



La Ciudad de México y su movilidad accidentada son mercancías del poder y la seguridad

The Mexico city and its rugged mobility are merchandise of power and security

A cidade do México e sua mobilidade robusta como mercadorias de poder e segurança

Luis Alberto Luna*

Resumen: El artículo presenta el efecto de la inseguridad en la movilidad a partir de la ciudad unidimensional, orientada a la producción de servicios y capital financiero, cuyo principal interés no es resolver el problema sino controlar la población para ejercer el dominio a través de la dinámica del valor diferencial de las rentas. La investigación se basó en el análisis de la teoría ciudad unidimensional, a partir de allí se recolectaron datos de los accidentes en la movilidad relacionados con el espacio con el fin de obtener la localización del fenómeno que se desdobra en una geopolítica de los diferentes servicios, principalmente, financieros, que se instalaron en la Ciudad de México.

Palabras clave: Movilidad. Accidentes viales. Ciudad unidimensional. Ciudad de México

Abstract: The article presents the effect of insecurity on mobility from the one-dimensional city, oriented to the production of services and financial capital, whose main interest is not to solve the problem but to control the population to exercise dominance through the dynamics of differential value of rents. The research was based on the analysis of the one-dimensional city theory, from there data on mobility accidents related to space were collected in order to obtain the location of the phenomenon that unfolds in geopolitics of the different services, mainly financial, which settled in Mexico City.

Keywords: Mobility. Road accidents. One-dimensional city. Mexico City.

Resumo: O artigo apresenta o efeito da insegurança na mobilidade a partir da cidade unidimensional, voltada para a produção de serviços e capital financeiro, cujo principal interesse não é resolver o problema, mas controlar a população para exercer dominância por meio da dinâmica de valor diferencial de aluguéis. A pesquisa baseou-se na análise da teoria da cidade unidimensional, a partir daí foram coletados dados sobre acidentes de mobilidade relacionados ao espaço para obter a localização do fenômeno que se desenrola em uma geopolítica dos diferentes serviços, principalmente financeiros, que se instalaram na Cidade do México.

Palavras-chave: Mobilidade. Acidentes rodoviários. Cidade unidimensional. Cidade do México.

1 Planteamiento del problema

La presente investigación se realiza después de analizar la desigualdad y movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México, ZMVM, a través, de la manera tradicional, los ingresos.

*Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa. Email: l.lunazul@gmail.com.



La movilidad es una teoría que derivó de la globalización. Urry (2007) la presenta como un fenómeno idóneo del cambio de época, síntesis del giro explicativo temporal al espacial y la expansión de los diferentes mercados a escala mundial, destrucción creativa (Arrighi, 2009) o destrucción del espacio a través del tiempo (Harvey, 2004).

Antes de la globalización, el paradigma del transporte tiene como objetivo el movimiento de vehículos, su representación consistía en calcular el número de viajes, desplazamientos y pasajes. La organización determinaba su eficacia, rapidez y fluidez. Las personas fueron un objeto heterogéneo de moléculas que se desplazan. En síntesis, el movimiento como medio (Derechos Humanos Del Distrito Federal, 2013).

En la actualidad, la movilidad se determina por la posibilidad de relaciones, oportunidades y satisfacción de necesidades. La accesibilidad de las personas. El movimiento tiene un valor en sí mismo. Hay un mayor énfasis en la condición, género, identidad, edad y clase social (Derechos Humanos del Distrito Federal, 2013).

Por lo anteriormente señalado, es primordial, exponer en este momento, las prácticas materiales de riesgo, accidentes y decesos por la movilidad en la Ciudad de México, CDMX. Los accidentes a los que nos referimos son: atropellado, caída de ciclista, caída de pasajero, choque, derrape con la motocicleta y volcadura de auto.

Como resultado visible puede tener una lesión o muerte. Se encuadra dentro de los procesos históricos. Concebir, producir e imaginar la ciudad como un proyecto maestro de dominio. La teoría sostiene la unilateralización productiva del espacio, causada por la sociedad capitalista en su perseverante búsqueda por el crecimiento de valor y su movimiento (Lefebvre, 1991; Castells, 1979; Harvey, 2010; 2004).

En la ciudad, la productividad se ve reflejada absolutamente en la renta, no obstante, su valor en movimiento es la especulación, representación de un objeto inteligible. Permite el incremento de la máxima ganancia. La vivienda es un recurso impactado por la accesibilidad, vecinos, percepción del barrio, plazas públicas, mercados, parques y jardines, recolección de basura, servicio de agua, alcantarillado, iluminación, calles y banquetas, rodamiento vehicular, paisaje, servicios educativos, atención médica, organización y planeación del espacio.

Entonces, hay diferencias en la especulación del precio de los inmuebles, se relaciona con los diferentes soportes materiales, la seguridad y vigilancia. Una sociedad del Estado con los empresarios. El resultado de lo anterior, la separación de los individuos y las

clases sociales, segregación residencial (Nel·Lo, 2021; Van Ham; Tammaru 2016; Malheiros, 2002; Harvey, 2004; Bayón, 2019; Esquivel, 2015).

Intervienen otros dispositivos. Los procesos históricos: edad, origen, sentimiento de pertenencia étnica (Nel·Lo, 2021; Van Ham; Tammaru, 2016; Malheiros 2002; Lund, 2016; y, Cassiers; Kesteloot, 2012). La inseguridad que se asocia a los accidentes viales y decesos se localiza en el espacio de la CDMX.

Acontecen en alguna calle, ampliación, andador, autopista, avenida, boulevard, callejón, calzada, carretera, circuito, corredor, diagonal, eje vial, pasaje peatonal, periférico, privada, prolongación, retorno o viaducto. Según las etiquetas con las que se presentan los soportes materiales en el Marco Geoestadístico del año 2022 (INEGI, 2022).

El peatón, viajero, ciudadano, deber ser, el usuario principal del espacio público, quienes conducen vehículos, privados, invaden, de forma temporal un espacio que no les pertenece ni por epifenómeno, derecho o política de pillaje. Justificando sus actitudes con el fundamento de la productividad (Chinchilla, 2020; Marcuse, 1978).

El espacio compartido para la vía principal y las calles circundantes, secundarias, debería dar a los peatones mayor prioridad, al tiempo que permitiría cierto tráfico vehicular a una velocidad reducida por las tecnologías que proporcionan los soportes materiales, fuentes, esculturas, camellones y maceteros (Chinchilla, 2020; Escudero Peña, 2017; Luna, 2020).

Las intervenciones en movilidad tienen en común, producir una reducción de la velocidad del tránsito vehicular; y, de los accidentes; y, aumento de la calidad ambiental, empleando tres mecanismos: 1) disputa consciente del espacio público como territorio común; 2) el vehículo no debe tener prioridad; y, 3) responsabilidad sobre los actos propios (Chinchilla, 2020).

2. Objetivo y método

Importa describir en qué día de la semana acontecen los diferentes tipos de accidentes de la movilidad; hora; género; categoría del percance; deceso; transporte; y, destino del individuo. Los datos se obtuvieron del conjunto denominado Datos Abierto del Gobierno de la CDMX, mismos que registran los accidentes a partir del primero de enero del año 2019 hasta el mes de septiembre del año 2022.

Este banco de datos ha contado con la participación y aporte de las instituciones de seguridad y salud. En este sentido, se cuenta con una base de hechos viales con 100 mil 014 observaciones y 88 variables. La cartografía de soportes materiales y delimitación por alcaldía de la Ciudad de México están basadas en el Marco Censal del año 2022 (INEGI, 2022). Sobre la base de las coordenadas de la capa geográfica, se extrajo la imagen de la CDMX, albergada en la plataforma OpenMapStreet.

