

Mayor ordenamiento, mayor desigualdad en la Zona Metropolitana del Valle de México

Luis Alberto Luna GÓMEZ¹

MAYOR ORDENAMIENTO, MAYOR DESIGUALDAD EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO

MAIOR ORDEM, MAIOR DESIGUALDADE NA ÁREA METROPOLITANA DO VALE DO MÉXICO

GREATER ORDER, GREATER INEQUALITY IN THE METROPOLITAN AREA OF THE VALLEY OF MEXICO

Dr. Luis Alberto Luna GÓMEZ¹

3

Resumen

Através de estadísticas, como el índice de Gini, se evidenció en el tiempo que a mayor ordenamiento y crecimiento de los fijos orientados al automóvil, soportes materiales para la producción, mayor es la desigualdad. Relación directamente proporcional. Por medio de un modelo lineal ponderado y una correlación se concluyó que el desplazamiento, origen-destino, de los trabajadores es estratégicamente territorial, realizan una parada para compras. Asimismo, se construyó un algoritmo de clusterización espacial, con base en las Encuestas Origen Destino 2007 y 2017, que presenta la relevancia de ciertos lugares debido a la magnitud de viajes.

Palabras clave: Ordenamiento, desigualdad, Zona Metropolitana del Valle de México, movilidad, espacio.

Resumo

Através de estatísticas, como o índice de Gini, fica evidente no tempo que a maior ordenação e crescimento de correções orientadas para carros e suportes materiais para produção, maior é a desigualdade. A relação é diretamente proporcional. Por meio de um modelo linear ponderado e uma correlação concluiu-se que o deslocamento, origem-destino, dos trabalhadores é estrategicamente territorial, eles fazem uma parada para compras. Da mesma forma, foi construído um algoritmo de clustering espacial, baseado nas Pesquisas de Origem de Destino de 2007 e 2017, que apresenta a relevância de determinados locais devido à magnitude das viagens.

Palavras-chave: Ordenação, desigualdade, Área Metropolitana do Vale do México, mobilidade, espaço.

Summary

Through statistics, such as the Gini index, it was evident in time that the greater ordering and growth of car-oriented fixes, material supports for production, the greater the inequality. Directly proportional relationship. By means of a weighted linear model and a correlation it was concluded that the displacement, origin-destination, of the workers is strategically territorial, they make a stop for purchases. Likewise, a spatial clustering algorithm was built, based on the 2007 and 2017 Destination Origin Surveys, which presents the relevance of certain places due to the magnitude of trips.

Keywords: Ordering, inequality, Metropolitan Area of the Valley of Mexico, mobility, space.

¹ Académico del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa. E-mail: lunazul_uam@yahoo.com.mx

INTRODUCCIÓN

En el presente artículo se demuestra que las formas económica y política rigen a través del tiempo la existencia y transformación de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) contrario a las teorías que consideran que las normas de su presencia radican en la topología. Explica históricamente el proceso por el cual la región concentró la industria, dotada de campesinos migrantes a la ciudad, asimismo, expone el desarrollo de los medios de producción, fijos y flujos sobre la base de energía que ha trazado un crecimiento intensivo; desplazamiento puntual con los centros comerciales, servicios de comunicación, informáticos y financieros; y, un posicionamiento territorial apuntalado con reformas que ofertan la localización y las adecuaciones estratégicas para extraer la máxima ganancia.

La revisión bibliográfica de esta investigación permite afirmar que en el capitalismo de corto plazo la ideología envolvente es la realización del individuo, a través de leyes y derechos que apuntalan su reproducción y ocio, paradójicamente la justicia está en riesgo. Las reformas mencionadas han repartido riqueza y miseria de manera altamente desigual. La información y comunicación priman el éxito y confort individual, por lo tanto, el automóvil es *ad hoc* a este espacio imaginado.

Aliciente del trabajo mal remunerado son los trayectos en las combis y el micro, porque territorializan un gran aparador ambientado con la música estimulante que permite observar y tener expectativas de que algo puede acontecer, transporte flexible y predilecto, según las Encuestas Origen Destino (2007; 2017). Las bicicletas por ley han ganado espacios en las vías primarias frente a los automovilistas, sin embargo, no cuentan con el prestigio que tiene su contrincante y tampoco representa una distinción en los espacios públicos y lúdicos de la sociedad del conocimiento, antros, cantinas, bares, conciertos, restaurantes, centros comerciales, hoteles, aplicaciones, espectáculos y bancos. Por tal motivo, el espacio imaginado es un deseo centrado en el automóvil, aunque, haya desabasto e incremento en el costo de la gasolina y las inmobiliarias presionen para construir más número de vías privadas. Asimismo, el futuro es incierto, por la desviación en la planeación para la formación altamente tecnológica de recursos humanos y la producción de tecnología que permita transitar a energías sustentables la una movilidad.

MODELOS TEÓRICOS PARA ENTENDER LAS FORMAS URBANAS

A finales del siglo XX emergió con gran fervor un debate acérrimo sobre la teoría del espacio, fundamentalmente, en la sociología, se buscaba el sistema conceptual y metodológico para entender y explicar las leyes que en la coyuntura, tiempo sincrónico, y estructura, tiempo diacrónico, rigen su existencia y transformación. Básicamente, se desarrollaron dos modelos para comprender y analizar el espacio: la ecología humana y la teoría crítica del espacio.

A raíz de estos debates, Manuel Castells (1974) evidenció una tesis contundente, no hay teoría del espacio al margen de la teoría social. La ecología humana tuvo origen en la escuela de Chicago, se ordenó por dos principios sociales: 1) principio de interdependencia entre los individuos. Diferencias complementarias y similitudes suplementarias; y, 2) Principio de la función central. La posición de cada individuo en relación con esta función. El modelo plantea una estructura de aglomeración por zonas concéntricas y multinucleares (PARK, 1925; LEWIS, 2012; LOMNITZ, 1975; WARD, 1991; DEWEY, 1960; CORNELIUS, 1980).

La sociedad se piensa, ante todo, tal cual una comunidad y se define a ésta como un sistema de relaciones entre partes funcionalmente diferenciadas y localizadas territorialmente, también conocido como modelo sistémico (LOMNITZ, 1975; LEWIS, 2012). Los procesos ecológicos sólo se explican acudiendo a teorías económicas generales. Más que proceso, se formula como una evolución, trasladando la vida de un ser vivo a la sociedad, nace en la concentración, pasa a la centralización-circulación y, concluye o fenece, con la segregación. El fenómeno concreto que utilizaron para poner en práctica dichas categorías fue la emigración rural-urbana (CORNELIUS, 1980; LOMNITZ, 1975; DEWEY, 1960).

La estructura urbana se entiende como resultado de la interacción de cuatro elementos, población, medio físico, tecnología y organización social (LOMNITZ, 1975; LEWIS, 2012; WARD, 1991). Cabe mencionar, que analizando los estudios de Lomnitz (1975); Lewis (2012); Ward (1991); y, Cornelius (1980) la organización social es un costal donde todo cabe.

Por otro lado, la teoría dialéctica del espacio considera la ciudad como una proyección de la sociedad en el espacio. El espacio es un producto material en relación con otros elementos materiales, entre ellos los hombres, los cuales contraen determinadas relaciones sociales, que dan al espacio forma, función y significación social (CASTELLS, 1974; SOJA, 2008; LEFEBVRE, 1991; SMITH, 1993; 2015; HARVEY, 2003; 2004a; 2004b; 2014).

Se busca las leyes estructurales de la producción y funcionamiento de las formas espaciales, economía, política e ideología en lo concebido, representado; percibido, prácticas sociales; y, el espacio imaginado, vivido. Cuyo proceso se desencadena en la producción se intercambia y consume a través de la gestión, misma que se constituye en el Estado. La crítica dialéctica es el modo explicativo, causal e histórico, de abordar el fenómeno de los flujos en la ZMVM, desde la segunda mitad del siglo XX hasta las observaciones de la Encuesta Origen Destino del año 2017, para evidenciar las formas espaciales, economía y política, que derivan en la desigualdad acrecentada.

