

SEÇÃO ARTIGOS

LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta

GRANDE CIDADE DO MÉXICO: Caminabilidade e retrocesso na distribuição de renda

Luis Alberto Luna Gómez¹

División de Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma Metropolitana, México
luna@cua.uam.mx

Resumen

El objetivo es mostrar en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) el aumento de la desigualdad desde el periodo de sustitución de importaciones hasta el neoliberalismo, las estrategias para resolver la crisis del aumento del desempleo, la desregulación, la apertura comercial, en consecuencia, y las transferencias fiscales se hicieron en infraestructura para la movilidad. En la región, en particular, no se ha avanzado en la redistribución, por el contrario, avanza el aislamiento de la clase subalterna, a través de velos como los derechos del individuo, fantasías ideológicas y falsas seguridades, que amalgaman la interacción, la socialización. Uno de los errores es dirigir las transferencias a la infraestructura de áreas especializadas. Sin un transporte público de calidad, calles saludables para peatones, ciclistas y motociclistas. Un resultado del proyecto de clase favorecida por el que el valor de la producción del paisaje, a través de símbolos de prestigio y descrédito. La investigación se realizó a partir del análisis de Encuesta Origen Destino 2007 y 2017. El énfasis está en la observación reportada a pie. Se calculó la densidad, la tasa, la relación entre la población y la presión del suelo mediante isopletras, líneas imaginarias de 7 km² entre cada una, para analizar la conectividad y la accesibilidad de las más de 200 pedanías que componen los 76 municipios de la región.

Palabras-clave:

Desigualdad; Movilidad; Caminabilidad.

Resumo

O objetivo é mostrar na Zona Metropolitana da Cidade do México (ZMCM) o aumento da desigualdade entre o período de substituição de importações e o neoliberalismo, as estratégias para solucionar a crise aumentaram o desemprego, a desregulamentação e a abertura comercial, conseqüentemente, transferências fiscais foram feitas em infraestrutura para mobilidade. Na região, em particular, não houve progresso na redistribuição; pelo contrário, o isolamento da classe subordinada está avançando, através de véus como os direitos do indivíduo, fantasias ideológicas e falsos valores, que agregam interação e socialização. Um dos erros é direcionar as transferências para a infraestrutura orientada a áreas especializadas e especiais, sem

¹ Doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista, Rio Claro. Professor en la División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa. ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-4936-6324>.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista*

Ensaio de Geografia. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021

Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

transporte público de qualidade, ruas saudáveis para pedestres, ciclistas e motociclistas. Resultado do projeto de classe favorecida, pelo qual o valor da produção da paisagem, através dos símbolos de prestígio e descrédito. A pesquisa foi realizada com base na análise da Encuesta Origen Destino 2007 e 2017. A ênfase está na observação relatada a pé. A densidade, taxa, relação entre população e pressão no solo foi calculada por meio de isoplefas, linhas imaginárias de 7 km² entre cada uma, para analisar a conectividade e acessibilidade dos mais de 200 distritos que compõem os 76 municípios da região.

Palavras-chave:

Desigualdade; Mobilidade; Caminhabilidade.

Crecimiento de la metrópoli

Este artículo científico devela los obstáculos para actuar y participar en el mundo desigual. Incapacidad de funcionar como seres humanos, salud, amor propio y sentido de identidad. El libro Los Orígenes señala:

Los caminos no brotan por azar de las cementeras; tienen un origen, igual que nosotros, un origen ilusorio, puesto que; una carretera nunca empieza verdaderamente en sitio alguno; tiene un origen inaprensible, porque en cada encrucijada se suman otros caminos que proceden de otros orígenes (MAALOUF, 2004, p. 9).

La geografía crítica postula que el espacio se reproduce a partir de formas sociales: la política y la economía (LINCK, 2006). Éstas van a volcar el territorio en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), 76 municipios que comprenden 16 alcaldías en el núcleo, 59 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo. Contrario con la escuela de Chicago, que considera que dicha área tiene un desarrollo como un ser vivo, que va creciendo desde la centralidad en diferentes círculos concéntricos hasta la marginación y la periferia. Al respecto se han escrito muchos documentos como los de WARD (1991), LOMNITZ (1975) y LEWIS (2012).

La región crece y se expande a la par que se comprime el espacio y el tiempo. Verticalización urbana. En consecuencia, de 1950 a 1970, la mancha urbana creció un 300%, es decir, de 182 km², pasa a 728 km², mientras que en el Estado de México crece al 2238%; y, de 1990 a 2010, pasa en la Ciudad de México al 60%, igualmente, decrece en el segundo al 130%.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. **Revista**