Los Datos Abiertos se depuraron. Para el cálculo con fechas, se asignó formato al tipo de dato idóneo. Respecto a la captura de los datos, en el caso de etiquetas se tuvo que homogeneizar para el cómputo. Asimismo, se realizó una operación para delimitar la geografía de la CDMX, debido a que contenía información con coordenadas registradas fuera de los límites de ésta. En total se cuenta con una base de datos de 99 mil 896 casos; y, aproximadamente 90 variables. Entre los ejemplos más frecuentes que se localizaron en la redacción de los Datos Abiertos de la CDMX fue el tamaño de letra; variables con un único ítem para las medidas de dispersión y tendencia central. Sesgo en la información y amplitud en el número de posibilidades.

3 Urbanidad unidimensional por su proyecto de clase: segregación

Se recurrió a la teoría de la seguridad, vigilancia y dispositivos materiales, para no seguir con el paradigma concomitante de la reducción de la velocidad asociado al decremento de accidentes y decesos en la CDMX. Una mirada sociológica urbana, más que un lugar panóptico que representa vigilantes es un escudriñamiento de lógicas normalizadas, sistemáticas e históricas asentadas sobre la ciudad. Su representación puede ser paradójica, porque evidencia la producción del miedo; y, la oferta, mercantilización, de protección, cuidados, por medios organizativos, soportes materiales y tecnológicos.

Los soportes materiales que desplazan a las personas en el territorio urbano se percibieron y concibieron, fundamentalmente, en el periodo de gobierno más derechista, 2000-2018, como lugares para ejercer el presupuesto de sus habitantes, trabajo, salud y formación educativa. El Estado impulsa dichas acciones y se asocia a los capitales privados, con la finalidad de que las inmobiliarias mantengan la máxima ganancia (Esser; Hirsch, 1994; Harvey, 2004; Lefebvre, 1991; Valenzuela, 2016; Holloway, 1992).

Investigadores asocian las concepciones, representaciones e imaginarios con las condiciones y motivos por los que la inseguridad social y vial se generan en las principales urbes del mundo (Chinchilla, 2020; Escudero Peña, 2017; Nel·Lo, 2021; Harvey, 2004; Bourdieu, 1989; Lefebvre, 1991; Herce, 2009). Lo anterior es un sesgo. Exponentes de la escuela de Frankfurt, fundamentalmente, Foucault, Marcuse, Luckmann, Berger sostienen que adecuaciones estéticas a causas del modelo de producción capitalista, son una reproducción de éste, a través, de la socialización ideológica controlada para gobernar a la población y el territorio. Producción-reproducción, infraestructura-superestructura (Marcuse, 1987).

Infelizmente, para resolver los problemas cotidianos. La ciudad unidimensional se orientó a la productividad. Derivó en los espacios especializados. Divididos, segregados y de marginación. Detonaron el miedo por interactuar, convivir. La planificación mercantilizó los espacios (Oliveira, 1993; Nel·Lo, 2021).

El espacio producido para incrementar el valor del capital en un continuum movimiento (Lefebvre, 1991; Harvey, 2004). En consecuencia, la estructura decantó en el flujo de personas, mercados y mercancías, paradigma del transporte. Con el paso del tiempo no sólo se rompe con las fronteras o demarcaciones administrativas, se implementa un modelo de extrañamiento, desconocer, el entorno, situación que facilita la venta de seguridad y tranquilidad (Harvey, 2004; Engels; Marx 2004; Engels, 2005; Milanovic, 2016).

Van Ham y Tammaru (2016) citaron los trabajos de Engel sobre Manchester, el cual ya reflejaba el paisaje de segregación urbana. Actualmente, la ciudad especializada fomenta reservorios espaciales donde acontecen los de accidentes y decesos por el efecto de la ciudad laboral y el estrés que produce. Estudios sobre el distanciamiento de las personas en el espacio han sido replicados por el enfoque ecológico de la Escuela de Chicago (Park; Burgess, 2019) antes de la primera mitad del siglo XX; posteriormente, la visión marxista con Harvey (2010) y Castells (1979). Hasta las reflexiones más recientes que asocian el fenómeno con los efectos de la globalización económica en el aumento de las inequidades urbanas (Sassen, 2013).

La organización de la inversión y el gasto público de las administraciones municipales, locales, federales y metropolitanas convienen al libre mercado y de movilidad residencial irrestricta de la población ¿Cuáles son los efectos de la ciudad unidimensional? Miedo, decesos, segregación residencial, mercantilización de la seguridad y accidentes viales (Chinchilla, 2020).



En efecto, la especialización de los espacios, la unilateralidad laboral y la segregación residencial son condiciones para que los grupos sociales se desarrollen en función de su renta, ligada estrechamente factores demográficos como la edad, origen étnico y clase social (Secchi 2013; Nel·Lo, 2021; Malheiros 2002). La representación de la segregación, miedo, orden, vigilancia y ortodoxia laboral es un fenómeno estructural a la construcción de ciudad (Engels; Marx, 2004; Park; Burgess 2019; Castells, 1979; Sassen, 2013; Oliveira, 1993). El gobierno y la razón de Estado se consuma en la mixtura, mezcla de población con diferentes ingresos e identidades. Son socialmente mejores que los barrios segregados, consecuentemente, se eliminarían los núcleos especializados (Nel·Lo, 2021).

Esta propuesta no tiene ningún sustento. No existe diagnóstico, correlación que permita sostener lo anterior. Cambiar a los pobres de barrio no, necesariamente, modifica sus condiciones materiales, reduce el tiempo de desplazamiento al trabajo, incurre en la disminución de accidentes ocurridos entre el origen y destino, en todo caso, se debe mejorar los ingresos de este sector, de lo contrario resultará sólo en modificaciones cosméticas. *Mixed communities* o *moving to opportunity* (Nel·lo, 2021).

La ciudad es el reflejo de las relaciones sociales, desiguales y distanciadas, tal como el espacio (Lencioni, 1999; Lefebvre, 1991). La teoría social es la teoría histórica que permite comprender el espacio (Santos, 2000). La historia es el principado de la posibilidad desarropada en la soberanía de la necesidad. Lencioni (1999) y Marcuse (1987) comprendieron las relaciones sociales, aquello que está por sobre los individuos y las poblaciones, esto se refleja en los actos y prácticas humanas, por lo tanto, en la producción del espacio, que no es epifenómeno, pero trasciende a diversas coyunturas.

La desigualdad tiene su puntal en la forma económica y se reproduce en la forma política a través de diversos dispositivos de control, intolerancia, mezquindad, disgregación, falta de solidaridad y sustitución de la ciudadanía y virtud cívica. Mismos que van a desencadenar la gravedad de los accidentes de diversos tipos, en este estudio, fundamentalmente, viales y decesos (White, 1983; Arbaci; Malheiros. 2013).

Las ciudades y su configuración convierten a los ciudadanos en débiles o fuertes de forma desigual (Chinchilla, 2020). Así, la ciudad con sus interdictos apuntala protecciones a los agentes que ejercen trabajos. La gente no se pierde, desconoce la necesidad de descansar a mitad de camino, además, necesita consumir en un restaurante para hacer uso del baño, precisa



un destino para caminar o realizar una actividad lúdica (Chinchilla, 2020; Duch, 2019; Marcuse, 1987).

Los accidentes y decesos viales no son contrarios a los cuidados. Se implantan en la ciudad de riesgos para generar la máxima ganancia, los movimientos se producen cotidianamente y van a permitir su valorización (Secchi, 2013). Valor en movimiento (Harvey, 2004). Propicia que el sentido común se invisibilice (Chinchilla, 2020). Secchi (2013) menciona que la ciudad contemporánea hunde sus propias raíces en sucesivos movimientos de rotura del sistema de solidaridad, el efecto son los sistemas de intolerancia en la movilidad, sanitaria, religiosa, étnica, cultural o se relacionen con diferentes modos de vida o niveles de renta.

Por lo tanto, la intolerancia niega proximidad, separa, pone distancia en las actividades, edificios, espacios públicos, habitantes y usuarios. El mecanismo como ya se mencionó se plantea desde el vuelco, objetivación e internalización de la estructura social (White, 1983; Arbaci; Malheiros. 2013).

