primeros sociólogos, clásicos, es más que la suma de individuos, lo despojado en el tiempo, a través de la distribución y cambio, trabajo pasado, objetivado y ordenado, que termina subsumiendo la forma social en favor del capital y guiño del Estado.

La desigualdad atraviesa un ordenamiento cultural que reduce nuestra capacidad de funcionar como seres humanos, al igual que nuestra salud, amor propio, sentido de identidad, recursos para actuar y participar en el mundo. Problema multidimensional y relacional, que se sostiene por políticas y políticos, instituciones, grupos de poder, discursos e ideologías; privaciones y privilegios (BAYÓN, 2019).

El coeficiente de Gini es una de las coordenadas que nos permite entender el fenómeno, sin embargo, utilizando sólo este instrumento de medición perdemos de vista su reproducción en la superestructura por medio de interacciones que legitiman y plausibilizan el despojo del capital (BUSTAMENTE; SÁNCHEZ, 2012; CORDERA, 2008; RAMÍREZ; ZICCARDI, 2008; REYGADAS, 2008; LOMELÍ, 2008; LUNA, 2021).

En el ejercicio por entender las desigualdades, coincidimos con varios investigadores que manifiestan el recrudecimiento de la desigualdad en la diferencia, en términos de Gramsci (1971) encontramos la contradicción secundaria, trampa en la que se ha caído, desatendiendo la contradicción fundamental, capital-trabajo. En parte comprensible, porque en la actualidad pensar el mundo dialécticamente, a través de sus encuentros, implica la desaparición del capitalismo industrial, partidos y sindicatos obreros. La producción industrial está empleando internacionalmente el 20% de la población económicamente activa, sólo se incrementa en China, Vietnam, Bangladesh y otros que no lograrían representar la mayoría de la población (LUNA, 2021). El capitalismo de servicios digitales y financieros fragmenta el trabajo, difícil de organizar social y políticamente. Un capitalismo sin dialéctica no produce una clase antagónica, no produce un proletariado financiero (THERBORN, 2020).

La crisis del COVID-19 impactó de manera diferente en el género y los cuidados; las generaciones, ante la imposibilidad de emanciparse, los jóvenes no pueden cumplir con el aislamiento. Realizan trabajos precarios; y, en cuanto a sus actividades formativas, en casa, se enfrentan al hacinamiento, mandato familiar y la falta de tecnología (VOMMARO, 2020).

Únicamente en términos de producción social del espacio podemos considerar que en sí mismo resulta productor de la desigualdad, sin embargo, estaríamos retomando y reiterando que son los ingresos el núcleo de la desigualdad, de lo contrario son reificaciones que se expresan para comprender los símbolos y representaciones sociales (LEFEBVRE, 1991). Si hay producción del espacio, entonces, hay resistencia, las prácticas de la distribución se representan en la división social del espacio de manera extrema, lo señalan Massey (1996); Therborn (2020); Borón (2020); Bringel (2020); Vommaro (2020) y Bourdieu (2000). Por lo tanto, se necesitan las fuerzas políticas que desean que los que acumulan no puedan seguir viviendo como antes.

Asimismo, el *habitus* es la práctica que nos permite entender el consumo de representaciones para una conciencia del sentido del lugar propio y de los otros, un sistema de clasificación que expresa la jerarquía. El poder hacer cosas con palabras clasificar, ordenar, hacer familias, manipular la estructura objetiva de la sociedad (BAYÓN, 2019).

La infodemia, *fake news*, noticias falsas o desinformación es otro virus que afecta a los jóvenes, aunado al COVID-19, que se intensifica con las plataformas sociales y el teletrabajo (VOMMARO, 2020). El análisis de la desigualdad en tres fases históricas, a partir de la segunda mitad del siglo XX hasta la crisis del 2008 extendida al COVID-19. Primero,

de 1960 a 1980, en el patrón caracterizado por el fordismo, el país crece al 6% en el Producto Interno Bruto (PIB), es el Estado quien coordina el desarrollo del capitalismo industrial; posteriormente, dos, se plantea una estrategia neoliberal que orienta la distribución del gasto, focalizado, por edades, discapacidades, población urbana y rural, considerando la población más vulnerable; y, tres la crisis de 2008 que ya no es endémica a la economía, sino se expande de diferentes formas: ambiental, territorial, energética, comunitaria y corporal, incrementada por el COVID-19 (DELGADILLO; TORRES; GASCA 2001; BUSTAMANTE; SÁNCHEZ, 2012; OTERO; LANGIERI, 2020; MÉNDEZ, 2012; LOPYDA, 2010).

La crisis de 1983, formula tres líneas para eliminar el estancamiento en la tasa de acumulación. Apertura comercial, desregulación y privatización. El instrumento *ad hoc* fue el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN) que simula estar orientado a la reducción de las desigualdades. El núcleo de la desigualdad es la relación entre la distribución económica y la concentración de la actividad sobre un espacio geográfico, la especialización. Por lo tanto, a partir del año 2000 se ha presentado en los planes nacionales de desarrollo tres líneas centrales:

1) inversión externa en infraestructura, 2) aprovechamiento de recursos naturales; y, 3) mano de obra barata. Apuntados en el enfoque territorial, dirigido a los municipios con mayor pobreza, ejemplo, el Plan Puebla Panamá.