Ensaio de Geografia. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021

Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

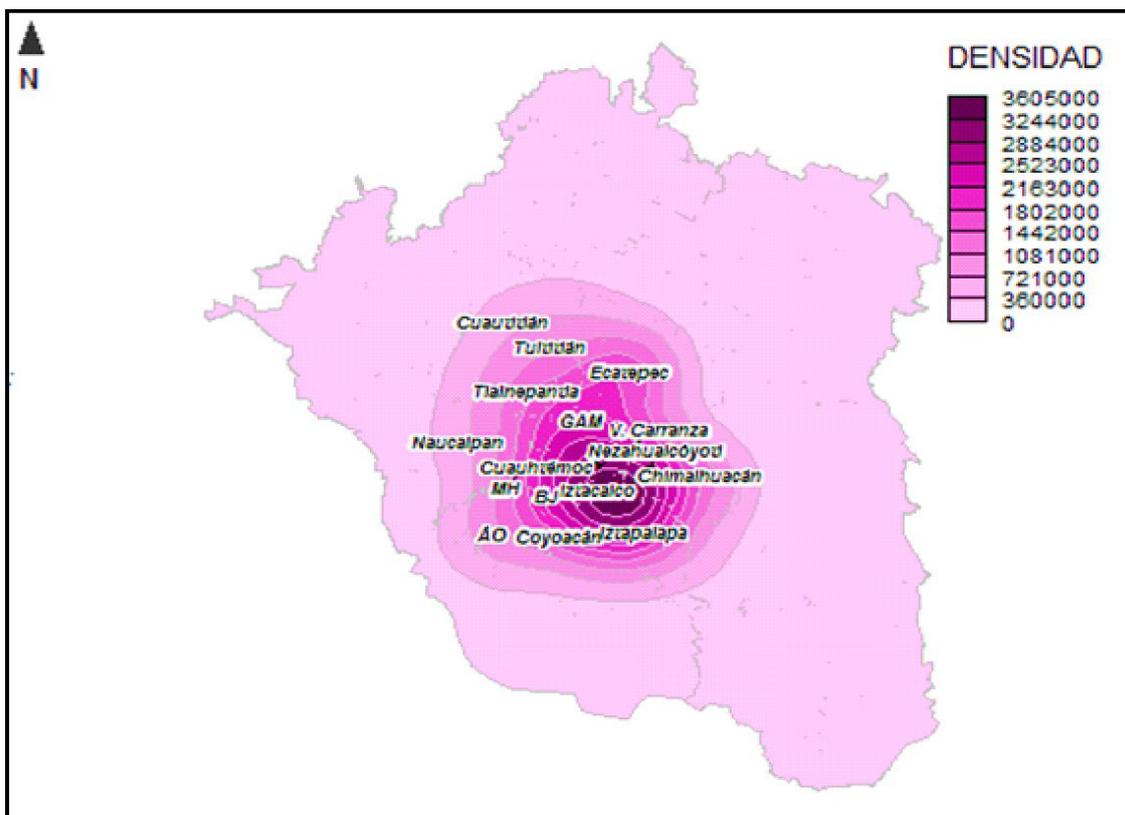
Ver (Mapa 1) con isopletas de 7 km, líneas abstractas, cada una representa la densidad poblacional en la región, registrada por los primeros resultados del Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI, 2021). La densidad es un cómputo demográfico, corresponde a una tasa, relación entre población y extensión espacial, explica el esfuerzo territorial por abastecer las necesidades de una comunidad específica. Se representa la cantidad de población concentrada. El color es más intenso cuando mayor es el número de habitantes. El primer contorno, acoge 3605000 personas; el segundo, 3244000, así, sucesivamente. Hasta llegar a la periferia donde habitan menos, 360000, la extensión supera lo estipulado.

Al principio, fue la inmigración de campesinos a la ciudad en asentamientos irregulares. Se formaron en Iztapalapa, Coyoacán y Gustavo A. Madero, Ciudad de México; mientras en el Estado de México, fueron Ecatepec y Nezahualcóyotl (SCHTEINGART E IBARRA, 2016; WARD, 1991; LOMNITZ, 1975; LEWIS, 2012).

Asimismo, se llevó a cabo la dispersión de los servicios de salud y educación. Al norte, se construyó el Hospital de la Raza, al sur, el Instituto Nacional de Enfermedades Respiratorias y Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM (SCHTEINGART E IBARRA, 2016).

También, hubo desarrollo de infraestructura, como el Viaducto Miguel Alemán, la carretera México-Puebla y la autopista México-Querétaro. Además, comenzó el crecimiento de los centros comerciales.

Mapa 1: Densidad poblacional en la ZMCM con isopletas de 7 km²



Fonte: Elaboración propia con base en el los primeros resultados del CENSO 2020 (INEGI, 2021).

Recientemente, la nueva producción de infraestructura para la movilidad de cuota. Rodamiento concesionado a privados, al cual se accede por medio de chip. Reduce el tiempo de tráfico. Como ejemplo de ésta: El Distribuidor vial de San Antonio, Las Flores, San Jerónimo, Supervía Poniente y la vía Zaragoza-Texcoco.

Se suman los nuevos asentamientos humanos, en la periferia de la región. Desde Ixtapaluca, Chalco, Chicoloapan, Ecatepec, Zumpango, Huehuetoca, Tizayuca, Tultitlán, Tultepec, Cuautitlán y Atizapán (SCHTEINGART E IBARRA, 2016; LUNA, 2020; 2019).

Al poco tiempo de ser habitados sus inquilinos se decepcionan por la distancia. Los cuellos de botella, regiones especializadas, viviendas con materiales de mala calidad y el tiempo de desplazamiento a sus centros de trabajo (LUNA, 2020). Paisaje deprimente.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:
GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021
Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544

Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

La localidad en el periodo de sustitución de importaciones, 1940-1970, atrajo población de los estados vecinos. Símbolo y representación de la industrialización y los servicios: agua entubada, luz, educación, salud, recreación. Las formas de conseguir los nuevos oficios y servicios requerían de conocimientos normativos, técnicos y profesionales que, el grupo de poder y la burocracia aprovecharon para generar sus bases políticas. Intercambio de favores, con base en el presupuesto y la reglamentación conseguían los votos para perpetuarse (CORNELIUS, 1986).

El Estado organizó regionalmente las actividades económicas y a todos los actores sociales. Agrupó las demandas de los campesinos, obreros y empresarios. Formalmente, todos aspiraban al mismo proyecto de modernización, cuyo indicador fue el Producto Interno Bruto (PIB). Las desigualdades estaban contenidas. Verdaderamente, existía una clase media, burócratas, que ligaban al proletariado.

El crecimiento promedio fue del 6%, sin embargo, no existían cuadros altamente tecnificados, sino empleos en fábricas para obreros explotados que repetían incansablemente la misma rutina. La industria de la construcción fue estimulada por la infraestructura urbana sobre la base de salarios precarios.

Los jóvenes no tenían opciones de trabajo ni profesión. El ingreso a la educación se blindó con una prueba de conocimientos lógicos. Se congregaban para matar el tiempo. El resentimiento se plasmó en la vestimenta, portación de rostro, violencia familiar, enemistad con la policía y defensa del territorio como símbolo de identidad.