La cuestión urbana se manifestó cada vez más como explosión de nuevos sistemas de intolerancia (Secchi 2013). La inseguridad y el miedo que cubren las ciudades del mundo actual no son un fenómeno nuevo, sin embargo, el cambio de época tiene su huella en éste. Históricamente, se ha presentado el miedo por las agresiones del enemigo, de los infieles, enfermedad, contagio, penuria, hambre, desastres naturales y el extraño. Entonces, al cambiar la naturaleza de lo que atemoriza cambian los dispositivos aptos para combatir el miedo. No obstante, los remedios no se suceden, los unos a los otros, los que surgen no hacen desaparecer aquellos que les preceden (Foucault, 2006; Marcuse, 1987).

4 ¿Circular seguro?

La tecnología que transforma la naturaleza en mercancías instituye formas de control social, cohesión, más efectivas y agradables. La mercadotecnia, el manejo de laboratorios científicos (Harvey, 1990; Santos, 2000). El número de ciudadanos es el primer objeto de la policía. El segundo objetivo es las necesidades de la vida, que puedan vivir.

El tercer objetivo es el problema de la salud. La salud cotidiana de la ciudad de México. Será en lo sucesivo objetivo permanente de cuidado e intervención para la policía. El último objeto de la policía, vigilancia, es la circulación de las mercancías, personas, productos

y todas las demás actividades de los hombres. Esa circulación en el sentido de los instrumentos materiales que deben dársele.

La policía se ocupará de las rutas, de su estado de su desarrollo. Los diferentes motivos por los que se mueven las personas desde los años ochenta del siglo pasado hasta la actualidad son los expuestos en las diferentes encuestas sobre movilidad en el área metropolitana de la Ciudad de México. Ver Tabla 1.

Tabla 1 - Motivo de viaje según las encuestas de movilidad, 1983-2017

MOTIVO	1983	1994	2007	2017
Regresar al hogar	48.90%	45.60%	44.80%	46.82%
Ir al trabajo	25.20%	22.50%	25.40%	20.53%
Ir a la escuela	17.60%	13.90%	8.80%	8.03%
Ir de compras (bienes y servicios)	3.90%	4.30%	4.90%	9.53%
Llevar o recoger a alguien	0.70%	4.20%	5.40%	0.66%
Social, diversión	3.70%	2.70%	2.80%	4.68%
Relacionado con el trabajo		1.90%	1.20%	
Ir a comer		0.80%	0.60%	
Trámite			1.80%	1.10%
Convivir				7.63%
Ir al médico				0.34%
Acto religioso				0.57%

Fuente: Elaboración propia con base en Luna (2020).

El espacio de la circulación es, entonces, un objeto privilegiado de la policía. Por circulación se debe entender no sólo la red material de acceso a las personas, valores y mercancías, es el conjunto de los reglamentos, restricciones, límites, facilidades y estímulos que permitirán el tránsito. En cada coyuntura de las encuestas 1983-2017 se puede observar lo limitado, asimismo, la libertad del ciudadano y el aumento por motivos de ocio para el consumo, ver Tabla 1. Todo ese campo de circulación es competencia del cuerpo organizado (Chinchilla, 2020).

Los productos adoctrinan y manipulan; promueven la falsa conciencia inmune a su falsedad. El adoctrinamiento sistemático deja de ser mercadotecnia y publicidad, pasa a ser modo de vida (Marcuse, 1987; Duch, 2019). No hay pago integrado entre los distintos sistemas y distritos. Desigualdad. El transporte público es incómodo e inseguro. El modo de viaje que mayor número de horas retiene a un viajero es el colectivo, asimismo, es el primer medio de transporte para llegar a un intermodal. Posteriormente, en segundo lugar, el metro consume demasiado tiempo. De esta manera de los 34.2 millones de viajes que se registran el año 2017,



casi cuatrocientos mil se realizan caminando, arriba de doscientos veinte mil se llevan a cabo en colectivo-micro y más de ciento doce mil en automóvil.

Lo anterior, no tiene sentido con la gestión de gobierno que ha creado 12 líneas del metro con más de 193 estaciones. Los 335 trenes con un costo de 5 pesos (0.24 dls); tren ligero con una distancia de 13 km, 18 estaciones y 20 trenes, costo 5 pesos (0.24 dls); Tren suburbano, 27 km, siete estaciones, 30 trenes, costo 23 pesos (1.04 dls). Trolebus con una longitud de 261 kilómetros, nueve rutas, 252 vehículos, costo similar al metro y Mexibús; este último tiene 16 kilómetros, 18 estaciones y 63 unidades. Finalmente, el RTP posee más de tres mil kilómetros, 88 rutas y 1325 autobuses, por un costo de 4 pesos (0.32dls).

En consecuencia, lo que engloba la policía es en el fondo un inmenso dominio del cual podría decirse que va del vivir al más que vivir. Es el conjunto de las intervenciones y los medios que garantizan coexistir, serán efectivamente útiles a la constitución, al acrecentamiento de las fuerzas del Estado (Chinchilla, 2020). Por tal motivo, la naturaleza únicamente puede otorgarnos el ser, pero el bienestar lo forjamos con la disciplina y las artes. La disciplina debe ser igual para todos, que todos vivan satisfechos y honestamente en él. Todo lo que produce ese bienestar es el objetivo de la policía.

La CDMX cuenta con una flota de 4.7 millones de vehículos; 5 millones en el Estado de México; adicionalmente, 5 millones de motocicletas. Por el coste del combustible, el área es el lugar donde más caro resulta conducir, sumado a las horas perdidas en la congestión. La evidencia sugiere que producir barrios mixtos no sólo no ayuda a los pobres, sino que también perjudica el bienestar de las familias más acomodadas, porque hace más difícil para ellas encontrar barrios poblados por “hogares complementarios”: “gastar recursos en mixturar la población no es una distribución del bienestar social, una confusión y confiscación de este.

La ciudad es el terruño de la policía. Policía y reglamentación urbana. La urbanización del territorio. Los métodos de la policía, diferencia entre policía y justicia. Reglamentación y disciplina (Chinchilla, 2020). La policía en la salud, la subsistencia, todos los medios para impedir la escasez latente en todos los servicios y problemas ambientales. CDMX tiene temperaturas más altas que las registradas en las entidades conurbadas (diferencia de hasta 10 grados centígrados).

El centro de la ciudad se comporta como una zona desértica, no cuenta con áreas verdes, se desecó y seguirá expulsando los cuerpos de agua. La superficie urbanizada absorbe calor. A medida que ha aumentado la mancha urbana, aumenta la temperatura media de la



CDMX. Los periodos cálidos, de mas de 30 grados Celsius han aumentado. De 1877 a1887, ocurrieron dos; 1961 a 1970 ocho veces; y de 2011 a 2020, 18 veces.

Los problemas de que se ocupa la policía no tienen que ver con la salud ambiental, vial y social. Están relacionados con el mercado, la compra, venta, el intercambio. La cohabitación de los hombres, especulación financiera, protección del valor y la fabricación de mercancías. La gubernamentalidad es la racionalidad inmanente a los micropoderes. El análisis de la gubernamentalidad como generalidad singular implica que todo es política. En suma, dos formulaciones: todo es político por naturaleza de las cosas, todo es político por la existencia de los adversarios. Todo es politizable. La política es ni más ni menos, lo que nace con la resistencia a la gubernamentalidad.

Ejercer la vigilancia de control sobre el valor en movimiento que relaciona la conducta de todos y cada uno. El espacio vial remite a una serie de acontecimientos posibles. Remite a lo temporal y lo aleatorio, ambos en un espacio dado, necesario para explicar la acción a distancia de un cuerpo sobre otro. Del soporte y el elemento de circulación de una acción. El medio pone en cuestión el problema de circulación y causalidad. El medio es una cantidad de efectos masivos, soportes materiales, servicios, recursos, clima y condiciones naturales que afectan a quienes residen en él (Herce, 2009; Luna, 2022; Luna, 2021).

