

SEÇÃO ARTIGOS

MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

accidentes y valorización de los servicios

MOBILIDADE NA CIDADE DO MÉXICO:

acidentes e valorização dos serviços

MOBILITY IN MEXICO CITY:

accidents and valuation of services

 Luis Alberto Luna Gómez¹

Universidad Autónoma Metropolitana (UAM),
Ciudad de México, México
e-mail: luna@cua.uam.mx

Resumen

La movilidad en la Ciudad de México forma parte de la producción del espacio no sólo en la configuración de una red vial, disposición de soportes materiales para los diferentes modos de viaje, lugares conectados y accesibles, también por el momento de distribución de mercancías, servicios y personas. Condiciones para una nueva ontología de la ciudad, de ser el centro de la producción de mercancías paso al conglomerado financiero de aseguradoras, centros de esparcimiento, entretenimiento y diversión, por ello, los motivos por los que se desplazan los viajeros han presentado cambios, se movían, fundamentalmente, de manera pendular, del hogar a la escuela o trabajo, 1983-1994, hoy, 2007-2017, se han diversificado los destinos, incrementos relacionados con algún servicio: convivir, ir al médico, realizar un trámite, ir a comer, social, diversión, llevar o recoger a alguien, ir de compras, acto religioso y otro. Los viajes, soportes materiales y transportes provocan accidentes que se reportan por los Datos Abiertos C5, desde enero del 2018 a diciembre del 2022, por el Gobierno local: choque, atropellado, derrapado, caída de ciclista, volcadura y caída de pasajero en las avenidas principales de la delegación Cuauhtémoc: Avenida Insurgentes y Avenida Reforma. El rango de edad más afectado, 25 a 34 años, principalmente hombres. El efecto, valorización de los servicios, salud, protección y seguros. Los accidentes viales son una mercancía, no se previene ni planifica un sistema que resuelva problemas multicausales.

Palabras clave

Movilidad; accidentes viales; Datos Abiertos C5; valorización de los servicios; Ciudad de México

¹Doutor em Geografia pelo IGCE-UNESP, Campus de Rio Claro, Pesquisador na Universidad Autónoma Metropolitana.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:
LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.
Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.
ISSN: 2316-8544



Resumo

A mobilidade na Cidade do México faz parte da produção do espaço, não apenas na configuração de uma malha veicular, arranjo de suportes materiais para os diferentes modos de deslocamento, lugares conectados e acessíveis, mas também pelo momento de distribuição de mercadorias, serviços e pessoas. Condições para uma nova ontologia da cidade, de centro de produção de bens, a conglomerado financeiro de seguradoras e centros de entretenimento, portanto, os motivos pelos quais as pessoas viajam mudaram, trocas, fundamentalmente, de forma pendular, de casa para a escola ou trabalho, 1983-1994, hoje, 2007-2017, os destinos diversificaram-se, aumentaram relacionados com algum serviço: atenção médica, fazer um procedimento, jantar, socializar, divertir-se, dar caronas, shopping, ato religioso e outros. Viagens, suportes materiais e transportes provocam acidentes que são reportados pelo *Open Data C5*, de janeiro de 2018 a dezembro de 2022, pela prefeitura: batida, atropelamento, derrapagem, queda de ciclista, capotamento e queda de passageiro nas principais avenidas da delegação Cuauhtémoc: Avenida Insurgentes e Avenida Reforma. A faixa etária mais acometida, de 25 a 34 anos, principalmente homens. O efeito, valorização dos serviços, saúde, proteção e seguro. Os acidentes rodoviários são uma mercadoria, não é prevenido ou planejado um sistema que resolva problemas multicausais.

Palavras-chave

Mobilidade; acidentes rodoviários; *Open Data C5*; valorização dos serviços; Cidade do México

Abstract

Mobility in Mexico City is part of the production of space, not only in the configuration of a vehicular grid, arrangement of material supports for the different modes of travel, connectivity, and accessibility, but also due to the moment of distribution of merchandise, services and people. Conditions for a new ontology of the city, from being the center of the production of goods, to the financial conglomerate of insurance companies, leisure, entertainment and fun centers, therefore, the reasons for which people travel have changed, they moved, fundamentally, in a pendular way, from home to school or work, 1983-1994, today, 2007-2017, destinations have diversified, increases related to some service: living together, going to the doctor, carrying out a procedure, going out to eat, socializing, having fun, picking someone up, shopping, a religious act, among others. Travel, material supports and transport cause accidents that are reported by Open Data C5, from January 2018 to December 2022, by the local government: crash, run over, skidded, cyclist fall, rollover and fall passenger in the main avenues of the Cuauhtémoc delegation: Avenida Insurgentes and Avenida Reforma. The most affected age range, 25 to 34 years, mainly men. The effect, services enrich, health, protection and insurance. Road accidents are a commodity, a system that solves multi-causal problems is not prevented or planned.

Keywords

Mobility; road accidents; Open Data C5; valuation of services; Mexico City

Problema

Después de analizar la desigualdad de ingresos, justicia, capacidades y oportunidades que afectan la movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), es de gran importancia observar y explicar el incremento de los accidentes ocurridos entre el origen y destino, acontecidos en un vehículo motorizado y no motorizado (Luna, 2019; 2021; 2022a; 2022b).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valoración de los servicios. **Ensaios de Geografia**. Niterói, vol. 10, n° 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

El objetivo de la investigación es explicar la función política del Estado respecto al interés por prevenir, evitar y reducir los accidentes viales. Formalmente, el Estado representa acciones, a través, de la comunicación, en la que señala reducir la velocidad del transporte motorizado, diseño urbano en red, intermodalidad, tráfico pacificado, política tarifaria integrada, rutas, horarios, y paradas regulares adaptadas a la demanda, promueve el transporte público digno y los soportes materiales para los peatones.

La movilidad se enfatizó con la globalización, la mundialización real que aconteció de manera formal e informal, a través de las migraciones, muchas veces forzadas (Harvey, 2004, p. 93).

Urry (2007, p. 5) señala que la movilidad es un fenómeno idóneo del cambio de época, tiempo determinado por una estructura económica que abrió la barrera del espacio para la valorización del capital acrecentado a través del movimiento.

La mundialización de los diferentes mercados es un proceso que se apoyó en el Estado. El Estado como promotor del desarrollo pasa a conducir una política de posicionamiento, para que el capital invierta.

El desarrollo se concibe como una destrucción creativa o destrucción del espacio, por la eliminación de fronteras, barreras, a través, del tiempo, asimismo, por el avasallamiento de inmuebles e infraestructuras que pese a su funcionamiento se destruyen para que el capital pueda invertir (Arrighi, 2009, p. 88; Harvey, 2004, p. 125; Sennett, 2019, p. 160).

En la escala de la Ciudad de México, CDMX, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) sugirió el año 2012, la gestión de la movilidad a través del método: evitar-cambiar-mejorar. Sobre el núcleo de muchas encuestas realizadas por el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI), eligió el análisis del hogar como punto de referencia.

El método señalado, condujo su análisis a partir de la pregunta: ¿Qué tan lejos debo ir? Lo cual implica al poder gubernamental para planificar los soportes materiales que permitan reducir la distancia entre el origen y el destino.

En segundo lugar, ¿Qué modo de transporte se tendrá que utilizar? La pregunta se orienta por la solución tecnológica, el producto social y regalo de la historia que ratifica el poder

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

de las fuerzas productivas, las relaciones sociales y concepciones espirituales, para ello, interviene el valor, a través, de la mercadotecnia, promover el uso de transporte no motorizado y público. Reducir el tamaño e incorporar la transición energética.

En la presidencia de Luis Echeverría (1970-1976) se observa que la planificación, en aquel momento, del transporte no era resultado de un diagnóstico que permitiera incorporar estaciones intermodales y ampliación del transporte público, como el metro, éste prefirió asignarle la concesión de las rutas a sus cuñados (Ward, 1991).