HISTORIA DE LA DESCENTRALIZACIÓN EN LA ZMVM

La expansión de la mancha urbana en 1950 cubría alrededor de 182 km²; 361 km² en 1960; 728 km² en 1970; 1 427 km² en 1990; 1643 km² en el 2000; y, 2 278 km² en 2010. La tasa de crecimiento urbano ha declinado en las últimas décadas, de 1950 a 1970 el área urbana aumentó alrededor de 300%, sin embargo, de 1990 a 2010 fue de 60%. En los municipios conurbados del Estado de México, entre 1950 y 1970, la mancha creció 2 236%, mientras que entre 1990 y 2010 se incrementó 130% (SCHTEINGART e IBARRA, 2016; Censos de Población y Vivienda del INEGI, 1941-2010). Ver el crecimiento en el **Mapa 1** expuesto a continuación.

La ZMVM para el año 2007, comprendía 57 municipios, 40 del Estado de México, 16 del Distrito Federal y uno del estado de Hidalgo. En el año 2017, se sumaron 19 municipios que dieron un total de 76, los mismos de la recientemente denominada Ciudad de México, 56 para el Estado de México y se mantiene el único del Estado de Hidalgo (EOD 2007; 2017).

Los asentamientos irregulares empezaron a tener un peso importante en la estructura urbana a partir de los años setenta muchos de ellos cayeron en suelo ejidal y comunal, Iztapalapa, Azcapotzalco, Coyoacán, Gustavo A. Madero, por otro lado en el Estado de México fue sobre todo en Ecatepec y Nezahualcóyotl (CORNELIUS, 1980; WARD, 1991). Tal como se muestra en el **Mapa 1**, la desconcentración de servicios educativos y de salud con la construcción de Ciudad Universitaria, el Hospital de la Raza y el Hospital para Enfermedades Pulmonares de Huipulco; toda esta expansión de actividades se acompañó de nuevas e importantes vialidades: el Viaducto Miguel Alemán, la Carretera México-Puebla, uno de los soportes de la expansión de la ciudad hacia el oriente y la autopista México-

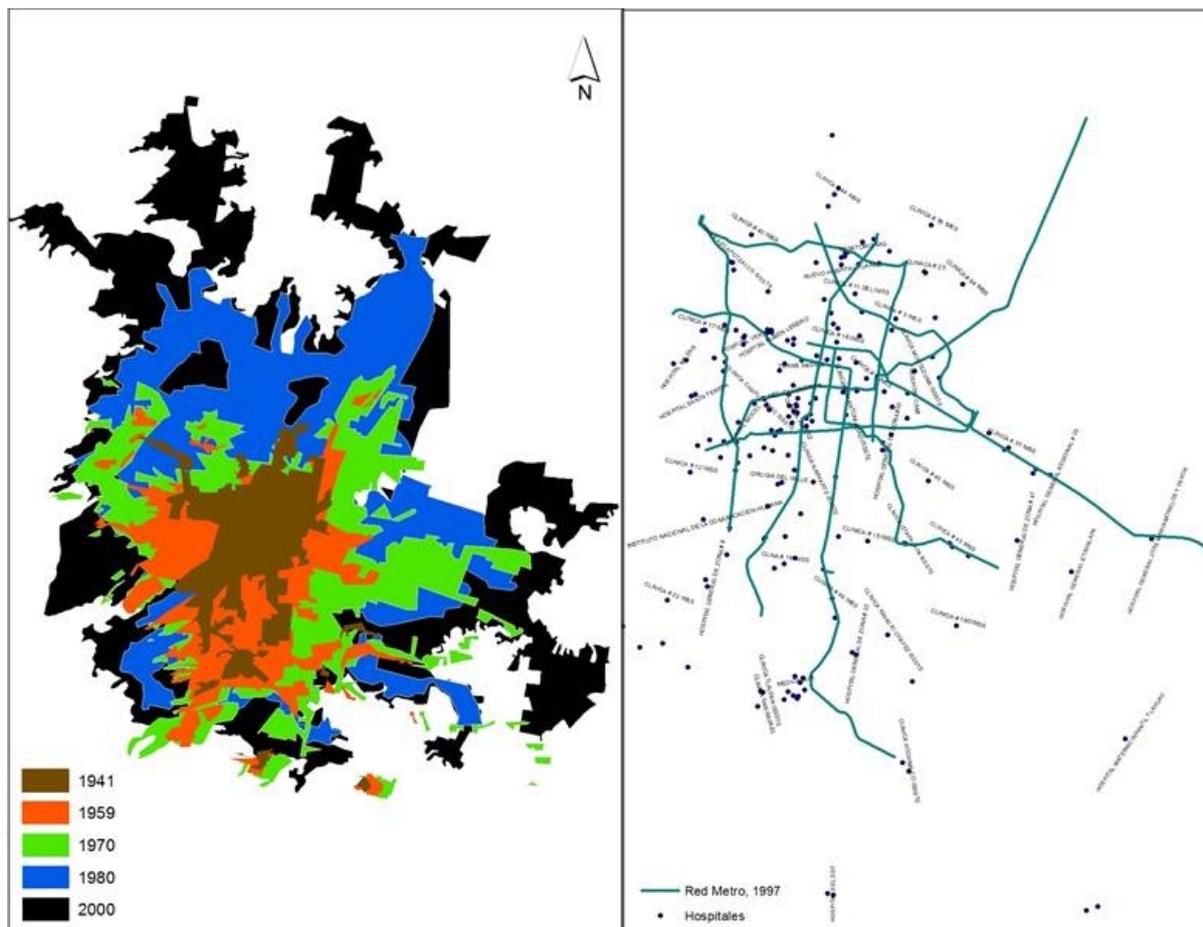
Querétaro que apoyó el desarrollo urbano hacia el norte (SCHTEINGART E IBARRA, 2016; WARD, 1991).

En los años sesenta del siglo XX comenzó el proceso de desconcentración de población y las actividades económicas, las delegaciones Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo fueron las más afectadas. En 1980, se desarrollaron grandes centros comerciales, Perisur, Plaza Polanco (1981), Centro Comercial Galerías y Centro Coyoacán, así como el gran complejo urbano Santa Fe, Plaza Interlomas, Plaza Lindavista, Mundo E, Perinorte, Pabellón Altavista, Plaza Cuicuilco y Plaza Loreto.

En el último periodo 2000-2015, se realizaron importantes incrementos a las vías rápidas, siendo las ampliaciones más destacadas los distribuidores viales San Antonio; Las Flores; San Jerónimo; la Supervía; Zaragoza-Texcoco; y, la construcción del Eje Troncal Metropolitano, circulación que inicia en Ciudad Azteca, Ecatepec, y llega a Xochimilco. Se construyó la línea 12 del Metro, 26 km, y las líneas 1 a la 5 del Metrobús, que suman en total 105 km. Asimismo, grandes conjuntos habitacionales en la periferia, Ixtapaluca, Chalco, Chicoloapan, Ecatepec, Zumpango, Huehuetoca, Tizayuca, Tultitlán, Tultepec, Cuautitlán y Atizapán de Zaragoza.

Hacia la década de los noventa en el siglo XX, los conjuntos habitacionales promovidos por organismos del Estado disminuyeron en importancia como grandes áreas concentradoras de población. Los asentamientos irregulares aumentaron, sobre todo en Chalco.

Mapa 1. Crecimiento de la ZMVM 1941-2000 y Red del metro con hospitales en la Ciudad de México, 1997.



Elaboración propia.