La emigración del campo a la ciudad demostró que los productores agrícolas diversificaron su fuerza de trabajo para subsidiar la producción. Se incorporaban en otros mercados de trabajo, aportando alimentos baratos para la adquisición de la canasta básica de los restantes actores sociales y la seguridad alimentaria.

Por otro lado, el periodo neoliberal, a partir de 1982, revolucionó la industria de la construcción por dos vías:

- 1) La organizativa. Violación de las reglas con la asociación del Estado; y,
- 2) Dominio. Abstracción. Conceptualización ideal. Especulación de construcciones que no se llevaron a cabo. En condiciones de riesgo, despojo,

racismo, ecocidio, judicialización, violencia física y simbólica. Representación (LUNA, 2020).

Este patrón degenerativo consistió en ingresar a los mercados financieros y abrir las fronteras para el intercambio de mercancías, servicios y dinero. Competitividad con la ausencia de dos condiciones fundamentales: tecnología de segunda generación, alta ingeniería que permitiera la autonomía productiva; y, cuadros formados, capacitados, para el diseño y operación de la misma. Jóvenes especializados. Planificación de la división social del trabajo.

Método para entender la desigualdad

La desigualdad es un proyecto maestro de clase para la dominación territorial (BAYÓN, 2019; HARVEY, 2007; LUNA, 2020). Plasmado en el paisaje geográfico, reafirma el despojo (SMITH, 1988: 221). “No es la planificación la que planea el capitalismo, sino que es el capitalismo el que planea la planificación” (OLIVEIRA, 1982, p. 26).

¿Cuál es la amalgama que permite la socialización de dicho interés? La ideología. Llevada a la práctica en la experiencia urbana, la cotidianidad, los modos de vida y su naturalización antropológica, normalización científica y legitimación sociológica. Signos y símbolos de violencia, mientras mayor es el trabajo físico, mayor es su desconocimiento. Comprender la forma abstracta del valor, el intercambio y otros conceptos más complejos a los utilizados en el feudalismo. En consecuencia, dispositivos, en la diacronía de la ingeniería social.

Orientada a reestablecer las condiciones de acumulación. Bajo el velo retórico del individualismo, elección, libertad, movilidad, alcance de las fantasías, estabilidad y seguridad (IBARRA, 2013; BAYÓN, 2019; CORDERA, 2008; HARVEY, 2007).

En consecuencia, no sólo atraviesa el campo de la infraestructura, modos y medios de producción, además, trastoca la superestructura, a través de signos y símbolos

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista*

Ensaio de Geografia. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021

Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

necesarios para legitimarse a sí mismo en modos particulares de reconocimiento (BOURDIEU, 1989).

Vulgarizar el término supone despolitizar a la clase social. Reducida a una cuestión de carácter y esfuerzo. Resultado de elecciones personales. El retroceso en la distribución de recursos materiales y culturales se explica por las deficiencias propias de los pobres (RAMÍREZ-MIRANDA y DA SILVA, 2020; BOURDIEU, 1989).

Harvey (2018) estipula, los capitalistas individuales, actuando cada uno en su particular interés, produce un resultado totalmente antagónico a su interés colectivo de clase. La forma de acumulación se basa, en la violencia ejercida sobre el trabajo. Organización de la cooperación y división del trabajo mediante el aprovechamiento de la técnica, tecnología, dispositivos e infraestructura.

Hace más de un siglo que Max Weber (2013) relacionó la ética protestante y la acumulación en el capitalismo, en otros términos, la superestructura con la infraestructura. Hoy en día, la ética y moral consiste en vigilar y disciplinar a los subordinados en una sociedad centrada en los valores de las mercancías que impone el mercado: la productividad y el espacio. Estigmatizando a quienes no se adaptan a sus reglas, por ejemplo, un viaje en senderismo para disfrutar de la naturaleza es un hecho catalogado de holgazanería, mientras que la ascensión al bosque para desmontarlo es acreditada como una función correcta para satisfacer las necesidades sociales.

La riqueza es una producción social. Materialización del tiempo y espacio, sincrónico y diacrónico: infraestructura: transporte, casas, construcciones y pavimento. Paisaje (HARVEY, 2018). La riqueza al separarse de la forma social es fetiche del capital, se transforma en valor. Desposesión de las representaciones organizativas y ordenamiento territorial. El paso fundamental, la disposición del Estado a financiar y garantizar proyectos de gran escala y a largo plazo para la creación de entornos (HARVEY, 2018).

La forma social, intercambio, subsumida en favor del capital. El segundo paso del circuito, una vez establecidas las condiciones de producción. Se incorpora a través de créditos al consumo, hipotecas para la vivienda y deudas en las diferentes escalas de gobierno. Los mercados financieros se sobreponen al Estado para diseñar las políticas,

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista*

Ensaio de Geografia. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021

Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

entre ellas, transporte, vivienda, infraestructura, hacienda, comunicaciones, energía (VALENZUELA, 2016; HARVEY, 2018).

Los flujos de capital no se pueden lograr sin un sistema de crédito y oferta monetarios que cree un capital ficticio, como el que actualmente predomina en el mundo, veinte veces el PIB mundial (OTERO y LANGIERI, 2020).

El circuito se cierra con la rentabilidad: diferente de la productividad. La conclusión es que el precio se eleva por el valor y su exponencial plusvalor (HARVEY, 2018; VALENZUELA, 2016).

En consecuencia, para la economía nacional y urbana, el suelo no es una mercancía en forma concreta, sino, principalmente, en forma de representación, abstracta. Tiene forma ficticia de capital, derivado de las expectativas de futuras rentas. Capital prestado igual a títulos de crédito, hipotecas que duran toda la vida. La acumulación financiera mediante la creciente urbanización. Aquí radica la clave del despojo de los excedentes de capital y trabajo (VALENZUELA, 2016). Monopolización y despojo del espacio (LUNA, 2020).