Nepotismo, vínculos y simulación de los méritos en la designación de los modos de transporte y vías para su circulación fueron las prácticas administrativas de gobierno, el paradigma del transporte estaba plagado de una plusvalía formal, despojo del valor producido, por medio de la organización del espacio, concentración del poder, operación de las normas y concesiones familiares (Ward, 1991).

Asimismo, Monsiváis (2001, p. 112) en su libro *Los rituales del caos*, expone en el capítulo: “La hora del transporte. El metro: viaje hacia el fin del apretujón”, los accidentes viales como herencia de la corrupción.

Lo anterior, es la muestra de un conjunto de acciones que tienen origen en la planificación para beneficiar a cúpulas empresariales en asociación con los funcionarios de gobierno, no para resolver el problema de movilidad, atascos, transporte público sobresaturado y aumento de vehículos motorizados (Monsiváis, 2001, p. 112).

Esto tiene como consecuencia: el incremento de los accidentes viales; lesiones; muerte; consumir el mayor número de servicios de salud; aseguradoras; hospitalización; farmacéuticos; cuidados; y, terapias. Aunado, con la congestión vial que éstos producen. Un problema que se ramifica y expande.

En el mercado enfocado a la movilidad, toma primordial relevancia el cuerpo, apretujados en las horas pico dentro del transporte público, se anula la singularidad, “las anatomías se funden como si fuesen esencias espirituales” principio de la motricidad; productividad; acceso a la realidad, a través, de los sentidos, la razón; y, el goce (Monsiváis, 2001, p. 113).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

Chinchilla (2020, p. 61) llama al contexto de los sufrimientos provocados por la conglomeración, en los distintos tipos de transporte públicos o privados y saturación en las vialidades, como la ciudad unilateral. Rescata el concepto de Marcuse (1987, p. 23) para señalar la formación social orientada a la productividad, sin la capacidad para disfrutar de lo sublime a través de las percepciones sensoriales y la intuición, del paisaje, el arte y el ocio.

Por lo tanto, en la ciudad de la productividad se encuentra el problema de la renta, cuyo valor es relacional, segregación, accesibilidad, centro-periferia, espacios públicos, plazas comerciales y especialización.

El valor fluctúa con respecto a los servicios de salud, educación, seguridad, calles, avenidas, alumbrado, residuos sólidos, alcantarillado, rodamiento vehicular, paisaje, transporte y conectividad.

Como resultado, los diferentes precios en los inmuebles, se liga con la heterogeneidad de las construcciones inmobiliarias, la seguridad, orden, accesibilidad, organización del espacio y vigilancia.

Derecho y propiedad privada que sólo pueden estar garantizados por la sociedad del Estado con los empresarios (Nel-Lo, 2021, p. 8; Van Ham y Tammaru 2016; Malheiros 2002; Harvey, 2014; Bayón, 2019; Esquivel, 2015).

La escisión de la ciudad o como le llamaría Secchi (2013) “la nueva cuestión urbana”, caracterizada por la fracción de los ricos y pobres se multiplica por hechos sociales, tales como: edad, origen, sentimiento de pertenencia étnica e identidad (Nel-Lo, 2021, p. 8; Van Ham y Tammaru 2016; Malheiros 2002; Lund, 2016; Cassiers, 2012).

La unilateralización de la ciudad, referida a su planeación inconexa con los problemas estructurales se apuntala en la corrupción, asignación por relaciones familiares, transporte concesionado, las rutas metropolitanas de vagonetas continúan el ascenso y descenso de pasajeros en lugares no establecidos, horarios y fines de semana en los que se reduce drásticamente el número de transportes, disputa por el viajero y falta de mantenimiento en las unidades (Camp, 2018; Ward, 1991, p. 159; Monsiváis, 2001, p. 122; Carrión, 2016, p. 16).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

Ensaio de Geografia

Essays of Geography | POSGEO-UFF

Por ello, el peatón, usuario principal del espacio público, debe cuidarse de los conductores, quienes se expanden en el espacio, se estacionan en avenidas principales, invaden las ciclovías, obstruyen las rampas y cebras peatonales.

Demandan un privilegio de estatus por el reflejo de la corrupción institucional, esa violencia que disemina la injusticia espacial a todas las escalas (Chinchilla, 2020, p. 63; Soja 2013, p. 30).

Método

Se diseñó una serie de modelos, para conocer qué día de la semana acontecen los diferentes tipos de accidentes de la movilidad, hora; género; categoría del percance; deceso; transporte; y, destino del individuo con la finalidad de tener un esquema del tiempo, lugar y modo en que ocurren los hechos.

La ciudad es un caos, ninguna política pública resuelve los problemas estructurales, pero desde la localidad se pueden realizar protocolos de prevención y educación vial, apoyados por los artistas urbanos tal como aconteció en Bogotá Colombia, donde se les capacitó para transmitir las normas viales a los diversos usuarios del espacio público (Bolaños, Castellanos y Rojas, 2019, p. 157; Berney, 2017, p. 82).

Los datos se extrajeron del conjunto denominado Datos Abiertos del Gobierno de la CDMX², Estadísticas de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) Incidentes Viales Reportados por el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5) mismos que registran los incidentes viales a partir del primero de enero del año 2018 hasta el mes de diciembre del 2022.

Los incidentes viales no son necesariamente accidentes, estos hechos les ocurren a personas más vulnerables en la vía pública, cuyo valor representa el 65.4% de los decesos en las calles, por actitudes y comportamientos que se pueden prevenir (Secretaría De Salud, 2018; Secretaría De Movilidad, 2019)

² <https://datos.cdmx.gob.mx/dataset/incidentes-viales-c5>

La cartografía y delimitación por alcaldía de la Ciudad de México está basada en el Marco Censal del año 2022 (INEGI, 2022). Otra fuente cartográfica de la región se obtuvo de la plataforma *OpenMapStreet*.

Los Datos Abiertos C5 se depuraron, por lo tanto, se reelaboró el banco de datos. Para el cálculo con fechas, se asignó formato al tipo de dato idóneo. La captura careció de un proceso de validación, el caso de las etiquetas, *ítems*, se tuvo que homogeneizar para el cómputo.

Con base en la capa cartográfica se delimitaron las coordenadas geográficas de la Ciudad de México, los registros contenían información de accidentes fuera de los límites de la ciudad. El resultado de dicho proceso permitió la consolidación de un banco de datos con 99 mil 896 incidentes de tránsito; y, aproximadamente 90 variables.

Las coordenadas originales imposibilitaban la localización geográfica. Se encontraron invertidas, por lo que se subsanó el error, no había correspondencia entre los puntos de los incidentes viales y la capa cartográfica de la Ciudad de México.

Los errores más frecuentes, obstáculos del análisis, se localizaron en la redacción de los Datos Abiertos C5 de la CDMX: tamaño de letra, se transcribió con mayúsculas o minúsculas la misma etiqueta; y, variables con un único valor. Cuestión que impedía conocer las medidas de dispersión y tendencia central, con ello, se produciría un sesgo en la información y amplitud de posibilidades.

El valor de los servicios

Se recurrió a la teoría del espacio seguro. Dicho marco se desarrolló y se expresa en los autores expuestos de manera recurrente, para explicar el crecimiento de hechos viales en el territorio, paradigma que reconoce los obstáculos epistemológicos que plantea la realidad, como resistencia para poder entender por qué suceden los fenómenos (Foucault, 2006; Marcuse, 1987; Secchi 2013; Chinchilla, 2020; Galli, 2013; Oliveira, 1993; Santos, 2000; Lefebvre, 1991; Milanovic, 2016; Engels, 2005; Soja, 2013; Sassen, 2013; Bourdieu, 2016; Lencioni, 1999; Berger, 1971)

Los soportes materiales que sirven para el rodamiento de transporte motorizado, andar de las bicicletas y sendero de los peatones son resultado de la inversión de los impuestos, los

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaios de Geografia**. Niterói, vol. 10, n° 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

que más valorizan estos recursos no son los trabajadores y usuarios, sino las inmobiliarias que ejercen la obra a costos con sobreprecio y especulación.