ACRECENTAMIENTO DE LA DESIGUALDAD

La desigualdad en la ZMVM no es un fenómeno aislado del desarrollo y la planeación nacional, las crisis internacionales y la aplicación por parte del Estado de acuerdos internacionales, principalmente, aquellos establecidos en la Ronda de Uruguay, el Tratado de Libre Comercio con América del Norte y la Organización Mundial de Comercio (CASTAINGTS, 2007).

El final del siglo XX y principios del siglo XXI conformaron tres décadas de desaceleración económica, rompiendo con las tres décadas del milagro mexicano, 1940-1970. De 1987 a la actualidad, la tasa anual promedio de aumento del Producto Interno Bruto (PIB) en términos reales fue de 2.6%, crecimiento inferior al registrado de 1960 a 1981, 6.7%, cifra que se mantuvo gracias a las acciones para aumentar la producción en agroindustria,

petroquímica y minería, extracción de recursos naturales a través de la infraestructura carretera, hidráulica, ferroviaria y de electrificación (BUSTAMANTE Y SÁNCHEZ, 2012; CORDERA Y PROVENCIO, 2016; HERNÁNDEZ, 2014; RAMÍREZ, 2014).

En la etapa de reestructuración y ajuste estructural que el gobierno adopta entre 1982 y 1983, se implementan estrategias neoliberales de apertura de barreras a la importación de capital, bienes y servicios; privatización de empresas estatales y paraestatales; disminución del gasto público; restricción salarial; y, restricción del financiamiento. Permiso casi irrestricto a las inversiones extranjeras ávidas de relocalizar sus capitales en lugares con menores costos para aumentar su productividad. Gran concentración de capital estadounidense, español, británico, canadiense y holandés, en ese orden de importancia (BUSTAMANTE Y SÁNCHEZ, 2012; HARVEY, 1990; 2003; 2014). Dichos capitales invirtieron de manera intensa en la industria de la construcción, que revivió en la ZMVM; así como en, transporte; y, servicios financieros, con mayor incidencia a partir del año 2006.

En el período 2008 a 2014, el crecimiento de la economía alcanzó apenas 1.9% real, muy similar al crecimiento total de la población 1.2% anual (CORDERA Y PROVENCIO, 2016). Dos variables que desde el pensamiento clásico de la economía se consideran fundamentales para el desarrollo, el desequilibrio se agudiza cuando crece más la población sobre la producción (LOMELÍ, 2008).

El creciente endeudamiento y déficit presupuestal conduce a perder gradualmente patrimonio, soberanía y sentido de nación (BUSTAMANTE Y SÁNCHEZ, 2012). La redistribución del ingreso tuvo que ser focalizada a través de diferentes programas sociales que desmenuzaron de manera exquisita la diferenciación de la pobreza para resarcir las inequidades. A finales del año 2009, el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval) publicó las cifras de pobreza de 2008 apeándose a los lineamientos establecidos por la Ley General de Desarrollo Social (2004), misma que estableció la medición oficial de la pobreza de manera multidimensional, donde se señala que la pobreza involucra tres dimensiones: bienestar, derechos económico-sociales y territorio.

Diferenciación de la pobreza urbana con la rural, en las zonas rurales es 1.6 veces mayor que en las urbanas, además, la pobreza extrema en el campo es mucho mayor, 3.4% y 4.6% que en las zonas urbanas. Pobreza indígena de la pobreza no indígena, comparativamente es superior 30% y 34% para los primeros. El cambio de pobreza nos es similar entre hombres y mujeres, es más aguda en el segundo sexo. Líneas de pobreza: 1)

alimentaria. Ingreso en el hogar por persona entre el valor de la canasta básica alimentaria per cápita; 2) capacidades. Educación, salud y alimentación sobre suficiencia de recursos; y, 3) patrimonial. Alimentación, vestido, calzado, vivienda, transporte, salud, educación sobre suficiencia de recursos. Las tres líneas en el transcurso de la historia han mostrado dos cambios muy significativos, después del periodo de 1994 a 1996, derivado de la crisis de 1995, la tendencia es decreciente, sin embargo, en el año 2009, después de la crisis, toma un impulso y se incrementan, superando el 20% de la población que padece pobreza alimentaria, 30% de capacidades y más del 50% de patrimonio (CORDERA Y PROVENCIO, 2016 Y MÉNDEZ, 2012).

Se calculó la desigualdad para la ZMVM con los municipios establecidos por la EOD 2007 por medio de la Curva de Lorenz y el índice de Gini (0.49) sobre la base de la Encuesta Ingreso Gasto en los Hogares (ENIGH) del año 2008, sin aplicar el factor de expansión. Se observa en la Zona un comportamiento promedio con el desarrollo del País y América Latina, dicho resultado se verificó y contrastó con los análisis de Rolando Cordera y Enrique Provencio (2016); y, Adolfo Sánchez (2008). Cabe señalar, que el valor del índice se ubica en el rango de 0 a 1, mientras más se acerca a la unidad se acentúa la desigualdad, por el contrario, mientras más próximo al cero mayor es la igualdad. Observar el **Gráfico 1**, la línea recta significa la igualdad perfecta, mientras la tendencia se separe más de ésta, la desigualdad en la distribución del ingreso se magnifica. Asimismo, muestra que el 75% de la población, tercer cuartil, obtiene el 40% del total de ingresos.

Gráfico 1. Distribución del ingreso en la ZMVM, 2008.

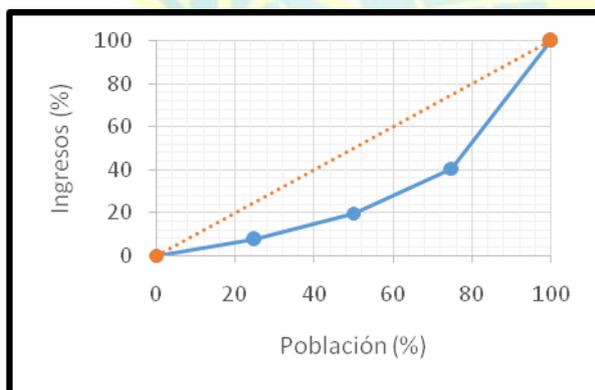
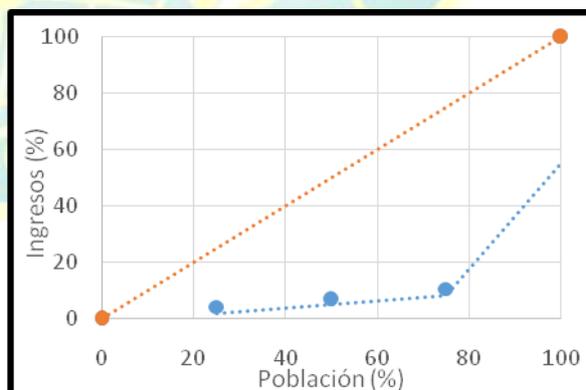


Gráfico 2. Distribución del ingreso en la ZMCM, 2016.



Elaboración propia con base en la ENIGH (2008). Elaboración propia con base en la ENIGH (2016).

Por otro lado, la desigualdad se acrecienta al pasar de los años. Con base en la ENIGH del año 2016 se calculó el mencionado índice sin aplicar el factor de expansión para los municipios que pertenecían y los que se sumaron a la ZMVM, establecidos en la EOD 2017, el valor se acerca al uno con mayor fuerza (0.81), expresando que la desigualdad está desapareciendo los rangos medios de contención, Ver **Gráfico 2**. Tal incremento es reflejo de la crisis del año 2008, como señala Méndez (2012) la ruptura del contrato social que mantenía la desigualdad dentro de unos límites mediante políticas sociales y territoriales redistributivas acentuó todo tipo de contrastes. Que la riqueza se genera, fundamentalmente, comprando y vendiendo dinero, rebasando la producción de bienes y servicios ha trastocado la lógica de la economía en lo que Keynes nombró capitalismo de casino y Sennett (1998) llama capitalismo de corto plazo. Asimismo, en su publicación del año 2008, Adolfo Sánchez ya perfilaba este resultado.