El cálculo del índice de Gini, para el 2008 y 2016, en la CDMX, muestra que las desigualdades se incrementaron, de 0.49 a 0.81, es decir, la estrategia neoliberal no las contuvo dentro de un parámetro, al contrario, la inversión que se generó en materia de infraestructura incremento la especulación de las inmobiliarias acompañada de trabajos precarios en múltiples proyectos inconclusos e hiperinflados en costos (INEGI, 2008; 2016; LUNA, 2019; 2020; ASUAD, *et al.*, 2007).

No está por demás señalar que, a los riesgos ya conocidos, se suma, por ejemplo, el embarazo adolescente no vinculado a la pobreza ni al nivel educativo, la falta de acceso a la justicia e información de calidad (CORDERA, 2008; VOMMARO, 2020; LUNA, 2021). La reforma energética vinculada a la movilidad, a finales del año 2013, modificó el artículo 27 constitucional, retazado desde el año 1992, para eliminar la propiedad colectiva.

Reducción del Estado, desestimación de las energías renovables y desconocimiento de la transición energética. Actualmente, en el 2022, se están llevando foros parlamentarios abiertos para debatir la producción de energía y analizar la posibilidad legítima de que el Estado

posea más del 50% de ésta, frente a los capitales privados.

5 Resultados: calles en mal estado, aglomeración, violencia, COVID-19 19

El COVID-19 es un fenómeno de la globalización que se suma en los territorios libres de movilidad. Sin fronteras, donde los capitales pueden moverse en búsqueda de mayor tasa de ganancia. Esta pandemia reafirma una antiquísima certeza: el capitalismo es un sistema social de hiper explotación, cuya especulación financiera maneja veinte veces la cantidad de dinero equivalente al producto bruto mundial, desprecia la vida, destruye el planeta tierra (OTERO; LANGIERI, 2020).

Asimismo, Méndez (2012) señala que la crisis del año 2008 se derramó de la economía y se esparció por otras representaciones de la tierra y productividad, desdoblamientos en el sector energético, ambiental, territorial, seguridad, salud, es decir, el libre mercado, desató las relaciones sociales de interdictos, apuntalando la anomía social. Igualmente, Vommaro (2020) considera que la crisis impacta y se tramita de manera desigual en el género, generaciones y educación. Lejos del orden social establecido por el fordismo (THERBORN, 2020). Borón (2020) señala que la pandemia agudizó la crisis del neoliberalismo global como su contradicción, fortaleciendo el escenario para transitar hacia una nueva hegemonía, otra de la encabezada por Estados Unidos de Norteamérica.

Al contrario, Otero y Langieri (2020) consideran que la crisis no debe ser entendida como un lugar sombrío del que hay que salir sino como una ocasión para la producción de conocimiento, apreciación de otros saberes que pueden dar cuenta de la realidad y no el mero retorno a la vieja normalidad, no obstante, este planteamiento no rescata los aprendizajes y contextos históricos que se suman a la acumulación originaria, desposesión, robo, piratería, control de los cuerpos y de la naturaleza desde sus cimientos.

A partir de estas dos formas, la económica y política, se configura una movilidad marcada por el crecimiento, transferencias fiscales para infraestructura y dependencia a la movilidad automatizada, situación que no beneficia al 80% de la población, particularmente en la región estudiada (ARREGUI, *et al.*, 2020; LUNA, 2020). De 1973 al 2017, el uso del automóvil paso del 16.5% al 22.5%; mientras que el transporte público ha crecido, a través de las vagonetas y microbuses del 3.5% al 44.2% (LUNA, 2020; 2021).

La especulación pasa por el territorio a través de los signos y símbolos que asigna un valor, la desigualdad se determina por las relaciones sociales que se organizan en clases,

históricamente formadas. Cuando se trató de establecer las relaciones entre los espacios, fueron las relaciones espaciales que los humanos sostenían entre sí en el interior de la sociedad las que sirvieron como punto de referencia. La división de los espacios está hasta tal punto ligada estrechamente a lo más esencial de la organización social (DURKHEIM; MAUSS, 1996; VILLAGRÁN, 2017; HANSON, 2010; BOURDIEU, 2000; MC DOWELL, 2000; CRESSWELL; PRIYA, 2008).

La encuesta Origen-Destino del año 2007 al 2017 ha cambiado de enfoque. Sobre todo, en la caracterización de los viajes a pie, ampliando las observaciones. En 2007, se registran 22 millones, mientras que en el siguiente año 34.2 (LUNA, 2021). En el último año, la distribución se dio de la siguiente forma: a pie 32%, automóvil 21%, transporte público 45% y en bici 2%, es decir que el desplazamiento que exceptúa al coche suma 79% (LUNA, 2020; 2021).