En el mismo sentido, son obras que se asignan comúnmente y que se pagan a sobreprecio, incluso, una vez concluido el pago en su totalidad, la producción no inició o se entrega parcialmente, ejemplo de lo mencionado fue el Tren Interurbano México-Toluca (Luna, 2014; 2019).

El Estado se asocia a los capitales privados, con la finalidad, que las inmobiliarias obtengan la máxima ganancia, oferta el territorio para que algo tenga lugar, como parte de la política de posicionamiento (Hirsch, 1994; Harvey, 2004; Lefebvre, 1991; Valenzuela, 2016; Holloway, 1992; Luna, 2014; Kautsky, 1979).

El espacio producido para incrementar el valor del capital en un movimiento continuo precisa del apoyo del Estado con la finalidad de integrarse dentro de las fronteras de algún país, pero sin localización fija (Lefebvre, 1991; Harvey, 2004; Oliveira, 1993; Sennett, 2019; Carrión, 2021).

En el devenir de la producción social del espacio acontece la transición, el extrañamiento, el sujeto toma distancia de la materialidad transformada por él, se implanta la enajenación-alienación, principalmente, por la división social del trabajo, no reconoce las mercancías como propias.

Desconocer el entorno, como un flujo de conciencia sobre las representaciones en el espacio, los códigos de convivencia y la comunicación, facilita la venta de prevención, salud, seguridad y tranquilidad (Harvey, 2004, p. 43; Engels y Marx 2004, p. 16; Engels 2005; Milanovic, 2016; Sennett, 2019, p. 238).

La especialización de los espacios, mercado de trabajo y servicios, aunado con la segregación residencial tienen como efecto que las clases sociales determinen rutinas en función de su renta. Condiciones de posibilidad ligadas estrechamente a factores socioeconómicos como la edad, origen étnico e ingresos (Secchi 2013; Nel-Lo, 2021, p. 91; Malheiros 2002).

La segregación decanta en miedo, orden, vigilancia y unilateralización laboral. Fenómeno estructural a la construcción social de ciudad, desde mediados del siglo XIX en

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. *Ensaios de Geografia*. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

Manchester se observaba la presión histórica de la antigua segregación (Friedrich Engels y Marx, 2004; Park y Burgess, 2019; Castells, 1974; Sassen, 2013; Oliveira, 1993).

La ciudad es el reflejo de las relaciones sociales, tal como lo es el espacio (Lencioni 1999; Lefebvre, 1991). La teoría del espacio social es la propuesta analítica que permite comprender la materialización del tiempo en el territorio, para ello, se basa en la relación del ser humano con la naturaleza a través del vínculo técnico que se desdobra en la división social del trabajo y las clases sociales (Santos, 2000; Harvey, 2010; Harvey, 1998).

Las relaciones sociales, aquello que está sobre los individuos y las poblaciones, refleja los actos, lapsus y prácticas humanas en la producción del espacio, niega el epifenómeno, del lugar como algo dado, regalado, y trasciende diversas coyunturas para constituir un dominio (Lencioni, 1999; Marcuse, 1987; Harvey, 2010).

Las prácticas inconscientes, se gestan por la posición, correlación, historia, memoria, accidentes, contingencia y posibilidad de verbalizar un fenómeno. Las muertes y accidentes son hechos empíricos de problemas relacionales del espacio representado, amoldado, confeccionado.

Los accidentes viales se apuntalan en la forma económica desigual. Reproducen su función política de vínculos, a través, de diversos dispositivos, control, intolerancia, mezquindad, disgregación, falta de solidaridad, sustitución de la ciudadanía y virtud cívica (White, 1983; Arbaci, Sonia y Jorge Malheiros. 2013; Hirsch, 1994; Galli, 2013).

En consecuencia, en el cuerpo se materializan los accidentes, salud, decesos viales y cuidados (Chinchilla, 2020, p. 80). La ciudad es el espacio vivido, escenario donde acontecen los sufrimientos que dan vida a la máxima ganancia que devora la fuerza de trabajo (Taussig, 1993).

La cuestión urbana se manifiesta cada vez más como explosión de nuevos sistemas de intolerancia (Secchi, 2013). La inseguridad y el miedo que cubren las ciudades del mundo actual no son un fenómeno nuevo, sin embargo, el cambio de época tiene su huella en éste.

Históricamente, se ha presentado el miedo por las agresiones del enemigo, de los infieles, enfermedad, contagio, penuria, hambre, desastres naturales y el extraño. Cambiar la

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

naturaleza de lo que atemoriza, cambia los dispositivos aptos para combatir el miedo (Foucault, 2006).

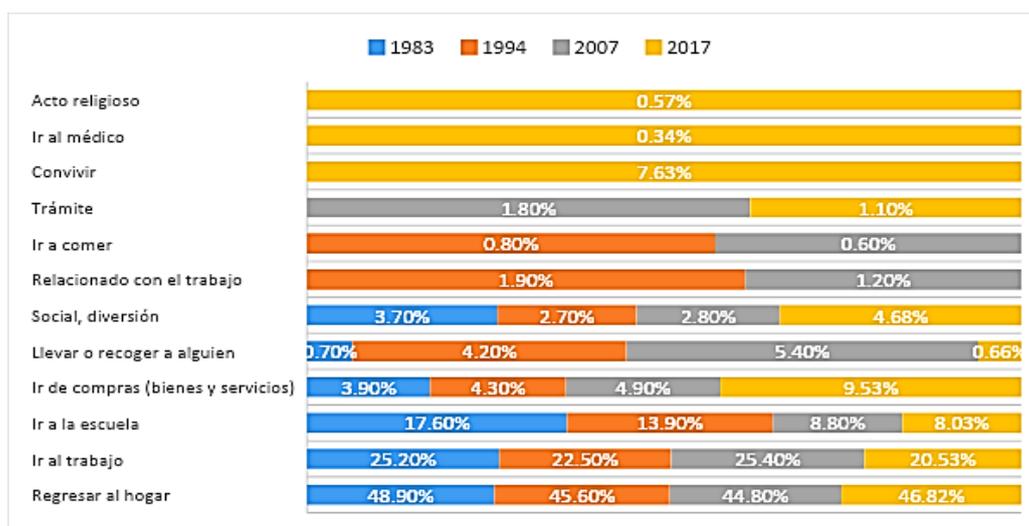
Resultados

Los diferentes motivos por los que se mueven las personas desde los años ochenta del siglo pasado hasta la actualidad son los expuestos en las diferentes encuestas sobre movilidad en el área metropolitana de la Ciudad de México. Ver Gráfico 1.

Como se observa en el Gráfico 1, en el nuevo siglo, se actualizan motivos de viaje, muchos de ellos tienen que ver con los servicios, entre ellos esparcimiento, convivir, representan el 7.6% en la Encuesta Origen Destino del año 2017, le siguen, acudir a un servicio religioso (0.6%) o ir al médico (0.3%).

Asimismo, se puede apreciar otro tipo de movimientos relacionados con el sector terciario, A partir del año 2007, realizar un trámite adquiere relevancia en el número de viajes (1.8%), diez años después se reduce (0.7%); situación similar con el motivo ir a comer, pasa en el mismo periodo de (0.8%) al (0.6%); y, relacionado con el trabajo de 1.9% baja a 1.2%. En los motivos restantes se aprecia una reducción, la movilidad pendular, ir al trabajo, la escuela y regresar al hogar mutó del 79% al 75%. Ver Gráfico 1.

Gráfico 1: Motivos de viaje según las encuestas de movilidad, 1983-2017, CDMX.



Fuente: Elaboración propia con base en LUNA (2020) e INEGI (2007; 2017).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. *Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

Ensaio de Geografia

Essays of Geography | POSGEO-UFF

De esta manera de los 34.2 millones de viajes un día entre semana que se registran en el año 2017, casi cuatrocientos mil se realizan a pie, posteriormente, arriba de doscientos veinte mil se llevan a cabo en colectivo-micro y más de ciento doce mil en automóvil (INEGI, 2017). Ver Tabla 1.

Tabla 1: Modos de transporte y sus características

Transporte	Longitud	Líneas Rutas	Estaciones	Número de vehículos	Costo Pasaje	Afluencia anual 2022	Prestador del servicio
Metro	226 km	12	195	394 trenes (331 neumáticos y 63 férreos)	5 pesos (0.25 dls)	1114.4 millones	Público
Tren ligero	13 km	1	18	24 trenes	3 pesos (0.24 dls)	25,453	Público
Tren suburbano	27 km	1	7	20 trenes	10 a 23 pesos (0.54 a 1.3 dls)	44,125,793	Privado
Trolebús	203 km	9	674	290 vehículos	4 a 7 pesos y corredor cero emisiones 4 pesos (0.32 dls)	75,593	Público
Metrobús (BTR)	240 km	7	231	660 unidades	5 pesos (0.4 dls)	403,118	Empresa mixta
Mexibús (BTR)	80 km	3 línea	129	177 unidades	9 pesos (0.56 dls)	104,749,834	Privado
RTP-M1	ND	100	ND	6208 unidades	4 pesos (0.32 dls)	138.7 millones	Público
Taxis	ND	ND	ND	28,892 unidades	0.78 a 1.5 pesos 250 mts o 45 segds (0.06 a 12 dls)	2,794,181	Privado
Mexicable	5 km	1 línea	7 estaciones	185 cabinas	9 pesos (0.56 dls)	4,509,598	Privado
Cablebús	20.7 km	2 líneas	15 estaciones	682 cabinas	7 pesos (0.48 dls)	42,058,538	Público
Taxi (app)	ND	ND	ND	2768	ND	291,528 en 2017	Privado
Motocicletas	ND	ND	ND	608,265	ND	602,958 en 2017	Privado
Camiones	ND	ND	ND	32,443	ND	567,382 en 2017	Privado
Automóviles	ND	ND	ND	5,511,353	ND	11,516,167 en 2017	Privados
Micro/combis	ND	ND	ND	28,960	ND	12,000,000	Privados

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2023; 2017).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:
LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.
Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.
ISSN: 2316-8544

Los modos de transporte son diversificados, pero no integrados, presentan una disparidad en su desarrollo y movilización de personas, por ejemplo, el metro tiene una longitud de 201 kilómetros, pero moviliza al año más personas que el RTP, cuya extensión es de 3,061 kilómetros. Ver Tabla 1.

El número de transportes ha incrementado, el viajero cuenta con más opciones para trasladarse, se suma el cablebús, mexicable, la cantidad de unidades del RTP-M1, asimismo, cuando se pretende una trayectoria basada en menor cantidad de congestión y reporte de tráfico se puede elegir taxi por aplicación, modo que va en incremento tanto de unidades como de número de viajes.

El aumento de unidades de transporte colectivo no ha reducido los cuellos de botella que se forman entre el acceso y la salida de los lugares especializados, asimismo, en este momento, es directamente proporcional con la tendencia de los hechos de tránsito.

Desde el año 2018, se ha reportado un incremento muy importante, en cuatro años el aumento por todo tipo de accidentes viales es del 100%, es decir, el doble de los que ocurrían al inicio, tal como se observa en el Gráfico 2.

Todos los días ocurre un promedio de 38 hechos de tránsito y mueren una o dos personas como resultado de dichos incidentes: atropellado; caída de ciclista; caída de pasajero; choque; derrapado; y volcadura (Datos Abiertos C5, 2018-2022).

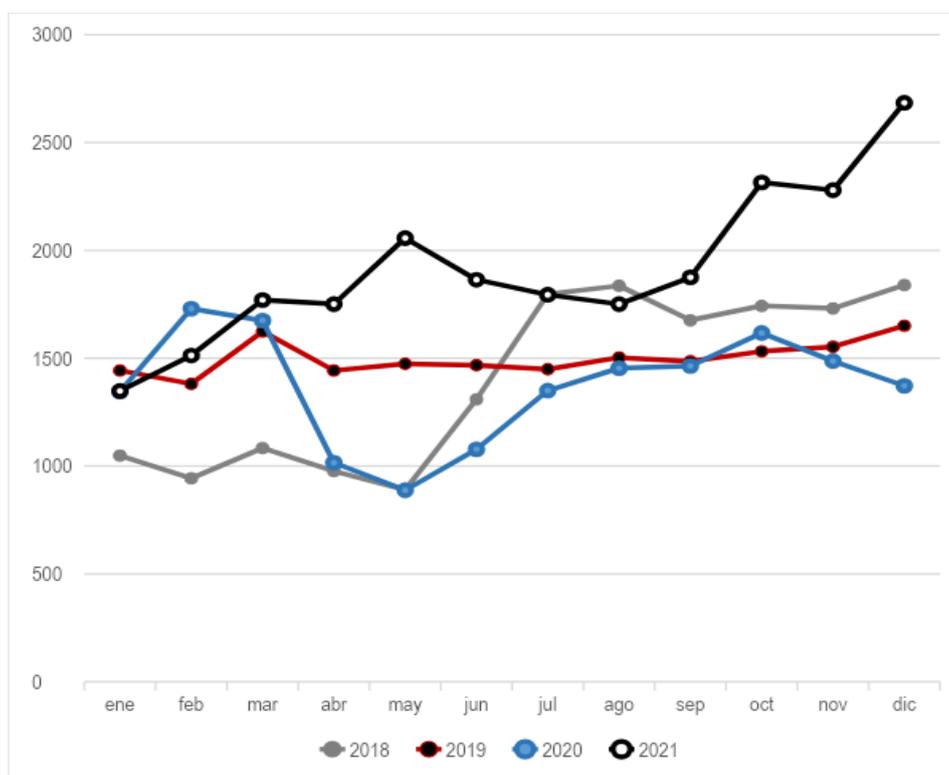
El C5 reportó dicho aumento de personas lesionadas en 34% en el cuarto trimestre del 2019; y, 36% en el año 2020; con personas fallecidas del 0.4 al 0.6 en los mismos años (Datos Abiertos C5, 2018-2022). Cabe señalar que, con base en el Gráfico 3, el accidente que más se repitió, de 2018 a 2022, fue el choque.

Aunado a lo anterior, se adhiere el registro de los accidentes a través del cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana NOM-034-SSA3-2013, Regulación de los Servicios de Salud. Atención Médica Prehospitalaria.

La coyuntura de la pandemia, COVID-19, muestra a la baja todo tipo de hechos viales durante la primera fase, del 16 de marzo al 27 de abril del año 2020. Las instituciones gubernamentales consiguieron reducir la circulación de autos, la asistencia escolar y laboral, principalmente, gubernamental y de instituciones multinacionales.

Los trabajadores informales se expusieron al contagio de su origen al destino durante los traslados y en los diferentes tipos de transporte. Ver Gráfico 3. Cabe señalar, que arriba del 40% de los trabajadores son informales.

Gráfico 2: Evolución mensual de los accidentes varios en CDMX, 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia con base en Datos Abiertos C5 de la CDMX.

Los accidentes más considerables son choques, derrapes y atropellados, se puede observar en el Gráfico 3. Las volcaduras cobran importancia el mes de octubre del 2021 y marzo del 2022 situación que tiene que ver con la entrada de mercancías y la demanda de artículos y alimentos a la puerta del hogar.