“Otro aspecto relevante es que las variaciones en la participación en el ingreso total representan una correlación negativa entre los grupos de más bajos ingresos (suma de deciles del I al V) en relación con el decil más alto (X), ya que el valor es de -0.72, es decir que cuando aumentan los ingresos de los deciles más ricos se reducen los ingresos de los deciles más bajos. Este patrón también se observa en el caso del decil X en relación con la suma de los deciles VI y IX con una correlación de -0.84, que es muy alta, lo que significa un empobrecimiento de las clases medias del país” (p. 347).

La globalización produce otras figuras económicas y políticas en la ciudad. Tan globales como la gran empresa multinacional, los mercados financieros o la guerra contra el terrorismo. El estallido de la crisis internacional de la deuda, iniciada en México en 1982, determinó el arranque de una drástica revisión de la economía política, en esa década adquiere carta de naturalización la pobreza extensa y extrema (CORDERA, 2008). Un componente decisivo de esta cuestión era y es la forma en que las economías se relacionan con el resto del mundo.

La función política deja de ser entendida como creación de orientaciones de largo plazo y se impone el desgastante día a día que redundará en su progresiva deslegitimación y agotamiento. Dicho agotamiento equivale a perder la visión de perspectiva, inmanente a todo ejercicio de proyección, por lo tanto, se impone el presente continuo, omnipresente y se cuestiona la idea de proporciones y prioridades. Perdidos en la transición sin fecha de término y en una globalización inevitable pero carente de rumbo (CORDERA, 2008; MÉNDEZ, 2012; BUSTAMANTE y SÁNCHEZ, 2012; CASTAINGTS, 2007).

Según Rolando Cordera y Enrique Provencio (2016) los riesgos de la desregulación al que se enfrentan las personas en relación con sus diferentes ciclos de vida son:

- a) Fallecer por causas evitables de mortalidad;
- b) No acceder a una educación de calidad; y,
- c) No contar con un empleo digno.

Las viejas causas de la desigualdad siguen operando. Es imprescindible la tierra y los recursos naturales, la propiedad del capital industrial es un factor decisivo, sin embargo, hoy en día es estratégico el conocimiento científico y tecnológico, el empleo, el capital financiero, la capacidad institucional y la inserción en las redes globales (CASTAINGTS, 2007). La desigualdad pasa por las asimetrías en el acceso al conocimiento, empleo, mercados y servicios financieros, así como las disparidades en la conectividad de las nuevas tecnologías, entramados institucionales y redes globales (REYGADAS, 2008).

Asimismo, Rolando Cordera y Enrique Provencio (2016) señalan que los nuevos riesgos que se han profundizado o que tienen una expansión muy reciente, cuya causal no es atribuible a factores tradicionalmente concebidos como predictores son:

- a) Embarazo adolescente, no vinculado al nivel educativo ni a la incidencia de la pobreza;
- b) Falta de acceso a la justicia; y,
- c) Acceso a la información de calidad por medio de las nuevas tecnologías de la información.

El modelo y curso de desarrollo es inviable en lo económico y éticamente se está perdiendo la posibilidad de tener protegida la vida en condiciones de dignidad (CORDERA Y PROVENCIO, 2016; MÉNDEZ, 2012; HARVEY; 2003; LOMELÍ, 2008; JONAS, 1995). La ZMVM se ubica como una de las más grandes, suponer retos enormes de sustentabilidad, abre grandes potencialidades de desarrollo y superación más acelerada de rezagos sociales. Como motor de innovación y crecimiento, debido a sus ventajas de aglomeración, densidad de mercados, acumulación de conocimientos y de capital financiero en sus territorios, tiene un papel sobresaliente en la globalización.

La reforma estructural en materia de energía, instrumentada a partir de las enmiendas constitucionales de 2013, modifica las relaciones de funcionamiento entre el crecimiento, la estabilidad de la economía y las opciones de desarrollo (IBARRA, 2013; CORDERA Y PROVENCIO, 2016; MÉNDEZ, 2012; RAMÍREZ, 2014). Los resarcimientos no se abocan a

fortalecer al Estado en la rectoría del sector, abandonar el sesgo primario exportador, garantizar la seguridad energética y las demandas nacionales. Desatiende las energías renovables y la transición energética, para transformar el sistema energético nacional basado en una planeación de los fijos y los flujos para detonar el desarrollo económico, social y sustentable.

DISTRIBUCIÓN MODAL DE VIAJES

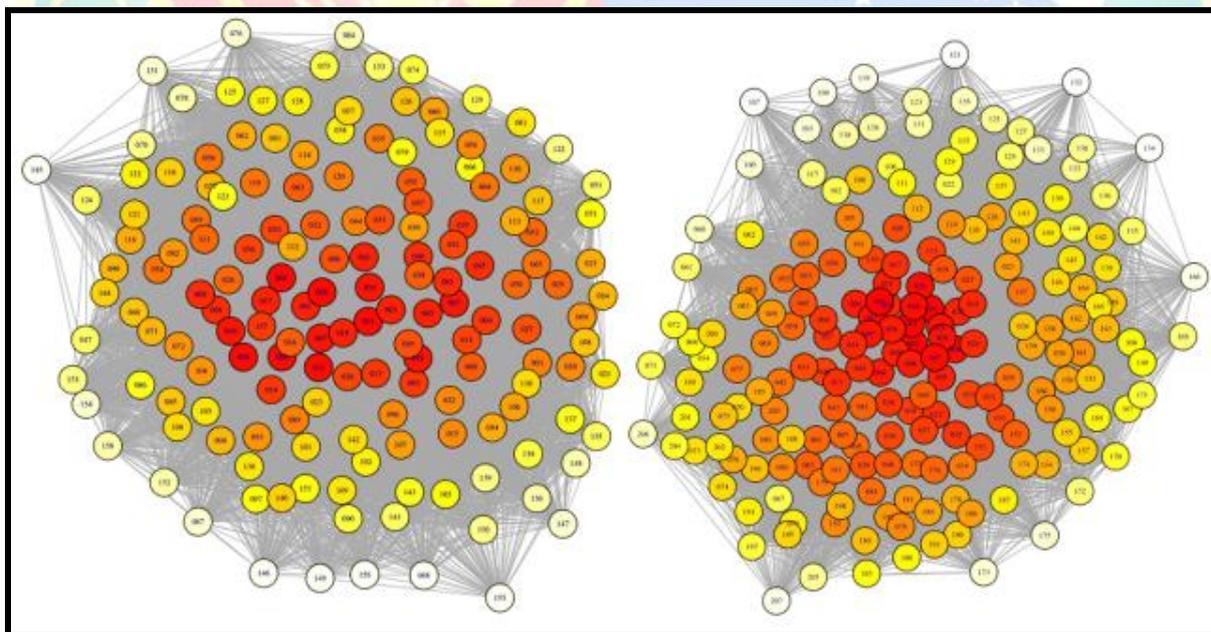
De 1973 a 2017, los autos particulares aumentaron su participación al pasar de 16.5 a 22.5% del total de viajes, asimismo, las combis y microbuses se posicionaron en el modo más importante del sistema de transporte de persona en la Ciudad de México al pasar de 3.5 a 44.2%, tal como se observa en el **Mapa 2** (EOD, 2007). Peter Ward (1991) enfatiza las distorsiones en la planeación de los regentes, quienes por acuerdos no ampliaron el metro, tenían relaciones familiares con dueños de líneas de transporte, por ejemplo, la esposa del presidente Luis Echeverría, a través del regente Octavio Senties (1971-1976) quien fue amigo cercano y aliado de confianza. Otro caso fue Hank González (1976-1982), éste emprendió importantes programas de construcción pública con el fin de distribuir dadivas y prebendas entre sus patrocinadores políticos, cabe señalar que en el último año de encabezar el cargo expropió las rutas de autobuses privado llamado “pulpo”, para ser desaparecida siete años más tarde por Camacho Solís con el fin de purgar a los que no habían apoyado la campaña del presidente en turno.