El tema de la movilidad y la desigualdad abordado en diferentes países, fuera de México, principalmente: Brasil, Francia, Alemania, Reino Unido, Canadá y Estados Unidos (ESCUADERO, 2017; HERCE, 2009; KAUFMAN; BERMAN; JOYE, 2004).

Donde se observa el vínculo que mantiene la movilidad con la desigualdad. El contexto de la movilidad en los hogares de la clase desposeída es la dificultad para acceder a fuentes de empleo, aislados territorialmente, acceso limitado al automóvil particular, menos ingresos y asignación de un porcentaje alto del salario al transporte público (VILLAGRÁN, 2017; MC DOWELL, 2000; BOURDIEU, 2000; CRESSWELL; PRIYA, 2008; HANSON, 2010; MIRALLES-GUASH, *et al.* 2015; LUNA, 2020).

En México, los estudios sobre movilidad se han enfocado en analizar los patrones de desplazamiento, por motivos laborales. Producidos por diferentes áreas metropolitanas. Datos que pasan por los Censos de Población y Vivienda, para analizar y mostrar las condiciones socioeconómicas en materia de movilidad, transporte y territorial (INEGI, 2007; 2008; 2016; 2017).

El enfoque prevaeciente en los estudios de México, América Latina y Europa no analiza los viajes a pie dentro del barrio, de la colonia, en una escala restringida, adultos mayores, personas jubiladas, desempleados, jóvenes, niños y madres. Las estrategias que desarrollan los grupos para acceder a los bienes, servicios y equipamientos (BOURDIEU, 2000; VILLAGRÁN, 2017; DURKHEIM; MAUSS, 1996; MC DOWELL, 2010; MIRALLES GUASH, *et al.*, 2015; CRESSWELL; PRIYA, 2008) ¿Cuál es su experiencia de viaje? Abordaje

que se centra no sólo en un punto de origen y destino, vinculado por modos de transporte, sino ¿Qué sucede a lo largo de los traslados? ¿Qué realiza la población metropolitana?

La expansión urbana no tiende a la conectividad y a la accesibilidad. La violencia estructura, que deriva en línea vertical de arriba hacia abajo, provoca la desconfianza y da un mensaje de rapiña universal. Por tanto, gran parte de la población experimenta el incremento de las distancias a través del microbús, bicitaxis y mototaxis.

La infraestructura atraviesa los bordes y el centro, sin embargo, la población no accede de la misma forma al transporte automatizado, metro, microbús, tren ligero. Lugares que se conectan, exclusivamente, por medio del transporte concesionado, informal e inseguro. Hogares que están situados en zonas integradas a diferentes bienes, servicios y equipamientos. Los hombres viajan de manera pendular al trabajo, al contrario de las mujeres, su práctica es heterogénea y estratégica, variable, realizan actividades del hogar, acompañan a los hijos rumbo a la escuela, para las mujeres el viaje es una producción en un sentido multidimensional, del cuerpo, espacio, familia y comunidad; por el contrario, para el hombre el viaje es una distribución expansiva a través del tiempo (VILLAGRÁN, 2017).

Las mujeres caminan más que los hombres, casi el 50% de sus viajes los realizan de este modo, muchas ocasiones como estrategia del proyecto de clase de condensar, concentrar redensificar, que se significa como aglomeración que traduce las violencias de clase en miradas intimidantes, palabras obscenas e invasión del espacio vital (MC DOWELL, 2000; VILLAGRÁN, 2017). Los hombres, toman más el automóvil y usan más otros modos de transporte automatizado. Ver Tabla 2.

El problema de la aglomeración y densidad en la ciudad es un problema de la movilidad. En la ZMCM observamos las dificultades que enfrenta la población para caminar, los de a pie encuentran toda una serie de obstáculos que les dificulta el acceso a la ciudad caminable. Puestos ambulantes, autos estacionados en las banquetas, mobiliario urbano, rampas de estacionamientos, banquetas en mal estado y apropiación del espacio por parte de algunos comercios. Provocando accidentes y lesiones. Violencia, hostilidad y adversidad en el espacio público y de los lugares por donde caminan las personas. Fuertes barreras urbanas e inseguridad. La ciudad se vive con cansancio, agobio y sufrimiento. Desesperación, angustia y ansiedad. Como salir de un manicomio para entrar a un panteón (SABINES, 2009).

Tabla 1- ZMCM: Modo de transporte por género, 2017.

Modo	Hombres	Mujeres
Automóvil	14.34	10.89
Colectivo/Micro	25.78	23.76
Taxi (App internet)	0.26	0.36
Taxi (sitio, calle u otro)	2.18	3.70
Metro	8.70	6.45
Autobús RTP o M1	0.71	0.69
Bicicleta	2.02	0.66
Autobús	1.86	1.40
Moto	0.98	0.31
Trolebús	0.22	0.23
Metrobús o Mexibús	1.89	1.75
Tren ligero	0.19	0.17
Tren suburbano	0.36	0.22
Caminar en la calle	39.66	48.20
Mexicable	0.01	0.01
Bicitaxi	0.11	0.24
Mototaxi	0.40	0.59
Transporte escolar	0.28	0.31
Transporte de personal	0.07	0.05

Fuente: elaboración propia con base en la INEGI (2017) y Luna (2021).