Asimismo, la desigualdad atraviesa un ordenamiento sociocultural que reduce nuestra capacidad de funcionar como seres humanos, al igual que nuestra salud, amor propio, sentido de identidad, recursos para actuar y participar en el mundo. Problema multidimensional y relacional, que se sostiene por políticas y políticos. Instituciones; grupos de poder; discursos e ideologías; privaciones y privilegios (BAYÓN, 2019; HARVEY, 2007; LUNA, 2020; 2019).

Consecuentemente, el coeficiente de Gini es una de las coordenadas que nos permite entender la disparidad, se ha señalado en esta investigación la precisión de otras evidencias para observar los lazos de sujeción social, interacciones que legitiman y plausibilizan el rol del capital (BUSTAMENTE Y SÁNCHEZ, 2012; CORDERA, 2008; RAMÍREZ Y ZICCARDI, 2008; REYGADAS; 2008; LOMELÍ, 2008; SMITH, 1988; OLIVEIRA, 1982).

Asimismo, en el ejercicio por entender las desigualdades, es un error epistemológico, pragmático, pensar que el recrudecimiento de la desigualdad es por la

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista*

Ensaio de Geografia. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021

Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

diferencia, contradicción secundaria. Es fundamental, no obviar, desatender la contradicción fundamental, capital-trabajo (GRAMSCI, 1971).

En términos de producción social del paisaje se consideran las contradicciones del territorio. Disputa que incluye la conciencia económica y política, a través de la praxis, reconocimiento de la segunda reflexión para relacionarnos con los otros y el ecosistema.

En consecuencia, es imprescindible retomar los ingresos como núcleo de la desigualdad, de lo contrario, la productividad y creatividad son reificaciones, fetichismo para idolatrar los símbolos y representaciones sociales de la hegemonía (LEFEBVRE, 1991; SMITH, 1988; OLIVEIRA, 1982).

Si hay producción del paisaje, entonces, hay resistencia, las prácticas de la distribución se representan en la división social del espacio de manera extrema (MASSEY, 1996; SMITH, 1988; OLIVEIRA, 1982).

Finalmente, el *habitus* es la práctica que nos permite entender la producción y consumo de representaciones para una conciencia del sentido del lugar propio y de los otros, un sistema de clasificación que expresa la jerarquía. El poder hacer cosas con palabras: clasificar, ordenar, hacer familias, conceptualizar, manipular la estructura objetiva de la sociedad (BOURDIEU, 1989; BAYÓN, 2019; CORNELIUS, 1986).

La producción de signos y símbolos se enfrenta al monopolio del lenguaje dominante que impide conocer los procesos e instituciones. Es el principio de confusión. Así, logra perpetuar la acumulación a través de categorías que parecen simples. Ejemplo: banco, interés, crédito, hipoteca, trabajo, capital, inversión, renta, propiedad. Palabras que se filtran por el lenguaje pastoso, adoptado por el subalterno, provocando neurosis social, sentimientos encontrados del civilizado, que hace con otros lo que hicieron de él (CORNELIUS, 1986; SARTRE, 1999).

Desigualdad en la región

La crisis de 1983, formula tres líneas para eliminar el estancamiento en la tasa de acumulación: apertura comercial, desregulación y privatización. El instrumento *ad hoc*

fue el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN) que simula estar orientado a la reducción de las desigualdades.

La desigualdad se apuntala en el crecimiento de las exportaciones. Similar condición con el crecimiento, no obstante, el empleo disminuye y el Producto Interno Bruto, estancado, se mantiene al mismo nivel. Ver (Tabla 1).

Tabla 1: Indicadores de desarrollo a nivel nacional de 1980 a 1993 y 1994 a 2005

Indicadores	1980-1993	1994-2005
Exportaciones	8.1%	10.5%
Crecimiento	1.1%	3.4%
Empleo	4.4%	3.6%
PIB	2.4%	2.7%

Fonte : Elaboración propia con base en ASUAD et al. (2007).

Territorialmente en el año 2000, la Ciudad de México tenía un PIB-per cápita de 11,522 dólares, mientras que Chiapas sólo 1,853 dólares. Asimismo, 21 entidades en promedio tenían 3,157 dólares per cápita, menos que las 10 entidades restantes, 6,384 dólares. Lo que significa que la tendencia de los ingresos iba en aumento en la región y en decremento en las otras 31 entidades (ASUAD et al. 2007). La desigualdad territorial de la región comparada con la escala nacional.

En el año 2000, se presentó en el Plan Nacional de Desarrollo tres líneas centrales: 1) inversión externa en infraestructura, 2) aprovechamiento de recursos naturales; y, 3) mano de obra barata. Apuntalados en el enfoque territorial, dirigido a los municipios con mayor pobreza. Ejemplo: el malogrado Plan Puebla Panamá.

ASUAD et al. (2007) presentan una hipótesis y modelación económica. Relacionan el PIB y las transferencias fiscales en infraestructura para reducir las desigualdades. Aplicado el modelo, encontraron que la relación es inversamente proporcional a nivel nacional; la región centro y sur tienen un papel de perdedores en el desempeño productivo; la Península tiene un efecto positivo sobre todo en el sector primario; y en el norte y noreste el efecto es positivo en el sector secundario.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista*

Ensaio de Geografia. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021

Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

El índice de Gini 2008 y 2016 muestra en la Zona que la desigualdad se incrementó, de 0.49 a 0.81. La estrategia neoliberal no la redujo, mucho menos la contuvo (INEGI, 2008; 2016; LUNA, 2020).

En consecuencia, el incremento de las disparidades, no es un hecho que se presenté sólo, viene acompañado de nuevos riesgos. Embarazo adolescente independiente de la pobreza y nivel educativo; injuria y judicialización, *lawfare* institucional, en falso testimonio de género, raza, clase social e ideología. Desamparo frente a la justicia. Procesos acompañados y estimulados por la desinformación que se monta en la ideología de la conectividad, a través, de las plataformas sociales, *Facebook*, *Twitter*, *Youtube*, *Instagram* y otras más (CORDERA, 2008; RAMÍREZ-MIRANDA y DA SILVA, 2020).