El patrón de crecimiento ocurrido fue concomitante con la desaparición del servicio proporcionado por Ruta-100 en la década de los noventa del siglo XX, mismo que concentraba el 41.3% de los viajes en 1973, alcanzando el 1.24% en 2017. El Metro aunque tiene una presencia vital, reduce su importancia relativa de 25 a 13.52% (EOD, 2017; Schteingart e Ibarra 2016). En la Evaluación Ciudadana de Servicios Públicos el metro y metrobús reportan una mejor calificación, mientras que el taxi y microbús tienen la peor calificación (OCCM, 2009).

La región Norte donde se localiza de manera concentrada las actividades económicas, principalmente manufactureras, posee una población residente que trabaja en la misma área en aproximadamente 80%. En el mismo sentido se comporta la población del Noreste. Las tres regiones restantes tienen un comportamiento muy similar. Por lo tanto, la población que se desplaza para trabajar a la Ciudad de México proviene de las cinco regiones mencionadas

entre un 24.5% y 28.5% (EOD 2007; 2017). Se diseñó un algoritmo de clusterización donde se observa la centralidad de los viajes. En 2017, el nodo más importante conformado por el Centro Histórico, Buenavista, Reforma, Nápoles, Las Lomas y Balbuena; el segundo, conformado por la Obrera, La Condesa y la Villa; el tercero, compuesto por la Tlatelolco, Del Valle y Viveros; cuarto, Chapultepec-Polanco, CU, Politécnico y Terminal del Norte. En tal año se reporta la importancia de Observatorio Terminal. Diez años antes, 2007, la conformación era otra, el punto más importante conformado por Zona Rosa y Del Valle; segundo, Buenavista, Zócalo, Politécnico y Condesa; tercero, Ciudad de los Deportes y Coapa; cuarto, Tlalnepantla, Lindavista y Satélite; quinto, Vertiz, CU y Villa Olímpica. En esta fecha, Santa Fe reporta una importante centralidad. Cabe señalar que de 2007 a 2017 se puede observar que los lugares centrales se concentraron más, lo que también acrecentó las distancias entre algunos lugares medios, mismos que entre si se relacionaron con mayor intensidad. Ver **Gráfico 3**.

Gráfico 3. Algoritmo de clusterización: centralidad de los distritos por causa de los viajes, 2007-2017.



Elaboración propia con base en la EOD 2007 y 2017. A la Izquierda 2007 a la Derecha 2017.

La cantidad de desplazamientos reportada en la Encuesta Origen Destino del año 2007, es de casi 22 millones, de los cuales 83.5% se realiza al interior del Distrito Federal y 16.5% proviene del Estado de México, principalmente de Ecatepec, Nezahualcoyótl y Naucalpan.

Mayor ordenamiento, mayor desigualdad en la Zona Metropolitana del Valle de México

Luis Alberto Luna GÓMEZ

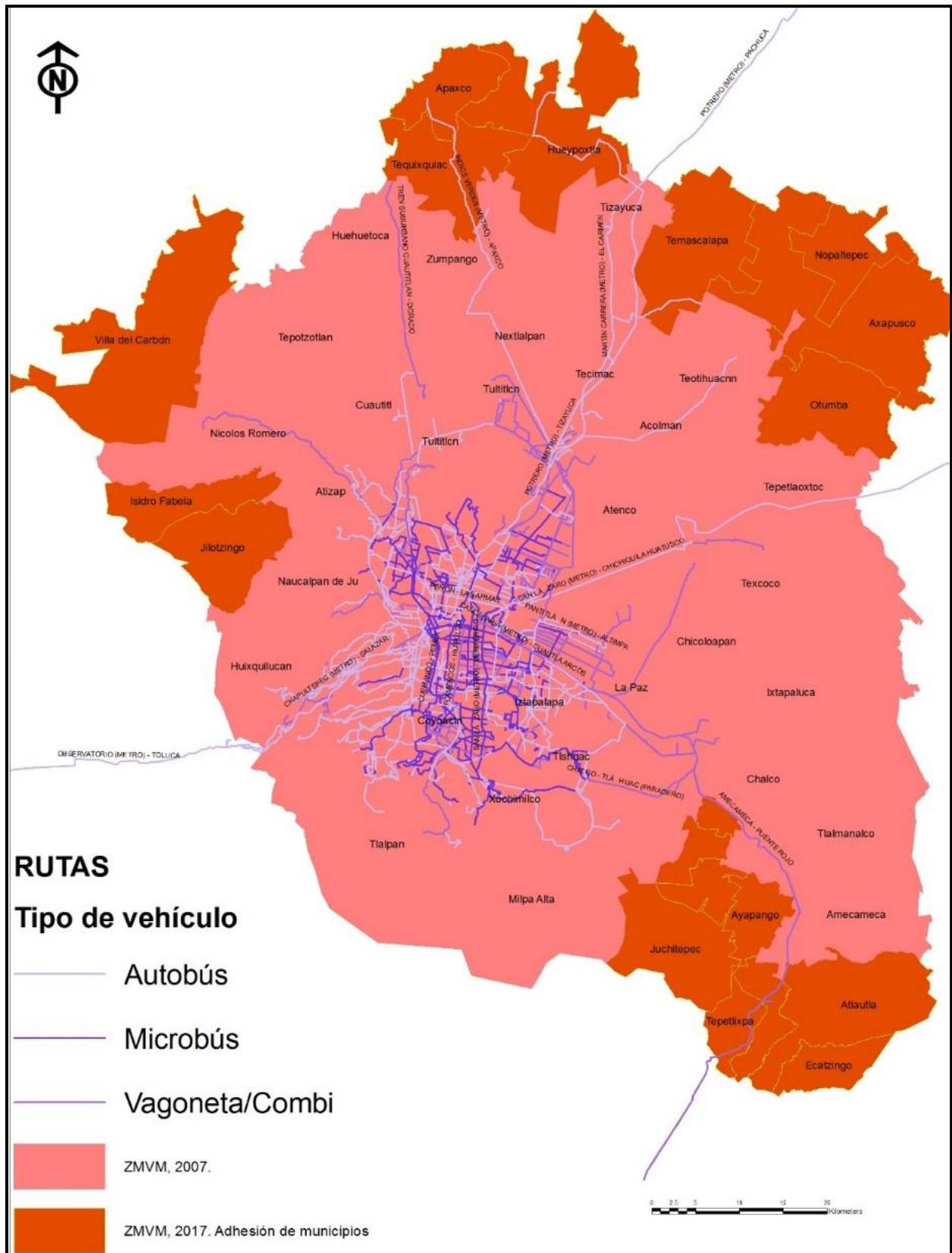
En la EOD 2017, se definió el viaje como “el recorrido de un lugar de origen a uno de destino, con un propósito específico, en que se usa uno o varios medios de transporte o se camina”. Se identifica que en un día entre semana en la ZMVM se realizan 34.56 millones de viajes, de estos, 11.15 son exclusivamente de modo caminando, eliminando este tipo de viajes, se tiene 23.41 millones de viajes en los que se utiliza algún modo de transporte público o privado. Destaca un mayor volumen, en los municipios conurbados, de los viajes exclusivamente caminando, más de dos millones de viajes; asimismo, un menor número de viajes, en relación con la CDMX, de aquellos en los que se utiliza el transporte público o privado. El desplazamiento promedio es de una hora con 21 minutos.