La calle es un espacio peligroso e inseguro, pero vivo, ya lo advertía Richard Sennett (2019) cuando señalaba que el movimiento diversifica el espacio público. La práctica de viaje muestra la ciudad como un lugar sobresaturado, roce de personas, que se mueven en automóvil en el tráfico, como por personas usuarias del transporte público, aglomeración. Las personas dicen: “el tráfico es pesado”, “terrible”, “los trayectos en coche son un martirio”. Otras, “el transporte viene muy saturado”. Tienen una experiencia muy similar, no obstante, los automovilistas dicen que su entorno es “más seguro” (ARREGUI *et al.*, 2020).

Los velos han internalizado dispositivos de desconfianza y privilegios en los individuos que realizan viajes a pie. Para ir a la escuela, los niños, perciben el espacio como “un entorno rápido y hostil”. Los adultos mayores ven que ellos “tienen restricciones y dificultades de acceso a la ciudad”, porque están limitados físicamente, “sienten que la ciudad los excluye, por este mismo motivo”. Las mujeres que usan el transporte público, víctimas de violencia. La interacción impulsa el aislamiento y dificultar la apropiación del espacio (LEVI, 2013).

La relación en cuanto al estado de las banquetas, 6 de cada 10 persona evaluaron negativamente la condición de estas, por tal motivo, investigadores y activistas se han dado a la tarea de recabar información para saber qué existe en lo normativo, espacio representado, para avanzar en lo operativo, impulsar la caminabilidad, ergo, la salud.

Romper con la forma dominante de la automatización, implantando espacios

multifuncionales que permitan la interacción y rompan con la trayectoria de aislamiento (ESCUADERO, 2017). El diagnóstico que se tienen sobre las vialidades es que el 63%, 432684, de los accidentes involucran a un automóvil, 13%, 86489, una camioneta de pasajeros; 8%, 57625, una motocicleta; y, 7%, 47373, una camioneta de carga (INEGI, 2019). El 78% de los accidentados tiene entre 15 y 70 años. En el año 2011 los accidentes viales fueron la segunda causa de muerte. En la mitad de las alcaldías se concentra el 77% de estos. Sobresale la alcaldía Gustavo A. Madero (13%), Iztapalapa (12%) y Cuauhtémoc (10%). Las horas que mayor peligro de sufrir un accidente son las ocho de la mañana, 26182 personas; y, tres de la tarde, 26301. El día que mayor riesgo presenta es el sábado de las 17:00 a las 21:00 hrs. Ser peatón, ciclista y motociclista es vivir en riesgo de ser accidentado (INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PARLAMENTARIAS, 2017; INEGI, 2019).

El Programa Integral de Movilidad 2013-2016 señala que se debe contar con calles completas, tránsito calmado y prioridad peatonal. La Ley de Movilidad del año 2014 coloca al peatón como protagonista e infiere que las transferencias fiscales deben destinarse más a la infraestructura peatonal y no a la infraestructura para los viajes automatizados. El reglamento de tránsito 2015 normaliza que en el espacio vial primero los peatones, en especial, personas con discapacidad. Organizaciones sociales han realizado diversas prácticas en defensa y promoción del peatón, en el año 2014 elaboraron la Carta de Derechos del Peatón.

Contamos con referentes internacionales como Tokio, ciudad donde se postuló que los espacios grandes deben contar con una escala humana (GEHL, 2019). La forma esta normada y regulada a través de un sistema de recompensa fiscal a la participación de las inmobiliarias en la producción de espacios públicos.

La CDMX en el periodo de pandemia, del 13 de enero de 2020 al 16 de agosto de 2020. Utilizando las fechas que el gobierno federal definió como parte del confinamiento:

- a) Prebloqueo, del 15 de febrero al 15 de marzo del 2020;
- b) Fase 1, del 16 de marzo al 24 de abril;
- c) Fase 2, del 25 de abril al 30 de mayo;
- d) Recuperación 1, del 1 al 26 de junio;

e) Recuperación 2, del 27 de junio al 27 de julio. Los modos de viaje registrados fueron dos, en coche y a pie, no se consiguió desagregar en transporte público, bici, taxi, metrobús, metro y aplicativos, asimismo, no se registró el motivo de viaje: regresar al hogar, ir al trabajo, ir a la escuela, ir de comprar, llevar a recoger a alguien, social-diversión, relacionado

con el trabajo, ir a comer, trámite, convivir, ir al médico, acto religioso y otro. Del 27 de febrero al 30 de abril ya había más de 19 000 casos. Ver Tabla 3.