La reforma energética, a finales del año 2013, vincula la movilidad con el paquete del *Pacto por México* para debilitar, aún más, las formas sociales que guiaba el Estado: estrategias educativas, hacendarías y de comunicaciones. Dicho sea de paso, no estima las energías renovables, desconoce la transición energética, agudiza el despojo territorial racista a indígenas y campesinos. Empresas privadas autogeneradoras con el eufemismo de la sustentabilidad, extraen, prioritariamente, hidrocarburos fósiles (RAMÍREZ-MIRANDA y DA SILVA, 2020)

En consecuencia, las formas, económica y política, configuran la estructura para la caminabilidad en condiciones marginales. Marcada por el retroceso en la distribución del ingreso, menor crecimiento, inestabilidad, liberación de los flujos comerciales, aumento del capital financiero y transferencias fiscales a privados para infraestructura.

Resultado, empleos precarios en la construcción para dinamizar la ciudad, que hoy permanece paralizada por gran cantidad de horas debido al automóvil (VALENZUELA, 2016; HARVEY, 2018).

Conclusión, la especulación pasa por el territorio a través del orden de representación que asigna un valor. Se determina por las relaciones sociales organizadas en clases históricamente formadas sobre la base dominio-despojo de los recursos estatales (HARVEY, 2018). El paisaje urbano es representación de las relaciones sociales, su punto de referencia. La división de los espacios está hasta tal punto ligada estrechamente a lo más esencial de la organización social (DURKHEIM y MAUSS, 1996).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista*

Ensaio de Geografia. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021

Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

Caminabilidad en la movilidad

De 1973 al año 2017, el uso del automóvil paso del 16.5% al 22.5%; mientras, en el mismo periodo, el transporte público creció con los servicios concesionados, 3.5% al 44.2% (INEGI, 2017).

Los usuarios, peatones, ciclistas y motociclistas consideran que las vagonetas y microbuses son de mala calidad, no respetan las señales vehiculares y por ganar mayor pasaje compiten con el riesgo que implica.

Las dos últimas Encuestas Origen Destino (INEGI, 2007; 2017) instrumentalizan, conceptos e indicadores, de manera contrastante. Sólo la más reciente incorpora los viajes a pie en los, aproximadamente, 200 distritos que conforman el área.

En 2007, se registraron 22 millones de viajes, diez años más tarde, 34.2 millones. En el último registro se reportan 32% de los viajes a pie, 21% en automóvil, 45% en transporte público y bici 2% (INEGI, 2007; 2017).

El tema de la movilidad y la desigualdad es abordado en diferentes países, además de México. Frente a los cambios demográficos, todos incorporan mejoras en la infraestructura para mayores de 65 años y con dificultades para desempeñar cualquier actividad. Se guían por la transferencia de tecnología para ordenar los diferentes modos de viaje y conectividad. Hay países donde el Estado da estímulos fiscales a las inmobiliarias que promueven la conectividad y el espacio público, principalmente Tokio, pero, también, Brasil, Francia, Alemania, Tokio, Reino Unido, Canadá y Estados Unidos (GEHL, 2019; ESCUDERO, 2017; HERCE, 2009; KAUFMAN, BERMAN Y JOYE, 2004; URRY, 2007).

Las mujeres caminan más. Casi el 50% de sus viajes los realizan de este modo. Caminan y son usuarias consuetudinarias del taxi. Por otro lado, los hombres utilizan con mayor frecuencia el automóvil y otros modos de transporte motorizado (Tabla 2).

Tabla 2: Porcentajes del modo de transporte por hombres y mujeres 2017.

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

Fonte: Elaboración propia con base en INEGI (2017).

En la ZMCM se evidencian las dificultades que enfrenta la población para caminar. Encuentran toda una serie de obstáculos que les dificulta el acceso al espacio público. Puestos ambulantes, autos estacionados en las banquetas, mobiliario urbano, rampas de estacionamientos, banquetas en mal estado y apropiación del espacio por parte de algunos comercios. Provocando accidentes y lesiones.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:
GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021
Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

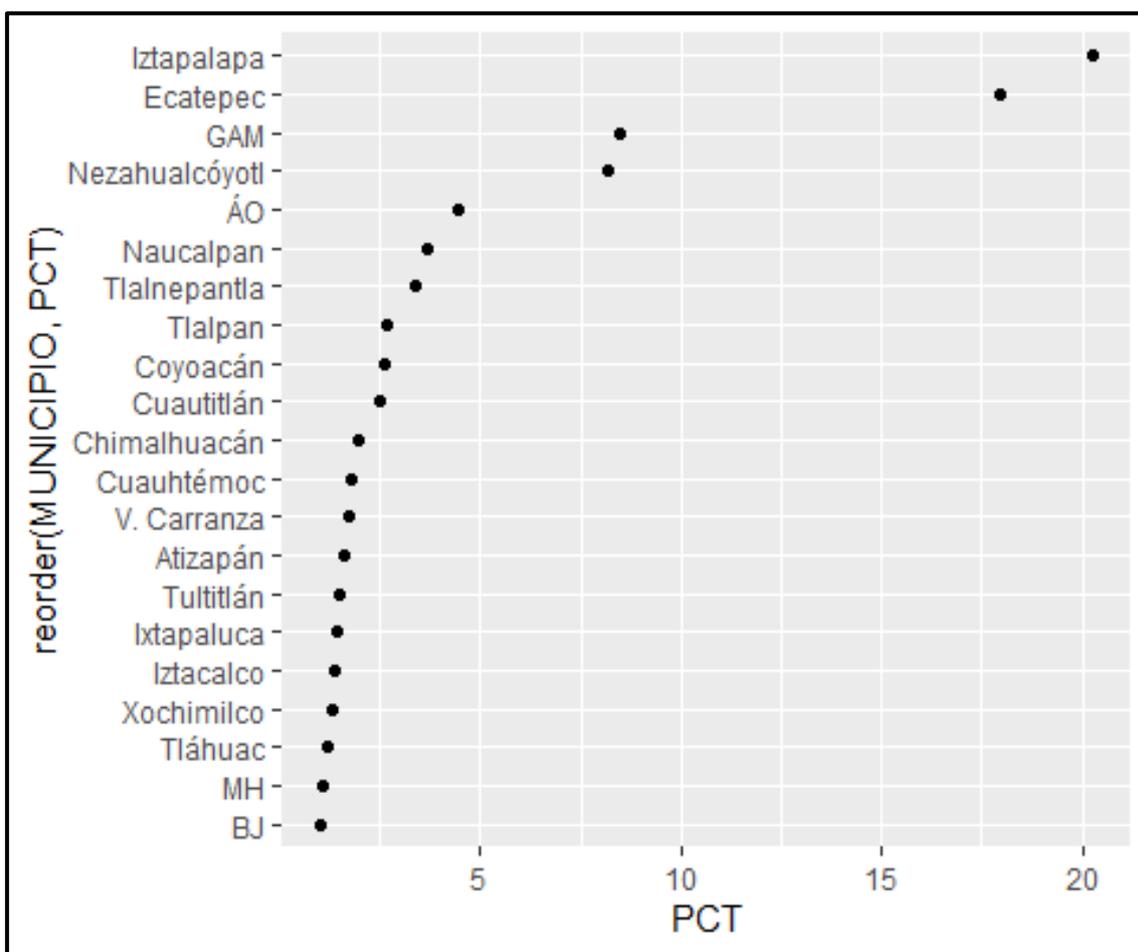
ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