La EOD 2017 reporta del total de viajes, 45% se realizan en transporte público, 21% en transporte privado, 2% en bicicleta, 32% se realiza exclusivamente caminando. Es muy similar el comportamiento entre la CDMX y los municipios conurbados.

Mayor ordenamiento, mayor desigualdad en la Zona Metropolitana del Valle de México

Luis Alberto Luna GÓMEZ

Mapa 2. Crecimiento de la ZMVM y su infraestructura, 2007-2017. Rutas de vehículos.



Elaboración propia con base en la EOD (2007; 2017) y Banco de Datos propio de rutas de vehículos

En el 2017, la EOD reporta que más de un millón de viajes se realiza entre las 6 y 6:15 de la mañana, asimismo, 4 millones de los viajes se inician entre las 7 y 8 de la mañana. Por la tarde, entre las 18 horas y las 18:15 se producen cerca de dos millones de viajes.

Vuelcos de paradigma entre transporte y movilidad. Se decía que el transporte es el movimiento de vehículos, mientras que en la movilidad el movimiento es de personas. Antes se expresaba en términos de número de viajes y pasajes, ahora, está determinado por la posibilidad de relaciones, ejercicio de derechos, oportunidades y satisfacción de necesidades. Ayer, se determinaba por la eficacia, rapidez y fluidez de los vehículos; hoy, se determina por la accesibilidad de las personas a lugares y por la satisfacción de sus necesidades de bienes, productos y servicios. El movimiento como medio, mientras que en la actualidad el movimiento tiene un valor en sí mismo. Las personas eran vistas como un grupo heterogéneo de moléculas que se desplazan, ahora, con mayor énfasis en la condición de género y edad de las personas (De la Rosa y Castañeda, 2018; Escudero, 2017; Jonas, 1995).

En abril del año 2012, la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo en México (ITDP) firmaron un convenio Específico de Colaboración para la promoción, difusión e investigación del derecho a la movilidad en el Distrito Federal (CDHDF, 2013).

“La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral, de calidad y aceptable que, en condiciones de igualdad y sustentabilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo” (Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, 2013).

La Ley de Movilidad publicada en 2014 posee un apartado donde se definen sus conceptos y atribuciones en la materia, Urry (2007:10) expone 12 formas de movilidad que incluyen tipologías expuestas por otros autores como Kaufmann, Bergman y Joye (2004); Henry (2002; 2008), destaca la emigración campo ciudad, emigración a los Estados Unidos de Norteamérica, movilidad residencial, movilidad virtual por las telecomunicaciones, movilidad cotidiana, laboral, socioeconómica y residencial. El ITDP señala avances respecto de la ley anterior, 2002. No obstante, no se cuenta con mecanismos vinculantes para hacer efectiva su aplicación (Schteingart e Ibarra, 2016). Cabe resaltar que la ley jerarquiza al peatón en el lugar más alto y al automóvil en el más bajo (De la Rosa y Castañeda, 2018). Destaca la

creación de un Sistema de Información y Seguimiento de Movilidad y otro de Seguridad Vial georreferenciados de gran utilidad para la planeación urbana, no obstante, no se establece los mecanismos regulatorios y los procedimentales para concretar el Sistema de Información. Finalmente, obliga a que las vialidades primarias cuenten con vías para peatones y ciclistas así como con carriles exclusivos o prioritarios para el transporte público.

El derecho a la movilidad se incorpora al proceso de reformas neoliberales que se formulan como una ecuación que enaltece las libertades individuales, pero concentra el ingreso y la producción, lo cual al poco andar reparte riqueza y miseria de manera altamente desigual. El actual paradigma de la movilidad, no devela, la compresión del tiempo y el espacio, no obstante, el capital aprovecha esos resquicios para apropiarse de los mercados de una manera acelerada, en la gestión de las distancia con la oportunidad de desplazarse a través de la tecnología que proporciona el GPS, las aplicaciones y el monitoreo de bicicletas, vehículos y personas con el fin de reducir el tiempo y el espacio.

Más allá de escribir y centrarnos en las prácticas urbanas que son descritas en forma empírica, algunas veces acompañada de instrumentos normativos, pero sin sustento teórico, mismas que evidencian la falta de planeación e incentivos fiscales para tener espacios saludables establecidos por protocolos internacionales (De la Rosa y Castañeda, 2018); que el 60% de los accidentes viales involucran un automóvil; 78% de los accidentados tienen entre 15 y 70 años; en 2011, los accidentes viales fueron la segunda causa de muerte; en ocho delegaciones se concentran los accidentes viales, 77%; en la Ciudad se encuentra aproximadamente 50 000 manzanas de las cuales, 56% tiene banquetas, 36% parcialmente y 8% no tiene; la Carta de Derechos del Peatón 2014 territorializa la promoción y defensa del peatón; las formas tecnológicas que han acelerado la movilidad y mejorado el ambiente (Escudero, 2017); y, los principios categóricos que deben regir nuestra forma de socialización para tener una ética de futuro (Jonas, 1995), señalaremos que todos esos factores tienen como centro la falta de regulación, la presencia de capitales internacionales que aprovechan la condición anterior y un impulso por desarrollar una ciudad sustentable basada en el conocimiento de las comunidades resilientes que se apropian del territorio ejerciendo prácticas de abajo hacia arriba, *botton-up* (Linck, 2006; Agnew y Oslender, 2010; Sack, 1986; Mann, 1986; Hirst, 2005; Escudero, 2017).

Acorde a lo anterior, en este artículo se plantea la siguiente hipótesis, el desplazamiento, experiencia urbana, se realiza de forma estratégica en tres momentos: uno,

motivos de trabajo; dos, una parada para realizar compras necesarias; tres, se regresa a casa. Para comprobar nuestra hipótesis vamos a comparar los promedios en más de dos grupos, método llamado análisis de varianza, ANOVA. Lo que se desea observar es la asociación entre los viajes motivados por trabajo y de regreso a casa, ponderados con los viajes por motivo de compras en la ZMVM, reportados durante el año 2007. El análisis se realiza por pasos: primero, asociación de dos variables; y, posteriormente, una ponderación de las anteriores dos con la tercera variable. La variable dependiente es “viaje cuyo motivo es el hogar”; y, la variable independiente es “viajes cuyo motivo es el trabajo”².

Analysis of Variance Table

Response: cuadro_31\$REG_CASA

Df Sum Sq Mean Sq F value

cuadro_31\$TRABAJO 1 2.7452e+10 2.7452e+10 11.915

Residuals 156 3.5943e+11 2.3040e+09

Pr(>F)

cuadro_31\$TRABAJO 0.0007169 ***

Residuals

Signif. codes:

0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

Como se puede observar el resultado, la asociación es muy fuerte con un margen de error mínimo. El resultado, 0.0007169, se encuentra dentro del recuadro acompañado de tres asteriscos que remiten al nivel tan alto de significancia, se concluye a favor de la hipótesis planteada.