El Gráfico 3, presenta los últimos cuatro meses del año, septiembre, octubre, noviembre y diciembre durante los cuatro años del periodo establecido con el mayor número de accidentes viales.

En dichos meses se llevan a cabo festividades a nivel nacional que involucran actitudes patrióticas y religiosas, el 15 de septiembre se festeja el día de la independencia; a finales de

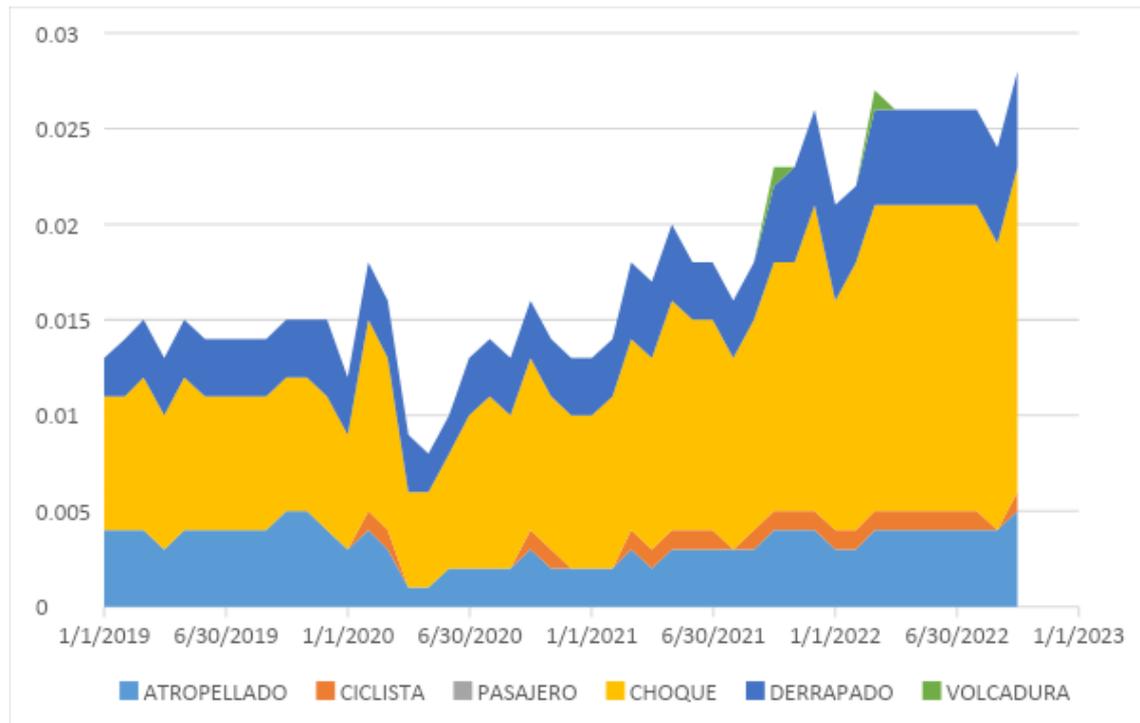
AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:
 LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, n° 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.
 Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.
 ISSN: 2316-8544

Ensaio de Geografia

Essays of Geography | POSGEO-UFF

octubre y principios de noviembre se realizan fiestas de *halloween* y, el 24 y 31 de diciembre son festejos religiosos y de fin de año que convocan a la familia y amigos. En todos esos días el lubricante social por excelencia es el alcohol, mismo que se consume en cantidades excedentes.

Gráfico 3: Accidentes viales por tipo y mes, 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia con base en Datos Abiertos C5 de la CDMX.

Cabe señalar que, por género el número de lesionados hombres es mayor (70.2%), mientras que el número de mujeres es de 29.8%. La cantidad de occisos masculinos suma 81.8% frente a 18.2% mujeres (Datos Abiertos C5, CDMX).

Los grupos de edad más vulnerables a lesiones relacionadas con incidentes viales son jóvenes de entre los 25 y 34 años (32.3%); el rango de 15 a 24 años representa el 24.4%; y, entre los 35 y 44 años, casi el 18%, en suma, estos tres, se aproximan al 75%.

Del año 2019 a 2022 se realizó la media por hora de los lesionados y occisos por los diferentes tipos de hechos viales. El rango de horas de menor peligro, 00:00 a 04:00, esa tendencia es inversamente proporcional según avanza el tiempo.

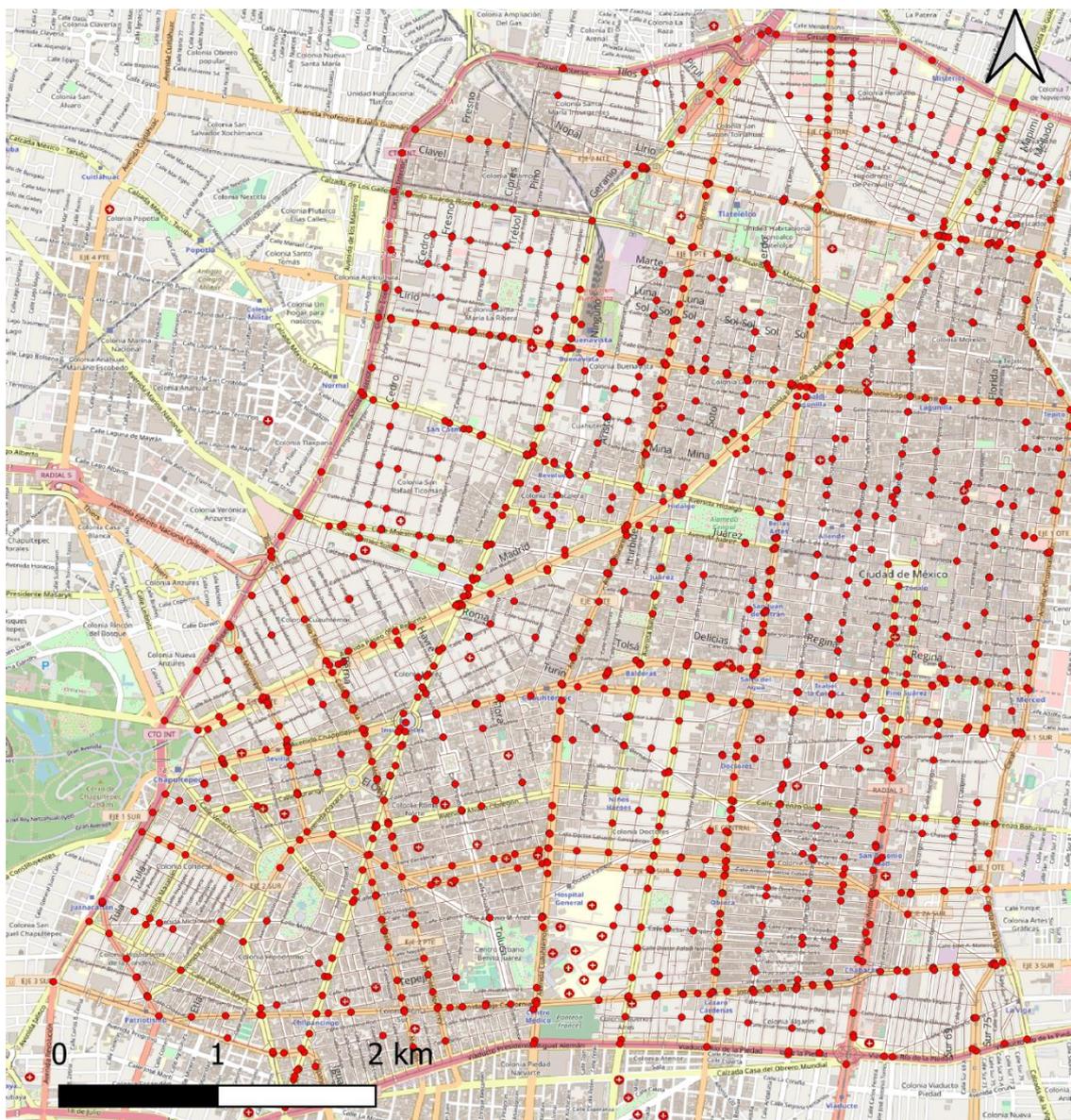
AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:
 LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.
 Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.
 ISSN: 2316-8544

Ensaio de Geografia

Essays of Geography | POSGEO-UFF

A partir de las cinco de la mañana comienzan las inseguridades y accidentes viales que irán en aumento hasta las ocho de la mañana, el segundo punto más alto, a las 15:00 horas; a partir de ese horario, la tendencia comienza a descender.

Mapa 1: Accidentes viales en el centro de la CDMX, 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2022); Datos Abiertos CDMX. Cada punto en rojo es un accidente.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:
LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. *Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.
Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.
ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

En la representación espacial del tiempo, se muestra la concentración de hechos viales. El Mapa 1, a través de puntos rojos en las principales avenidas, del centro de la CDMX, alcaldía Cuauhtémoc, afirma que allí ocurre la mayor densidad de accidentes de todo tipo, durante los años registrados.

Los principales daños corren por la avenida Reforma y cruces que atraviesa: Insurgentes, Eje 1, Eje Central: Lázaro Cárdenas y Manuel González. Al mismo tiempo éstos tienen en sus trayectos varios impactos.

No alcanza el 10% de las vías que concentran más de 100 accidentes, más del 50% de las vías restantes registran menos de 10. Significa que, operativos sobre un conjunto muy concreto de vías, a veces efectivamente, largas, podrían reducir significativamente los accidentes.

Son espacios donde se localizan centrales bancarias, casas de cambio, centros comerciales, comercios especializados, bares, restaurantes, cafés, hoteles y algunas torres de edificios. Ver Mapa 1.

Asimismo, en los bordes de la ciudad, las rutas de transporte colectivo concesionado están compuestas por empresas más pequeñas, construidas por hombres-camión o personas dueñas de varios microbuses. La manera en que se organizan las pequeñas empresas se concreta dentro de cada ruta, a excepción de las ganancias, mismas que no se reparten.

Cada pequeña empresa recolecta sus propios ingresos, que dependen del número de pasajeros captados. Beneficios según pasaje. Basados en la búsqueda constante del mayor número de usuarios y reducir los viajes durante la menor afluencia.

El resultado de la expansión del transporte concesionado a través de históricas prácticas de corrupción deriva en el desorden al interior de las rutas y la mala calidad de los vehículos. Todos esos actos son el reflejo de la ideología, un proyecto de clase.

Una postura política inconsciente, lapsus, dirigida por los que dominan la educación y comunicación que terminan influyendo en conductas urbanas encausadas por el prestigio, en consecuencia, segregar, a través, del desprecio, narcisismo, acciones gregarias, conductas prepotentes, hechos patológicos, clasismo y racismo (Harvey, 2004, p. 109; Valenzuela, 2016, p. 249; Oliveira, 1993; Honneth, 2011; Santos, 2000; Lefebvre, 1991; Milanovic, 2016; Engels,

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544

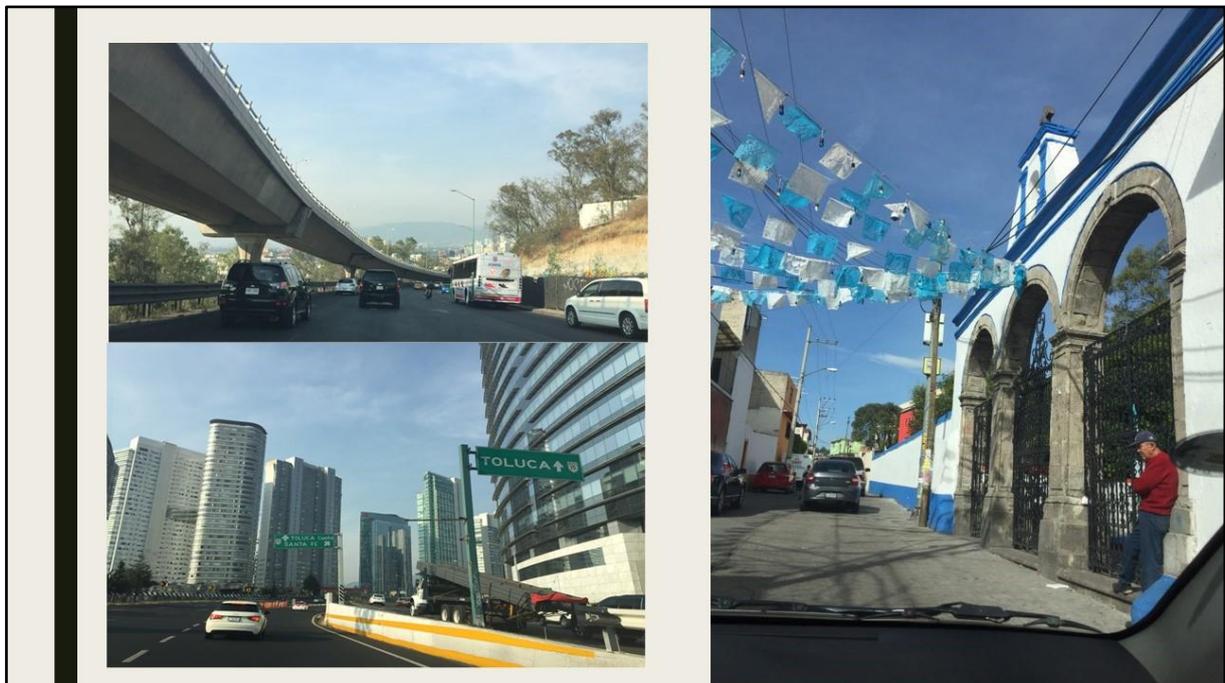


Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

2005; Soja, 2013; Sassen, 2013; Bourdieu, 2016; Bayón, 2019; Massey *et al.*, 1998; Holloway, 1992).

La Foto 1 muestra los contrastes en las vialidades, vivienda y modos de vida en la colonia Santa Fe, al poniente de la Ciudad de México, por un lado, se accede a través de pistas concesionadas para reducir el tiempo de traslado, por el otro, espacios súper estrechos en los que el peatón y automovilistas deben disputar su tránsito, a pesar de los autos estacionados y diversos obstáculos, para alcanzar la meta que se proponen, distintos motivos de movilidad.

Foto 1: Contrastes en la colonia Santa Fe: poniente de la CDMX.



Fuente: Elaboración propia (03/2017).

La escasez da pie a la mala índole, corrupción, como círculo vicioso va a influir sobre la hiper escasez y manifestarse como uno de sus principios, la avidez de novedades o destrucción creativa, deseo de ganar, incrementar el capital y fomentar la individualidad (Harvey, 2004; Holloway, 1992; Hirsch, 1994).

Dichos fenómenos provocan la acumulación que en tiempos recientes se asemeja a la que Marx describió como “originaria”, retención de mercaderías y transgresión continua del espacio (Harvey, 2004; Sennett, 2001; Navarro, 2012).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:
 LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.
 Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.
 ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

El pueblo tiene malestar, no es por la incertidumbre, sino por el desprecio que produce el intercambio desigual, despojo legitimado por el Estado. Lo anterior, unido a la sospecha de que no existen alternativas.

Conclusiones

La Ciudad de México es una de las ciudades más congestionadas del mundo. El transporte no atiende bien las demandas de movilidad de la población. Los concesionados se pelean por el pasaje, no atienden los señalamientos y como usuarios de la vía de rodamiento no demandan reparación y calidad en los servicios: bacheo, alumbrado, señalética, sincronización de semáforos.

No hay integración de la red para que el usuario conozca las paradas establecidas y el horario. Los descuidos destinan un transporte injusto y deshonesto que depara hechos viales: caída de pasajero, atropello e invasión al ciclista.

El comportamiento de los vehículos en las calles (públicos/privados, individuales/colectivos) supone un riesgo más alto para la clase subalterna, vulnerables a la ciudad desigual por factores de ingresos, acceso a la justicia, enajenación y alienación.

Los principales y reales problemas sin resolver son:

- Falta de diseño en red;
- Carencia de estaciones intermodales;
- Ausencia de tráfico pacificado;
- Políticas tarifarias integradas;
- Rutas, horarios, paradas regulares y adaptadas a la demanda; y
- Operación de acciones para prevenir los hechos viales en 10 calles de la CDMX

La problemática de la movilidad en la Ciudad de México es contar con transporte privado sin mantenimiento, caro en combustible, automóviles antiguos y sin frenos ABS. En síntesis, cualquiera puede tenerlo sin mantenimiento.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

Los principales accidentes son los choques que en su mayoría ocurren viernes y sábados; a las ocho de la mañana y tres de la tarde; en el centro de la ciudad. Acontecen en diez principales avenidas, entre ellas, las que atraviesan la vía Reforma, en la delegación Cuauhtémoc.

Los accidentes, después de la pandemia, Covid-19, han incrementado, cuestión que se relaciona ampliamente con el aumento del parque vehicular, las normas que exigen el registro de los hechos viales, NOM-034-SSA3-2013, la especialización de los espacios que forman cuellos de botella.

En consecuencia, el congestionamiento en torno al horario en el que acontecen mayor número de accidentes se relaciona, principalmente, con los motivos de la movilidad recreativa y el uso de los servicios al centro de la ciudad.

Los principales motivos de viajes se relacionan con los servicios, convivir, ir a un acto religioso, médico, acudir a realizar un trámite, ir a comer, diversión o ir de compras. Actos cuyo destino son conglomerados especializados que han desarrollado una nueva ontología urbana.

Por el contrario, la movilidad pendular, partir del hogar para ir a la escuela o al trabajo y retornar, ha mostrado cierta tendencia decreciente, aunque no deja de tener la prevalencia por sobre los demás motivos de viaje.

Finalmente, el transporte colectivo, público y privado, es ineficiente, inseguro, caro en términos de tiempo y seguridad, barato en términos de costo, los “micros” son los peor calificados por los usuarios, quienes padecen los riesgos de su trayecto.

Referencias

ARBACI, S.; MALHEIROS, J. De-Segregation, Peripheralisation and the Social Exclusion of Immigrants: Southern European Cities in the 1990s. *In: Journal of Ethics and Migration Studies*, n. 2, vol. 36, p. 67–96, 2010.

ARRIGHI, G. **Adam Smith en Pekín**. Vol. 50, Tres Cantos: Ediciones Akal, 2009.

BARRERA, M.; GUTIÉRREZ, H. Desigualdad de género y cambios sociodemográficos en México. *Nóesis: Revista de Ciencias Sociales y Humanidades* 26 (51), p. 2–19, 2017.

BAYÓN, C. **Las grietas del neoliberalismo**: dimensiones de la desigualdad contemporánea en México. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, 2019.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. *Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

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

BERNEY, R. “The Pedagogical City.” *In: Learning from Bogotá: pedagogical urbanism and the reshaping of public space*, 67–117. Austin: University of Texas Press, 2017.

BOLAÑOS, J., CASTELLANOS, M., & ROJAS, J. Didáctica de la ética. El aporte de Mockus a la gobernabilidad en Colombia. **Hallazgos**, 16(32), 151-167, 2019.

BOURDIEU, P. **La distinción: criterio y bases sociales del gusto**. Madrid: Taurus. 2016.

BRINGEL, B. Geopolítica de la pandemia, escalas de la crisis y escenarios en disputa. Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder, v. 11, n. Especial, p. 173–187, 11 may2020. Disponible en: <<https://doi.org/10.5209/geop.69310>>. Acceso en: 5 ene. 2022.

BUSTAMANTE, C.; SÁNCHEZ, A. Políticas públicas para el desarrollo regional de México. 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, 49–69, 2012.

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

CAMP, R. **La política en México: ¿consolidación democrática o deterioro?** Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2018.

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

CANALES, A.; CASTILLO, D. Covid 19 En Estados Unidos. La racialización de la desigualdad frente a la salud y la muerte. **Boletín del Grupo de Trabajo Estudios Sobre Estados Unidos** 4, p. 9–19, 2020. Disponible en: <<http://ri.uaemex.mx/handle/20.500.11799/112737?show=full>>. Acceso en: 5 ene. 2022.

CARRIÓN, F. “El espacio público es una relación, no un espacio”. *In: Ramírez, P. (coord.). La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales: Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo, 2016.

CARRIÓN, F. “Prologo. Ciudad Neoliberal”. *In: VALVERDE, C; LEVI, L; NARCISO, C. (ed.). Multiterritorialidades del neoliberalismo: experiencias en la Ciudad de México*. Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura, 2021.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

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

CORDERA, R.; PROVENCIO, E. **Informe del Desarrollo en México 2015**. México: UNAM: 2016.

DATOS ABIERTOS de la CDMX. **Incidentes viales reportados al C5**. Disponible en: <<https://datos.cdmx.gob.mx/dataset/incidentes-viales-c5>>. Acceso en: 20 ene. 2022.

DENTON, N. A.; MASSEY, D. RESIDENTIAL SEGREGATION OF BLACKS, HISPANICS, AND ASIANS BY SOCIOECONOMIC STATUS AND GENERATION. *Social Science Quarterly*, vol. 69, no. 4, 1988, pp. 797–817. *JSTOR*, Disponible en: <<http://www.jstor.org/stable/42864168>>. Acceso en: 5 feb. 2022

DUCH, L. **Vida Cotidiana y Velocidad**. Barcelona: Herder Editorial, 2019.

ENGELS, F. **The Condition of the Working Class in England**. Abingdon-on-Thames: Routledge, 2005.

ENGELS, F.; MARX, K. **Manifiesto Comunista**. Vol. 115. Tres Cantos: Ediciones Akal, 2004.

ESQUIVEL, G. Desigualdad extrema en México. Concentración del poder económico y Político. **Reporte de Oxfam México** 23, p. 1–43, 2015. Disponible en: <https://oxfamMexico.org/wp-content/uploads/2017/04/desigualdadextrema_informe.pdf>. Acceso en: 5 feb. 2022

ESSER, J.; HIRSCH, J. Dimensions of a “Post-Fordist” regional and Urban Structure. **Post-Fordism**, 71, 1994.

FAIRNIE, G. A.; WILBY, D. J.; SAUNDERS, L. E. Active travel in London: The role of travel survey data in describing population physical activity. **Journal of Transport & Health**, 3(2), p. 161-172, 2016. Disponible en: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S221414051600013X#>>. Acceso en: 5 feb. 2022

FOUCAULT, M. **Seguridad, Territorio y Población**. Trad. H. Pons. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2006.

GALLI, C. **El malestar de la democracia**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2013.

HARVEY, D. **La teoría de la renta. Los límites del capitalismo y la teoría marxista**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1990.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

- HARVEY, D. **La condición de la posmodernidad**. Buenos Aires: Amorrortu, 1998.
- HARVEY, D. **El nuevo imperialismo**. Vol. 26. Tres Cantos: Ediciones Akal, 2004.
- HARVEY, D. **Social Justice and the City**. Vol. 1. Athens: University of Georgia Press, 2010.
- HARVEY, D. **Espacios del capital. Hacia una geografía crítica**. Tres Cantos: Ediciones Akal, 2014.
- HERCE, M. **Sobre la movilidad en la ciudad**. Barcelona: Editorial Reverté, 2009.
- HOLLOWAY, J. La reforma del Estado:Capital global y Estado Nacional. **Perfiles Latinoamericanos**, vol. , n.1, 1993, pp.7-32. Redalyc, Disponible en: <<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11500102>>. Acceso en: 10 feb. 2023.
- HONNETH, A. **La sociedad del desprecio**. Madrid: Trotta, 2011.
- IBARRA, D. Crisis y reformismo en México. *Configuraciones*, 35, 2013. pp.1-17. Disponible en: <<http://davidibarra.com.mx/wp-content/uploads/2013/04/Crisis-yreformismo-en-M%C3%A9xico1.pdf>>. Acceso en: 16 feb. 2014.
- 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 Origen Destino 2017**. México: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática- Gobierno de la Ciudad de México y Gobierno del Estado de México, 2017.
- INEGI. **Estadística de transporte urbano de pasajeros 2021-2023**. México: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, 2023.
- KAUSTKY, K. **La cuestión agraria: el campesino y la industria**. Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria, Managua PNUD, Managua, OIT, Managua, 1979.
- LEFEBVRE, H. **The Production of Space**. New York: Blackwell Publishing, 1991.
- LENCIONI, S. Região e geografia: a noção de região no pensamento geográfico. CARLOS, A. F. (Ed.). **Novos caminhos da geografia**. São Paulo: Editora Contexto, 1999.
- LUNA, L. La evaluación de los servicios públicos como un instrumento de participación ciudadana. En: De la Rosa, José. **La participación ciudadana en la Ciudad de México**. México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México. 2023.
- LUNA, L. Metrópole do México em tempos de COVID-19: imobiliário e redensificação, automação e caminhada. **Revista Turismo & Cidades**, [S. l.], v. 4, n. 10, p. 66–90, 2022. DOI:

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

10.18764/2674-6972v4n10.2022.12. Disponible en: <https://cajapio.ufma.br/index.php/turismoecidades/article/view/18858>. Acceso em: 20 dez. 2022.

LUNA, L. Las Funciones que rigen la movilidad en la zona metropolitana de la Ciudad de México. **Geografia**, vol. 47, no 1, p. 1-20, 2022b. Disponible en: <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/article/view/1668>. Acceso en: 10 nov. 2022.

LUNA, L. A. Representação e produção do espaço: duas conceituações analisadas por Henri Lefebvre. **Revista DIAPHONÍA**, [S. l.], v. 3, n. 1, p. 21–31, 2017. DOI: 10.48075/rd.v3i1.17197. Disponível em: <https://e-revista.unioeste.br/index.php/diaphonia/article/view/17197>. Acceso em: 20 dez. 2023..

LUNA, L. Mayor ordenamiento, mayor desigualdad en la Zona Metropolitana del Valle de México. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP)**, (ISSN: 2359-0831 - online), Belém, v. 06, n. 02, p. 03-25, jul. / dez. 2019. Disponible en: https://www.ihgp.net.br/revista/index.php/revista/article/download/151/pdf_132. Acceso en: Ene. 2020.

LUNA, L. La Gran Ciudad de México: caminabilidad y retroceso en la distribución de la renta. **Ensaio de Geografia**, v. 8, n. 15, p. 43-63, 21 dez. 2021. Disponible en: https://periodicos.uff.br/ensaio_posgeo/article/view/47938. Acceso en: 20 dec. 2023.

LUND, B. **Housing Politics in the United Kingdom: Power, Planning and Protest**. Bristol: Policy Press, 2016.

MALHEIROS, J. Ethni-Cities: Residential Patterns in the Northern European and Mediterranean Metropolises—Implications for Policy Design. **International Journal of Population Geography** 8 (2), p. 107–34, 2002. Disponible en: <https://doi.org/10.1002/ijpg.247>. Acceso en: 20 dec. 2023.

MARCUSE, H. **El Hombre Unidimensional**. Bacerlona: Ariel, 1987.

MARCUSE, P.; KEMPEN, R. **Globalizing Cities: A New Spatial Order?** Hoboken: John Wiley & Sons. 2011.

MASSEY, D. COCHRANE, A. GILL, J. COURT, N. y SARRE, P. **Rethinking the Region**. Abingdon-on-Thames: Taylor & Francis, 1998.

MILANOVIC, B. **Global Inequality**. Cambridge: Harvard University Press, 2016.

MIRÓ, C.; GARCÍA, B.; DÍDIMO C. **América Latina, Población y Desarrollo**. Bogotá: Siglo del Hombre Editores. 2015.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

- MONSIVÁIS, C. **Los rituales del caos**. Ciudad de México: Ediciones Era, 2001.
- NEL-LO, O. (ed.). **Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas**. España: Tirant Humanidades, 2021.
- OLIVEIRA, F. **Elegia para uma re(li)gião: sudene, nordeste: planejamento, e conflitos de classes**. 1993.
- OTERO, R.; LANGIERI, M. Acerca de la crisis del capitalismo, o el coronavirus como síntoma. **Observatorio social del Coronavirus 1**: 14–19, 2020.
- PARK, R.; BURGESS, E. **The City**. Chicago: University of Chicago Press, 2019.
- PISHUE, B. 2022 **Global Traffic Scorecard**; Kirkland: INRIX, 2023.
- PRESTON, S.; HEUVELINE, P.; GUILLOT, M. **Demography measuring and Modeling Population Processes**. 304. 2000.
- SECRETARÍA DE MOVILIDAD. **Programa integral de movilidad de la ciudad de México, 2019-2024**, 2019.
- SECRETARÍA DE SALUD. **Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017**. Ciudad de México, 2018.
- SANTOS, M. **La naturaleza del espacio: técnica y tiempo. Razón y emoción**. Barcelona: Ariel, 2000.
- SASSEN, S. **The Global City**. Princeton: Princeton University Press, 2013.
- SECCHI, B. **La città dei ricchi e la città dei poveri**. Gius. Laterza & Figli Spa, 2013.
- SENNETT, R. **Construir y habitar: ética para la ciudad**. Barcelona: Anagrama, 2019.
- SWYNGEDOUW, E. Neither Global nor Local: “glocalization” and the Politics of Scale. **Space of Globalization: Reasserting the Power of the Local**, 115–36, 1997.
- TAUSSIG, M. **El diablo y el fetichismo de la mercancía en Sudamérica**. Nueva Imagen. 1993.
- URRY, J. **Mobilities**, Cambridge: Polity, 2007.
- VALENZUELA, J. **De la crisis neoliberal al nacionalismo fascistoide**. México y Estados Unidos. Centro de Estudios para el Desarrollo Alternativo, 2016.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons

VAN HAM, M.; TAMMARU, T. 2016. New Perspectives on Ethnic Segregation over Time and Space. A Domains Approach. **Urban Geography** 37 (7), p. 953–62, 2016. Disponible en: <<https://doi.org/10.1080/02723638.2016.1142152>>. Acceso en: 15 ene. 2017.

VOMMARO, P. Durante y después de la pandemia: dimensiones sociales, políticas y económicas. **Observatorio social del Coronavirus** 1 (1), p. 1–5, 2020. Disponible en: <<https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20200826014541/Alerta-global.pdf>>.

WARD, P. **México**: una megaciudad. Producción y reproducción de un medio ambiente urbano. México: Alianza Editorial, 1991.

WHITE, M. The Measurement of Spatial Segregation. **American Journal of Sociology**, vol. 88, no. 5, 1983, pp. 1008–18. *JSTOR*. Disponible em: <<http://www.jstor.org/stable/2779449>>. Acceso: 20 dec. 2023.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

LUNA GÓMEZ, Luis Alberto. MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO. accidentes y valorización de los servicios. **Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 10, nº 22, pp. 126-150, setembro-dezembro de 2023.

Submissão em: 11/05/2023. Aceito em: 27/10/2023.

ISSN: 2316-8544



Este trabalho está licenciado com uma licença Creative Commons