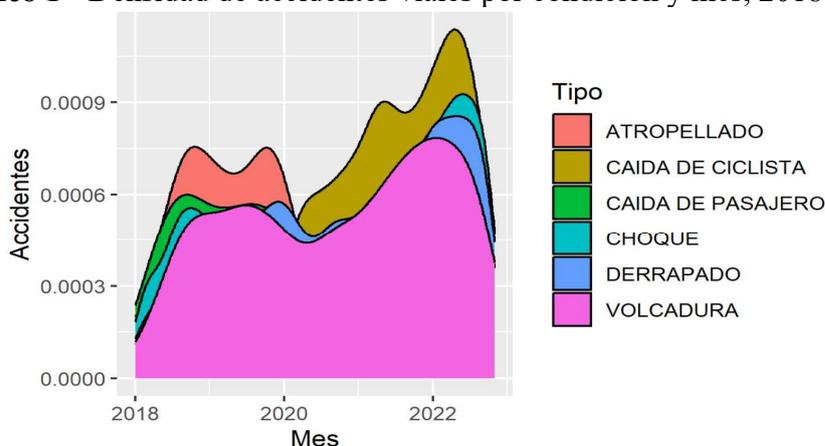
Es un elemento en cuyo interior se produce un cierre circular de los efectos y las causas, porque lo que es efecto de un lado convertirá en causa del otro. Cuanto mayor es el hacinamiento más accidentes habrá. Cuanto más accidentes más enfermos y muertos (Foucault, 2006; Escudero Peña, 2017). Como señaló Monsiváis en su libro los Rituales del Caos, la ciudad es un ente agonizando, pero que en su estado, realiza actividad física de una manera tan vigorosa.

5 Resultados

Desde el año 2018, se ha reportado un incremento muy importante en el tipo de accidentes acontecidos en la CDMX: atropellado; caída de ciclista; caída de pasajero; choque; derrapado; y volcadura. Cabe señalar con base en el Gráfico 1 que el accidente que más se repitió de 2018 a 2022 fue choque, un tema que al capital le interesa en demasía, por los seguros y servicios en torno dichos incidentes.

La coyuntura de la pandemia, COVID-19, muestra a la baja todo tipo de accidentes durante la primera fase, del 16 de marzo al 27 de abril del año 2020. Las instituciones gubernamentales consiguieron reducir la circulación de autos, la asistencia escolar y laboral, principalmente, gubernamental y de instituciones multinacionales, los trabajadores informales se expusieron de su origen-destino, al contagio durante los traslados y en los diferentes tipos de transporte. Ver Gráfico 1.

Gráfico 1 - Densidad de accidentes viales por condición y mes, 2018-2022

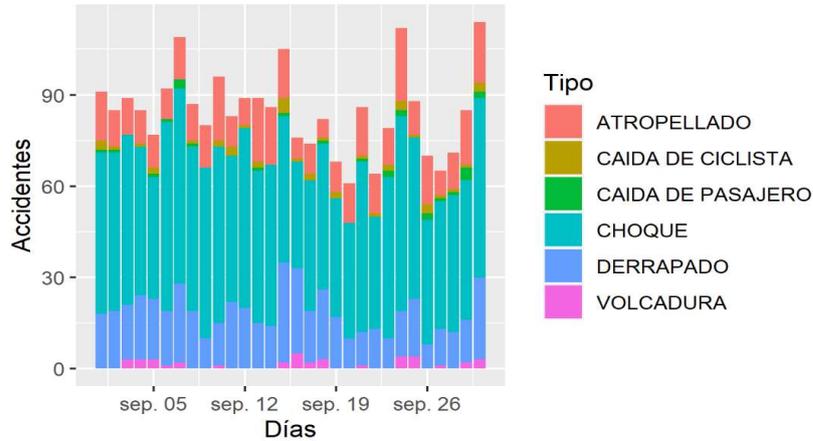


Fuente: Elaboración propia con base en Datos Abiertos de la CDMX

La ciudad unidimensional reestructuró sus normas con el fin de vigilar los temas poblacionales y epidemiológicos, más que una construcción de maneras para restringir y evitar la inseguridad, insalubridad y falta de cuidados replicados continuamente, tal como ha sucedido (Foucault, 2006; Marcuse, 1987; Vommaro, 2020; Bringel, 2020; Otero, 2020; Canales; Fernández, 2020; Berger, 1971).

Como pudimos apreciar en la gráfica anterior, Gráfico 1, y en el siguiente, Gráfico 2, el último trimestre de cada año registra el mayor número de accidentes viales, consuetudinariamente. Durante bloque el número de atropellos aumentó. Igualmente, se mantuvo por encima de todos los demás tipos el choque. Es importante, mencionar, durante este mes, la televisión y todos los medios, incluso educativos, promueven un mes de fiesta y anomía, donde las rutinas y la ciudad laborable se convierte en la ciudad de consumo (Foucault, 2006; Marcuse, 1987; Berger, 1971; Harvey, 2004; Luna, 2022; Bourdieu, 2016; Bayón, 2019).

Gráfico 2 - CDMX: Accidentes viales en septiembre, 2022



Fuente: Elaboración propia con base en datos abiertos de la CDMX

La falta de cuidado en la CDMX se refiere más a los lesionados, mujeres y hombres que, actualmente, en su rutina de productividad desean mostrar las heridas de guerra. Mostrar en la corporeidad el espacio de control y dominio de una realidad feroz y tajante. Las personas se lesionan en primer lugar entre los 25 y 34 años (32.3%); el rango de 15 a 24 años representa el 24.4%; y, entre los 35 y 44 años, casi el 18%, en suma, estos tres, se aproximan al 75%. La población joven es la que más sufre accidentes viales. Ver Gráfico 3.

Cabe señalar que por género el número de lesionados hombres es mayor, 80324 (70.2%), mientras que el número de mujeres es 34148 (29.8%). La cantidad de occisos masculinos suma 1639 (81.8%) frente a 365 (18.2) mujeres (DATOS ABIERTOS, CDMX). Ver Gráfico 3.

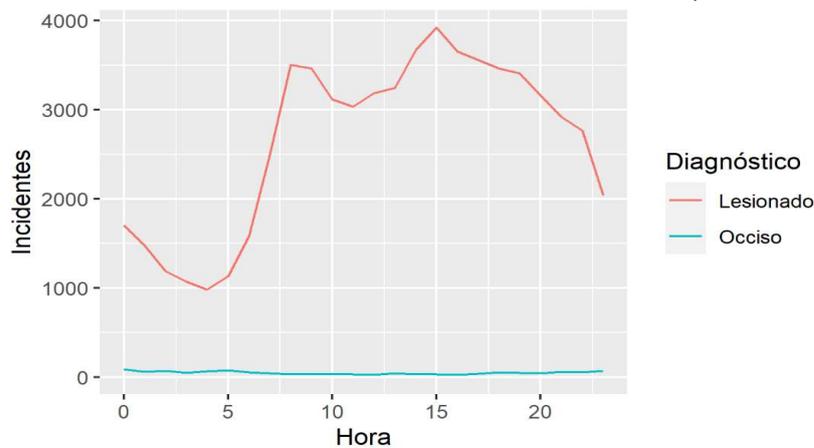
Gráfico 3 - Rango de edad en el promedio de accidentados. CDMX



Fuente: Elaboración propia con base en los Datos Abiertos, CDMX.

Del año 2019 al 2022 se realizó la media por hora de los lesionados y los occisos por los diferentes tipos. El rango de horas de menor peligro, 00:00 a 04:00, esa tendencia es inversamente proporcional según avance el tiempo. A partir de las cinco de la mañana comienza un pretil de inseguridades y accidentes viales que irá en aumento hasta las ocho de la mañana, el segundo punto más alto, puesto que a las 15:00 hrs., se vislumbra la cúspide, a partir de ese horario comienza a descender. Ver Gráfico 4.