Las medidas adoptadas buscan disminuir la movilidad, la mayor cantidad de desplazamientos cotidianos, para evitar los contagios, restringir las relaciones copresentes motivadas por variados fines con trayectorias que marcan un origen y destino de múltiples magnitudes dentro de un dominio intenso (ARREGUI, *et al.*, 2020).

Un primer ejercicio con la información fue analizar comparativamente cómo se había presentado la movilidad a pie en las principales ciudades del país, Guadalajara, CDMX, Monterrey, Puebla y Tijuana, para entender qué estaba sucediendo con la primera en el contexto nacional. Lo que se puede observar es, en el centro del país, se camina menos que en la ciudad del Bajío, pero aún mucho menos que en las del norte. Ver Gráfico 2. Asimismo, se puede observar que el momento en que menor movilidad a pie, Fase 1, posteriormente se comienza a recuperar el porcentaje de movilidad con la misma tendencia en todas ellas.

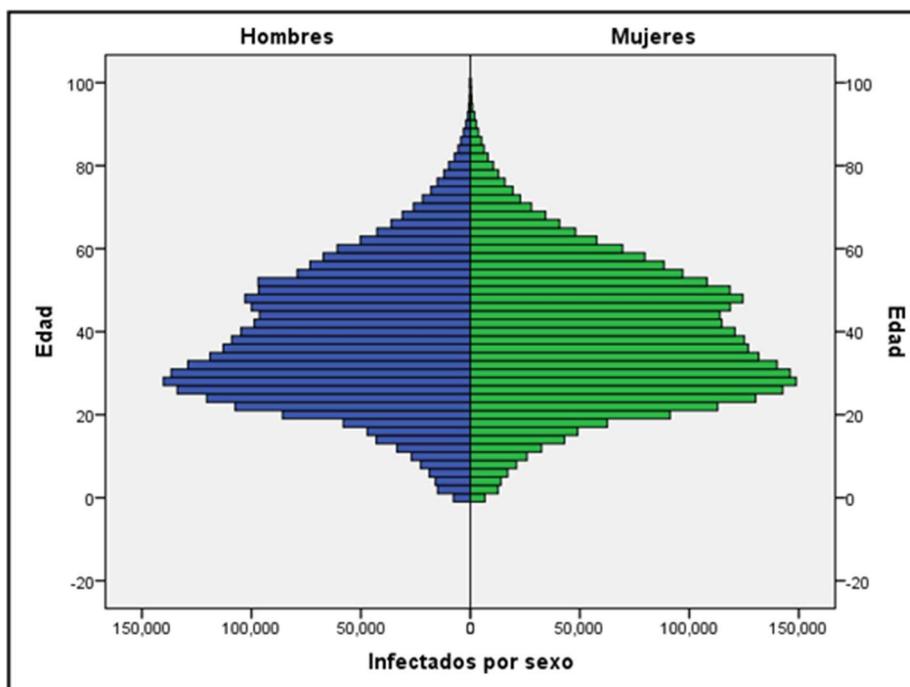


Tabla 2 – ZMVM: Porcentaje de infectados por COVID-19, por sexo y rango de edad.
Fuente: Elaboración propia con base en la Secretaría de Salud (2020).

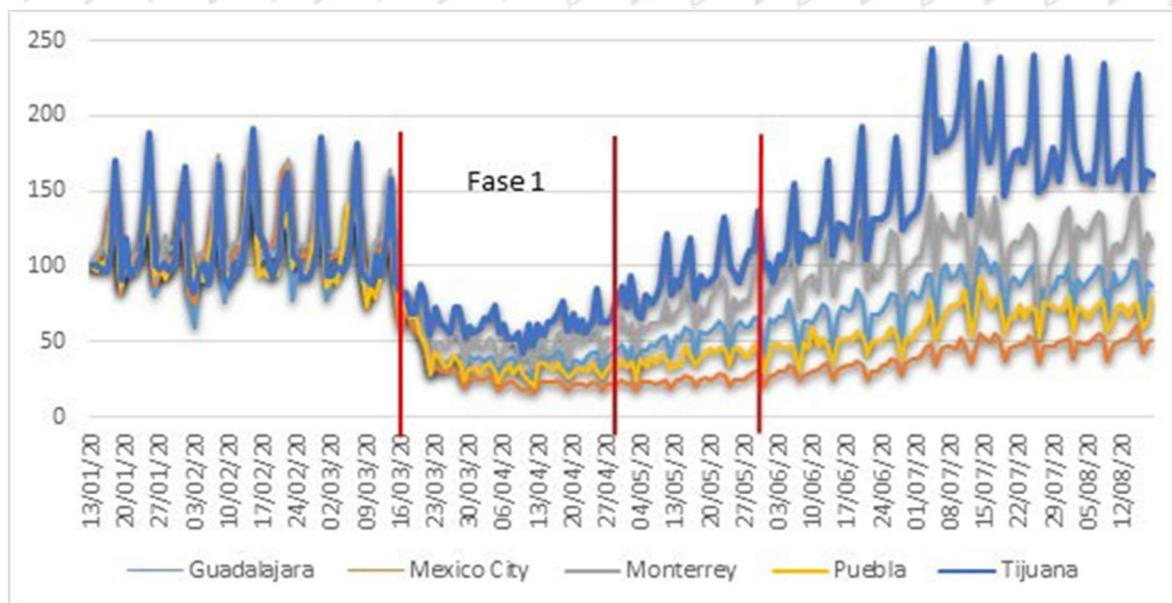


Gráfico 2 - % de movilidad a pie en las principales ciudades de México, durante la pandemia.

Fuente: Elaboración propia con base en Tendencias de movilidad de Apple (2020).

De Alba, Miranda e Ivanovich (*apud* LUNA, 2021) analizaron los desplazamientos diarios del 15 de febrero al 27 de julio con base en los Informes de Movilidad Local sobre el COVID-19 del buscador en línea Google, dicho banco de datos presenta motivos de viajes: salidas a parques, tiendas y farmacias, la afluencia a estaciones de tránsito, salidas por recreación, salidas a lugares de trabajo y salidas a áreas residenciales. Los datos que ofrece el buscador se universalizaron a diferentes ciudades del mundo, por lo que no empatan con los ítems de la EOD 2007 y 2017. Contrario a nuestras observaciones señalan que entre la Fase 1 (-45.3%) y la Fase 2 (-54.9%) se profundiza el confinamiento casi el 10%. Asimismo, Alba, Miranda e Ivanovich (*apud* LUNA, 2021) señalan que el 5% de la población realizó desplazamientos por razones de recreación. Las salidas a tiendas y farmacias a partir de la Fase 1 se redujeron a -15%.

En relación con salidas a parques, jardines públicos y bosques, durante la Fase 1 se registró una reducción de -40.18%, casi la mitad de la población, de las principales ciudades, acataron las medidas. Misma situación se presentó con los viajes hacia estaciones de tránsito y con mayor intensidad los viajes de trabajo (-44%) (ALBA; MIRANDA; IVANOVICH, 2020 *apud* LUNA, 2021). Finalmente, los traslados para visitar a algún familiar presentan valores positivos en todas las fases de resguardo, cerca del 20%.

6 Conclusiones

El análisis de la desigualdad se refleja en la movilidad cotidiana en el uso del espacio y transporte público frente al automóvil y las aplicaciones del celular. La crisis de la totalidad social estipula que la imprevisibilidad y la inestabilidad pasarán a ser la regla, lo cual fundamenta no sólo mayor volatilidad ante las amenazas, esa será la “nueva normalidad”. La disputa hegemónica será en el terreno de la salud pública y la renta básica universal. Por otro lado, en la cotidianidad las incidencias comunitarias han disparado el activismo digital, apoyo mutuo e intercambio y la construcción de barrio, porque como hemos visto a través de las prácticas cotidianas, representadas en el gráfico 1 y 2 el confinamiento no abole la presencia en la calle, la reinventa.

El precio del suelo se genera desde las periferias abiertas a la accesibilidad sobre nuevas rutas de transporte. Las políticas urbanas han propiciado el estallido de la Ciudad sobre el territorio en forma fragmentada por áreas especializadas, usos del suelo segregados entre sí en el territorio. La multiplicación de los denominados flujos de viajes concentrados en horas punta que saturan las entradas, salidas y vías especializadas de la ciudad, por tanto, propician su nueva ampliación.

La crisis es la unificación de los procesos que se representaron con eufemismos como la democracia formal que traería prosperidad y estabilidad, sin embargo no cesa el autoritarismo, neofascismo y las violaciones a los derechos humanos por grupos del oligopolio; el neoliberalismo se presentó como la liberalización, flexibilización y privatización que permitiría superar el estancamiento en la tasa de acumulación; en el año 2008 se presenta la punta del problema, agudización de la desposesión por parte del capitalismo financiero. La especulación financiera maneja veinte veces la cantidad de dinero equivalente al producto bruto mundial.

Por lo tanto, se incrementará la brecha centro-periférica, basada en la transferencia de tecnología, situación que no reduce la desigualdad, pese a la especulación que se realiza, la tecnología resolverá los males de esta crisis que se apoderó de la economía, territorio, energía, servicios, cuerpo, salud. No olvidar que en las prácticas cotidianas de a pie y en el hogar se informa que las pestes se crean en los pestilentes criaderos de animales y los laboratorios secretos de las potencias.

Caminar simboliza el paradigma del ser, posibilita que las cosas sean, sin embargo, en esta época de COVID-19, el contexto cultural y la moda es un fetiche, porque

crea la realidad absoluta del espacio-temporal, realidad que la relatividad ha dado en negar.

Bibliografia

APPLE. Tendencias de movilidad de Apple. 2020. Disponible en: www.apple.com/covid19/mobility. Acceso en: 29 diciembre 2022.

ARREGUI, C. *et al.*, ¿Transporte público para esenciales o transporte público esencial? Prospectivas sobre la movilidad urbana pós-pandemia. **Eídos**, n. 16, p. 87-101. 2020. Disponible en: <http://192.188.51.94/index.php/eidos/article/view/760/564>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

ASUAD, N.; QUINTANA, L.; RAMÍREZ, R. Desarrollo y políticas regionales en México: retos y perspectivas 2006-2020". *In*: CALVA, J. L. (coord.). **Políticas de desarrollo regional. Agenda para el desarrollo**, 13. ed. México: UNAM/Porrúa, 2007. pp. 231-247. Disponible en: https://www.academia.edu/download/30938136/02_pol_desa.pdf#page=231. Acceso en: 29 diciembre 2022.

BAUDELAIRE, Charles. **Las flores del mal**. Editorial Verbum, 2020.

BAYÓN, M. C. La construcción social de la desigualdad. Reflexiones sobre convivencia y justicia social en tiempos de neoliberalismo. *In*: BAYÓN, M. C. **Las grietas del neoliberalismo: dimensiones de la desigualdad contemporánea en México**. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Sociales, 2019. pp. 9-36.

BORÓN, A. **La pandemia y el fin de la era neoliberal**. Argentina: CLACSO. 2020.

BOURDIEU, P. **La dominación masculina**. Barcelona: Anagrama. 2000.

BRINGEL, B. **COVID-19-19 y el nuevo caos global**. Argentina: CLACSO. 2020.

BUSTAMENTE C.; SÁNCHEZ, A. Políticas públicas para el desarrollo regional de México. *In*: MEIXUEIRO, G.; SALVADOR, M.; CORNELIO, M. (coord.). **Desarrollo regional y competitividad en México**. México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Cámara de Diputados, México, 2012. pp. 49-69.

CHEVALIER, J.; GHEERBRANT, A. **Diccionario de los símbolos**. Barcelona: Herder, 1986.

CORDERA, R. El derecho al desarrollo y el derecho a la ciudad: para reconstruir el futuro. *In*: CORDERA, R.; RAMÍREZ, P.; ZICCARDI, A. **Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI**. México: Siglo XXI-UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales. 2008.

CRESSWELL, T.; PRIYA, T. Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding. *In*: CRESSWELL, T.; PRIYA, T. (ed.). **Gendered Mobilities**. London: Routledge, 2008. pp. 2-11.

DELGADILLO, J; TORRES, F.; GASCA, J. Distorsiones del desarrollo regional en México en la perspectiva de la globalización. **Revista Momento Económico**, n.115, pp. 30-44, may./jun. 2001. Disponible en: <http://revistas.unam.mx/index.php/rme/article/view/4273>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

DURKHEIM, E.; MAUSS, M. Sobre algunas formas primitivas de clasificación. Contribución al estudio de las representaciones colectivas. In: DURKHEIM, E. **Clasificaciones primitivas y otros ensayos de sociología positiva**. Barcelona: Ariel, 1996.

ESCUADERO, N. **Movilidad urbana y ciudad sustentable. Las experiencias de los casos de Curitiba y de Nantes desde la perspectiva de la sustentabilidad**. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica, 2017.

GEHL, J. **La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios**. Pamplona: Editorial Reverté, 2019.

GRAMSCI, A. **El materialismo histórico y la filosofía de Benedetto Croce**. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión, 1971.

HANSON, S. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. **Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography**, v. 17, n.1, p. 5-23, 2010. Disponible en: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09663690903498225>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

HARVEY, D. **A Brief History of Neoliberalism**. USA: Oxford University Press, 2007.

HERCE, M. **Sobre la Movilidad en la Ciudad**. Barcelona: Editorial Reverté, 2009.

HIRSCH, J. **El Estado Nacional de Competencia. Estado democracia y política en el capitalismo global**. México: Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Xochimilco, 2001.

HOLLOWAY, J. "Crisis, fetichismo y composición de clase". **Revista Relaciones**, n. 3, México - Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1990.

INEGI. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. **Primeros resultados del Censo 2020**. Iter. México: INEGI, 2021. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Microdatos>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

INEGI. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. **Estadísticas de accidente de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas**. Consulta interactiva de datos. 1997-2019. México: INEG, 2019. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=atus_accidentes. Acceso en: 29 diciembre 2022.

INEGI. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. **Encuesta Origen Destino 2017**. México: INEGI/ Gobierno del Estado de México, 2017. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/#Microdatos>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

INEGI. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. **Encuesta Nacional de**

Ingreso Gasto 2016. México: INEGI, 2016. Disponible en:

<https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/nc/2016/#Microdatos>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

INEGI. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. **Encuesta Nacional de Ingreso Gasto 2008.** México: INEGI, 2008. Disponible en:

<https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/tradicional/2008/#Microdatos>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

INEGI. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. **Encuesta Origen Destino 2007.** México: INEGI/ Gobierno del Estado de México, 2007. Disponible en:

<https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/default.html#Microdatos>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PARLAMENTARIAS. **Diagnóstico de la movilidad en la Ciudad de México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación de políticas).** México: Asamblea Legislativa del Distrito Federal VII Legislatura-Parlamento abierto, 2017

KAUFMANN, V.; BERGMAN, M. M.; JOYE, D. Motility: Mobility as Capital, **International Journal of Urban and Regional Research**, n. 28, v.4, p. 745-56, 2004.