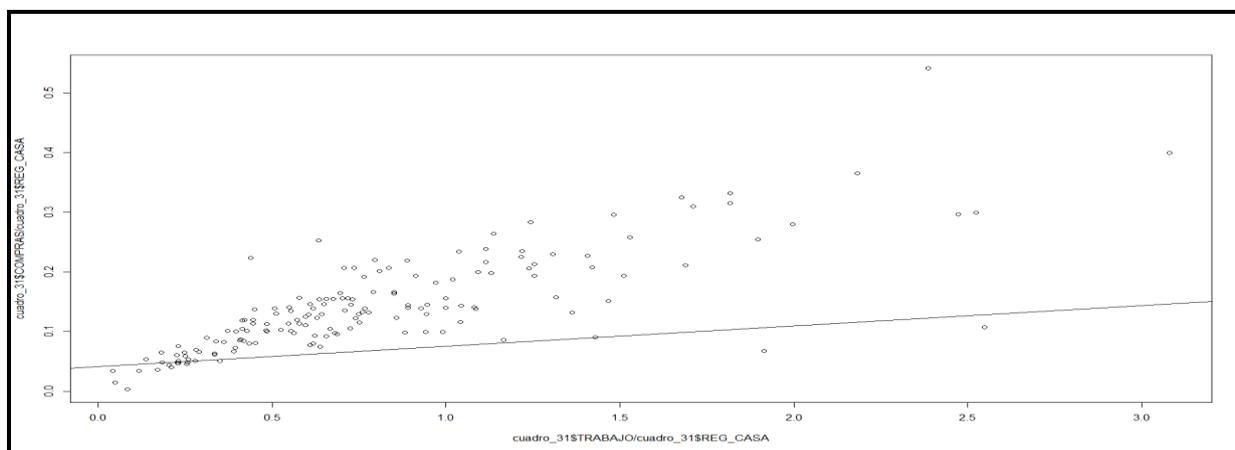
Para confirmar que existe una correlación estadísticamente significativa entre las dos variables ponderadas se realizó el test de Pearson's, mismo que nos arroja un valor de 0.79, dicho valor cuando es más cercano a la unidad expresa que la asociación es fuerte Ver **Gráfico 4**³ que confirma nuestra hipótesis y determina que la forma de viajar en la ZMVM es

² Sintaxis utilizada con el modelo en R: Regres.trabajo<-lm(cuadro_31\$REG_CASA~cuadro_31\$TRABAJO) Anova (Regres.trabajo)

³ Sintaxis para el modelo utilizada en R: cor.test(cuadro_31\$TRABAJO/cuadro_31\$REG_CASA, cuadro_31\$COMPRAS/cuadro_31\$REG_CASA)

estratégica. Se supone, con ello, reducen gastos, tiempos, propicia encuentros, abastece más de una necesidad y territorializa el espacio de una manera multifuncional.

Gráfico 4. Correlación ponderada. Viajes de regreso a casa y por motivo de trabajo entre ir de compras (0.7937).



Elaboración propia con base en la EOD (2007).

CONCLUSIONES

Con base en la teoría crítica se observa las formas que determinan el territorio de los hogares en la ZMVM, la economía a través de sus flujos y flujos ha estructurado el desarrollo histórico en tres fases que presentaremos a continuación. Leyes que estipulan su existencia y transformación. Contrario a las contribuciones de la ecología humana, formulada por la escuela de Chicago, mismas que impidieron evidenciar las contradicciones y formularon procesos de emigración rural-urbana, concentración, centralización, circulación y segregación como la evolución de un ser vivo, asimismo, modelos enfocados a los símbolos y la cultura para comprender el estilo de vida en la ciudad y el continuum folk-urbano.

Uno. Expansión intensiva durante cuatro décadas, 1940 a 1980, caracterizadas por el crecimiento industrial, principalmente, en la zona norte. Un pacto social constituido por el Estado cuya misión se centraba en la planeación del crecimiento que en promedio fue superior al 6% con una desigualdad controlada. La descentralización de flujos como la vivienda, servicios educativos y médicos impulsó la conectividad a través de flujos como el automóvil y el transporte privado.

Dos. Es un desplazamiento puntual, que se caracteriza por una disminución relativa en la tasa de crecimiento urbano, 1980-2010, cuyo patrón de producción se va transformando

hacia los servicios, impulsados medularmente por los centros comerciales. Desarrollo acompañado por el retiro del Estado, los subsidios y la eliminación del pacto que guía los procesos de acumulación de capital a través de una economía de casino, donde se compra y se vende dinero y especula con el mercado inmobiliario, debido a que este es más redituable que cualquier instrumento financiero. Se quiebran los límites de la desigualdad, particularmente en el año 2008. Incrementan los viajes a través de las combis y micros, continúa la prevalencia del automóvil por ampliaciones y distribuidores viales.

Tres. La globalización y el posicionamiento territorial, donde el Estado funciona como socio del capital promocionando zonas acondicionadas con puntos de conectividad en redes internacionales, servicios y dispositivos informáticos para contactos no presentes y cuadros operativos. Nuevo centro que desarrolla servicios para el productor y para la producción que a su vez condiciona la localización de nuevos centros de crecimiento en diversos espacios del planeta. La ZMVM ha acondicionado los servicios y disposiciones para la conectividad, los soportes materiales que se relacionan con otros elementos materiales, mercancías, entre ellos los seres humanos, en una relación que se caracteriza por el despojo a través de múltiples reformas neoliberales, la más reciente enfocada a la energía, que enaltecen la libertad individual, que en su devenir concentran riqueza y miseria de manera altamente desigual. Consolidación de las ampliaciones en el metro y metrobús.

Por otro lado, con base en las EOD 2007 y 2017 se puede comprobar que los viajeros realizan desplazamientos de una forma estratégica para responder a los estreñimientos económicos y políticos que se presentan en el espacio. Satisfacer las necesidades que plantea la voluntad de reproducción en la ZMVM. De tal suerte que el movimiento no es lineal, sino que viene integrado por una escala que resuelve en el transcurso otro deseo, utilizando, de manera cada vez más intensa la bicicleta, monopatines y la práctica de caminabilidad. Estableciendo una relación territorial con el espacio. Lo anterior se demostró a través de pruebas estadísticas, anova y correlación.

Asimismo, el retiro del Estado, las distorsiones en la planeación, transferencia de tecnología deficitaria en la movilidad, ausencia de incentivos fiscales a las inmobiliarias para que se integren a la traza urbana e impulsen espacios saludables, reducción de subsidio al metro, trolebús y metrobús como principales medios de transporte público dio pie al incremento del transporte menos controlado como las combis y microbuses que tienen desplazamientos flexibles por avenidas primarias y secundarias, sin embargo,

paradójicamente es el peor evaluado por la ciudadanía que manifiesta su desencanto en las unidades, la atención, control y seguridad al abordarlas. Cabe mencionar que dicho transporte provoca un sinnúmero de accidentes viales afectando a los peatones, ciclistas y motociclistas. Tendrían que ser el proyecto piloto en la transición energética y pioneros en la movilidad informatizada para alimentar el Sistema de Información Georreferenciado que se establece en la Ley de Movilidad del año 2014.

La desigualdad se agudizó en la región después de la crisis financiera del año 2008. La localización fue un factor superlativo para que los capitales financieros internacionales que mencionamos, español, británico, canadiense y holandés en sociedad con el aparato del Estado tomaron como centro de operaciones la ZMVM que en un tiempo compactado operó, opera y seguirá operando la economía de casino.

Los riesgos actuales en torno a la movilidad son el desconocimiento geográfico y tecnológico que incrementa los tiempos del viajero. Tener como motivo de viaje el trabajo indigno evidenciado con los ingresos a través del índice de Gini y la curva de Lorenz, para los años 2008 y 2016 con base en las observaciones de las ENIGH para ambos años. La desigualdad jurídica que no resuelven todas las normas, leyes y cartas de derechos, las reformas estructurales y la mala información que proporcionan las nuevas plataformas tecnológicas.

BIBLIOGRAFÍA

AGNEW, John y Ulrich OSLENDER. Territorialidades superpuestas, soberanía en disputa: lecciones empíricas desde América Latina, *Tabula Rasa*, No.13 (julio-diciembre), Bogotá, 2010. p. 191-213.

BURGUES, E. *The City, Chicago*. Chicago: University of Chicago Press, 1925. pp. 47-62.

BUSTAMANTE Carlos y Adolfo SÁNCHEZ. Políticas públicas para el desarrollo regional de México. En Meixueiro, Gustavo; Salvador Moreno y Cornelio Martínez (coordinadores), *Desarrollo regional y competitividad en México*, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Cámara de Diputados, México, 2012. pp. 49-69.

CASTAINGTS, Juan. Microrregiones y relaciones económicas internacionales. En José Luis Calva (coordinador) *Políticas de desarrollo regional. Agenda para el desarrollo*, Vol.13, Cámara de Diputados /Porrúa, México, 2007. pp. 56-75.

CASTELLS, Manuel. *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI, 1974.

CDHDF-ITDP. *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal, 2011-2012*. México: CDHDF-ITDP, 2013.

- CORDERA, Rolando y Enrique PROVENCIO. *Informe del Desarrollo en México 2015*. UNAM: México, 2016.
- CORDERA, Rolando. El derecho al desarrollo y el derecho a la ciudad: para reconstruir el futuro. En: Cordera, Rolando; Ramírez, Patricia y Ziccardi, Alicia. *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI*. México: Siglo XXI; UNAM; Instituto de Investigaciones Sociales, 2008.
- CORNELIUS, Wayne. *Los inmigrantes pobres en la ciudad de México y la política*. México: Fondo de Cultura Económica, 1980.
- DE LA ROSA, José y CASTAÑEDA, Perla. *Indicadores de satisfacción de la infraestructura peatonal en la perspectiva del espacio público saludable en la Ciudad de México*. México: UAM-Juan Pablos Editor, 2018.
- DELGADILLO, Javier; Felipe TORRES y José GASCA. Distorsiones del desarrollo regional en México en la perspectiva de la globalización en *Revista Momento Económico*, No.115 (mayo-junio), UNAM, México, 2001. pp. 30-44.
- DEWEY, R. The Rural-Urban Continuum: Treal but Relatively Unimportant, *American Journal of Sociology*. T. LXVI, julio. 1960. pp. 60-67. Fondo de Cultura Económica.
- ESCUADERO, Natalia. *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.
- HARVEY, David. *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. México: Fondo de Cultura Económica, 1990.
- HARVEY, David. *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu, 2004a.
- HARVEY, David. Sobre reajustes espacio-temporales y acumulación mediante desposesión. *Revista Viento Sur*, N 447, 16 de abril, 2004b. pp.1-26.
- HARVEY, David. *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. México: Akal, 2014.
- HARVEY, David. *The New Imperialism*. New York: Oxford, 2003.
- HENRY, Etienne. Nouvelles tensions entre trajectoires spatiales et économiques dans la dynamique d'une grand métropole, Sao Paulo, *Espaço e Geografia*, UnB, Brasília, Vol. 5 n° 2, 2002. pp. 191-222.
- HENRY, Etienne. *Confronter les petits moyens aux grands problèmes urbains*, www.megapole.org. 2008.
- HERNÁNDEZ, Amós. Evolución y valor del sistema eléctrico en la Ciudad de México. En: Garza, Gustavo. *Valor de los medios de producción socializados en la Ciudad de México*. México: Colegio de México, 2014.
- HIRST, Paul. *Space and Power: Politics, War, and Architecture*. Cambridge: Polity Press, 2005.

- IBARRA, David. Crisis y reformismo en México. En: *Configuraciones*, 35. México, 2013.p.1-17.
- INEGI. *Encuesta Origen Destino 2007*. México: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática-Gobierno del Distrito Federal y Gobierno del Estado de México, 2007.
- INEGI. *Encuesta Nacional de Ingreso Gasto 2008*. México: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, 2008.
- INEGI. *Encuesta Nacional de Ingreso Gasto 2016*. México: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, 2008.
- INEGI. *Encuesta Origen Destino 2017*. México: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática-Gobierno de la Ciudad de México y Gobierno del Estado de México, 2017.
- JONAS, Hans. *El principio de responsabilidad. Ensayo de una ética para la civilización tecnológica*. Barcelona: Editorial Herder,1995.
- KAUFMANN, Vincent, Manfred Max BERGMAN y Dominique JOYE. 2004. Motility: Mobility as Capital, *International Journal of Urban and Regional Research*, 28-4, pp. 745-56.
- LINCK, Thierry. La economía y la política en la apropiación de los territorios” *Revista ALASRU*, México, 2006. p. 24.
- LEFEBVRE, Henry. *The Production of Space*. New York: Blackwell Publishing,1991.
- LEWIS, Oscar. *Los hijos de Sánchez/Una muerte en la familia Sánchez*. México: Fondo de Cultura Económica,2012.
- LOMELÍ, Leonardo. La pobreza en los orígenes del pensamiento económico. En: Cordera, Rolando; Ramírez, Patricia y Ziccardi, Alicia.*Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI*. México: Siglo XXI-UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales, 2008.
- LOMNITZ, Larissa. *Cómo sobreviven los marginados*. México: Siglo XXI Editores,1975.
- MANN, Michael. *The Sources of Social Power: A History of Power from the Beginning to A.D. 1760*, Vol. 1. Nueva York: Cambridge University Press,1986.
- MÉNDEZ, Ricardo 2012. Crisis económica y reconfiguraciones territoriales. En *Crisis económica e impactos territoriales, V Jornadas de Geografía Económica AGE*, Univ. de Girona, España.
- OCCM, Observatorio Ciudadano de la Ciudad de México. *Evaluación de los Servicios Públicos de la Ciudad de México*. México: Gobierno de la Ciudad de México-Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa, 2009.
- PARK, E. The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the Urban Environment. Park, E; W. Burgess; Mc Kenzie. *The City*. Chicago: The University of Chicago Press. 1925.
- RAMÍREZ, Gabriel. Infraestructura de hidrocarburos en la Ciudad de México, 1970-2008. En: Garza, Gustavo. *Valor de los medios de producción socializados en la Ciudad de México*. México: Colegio de México. 2014.

- RAMÍREZ, Patricia y ZICCARDI, Alicia. Pobreza urbana, desigualdad y exclusión social en la Ciudad del siglo XXI, una introducción. En: Cordera, Rolando; Ramírez, Patricia y Ziccardi, Alicia. *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI*. México: Siglo XXI; UNAM; Instituto de Investigaciones Sociales, 2008.
- REDFIEL, R. The Folk Society. *American Journal of Sociology*, 1947. enero, pág. 294.
- REYGADAS, Luis. Tres matrices generadoras de desigualdades. En: Cordera, Rolando; Ramírez, Patricia y Ziccardi, Alicia. *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI*. México: Siglo XXI-UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales, 2008.
- SACK, Robert. *Human Territoriality: Its Theory and History*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
- SÁNCHEZ, Adolfo. Análisis comparativo de medidas de desigualdad y pobreza en México. En: Cordera, Rolando; Ramírez, Patricia y Ziccardi, Alicia. *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI*. México: Siglo XXI-UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales, 2008.
- SCHTEINGART, Martha e IBARRA, Valentín. *Desarrollo urbano-ambiental y movilidad en la Ciudad de México. Evaluación histórica, cambios recientes y políticas públicas*. México: El Colegio de México, 2016.
- SENNETT, Richard. *La corrosión del carácter. Las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo*. Madrid: Anagrama, 1998.
- SMITH, Neil. Homeless/global: Scaling places. En: Bird, J.; Curtis, B.; Putnam, T.; Robertson, G. y Tickner, L. (eds). *Mapping the futures-Local cultures, global change*. Londres: Routledge, 1993.
- SMITH, Neil. The Future is Radically Open. *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*. 14, 3, 954-964, Sept. 2015.
- SOJA, Edward. *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de sueños, 2008.
- URRY, John. *Mobilities*, Cambridge, Polity, 2007.
- WARD, Peter. *México: una megaciudad. Producción y reproducción de un medio ambiente urbano*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes; Alianza Editorial, 1991.
- WIRTH, L. Urbanism as a Way of Life, *American Journal of Sociology*, XLIV, julio 1938, pág. 1-24.

Trabalho enviado em: 17/07/2019
Trabalho aceito em: 17/09/2019