Las alcaldías y municipios con mayor población que tiene dificultad para llevar a cabo alguna actividad son Iztapalapa (más del 20%), Ecatepec (en torno al 18%), Gustavo A. Madero (GAM) y Nezahualcóyotl (cerca del 10% respectivamente), asimismo, Álvaro Obregón, Naucalpan y Tlalnepantla, cada uno (cerca del 5%) (INEGI, 2021). Cabe señalar que los anteriores municipios no son todos los que contempla la región, sino que se ordenaron de mayor a menor, con el fin de realizar un estadístico verdaderamente resumido (Gráfica 1).

Gráfica 1: Municipios, porcentaje con dificultad para realizar alguna actividad



Fonte: Elaboración propia con base en los primeros resultados del último Censo (INEGI, 2021).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:
 GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021
 Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544

Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

Discusión

A continuación, presentamos datos de distintas fuentes que están relacionados con la movilidad y tienen la finalidad de discutir la orientación de la producción social del paisaje. Promover espacio público para reestablecer el ingreso en infraestructura, conectividad, asociación, convivencia y recreación.

Los datos obtenidos son muy similares a los resultado de la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte que realizó el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México en el año 2014, cuestionarios aplicados en viviendas de todo el país a mayores de 15 años, con una muestra de 1,200 personas. El estudio señala que el promedio de gasto en transporte por hogar es de 12.8% del ingreso. Por cuartil de ingreso, el gasto es mayor en el segmento bajo (14.4%) y menor en el alto (12.4%). En cuanto a las causas de dejar de usar el automóvil destaca que el 51% lo haría en caso de descompostura, 18% si aplica el programa “hoy no circula” y 10% si no tuviera auto (IIJ-UNAM, 2014).

Por otra parte, el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP, 2014) a través de una encuesta telefónica sobre movilidad urbana, en viviendas de todo el país, a mayores de 18 años, con una muestra 603 personas, reportó que siete de cada diez encuestados afirmaron que en su ciudad existen problemas de tráfico vehicular. El ingreso de los encuestados es determinante para el uso de transporte público o automóvil particular, con salario mayor a seis mil pesos, disminuye las preferencias por usar transporte colectivo. Asimismo, seis de cada diez consultados evaluaron como malo o muy malo el mantenimiento y pavimentación de calles y avenida en su ciudad (CESOP, 2014).

Parametría (2016) sondeo a los residentes de la Ciudad de México, a través de entrevistas telefónicas, cuya muestra fue de 400 personas, para evaluar el servicio de taxi. El 51% considera que es bueno o muy bueno, 34% regular y 13% malo o muy malo. Al respecto del servicio de Uber 31% está a favor del precio de viaje, 17% no tiene una preferencia y 39% está en desacuerdo.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista*

Ensaio de Geografia. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021

Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

El diagnóstico que se tienen sobre las vialidades es que el 63%, 432684, de los accidentes involucran a un automóvil; 13%, 86489, una camioneta de pasajeros; 8%, 57625, una motocicleta; y, 7%, 47373, una camioneta de carga (INEGI, 2019).

El 78% de los accidentados tiene entre 15 y 70 años. En el año 2011, los accidentes viales fueron la segunda causa de muerte. En la mitad de las alcaldías se concentra el 77% de estos. Sobresalen las alcaldías: Gustavo A. Madero (13%), Iztapalapa (12%) y Cuauhtémoc (10%) (INEGI, 2019).

Las horas de mayor peligro para sufrir un accidente son las ocho de la mañana, 26182 personas; y, tres de la tarde, 26301 (INEGI, 2019). El día de mayor riesgo es el sábado, de las 17:00 a las 21:00 hrs., (INEGI, 2019). Ser peatón, ciclista y motociclista es vivir en riesgo de ser accidentado (INEGI 2019).

El Programa Integral de Movilidad 2013-2018 señala que se debe contar con calles completas, tránsito calmado y prioridad peatonal (MANCERA, 2014). La Ley de Movilidad del año 2014 coloca al peatón como protagonista e infiere que las transferencias fiscales deben destinarse más a la infraestructura peatonal y no a la infraestructura monofuncional (MANCERA, 2014).