Disponible en: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

LAPYDA, I. Durkheim e a crise financeira: reflexões sobre anomia e a relación economia e sociedade. **Plural, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP**, São Paulo, v. 17, p. 35-58. 2010. Disponible en:

<http://www.revistas.usp.br/plural/article/view/74552>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

LEFEBVRE, H. **The Production of Space.** New York: Blackwell Publishing, 1991.

LEWIS, O. **Los hijos de Sánchez/Una muerte en la familia Sánchez.** México: Fondo de Cultura Económica, 2012.

LINCK, T. La economía y la política en la apropiación de los territorios. **Revista ALASRU**, México, n.3, p. 24, 2006.

LOMELÍ, L. La pobreza en los orígenes del pensamiento económico. *In*: CORDERA, R.; RAMÍREZ, P.; ZICCARDI, A. **Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI.** México: Siglo XXI-UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales. 2008.

LOMNITZ, L. **Cómo sobreviven los marginados.** México: Siglo XXI Editores, 1975.

LUNA, L. Movilidad periférica en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. **Revista Turismo & Cidades**, v. 2, n. 3, p. 67-86, 2020. Disponible en:

<http://www.periodicoeletronicos.ufma.br/index.php/turismoecidades/article/view/13441/7605>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

LUNA, L. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. **Ensaio de Geografia**, v. 8, n. 15, p. 43-63, 2021. Disponible en:

https://periodicos.uff.br/ensaios_posgeo/article/view/47938. Acceso en: 29 diciembre 2022.

LUNA, L. Mayor ordenamiento, mayor desigualdad en la Zona Metropolitana del Valle de México. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP)**, Belém, v. 06, n. 02, p. 3-25, jul/dez., 2019. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/287164792.pdf>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

LUNA, L. Notas territoriales y estadística en el software "r": Entender Los Distritos Electorales en México. **Leviathan**, n. 13, p. 120–43, 2018. Disponible en: <https://www.revistas.usp.br/leviathan/article/view/144961/148822>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

MASSEY, D. S. The Age of Extremes: Concentrated Affluence and Poverty in the Twenty-First Century. **Demography**, v. 33, n. 4, p. 395-412, noviembre, 1996.

MC DOWELL, L. **Género, Identidad y Lugar, Un estudio de las geografías feministas**. Madrid: Cátedra, 2000.

MIRALLES-GUASCH, C. *et al.* A Gender Analysis of Everyday Mobility in Urban and Rural Territories: from Challenges to Sustainability. **Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography**, v. 23, n. 3, p. 398-417, 2015.

OLIVEIRA, F. **Elegía para una re(li)gión, Sudene, Nordeste. Planificación y Conflictos de Clase**. México: Fondo de Cultura Económica, 1982.

OTERO, R.; LANGIERI, M. **Acerca de la crisis del capitalismo o el coronavirus como síntoma**. Argentina: CLACSO, 2020.

PASCAL, B. **Cartas escritas a un provincial**. Lib. Castellana, 1849.

RAMÍREZ, P.; ZICCARDI, A. Pobreza urbana, desigualdad y exclusión social en la Ciudad del siglo XXI, una introducción. *In*: CORDERA, R.; RAMÍREZ, P.; ZICCARDI, A. **Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI**. México: Siglo XXI-UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales. 2008.

REYGADAS, L. Tres matrices generadoras de desigualdades. *In*: CORDERA, R.; RAMÍREZ, P.; ZICCARDI, A. **Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI**. México: Siglo XXI-UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales. 2008.

SABINES, J. **Espero Curarme de ti**. 2009.

SCHTEINGART, M.; IBARRA, V. **Desarrollo urbano-ambiental y movilidad en la Ciudad de México. Evaluación histórica, cambios recientes y políticas públicas**. México: El Colegio de México, 2016.

Secretaría de Salud (SSA). **Casos Confirmados a enfermedad por COVID-19**. 2020. Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/coronavirus-COVID-19-19-comunicado-tecnico-diario-238449>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

THERBORN, G. **Pensar el mundo actual desde Marx**. Marx 200 años: presente, pasado y

futuro. Buenos Aires: CLACSO, 2020.

VILLAGRÁN, P. Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México. **Revista Transporte y Territorio**, n. 16, p. 127-146, 2017. Disponible en: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3606/3301>. Acceso en: 29 diciembre 2022.

VOMMARO, P. **Las dimensiones sociales, políticas y económicas de la pandemia**. Argentina: CLACSO, 2020.

WEBER, M. **La ética protestante y espíritu del capitalismo**. Barcelona: Akal, 2013.