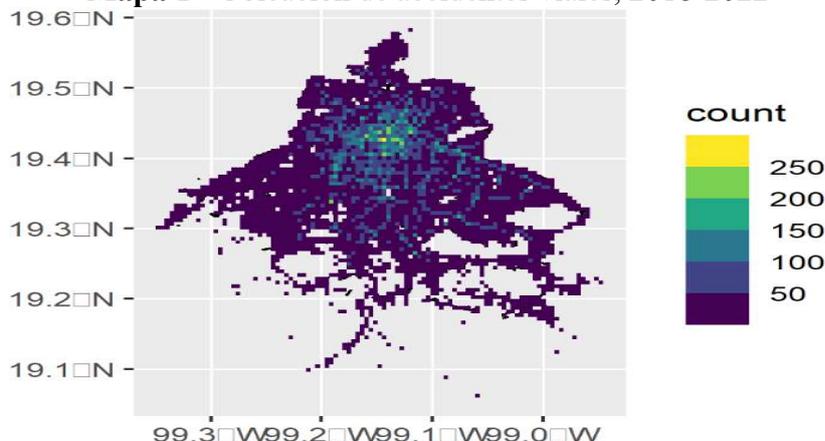
Gráfico 4 - Media de las horas en los accidentes viales, 2020-2022



Fuente: Elaboración propia con base en datos abiertos de la CDMX

La localización por puntos reportados a partir del año 2018 hasta el 2022 fue complicada, se estructuraban avenidas, vialidades, circuitos, todas las tipologías que nos permitiera el Marco Geoestadístico Nacional, sin embargo, a escala local es imposible presentar el detalle de que es el centro de la Ciudad de México donde más descuidos, choques, lesionados y heridos se localizan. Ver Mapa 1. Igualmente, podemos observar que el número de accidentes de tráfico se suscitan en el centro de la ciudad. Ver Mapa 2.

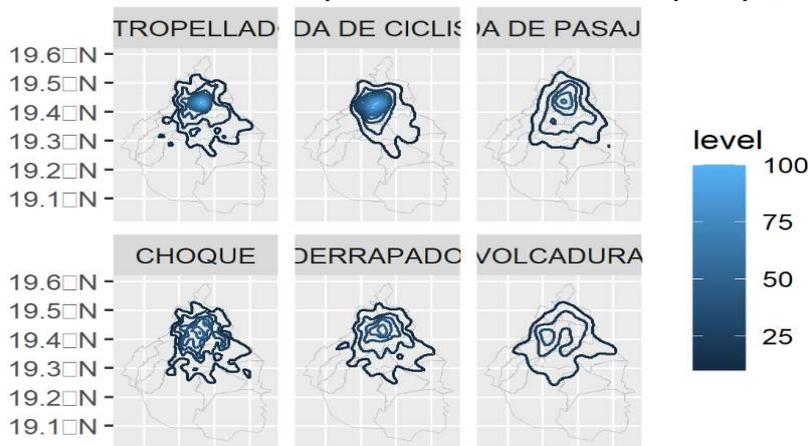
Mapa 1 - Ubicación de accidentes viales, 2018-2022



Fuente: Elaboración propia con base en datos abiertos de la CDMX y Luna y Petrus (2023)

En el Mapa 2 podemos observar la distribución del tipo de accidente, resalta que la media de la cantidad de atropellados se suscita al centro de la ciudad, resulta el mismo fenómeno con la caída de ciclistas, situación que se puede suponer, puesto que en esta área se localizan las ciclovías, en cuanto a la caída de pasajeros se amplía la escala y se distribuye más hacia el sur de la Ciudad. El fenómeno de choque abre todo el abanico de la CDMX, puesto que todas las vialidades se ven afectadas por esta situación. En cuanto a los motociclistas derrapados, se observa que son víctimas de la pérdida de tiempo y correlacionado con los choques, puesto que se localizan en el centro. Finalmente, las volcaduras se expanden al Área Metropolitana del Valle de México.

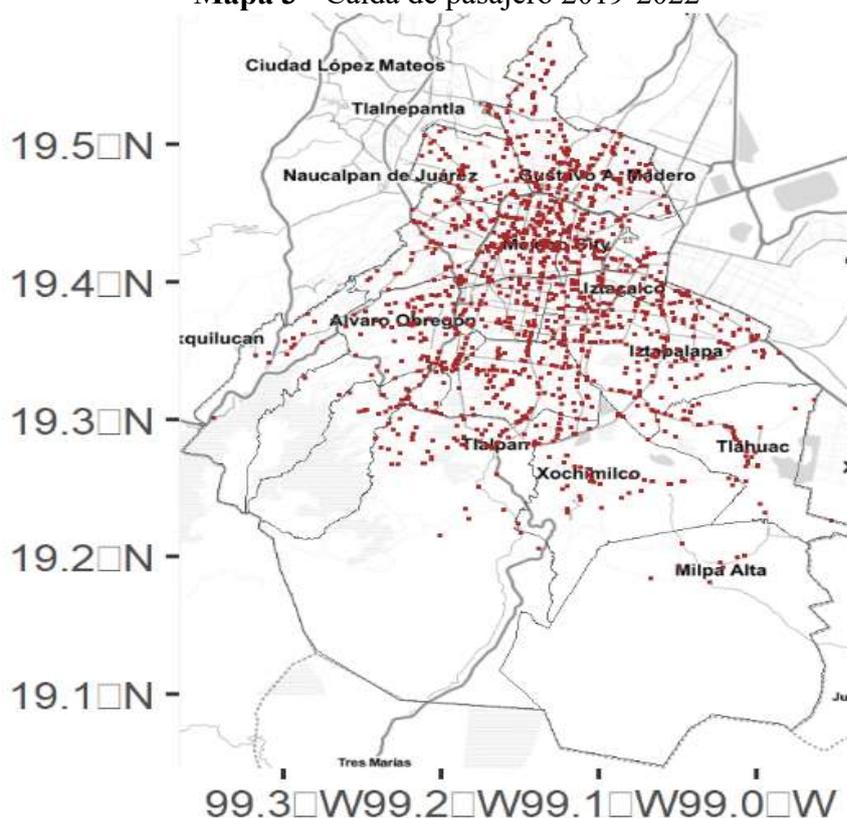
Mapa 2 - CDMX: localización espacial de accidentes viales por tipo, 2018-2022



Fuente: Elaboración propia con base en datos abiertos de la CDMX y Luna y Petrus (2023)

Es imprescindible constatar la desigualdad e inseguridad relacionada con la movilidad, derivado de la cantidad y distribución de accidentes por caída del pasaje. El modo de transporte denominado pesero, ha sido evaluado por diferentes fuentes, entre ellas, la Evaluación de los Servicios Urbanos que se realizó en el Año 2009, misma que lo coloca como el peor de los transportes, porque no tienen paradas fijas, son propietarios diversos, se tiene estimado 28000 microbuses y 3000 autobuses. Asimismo, se cuenta con 130 mil taxis. Todos estos servicios son privados y no han sido integrados ni ordenados para reducir los accidentes. Muchas de sus unidades no reciben mantenimiento y continuamente los conductores van disputando el pasaje, puesto que se les impone una cuota y ellos pretenden cubrirla y adicionalmente conseguir mayor remuneración por su actividad. Ver Mapa 3.

Mapa 3 - Caída de pasajero 2019-2022



Fuente: Elaboración propia con base en datos abiertos de la CDMX

En los días de la semana podemos ver que los accidentes se centran principalmente en la alcaldía Cuauhtémoc, sobre todo el día lunes, al pasar éste, se presenta una dispersión que

expande la escala e incluso los fines de semana deja fuera dicha área conflictiva y son los contornos los que presentan mayor riesgo. Ver Mapa 4.

Mapa 4 - CDMX: Distribución espacial de la totalidad de incidentes viales por semana, 1018-2022



Fuente: Elaboración propia con base en datos abiertos de la CDMX y Luna y Petrus (2023)

6 Discusión

Si hay tanto accidentes viales no es porque los individuos pretendan incapacidad o descanso involuntario. Hay tanto cambios, debido a las intervenciones políticas y económicas del gobierno que modificaron el curso de las cosas a tal punto que la naturaleza misma ha constituido para el hombre (Berger, 1971; Marcuse, 1987; Foucault, 2006).

El capital es quien ejerce su poder en la articulación de los elementos físicos, geográficos, climáticos con la sociedad. Articula su fuerza donde el medio se convierte en determinante de la naturaleza (Oliveira, 1993; Santos, 2000; Lefebvre, 1991; Milanovic, 2016; Engels, 2005; Soja, 2013; Sassen, 2013; Bourdieu, 2016).

Si quiere modificar la especie humana tendrá que actuar sobre el medio (Chinchilla, 2020). En consecuencia, la escasez no es exactamente los recursos para los soportes materiales de vialidad, es la insuficiencia actual. Calles en mal estado, pendientes de estacionamiento que impiden el paso del peatón, ciclistas que no respetan el sentido de las avenidas, dueños de perros que no recogen sus desechos, automovilistas que se sienten propietarios del espacio público y

no han tomado un curso de conducción, ni les interesa la educación, porque dicha no les permite conseguir su cometido.

Todos esos actos son el reflejo de una ideología, de un proyecto de clase, de una posición política inconsciente, porque está dirigida por los que dominan la educación y comunicación que terminan influyendo en conductas clasistas y racistas (Harvey, 2004; Valenzuela, 2016; Oliveira, 1993; Santos, 2000; Lefebvre, 1991; Milanovic, 2016; Engels, 2005; Soja, 2013; Sassen, 2013; Bourdieu, 2016; Bayón, 2019; Massey *et al.* 1998; Holloway, 1992).

Un estado de penuria cuya propiedad engendra un proceso que la dilata y tiende a prologarla o acentuarla (Esser; Hirsch 1994; Harvey, 2004; Bayón, 2019; Bourdieu, 2016; Massey *et al.* 1998; Milanovic, 2016; Engels, 2005; Cerdá 1867; Harvey, 2010; Castells, 1979; Sassen, 2013; Soja, 2013; Secchi, 2013; Van Ham; Tammaru 2016; Denton; Massey, 1988; Malheiros, 2002; Maurin, 2004; Arbaci; Malheiros, 2013; Cassiers; Kesteloot, 2012; Lund, 2016; Lencioni, 1999).

La penuria provoca el alza de los precios. El capital se convierte en el arquitecto que controla el espacio concebido y al mismo tiempo regulador de un medio (Oliveira, 1993; Lefebvre, 1991; Esser; Hirsch 1994; Holloway, 1992; Esquivel, 2015; Bayón, 2019; Valenzuela, 2016; Harvey, 2004).

Garantizar y asegurar distintos tipos de circulación. La gente, las mercancías, aire, etc. Valor en movimiento que se plasma en el paisaje, en la segregación, el costo de los viajes, costo de las mercancías, valor de los servicios, especulación del valor, especulación financiera y los soportes materiales para una conectividad con la mayor seguridad que proporciona la vigilancia (Nel·Lo, 2021; Luna, 2022; Chinchilla, 2020; Milanovic, 2016).

Como primera premisa. La escasez de estructura vial y mobiliario urbano con su correlato la forma suntuosa, lujosa y extravagante de los inmuebles que se construyeron en reforma e insurgentes, además de todos los servicios que hacen funcionar una ciudad son una manifestación de mala fortuna (Luna, 2019; Luna, 2023; Foucault, 2006).

La escasez da pie a la mala índole, como círculo vicioso va a influir sobre la escasez y manifestarse como uno de sus principios, la avidez de novedades, deseo de ganar, incrementar su capital, fomentar la individualidad y hedonismo (Harvey, 2004; Holloway, 1992; Esser; Hirsch 1994). Dichos fenómenos provocan la acumulación que en tiempos recientes se asemeja



a la que describió Marx como originaria, retención de mercaderías (Harvey, 2004; Sennett, 2012; Navarro, 2012).

El pueblo expresó su malestar y no es por la incertidumbre, sino por la insatisfacción que produce el intercambio y la gubernamentalidad cuya imposibilidad y continuum fallido es la inmovilidad, pérdida de tiempo en los tiempos de traslado, accidentalidad y falta de cuidados. Unidos a la sospecha de que no existen alternativas. Ausencia de antropodiseas, utopías, desorientación que corre el riesgo de convertirse en constante e insuperable, pero nunca en productiva. Anomia (Berger, 1971; Canales, 2003; Canales; Fernández, 2020).

La ciudad es una entidad compleja concebida en la producción de mercancías despojadas por los socios del Estado que controlan la policía, al contrario la participación del sujeto ciudadano es la forma de gobierno que se funda en la igualdad ante la ley, ante los tribunales, para el rico y para el pobre (Touraine, 1994; Luna, 2017; Holloway, 1992; Galli, 2013; Bayón, 2019; Cordera; Provencio, 2016).

El espacio público ideal, no el real, está regido por los *ágraphoi nomoi*, leyes no escritas, costumbres, referencia a lo divino (Berger, 1971). El espacio público tiene lugar en la deliberación que sigue a la libre discusión, a la parrhesía (Foucault, 2006). Van a la par trabajo, política, privado, público, palabra, praxis, contrario al hombre unidimensional (Berger, 1971; Galli, 2013; Foucault, 2006; Secchi, 2013; Marcuse, 1987; Chinchilla, 2020).

Los dispositivos de control por su tendencia se amplían. Se integran sin cesar nuevos elementos, la producción la psicología, los comportamientos, las maneras de actuar de los productores, los compradores, consumidores, importadores, exportadores, viajeros, transportistas, caminantes se integra a la mundialización de la segregación, de la falsa conciencia, de una participación política enajenada que demanda privilegios, distinción, exclusividad, racismo y clasismo (Harvey, 1990; Swyngedouw, 1997; Galli, 2013; Oliveira, 1993; Valenzuela, 2016). Destrucción creativa (Harvey 2004; Arrighi, 2009).

La ley prohíbe, la disciplina prescribe y la vigilancia, sin prohibir ni prescribirá, y aunque, eventualmente, se dé algunos instrumentos con los interdictos y la prescripción, tiene la función esencia de responder a una realidad que anule el problema. Anule, limite, frene o regule (Foucault, 2006; Marcuse, 1987). La ley trabaja en el ámbito imaginario (Luna, 2017). Imagina lo negativo. La disciplina trabaja en lo complementario de la realidad. La disciplina trabaja en si misma a través de una serie de análisis y disposiciones específicas, hacer que sus

dispositivos actúen unos con respecto a otros (Galli, 2013; Foucault, 2006; Marcuse, 1987; Berger, 1971).

La política no se despega del juego de la realidad (Lund, 2016; Bringel, 2020; Swyngedouw, 1997; Camp, 2018; Bustamante; Sánchez, 2012; Malheiros, 2002; Nel-Lo, 2021). Está profundamente ligada al principio general del capitalismo, el juego dejar que la gente haga y las cosas pasen. Dejar hacer, pasar y transcurrir. que la realidad se desarrolle y marche, siga su curso de acuerdo con las leyes, los principio y los mecanismos que le son propios. La libertad es un correlato de la introducción de los dispositivos de seguridad decantados en la movilidad y en la existencia vial (Galli, 2013; Foucault, 2006; Marcuse, 1987; Berger, 1971).

En el capitalismo, las formas sociales por excelencia son el Estado y el mercado (Holloway, 1992; Valenzuela, 2016; Esser; Hirsch 1994; Massey *et al.*, 1998). Se trata de la escisión entre trabajo y política, entre lo público y lo privado. El concepto que trata de mediar es el de derechos (Galli, 2013). La norma que permite la indisciplina vial tiene un carácter primariamente prescriptivo. La determinación y el señalamiento de lo normal; y, lo anormal resultan posibles con respecto a esa norma postulada (Galli, 2013; Foucault, 2006; Denton; Massey, 1988; Oliveira; 1993; Berger, 1971; Marcuse, 1983).

7 Conclusiones

La primera conclusión es consultarse se analizó ¿El concepto de espacio y los accidentes viales por descuido como un efecto del Estado y su gubernamentalidad? ¿Es la gubernamentalidad un proceso superior al Estado? ¿Este último representa una pastoral y no un cálculo racional dominado por la técnica de la estadística y la observación poblacional? ¿Dónde queda la espacialidad accidentada de la CDMX en la gubernamentalidad, el Estado y la pastoral?

La ciudad unidimensional, como mercado, es también el espacio. Lugar de revuelta, la ciudad, foco infeccioso. Accidentes y decesos que conducen a enfermedad, lesiones y muertes. La solución cosmética de estos problemas, que impulsa la gobernabilidad, poder que se ejercer para aplicar dispositivos que propicien la máxima ganancia, aseguradoras, servicios hospitalarios, financieros, farmacéuticos, terapéuticos, control de daños. Condicionan el monopolio de la tecnología, a través de eufemismos.



En consecuencia, la población disciplinada, lesionada, herida y muerta de la CDMX es el centro de la instrumentación del poder que se ejerce de manera refinada y sofisticada. El Estado junto con el mercado, a través de la ideología y educación alienada se empeñó en la producción del tiempo. Proyecto maestro. Como parte de éste, las disciplinas integradas a la objetivación jurídica y plausibilidad de los súbditos quienes sólo recitan credos, catecismos e himnos de equipos de fútbol.

El puntal inició con la guía de las almas y los cuerpos, la conducta de seguridad no tiende a la justicia, sino a la moral, pero desigual, porque hay algunas personas que tienen formación e integran los cuidados a la ciudad. La vanguardia, se encuentra en el orden cuya infraestructura se fundamenta en la economía. Su principio es hacer dentro de los conglomerados ciudadanos accesibles por mecanismos de circulación de paga, para que no pierda el máximo de horas en la congestión vial.

El gobierno del la CDMX no ha podido deslindarse de la identidad con el rol alienado impuesto, conducir la política para gobernar a través de la obediencia, la palabra, las relaciones y las formas que alejaran del territorio y el mundo, operación biopolítica, para controlar, no para prevenir los accidentes, decesos, lesiones y la hostilidad contra la vida feliz.

Es imprescindible señalar que la escuela de Frankfurt concibió como institución fundamental, primera, nueva, mejor y heredera de la pastoral religiosa a la estructura del Estado, a través de los siglos ha refinado su poder para fomentar en la población vigilancia policial y en el territorio seguridad. La razón de estado es resolver los problemas de las relaciones sociales, clases y cosas. El gobierno es la mejor forma. Encontramos adjetivos como una acción política precisa, propia de su posibilidad para ejercer la voluntad en una relación social.

Por tal motivo las relaciones sociales de intercambio son mediadas por el Estado quien establece su razón como manera de poder político y pastoral. Impone la ley, fuerza, a través de la policía.

El problema del gobierno es la población por lo tanto ha desarrollado una técnica infalible como mecanismo de seguridad, el arte de la estadística. Dicha información le permite erigirse como pastor de un rebaño cuyas ovejas se disciplinan, enajenan, porque la razón de Estado no es prevenir ni resolver los problemas sino controlar. El gobierno como principio categórico. A través de dicha lógica contienen cualquier golpe de estado que pudiera surgir del pueblo.

En la ciudad unidimensional son tres las capas de la vida social que se atan al trabajo:

- 1) Las formas de pensamiento alienado se someten al progreso y a la forma técnica de la vida.
- 2) La realidad está estructurada por el capitalismo, por la producción, por la represión de la conducta que es evaluada y puede ser juzgada por la ley.
- 3) Paradójicamente, la productividad se convierte en destrucción a través del tiempo, lo que en años pasados, contrariamente, se denominó destrucción creativa.

De esta manera el vector que rige los accidentes viales en la CDMX es:

Ciudad->Dominación->Productividad->Enajenación->Capital->Destrucción >Naturaleza->Hombre
--

El fin de la ciudad, desigualdad y humanidad no se satisface con acciones cosméticas, pese a que los cuidados están subsumidos en actividades cotidianas en todos los desplazamientos de la Ciudad de México. Nos sometemos a la producción pacífica de los medios de destrucción. La técnica enquistada del despilfarro, enajenados o mejor dicho educados para la defensa que deforma a los defensores y aquello que defienden.

El desdoblamiento de la producción, distribución, intercambio y consumo se refina a través de la técnica del trabajo y de los procesos, mecanización, automatización, manejo científico y su corolario la mercadotecnia, esta última atrae el control del cambio tecnológico y el monopolio. No sólo eso impone precios. Se caracteriza por la conquista de las fuerzas sociales centrífugas por la tecnología.

Las necesidades políticas de la sociedad se traducen en aspiraciones individuales, satisfacción que promueve negocios y el bienestar general. Luego, entonces, la estructura capitalista tiene el monopolio de la razón. Nuestra sociedad funciona desde una posición de fuerza. Su productividad destructiva de los deseos y sublimaciones humanas. La paz se mantiene como lo mencionaron los autores citados por la represión y enajenación.



8 Bibliografía

ARBACI, S.; MALHEIROS, J. De-segregation, peripheralisation and the social exclusion of immigrants: Southern European cities in the 1990s. In: **Linking Integration and Residential Segregation**. [s.l.] Routledge, 2013. p. 67–96.

ARRIGHI, G. **Adam Smith en Pekín**. [s.l.], Ediciones AKAL, 2009.

BARRERA, M. E. A.; GUTIÉRREZ, H. Desigualdad de género y cambios sociodemográficos en México. **Nósis: Revista de Ciencias Sociales y Humanidades**, v. 26, n. 51, p. 2–19, 2017.

BAYON, C. **Las grietas del neoliberalismo: dimensiones de la desigualdad contemporánea en México**. [s.l.], Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, 2019.

BERGER, P. **El dosel sagrado**. Buenos Aires: Amorrortu, 1971.

BOURDIEU, P. Social Space and Symbolic Power. **Sociological theory**, v. 7, n. 1, p. 14–25, 1989.

BOURDIEU, P. **Sociologie Générale**. Cours au Collège de France 1983-1986 (Vol. 2) . Paris: Seuil, 2016.

BRINGEL, B. Geopolítica de la pandemia, escalas de la crisis y escenarios en disputa. **Geopolítica**, v. 11, p. 173, 2020.

BUSTAMANTE, C.; SÁNCHEZ, A. Políticas públicas para el desarrollo regional de México. In: MEIXUEIRO, G.; MORENO, S.; MARTÍNEZ, C. (Orgs.). **Desarrollo regional y competitividad en México**, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Cámara de Diputados, México, 2012, p. 49–69.

CAMP, R. A. **La política en México: ¿Consolidación democrática o deterioro?** [s.l.] Fondo de Cultura Económica, 2018.

CANALES, A. Demografía de la desigualdad. El discurso de la población en la era de la globalización. In: CANALES, A. I.; LERNER, S. (Orgs.). **Desafíos teórico-metodológicos en los estudios de población en el inicio del milenio**. Guadalajara, México. El Colegio de México, Universidad de Guadalajara y Sociedad Mexicana de Demografía, 2003, p. 43-86.

CANALES, A.; FERNÁNDEZ, D. Covid 19 en Estados Unidos. La racialización de la desigualdad frente a la salud y la muerte. **Boletín del Grupo de Trabajo Estudios sobre Estados Unidos**, v. 4, p. 9–19, 2020.

CASSIERS, T.; KESTELOOT, C. Socio-spatial Inequalities and Social Cohesion in European Cities. **Urban Studies**, v. 49, n. 9, p. 1909–1924, 2012.

CASTELLS, M. **La cuestión urbana**. [s.l.] México Siglo XXI Editores, 1979.



CERDÁ, I. **Teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona.** [s.l.] Imprenta Española, 1867.

CHINCHILLA, I. **La ciudad de los cuidados.** Los libros de la Catarata, 2020.

CORDERA, R.; DURAZO, E. P. **Informe del desarrollo en México 2015.** [s.l.] Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades, 2016.

DENTON, N. A.; MASSEY, D. S. Residential segregation of blacks, Hispanics, and Asians by socioeconomic status and generation. **Social Science Quarterly**, v. 69, n. 4, p. 797, 1988.

DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL, C. DE. **Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012.** CDHDF México, 2013.

DUCH, L. **Vida cotidiana y velocidad.** [s.l.] Herder Editorial, 2019.

ENGELS, F. **The Condition of the Working Class in England.** [s.l.] Routledge, 2005.

ENGELS, F.; MARX, K. **Manifiesto comunista.** [s.l.] Ediciones AKAL, 2004.

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

ESQUIVEL, G. Desigualdad extrema en México. Concentración del poder económico y político. **Reporte de Oxfam México**, v. 23, p. 1–43, 2015.

ESSER, J.; HIRSCH, J. Dimensions of a 'Post-Fordist' Regional and Urban Structure. **Post-Fordism**, p. 71, 1994.

FOUCAULT, M. **Seguridad, territorio y población, trad. H. Pons.** Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2006.

GALLI, C. **El malestar de la democracia.** Buenos Aires, 2013.

HARVEY, D. **El nuevo imperialismo.** Ediciones. Akal, 2004.

HARVEY, D. **La teoría de la renta. Los límites del capitalismo y la teoría marxista.** [s.l.] México: Fondo de Cultura Económica, 1990.

HARVEY, D. **Social justice and the city.** [s.l.] University of Georgia press, 2010.

HERCE, M. **Sobre la movilidad en la ciudad.** [s.l.] Barcelona-España, Editorial Reverté SA, 2009.

HOLLOWAY, J. La reforma del Estado: capital global y Estado nacional. **Perfiles Latinoamericanos: Revista de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede México**, v. 1, n. 1, p. 7–32, 1992.



- INEGI, M. **Marco Geoestadístico Nacional**. [s.l.] Marco Geoestadístico, junio 2022. [Shapefile], 2022.
- LEFEBVRE, H. **The production of space**. [s.l.] Massachusetts: Blackwell, 1991.
- LENCIONI, S. Região e geografia: a noção de região no pensamento geográfico. In: **Novos caminhos da Geografia**, 1999.
- LUNA, L. A. G. La evaluación de los servicios públicos como instrumento de participación ciudadana. In: DE LA ROSA, J. (Ed.). **La participación ciudadana en la ciudad de México**. Ciudad de México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México - UACM, 2023. p. 391–416.
- LUNA, L. A. G. 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.
- LUNA, L. A. G. Metrópole do México em tempos de COVID-19: imobiliário e redensificação, automação e caminhada. **Revista Turismo & Cidades**, v. 4, n. 10, p. 66–90, 30 Dez 2022.
- LUNA, L. A. G.; PETRUS, J. M. B. Movilidad y accidentabilidad urbana en la Ciudad de México: Reflexiones desde el nuevo paradigma de la movilidad. In: González, M. I. M.; GÓMEZ, A. D. (Orgs.) **Periodismo, ciudadanía y política en el escenario digital**. 2023, p. 425–443.
- LUNA, L. A. Mayor ordenamiento, mayor desigualdad en la Zona Metropolitana del Valle de México. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará, IHGP**, v. 06, n. 02, p. 3–25, 2019.
- LUNA, L. A. Movilidad periférica en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. **Revista Turismo & Cidades**, v. 2, n. 3, p. 67–86, 2020.
- LUNA, L. A. Representação e produção do espaço: duas conceituações analisadas por Henri Lefebvre. **Revista Diaphonía**, v. 3, n. 1, p. 21–31, 2017.
- LUND, B. **Housing politics in the United Kingdom: Power, planning and protest**. [s.l.], Policy Press, 2016.
- MALHEIROS, J. Ethni-cities: residential patterns in the Northern European and Mediterranean metropolises—implications for policy design. **International Journal of population geography**, v. 8, n. 2, p. 107–134, 2002.
- MARCUSE, H. **El hombre unidimensional**. [s.l.], Ariel Barcelona, 1987.
- MARCUSE, P.; VAN KEMPEN, R. **Globalizing Cities: A New Spatial Order?**, [s.l.], John Wiley & Sons, 2011.
- MASSEY, D. et al. **Rethinking the Region**. [s.l.] Taylor & Francis, 1998.
- MAURIN, É. **Le ghetto français: enquête sur le séparatisme social**. [s.l.] Seuil Paris, 2004.



MILANOVIC, B. **Global Inequality**. [s.l.] Harvard University Press, 2016.

NAVARRO, V.; LÓPEZ, J. T. **Los amos del mundo: las armas del terrorismo financiero**. [s.l.] Grupo Planeta (GBS), 2012.

NEL·LO, O. Efecto Barrio. Segregación Residencial, Desigualdad Social Y Políticas Urbanas en Las Grandes Ciudades Ibéricas. In: NEL·LO, O. (Org.), **Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas**, Editorial Tirant lo Blanch Valencia, Spain, v. 68, n. 1, 2022, p. 229-230.

OLIVEIRA, F. de. **Elegia Para uma Re(li)gião. Sudene, Nordeste. Planejamento e conflitos de classe**. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

OTERO, R. Y. M. L. Acerca de la crisis del capitalismo, o el coronavirus como síntoma. **Observatorio Social del Coronavirus**, v. 1, p. 14–19, 2020.

PARK, R. E.; BURGESS, E. W. **The city**. [s.l.] University of Chicago Press, 2019.

PISHUE, B. 2022 Global traffic scorecard. **Inrix Global Traffic Scorecard**. Kirkland, WA, USA, v. 1, p. 44, 2022.

PRESTON, S.; HEUVELINE, P.; GUILLOT, M. **Demography: Measuring and Modeling Population Processes**. [s.l.] Wiley, 2000.

SANTOS, M. La naturaleza del espacio: Técnica y tiempo. Razón y emoción. 2000.

SASSEN, S. **The Global City**. [s.l.] Princeton University Press, 2013.

SECCHI, B. **La città dei ricchi e la città dei poveri**. [s.l.] Gius. Laterza & Figli Spa, 2013.

SENNETT, Richard. **Juntos: rituales, placeres y política de cooperación**. Barcelona: Anagrama, 2012.

SOJA, E. W. **Seeking spatial justice**. [s.l.] U of Minnesota Press, 2013.

SWYNGEDOUW, E. Neither global nor local: 'Glocalization' and the politics of scale. **Space of globalization: Reasserting the power of the local**, p. 115–136, 1997.

TOURAINÉ, A. **Crítica de la modernidad**. Buenos Aires, Argentina. Fondo de Cultura Económica, 1994.

URRY, J. **Mobilities**. Polity, Cambridge, 2007.

VALENZUELA, J. **De la crisis neoliberal al nacionalismo fascistoide. México y Estados Unidos**. [s.l.], Centro de Estudios para el Desarrollo Alternativo, 2016.

VAN HAM, M.; TAMMARU, T. New perspectives on ethnic segregation over time and space. A domains approach. **Urban Geography**, v. 37, n. 7, p. 953–962, 2016.



VOMMARO, P. Durante y después de la pandemia: dimensiones sociales, políticas y económicas. **Observatorio Social del Coronavirus**, v. 1, n. 1, p. 1–5, 2020.

WHITE, M. J. The Measurement of Spatial Segregation. **American journal of sociology**, v. 88, n. 5, p. 1008–1018, 1983.