En consecuencia con lo anterior, el Instituto de Políticas para Transporte y el Desarrollo señaló que la inversión para infraestructura en movilidad disminuyó de 38.2 a 16.7 millones de pesos de 2011 a 2015, incluida las vialidades peatonales, de bicicleta y otros medios no motorizados (ITDP, 2016).

El reglamento de tránsito 2015 interpone en el espacio vial primero los peatones (MANCERA, 2015). Organizaciones sociales han realizado diversas prácticas en defensa y promoción del peatón, por ejemplo: en el año 2014, elaboraron su Carta de Derechos (LIGA PEATONAL, 2014).

Referentes internacionales como la ciudad de Tokio, postuló que los espacios grandes deben contar con una escala humana. La producción social del paisaje y el espacio urbano están normados y regulados a través de un sistema de recompensa fiscal a la participación de las inmobiliarias (GEHL, 2019).

El análisis de la desigualdad en la movilidad integra la forma económica y política cuyo resultado es la materialización del tiempo y el espacio en el paisaje de la ciudad. Sus soportes fijos fraccionados, cuellos de botella y determinados por áreas específicas.

Queda pendiente impulsar la conectividad eficiente y real del transporte público concesionado, imponer medidas que desatoren las horas pico con el manejo del automóvil, impulsar electrónicamente en las paradas los señalamientos que proporciona las aplicaciones tecnológicas *Google maps*. El proceso es una lucha por la apropiación del espacio público que lo tiene ampliamente controlado el dominio de la hegemonía clasista y racista.

La camininabilidad es fundamental en la construcción social del paisaje urbano. Símbolo violentado. Es disputada entre el abuso de organizaciones comerciantes, habitantes de la ciudad que se apropian de lo público e inmobiliarias que impiden el paso de las personas con alguna dificultad motriz. Todos somos peatones, pero desiguales. Residencias y barrios donde el entorno se respeta para el ciudadano y otro donde se hostiliza. Las delegaciones con mayor población tienen que caminar para acceder al transporte concesionado que no es un lugar de encuentro y camaradería, sino de protección del espacio vital, el cuerpo y las pertenencias.

Hoy, es la reproducción del capitalismo del siglo XIX, revolución industrial inglesa, donde los viajeros caminaban sin luz. Actualmente, sucede lo mismo. Tienen que dirigirse por varios kilómetros a sus lugares de trabajo. Al atardecer, agobiados y en entresueños, observan los colores en el transporte. Soportan áreas especializadas y tráfico abundante que impide la calidad de vida.

Son inaccesibles los recursos otros. Lúdicos. Que proporciona la magia y espontaneidad de la ciudad, sus librerías, teatros, parques y jardines. Lugares donde la cultura y el espacio público se desbordarían para propiciar la imaginación.

Lo anterior, no es un asunto de lujo y ostentación, sino religiosidad. Experiencia de vida, relación con las personas y la naturaleza. La producción no es extraña al que la realiza. Realidad diferente al de la mercancía y el valor del suelo.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista*

Ensaio de Geografia. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021

Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

El espacio urbano es la disputa inicial para la conciencia de seres humanos. Vivencia ontológica de paz activa, erotismo, saberes y voluntad de poder, en aras de reducir las desigualdades.

Conclusiones

La región creció intensivamente por la construcción. Los otros mercados de trabajo de la ciudad, atrajeron del campo inmigrantes en los denominados asentamientos humanos irregulares.

La dispersión por los servicios de salud y educativos. El desarrollo de infraestructura vial, crecimiento de centros comerciales y la nueva producción inmobiliaria que se impulsó en el centro y la periferia de la ciudad.

El desarrollo desigual es una mala aplicación de la política que contrae los ingresos para la clase empobrecida. Estampado en el paisaje monofuncional. Un circuito que inicia con la participación del Estado para ordenar y contener a los actores sociales. Generar la materialidad urbana que posteriormente va a ser despojada por el capital.

En el patrón de sustitución de importaciones el crecimiento promedio fue de 6%. Posteriormente, derivado de la crisis de 1983, se implementó el modelo neoliberal, sobre la base de tres pilares: apertura comercial, desregulación y privatización, cuyo resultado se plasma en un crecimiento que no supera el 1.8% en el PIB. El cálculo del índice de Gini para 2008 y 2016 mostró que las desigualdades se incrementan de 0.49 a 0.81. La estrategia neoliberal fracasó en su contención.

La expansión urbana no se orienta a la conectividad y accesibilidad de la movilidad y el uso a pie del espacio público. La población de la ZMCM experimenta el incremento de las distancias a través del transporte público concesionado. Microbús, combi, bicitaxis y mototaxis.

En la experiencia diferenciada del espacio. Los hombres usan transportes motorizados, mientras que las mujeres caminan más, observan, dialogan y procuran compañía. Ambos producen senderos y a veces encuentros. Realizan estrategias para resolver una necesidad o deseo en torno al origen y destino.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:
GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021
Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

Las políticas urbanas en la ZMCM han propiciado el estallido de la ciudad sobre el territorio en forma fragmentada por áreas especializadas, usos del suelo segregados entre sí. La multiplicación de los denominados flujos de viajes concentrados en horas punta, saturan las entradas, salidas y vías especializadas de la ciudad, por tanto, propician su nueva ampliación.

La caminabilidad requiere del espacio público, según el protocolo de Vancouver. La salud vive en el cuerpo, habita el paisaje y se disputa en lo social. El último eslabón por el que se dirige los espacios caminables es en la tecnología que se implementan en la forma de la infraestructura urbana, en el paisaje de espacios amplios, limpios, libres de obstáculos, iluminados y seguros. Romper con la forma ideológica y abstracta que provoca en el status social y la división de clases. Paisajes multifuncionales que permitan la interacción y rompan con la trayectoria de aislamiento e individualidad.

Referências

ASUAD, N.; QUINTANA, L.; RAMÍREZ, R. Desarrollo y políticas regionales en México: retos y perspectivas 2006-2020. In: CALVA, J. (Coord). **Políticas de desarrollo regional. Agenda para el desarrollo**. México: UNAM/Porrúa, 2007, pp. 231-247.

BAYÓN, M. La construcción social de la desigualdad. Reflexiones sobre convivencia y justicia social en tiempos de neoliberalismo. In: BAYÓN, M. (Coord). **Las grietas del neoliberalismo: dimensiones de la desigualdad contemporánea en México**, México: ISS-UNAM, 2019, pp. 9-36.

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

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

CESOP. **Encuesta telefónica sobre movilidad urbana**. Entrevistas telefónicas en vivienda de todo el país a mayores de 18 años. Muestra de 603 cuestionarios. Octubre de 2014.

CORDERA, R. El derecho al desarrollo y el derecho a la ciudad: para reconstruir el futuro. In: CORDERA, R; RAMÍREZ, P. y ZICCARDI, A. **Pobreza, desigualdad y**

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. **Revista**

Ensaio de Geografia. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021

Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

exclusión social en la ciudad del siglo XXI. México: Siglo XXI; UNAM; Instituto de Investigaciones Sociales, 2008, pp. 9-22.

CORNELIUS, W. **Los inmigrantes pobres en la Ciudad de México y la política.** México: Fondo de Cultura Económica. 1986.

DURKHEIM, É., RUIZ, M. D., & MAUSS, M. **Clasificaciones primitivas: y otros ensayos de antropología positiva.** Barcelona: Ariel. 1996.

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

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

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

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

HARVEY, D. **Senderos del mundo.** Ediciones Akal. 2018.

IBARRA, D. Crisis y reformismo en México. *Configuraciones*, 35, 2013. pp.1-17. Disponible em: <<http://davidibarra.com.mx/wp-content/uploads/2013/04/Crisis-y-reformismo-en-M%C3%A9xico1.pdf>>. Acceso en: 16 feb. 2014.

IJ-UNAM. **Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte.** Cuestionarios aplicados en vivienda de todo el país a mayores de 15 años. Muestra de 1,200 cuestionarios. Octubre a noviembre de 2014.

INEGI. **Primeros resultados del Censo 2020. Iter.** México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. 2021. Disponible em: <<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Microdatos>>. Acceso en: 03 abr. 2021

INEGI. **Estadísticas de accidente de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.** Consulta interactiva de datos. 1997-2020. 2020. Disponible em: <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/#Datos_abiertos>. Acceso en: 12 ene. 2021

INEGI. **Encuesta Nacional de Ingreso Gasto 2016.** México: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, 2016. Disponible em: <https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/nc/2016/#Datos_abiertos>. Acceso en: 15 mar. 2018

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

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. *Revista Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021
Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

<<https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/tradicional/2008/#Microdatos>>. Acceso en: 15 mar. 2018

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. Disponible en: <<https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/#Microdatos>>. Acceso en: 15 mar. 2018

INEGI. **Encuesta Origen Destino 2007**. México: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática-Gobierno del Distrito Federal y Gobierno del Estado de México, 2007.

ITDP. **Invertir para Movernos 2015: Diagnóstico de inversión en movilidad 2011-2015**. México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. 2016.

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

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

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

LIGA PEATONAL. **Carta de derechos del peatón**. Emanada del Primer Congreso de la Liga de Peatones. México. 2014.

LINCK, T. La economía y la política en la apropiación de los territorios. **Revista ALASRU**, 2006. pp.1-24.

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

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

LUNA, L. Movilidad periférica en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. **Revista Turismo & Cidades**, vol. 2, n. 3, 2020, pp. 67–86. Disponible en: <<http://www.periodicoeletronicos.ufma.br/index.php/turismoecidades/article/view/13441>>. Acceso en: 11 jun. 2020.

LUNA, L. Mayor ordenamiento, mayor desigualdad en la Zona Metropolitana del Valle de México. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP)**, Belém, v. 06, n. 02. 03-25, jul/dez, 2019. Disponible en: <<http://www.ihgp.net.br/revista/index.php/revista/article/view/151>>. Acceso en: 03 mayo 2021.

MAALOUF, A. **Orígenes**. Barcelona: Alianza Editorial. 2004.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021
Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

MANCERA, M. **Reglamento de tránsito**. Ciudad de México: Gaceta Oficial del Distrito Federal. 2015.

MANCERA, M. **Programa Integral de Movilidad 2013-2018**. México: Ciudad de México-CDMX; Secretaría de Movilidad SEMOVI. 2014a. Disponible em: <<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>>. Acceso en: 15 mayo 2015.

MANCERA, M. **Ley de movilidad del Distrito Federal**. Ciudad de México: Gaceta Oficial del Distrito Federal. 2014. Disponible em: <<https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>>. Acceso en: 15 mayo 2015.

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

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

OTERO, R.; LANGIERI, M. 2020. “Acerca de la crisis del capitalismo, o el coronavirus como síntoma.” **Observatorio Social Del Coronavirus** 1: 14–19.

PARAMETRÍA. **Capitalinos apoyan regular tarifas de Uber**. Entrevistas telefónicas en el Distrito Federal. Muestra de 400 cuestionarios. 16 al 21 de abril de 2016.

RAMÍREZ-MIRANDA, C.; DA SILVA, T. Repensar la sustentabilidad socioambiental y el desarrollo ¿Última llamada? **Desenvolvimento Regional: Processos, Políticas e Transformações Territoriais**, 113. 2020.

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

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

SARTRE, J. Prefacio a FANON, F. **Los condenados de la tierra**. Tlalaparta. 1999.

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

SMITH, N. **Desenvolvimento Desigual**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

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

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021
Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

WEBER, M. **La ética protestante y espíritu del capitalismo**. Barcelona: Akal. 2013. P. 336.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

GÓMEZ, Luis Alberto Luna. LA GRAN CIUDAD DE MÉXICO: Caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 8, nº 15, pp. 46-68, setembro-dezembro de 2021

Submissão em: 04/01/2021. Aceito em: 03/09/2021.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons