

CONTRADICCIONES EN LA MOVILIDAD PERIFÉRICA: ¿NUEVO PARADIGMA INCLUYENTE?

DOI: <https://doi.org/10.19136/es.v13n37.6597>

* Luis Alberto Luna Gómez

* Doctor en Geografía, Académico del Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa
luna@cua.uam.mx

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4936-6324>

Fecha de publicación: 20 de junio 2025

RESUMEN. El presente artículo liga dos temas de actualidad en la región de Zumpango. Integrada por ocho municipios al noreste del Estado de México, pertenecientes a la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Dichas temáticas son el nuevo paradigma de la movilidad y la reducción de las desigualdades. El nuevo paradigma de la movilidad considera el derecho que tienen las personas a desplazarse de manera segura, eficaz y eficiente por diferentes motivos a través de las ciudades abiertas. Con la posibilidad de establecer interacciones que le permitan construir vínculos sociales. A diferencia del anterior paradigma que consideraba a las personas como entes que necesitaban transportarse de manera forzada de su hogar a la escuela y el trabajo. La reducción de las desigualdades busca integrar a las personas en el espacio, disminuir la distancia por motivos económicos, identitarios, etarios, discapacidades, género y raza. Un ámbito de participación y colaboración en el que se resuelvan problemas comunes como los ambientales y distribución de la riqueza. No obstante, en la región permanece la segregación, la interacción es fundamentalmente periférica con el diferencial de la renta respecto al centro y todas las posibilidades que posibilita éste.

PALABRAS CLAVE: Movilidad, desigualdad, Zumpango, inclusión, ciudad abierta.

CONTRADICTIONS IN PERIPHERAL MOBILITY: A NEW INCLUSIVE PARADIGM?

ABSTRACT. This article links two current issues in the Zumpango region, comprised of eight municipalities in the northeast of the State of Mexico and part of the Metropolitan Zone of the Valley of Mexico (ZMVM). These issues constitute the new paradigm of mobility and the reduction of inequalities. The new mobility paradigm considers the right of people to move safely, effectively, and efficiently for distinct reasons

through open cities, with the possibility of establishing interactions that allow them to build social ties. This is unlike the previous paradigm, which considered people as entities requiring forced transportation from their homes to school and work. The reduction of inequalities seeks to integrate people into space, reducing distances due to economic, identity, age, disability, gender, and race reasons. This is an area of participation and collaboration in which common problems such as environmental issues and wealth distribution. However, segregation persists in the region; interaction is primarily peripheral, with the income gap relative to the city center and all the possibilities it offers.

KEYWORDS: Mobility, inequality, Zumpango, inclusion, open city.

LA AMPLIACIÓN DEL CAMPO DE LUCHA POR LA IGUALDAD.

Nos encontramos en un momento histórico donde la interpretación de la desigualdad no sólo compete al enfoque materialista, sino también al idealismo. Marxistas y neoclásicos mantuvieron soterrado el segundo. Argumentaron en su contra como una postura que no arrojaba explicaciones sólidas centradas en la contradicción fundamental, capital vs trabajo. La escuela de Frankfurt fue un llamado de atención para retomar este enfoque y su manera de legitimar el esquema piramidal del *status quo*.

Sin embargo, la escuela de Frankfurt identificaba la ideología como parte de la reproducción del capital, por lo que su crítica versaba sobre los mecanismos e instrumentos de enajenación y manipulación para legitimar la desigualdad

a través de los méritos, la creatividad y libre derecho a la propiedad privada. No argumentaba sobre la importancia histórica de entender el capital como un fenómeno ideológico objetivado por diversas instituciones que actuaban de manera concertada. Pilar donde reside la legitimidad que ordena la clase social privilegiada; también, en la plausibilidad de toda la sociedad por medio de los dispositivos culturales, educativos, legislativos y judiciales.

El vuelco societal que planteó Berger y Luckman (P. L. Berger & Luckmann, 1968) se podía traslapar a toda construcción social de la realidad, como el capital, no obstante, centraron dicha teoría en la comprensión de la religión (1971) y la industria cinematográfica. Tres momentos que constituyen las relaciones sociales: **externalización**, como la eyección hacia

las interacciones; **objetivación**, acuerdos y normas que se establecen en el conjunto; finalmente, **internalización** de los interdictos construidos.

Diversos organismos y teorías consideraron que la importancia de la desigualdad residía en poder medirla. Todos los bienes divididos entre la distribución de ingresos de forma jerarquizada. Se centraban en señalar el índice de Gini, la curva de Lorenz o los ciclos de Kuznets. Pero sin entender los procesos ni los hilos políticos que intervenían para mantener las condiciones. Parecía una distribución justa y funcional para el cuerpo social, donde cada grupo cumplía una función que garantizaba el crecimiento y el desarrollo.

La relación capital vs trabajo constriñó todas las demás diferencias secundarias con el fin de establecer una identidad que aglutinara y cohesionara a la clase social. Permanecían subsumidas diferencias internas que se leían en la lucha de clases como fisuras que podían dar pie a las fracturas; y, por ende, el avance del contrario. Ello, se denominó como uno de los elementos de la crisis, punto de quiebra, grieta, que permitiría la revolución

social o por lo menos una modificación en la correlación de fuerzas.

Las organizaciones no reparaban en que las contradicciones secundarias debían tener una reflexión y atención al interior. La guerra entre contrarios justificaba la sobreposición de los hombres frente a las mujeres y los niños. El género se concebía como algo natural. Tampoco, se integraban a los sectores etarios ni a los discapacitados.

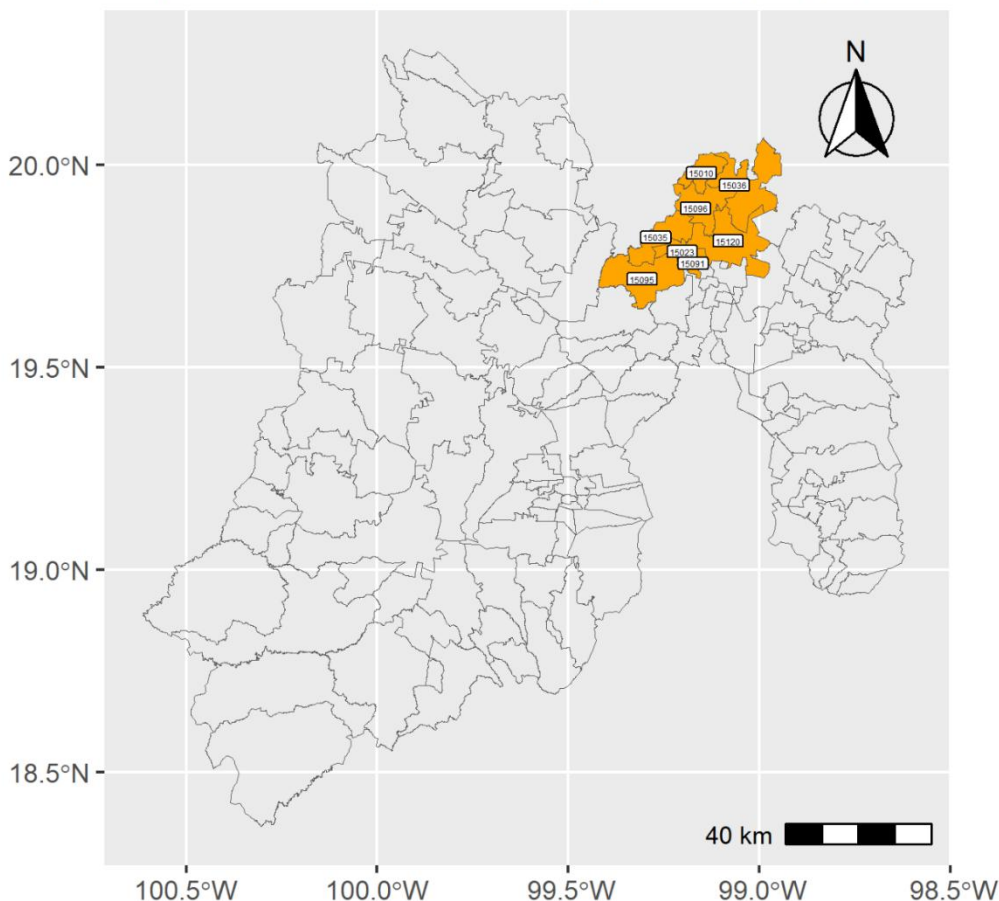
En los hogares de izquierda algunas posturas conservadoras se observaban. Las mujeres se encargaban de los cuidados, mientras que el hombre salía de casa con destino al trabajo. Las actividades se llevaban a cabo por género. El enfoque de transporte identificaba los modos de desplazamiento por actividad y sexo.

Por tal razón, lo que se busca en el siguiente artículo es observar todos los hilos que vinculan el nuevo enfoque de movilidad con el paradigma de inclusión y reducción de la desigualdad. Se dan por sentados los cambios en la sociedad, pero no se explica: ¿Qué motivó dichos cambios? ¿Quién o quiénes los impulsan? Y ¿Por qué se considera que beneficia a toda la población?

De esta manera, nos abocaremos específicamente a la región Zumpango, un área localizada en el Nororiente del Estado de México que comprende ocho municipios: Apaxco (15010); Coyotepec (15023); Huehuetoca (15035); Hueypoxtlá (15036); Teoloyucan (15091); Tepozotlán (15095); Tequixquiac; (15096); y, Zumpango (15120). Ver **Mapa 1**. Dicho

recorte tiene rasgos de una región heterogénea por las actividades económicas, uso de suelo e integración política, sin embargo, comparten una historia común, planificada por el gobierno del Estado, con el fin de ordenarla; integrar todas sus demandas; y, diseñar planes de desarrollo urbano.

Mapa 1: Municipios de la región Zumpango, 2024



Fuente: elaboración propia con base en Marco Censal, 2022

Observaremos los contrastes de la movilidad en dicho recorte a partir de las dos encuestas de movilidad realizadas en el presente siglo, la Encuesta Origen Destino (EOD) del año 2007 y 2017. En una se observarán características del paradigma del transporte y en la otra, la movilidad como un derecho humano para la recreación y construcción de vínculos sociales. Dichos cambios contienen elementos que desanudan los recubrimientos de la desigualdad, para integrar a todos los grupos sociales, grupos etarios, género, identidad cultural y clase social.

LOS RASTROS DE LA DESIGUALDAD.

Diferentes momentos históricos han sostenido la desigualdad por medio de criterios ideológicos que legitiman las disparidades. Justifican a través de diversos modelos su existencia. Piketty (2019) en su libro: “Capital e Ideología”, considera que el origen de las desigualdades se encuentra en la formación cultural que plausibiliza las diferencias como una relación justa y moralmente buena.

Las sociedades ternarias, desde 1660 hasta 1880 consolidaron tres grupos

sociales diferentes: los nobles, el clero y total de clases. El modo particular de justificar la diferencia en este momento consiste en enunciar al conjunto como un cuerpo con órganos a los que se les asigna una función vital en la coparticipación de los demás grupos. Prestaban servicios para el resto. Fortalecimiento, crecimiento y desarrollo de todos (Piketty, 2019).

Después de la Revolución Francesa, el Estado instauró la sociedad propietarista. El derecho a la propiedad es la piedra angular, por ello se realizó un censo catastral, un enorme inventario que registró la identidad de los propietarios y los bienes inmuebles. Información que sirvió de base para la fiscalidad inmobiliaria. El Estado se impone por sobre la forma social y protege el derecho de propiedad (Milanovic, 2016; Piketty, 2019, 2022b).

Las personas que explotan las tierras se convierten en propietarios sin desembolsar un peso. Simultáneamente, a la Revolución Francesa, se gesta en la isla de Santo Domingo, dos representaciones coloniales con dominio de esclavos, franceses y españoles, la parte francesa se sublevó en los primeros años del siglo XIX, sin embargo, los franceses no reconocen

una nación autónoma e independiente hasta después de que les prometan una compensación para los propietarios a los que se les ha expropiado sus tierras y esclavos, quienes se consideran perjudicados. Los pagos comienzan a ejecutarse en 1832, lo que propicia el hundimiento de la economía de Haití, uno de los países más pobres del mundo (Piketty, 2019, 2022b).

Antes de pasar a la segunda mitad del siglo XIX, la esclavitud es abolida, aunque, aparecen discursos de tipo moral, no es esta actitud la que va a determinar el curso de la historia. La preocupación social se centraba en compensar a los propietarios, más que a los esclavos por soportar los padecimientos, ello dinamitaría el sistema de propiedad (Milanovic, 2016; Piketty, 2019).

Las estrategias institucionales como bélicas desarrolladas por Europa entre los siglos XVIII y XIX, la conducen al éxito: como centro se encontraba la esclavitud, los bajos impuestos, presupuestos equilibrados, desarrollo del mercado de trabajo y respeto a la propiedad. Asimismo, el proteccionismo a sus mercados internos. Durante los siglos XVI y XVII, causan furor los textiles indios, por lo que el parlamento

inglés prepara un aumento de derechos de aduana, hasta prohibir la importación de tejidos estampados y de colores provenientes de la India (Milanovic, 2016; Piketty, 2019, 2022a).

En Estados Unidos, la esclavitud también genera un conflicto entre los estados del norte y los del sur, una pugna que lleva 620 mil víctimas antes de la victoria del Norte. El Norte les promete a los esclavos, tras la victoria: 40 acres y una mula a cada familia emancipada que vivía en Carolina del Sur, Georgia y Florida. Dichas promesas fueron olvidadas (Atkinson, 2016; Milanovic, 2016; Piketty, 2019).

Estados Unidos, en el periodo de 1840 a 1850 tenía el 90% de alfabetismo, sin embargo, en Francia, Reino Unido y Alemania solamente el 20% y hasta el 30%. Para que la evolución técnica sea factible se precisa de educación (Atkinson, 2016; Milanovic, 2016; Piketty, 2019, 2022a).

La colonización se realizó en favor de los colonos. En Argelia, el 10% más rico concentraba el 70% de la renta total; el derecho favorecía a los colonos. En el África francesa, a la población autóctona se le exigían jornadas de trabajo no remunerado. Los funcionarios franceses

eran poco numerosos, pero ganaban 10 veces la renta media local. En materia fiscal, las colonias debían ser auto suficientes. En 1925, Marruecos tenía colegios e institutos reservados a europeos que recibían casi el 80% del gasto total en educación, para el 4% de los alumnos (Milanovic, 2016; Piketty, 2019, 2022a).

En Francia, el presidente del partido radical pretende impulsar un impuesto progresivo sobre la renta y reducir la duración del servicio militar. Dicho planteamiento fue posible hasta el año de 1914, un texto fundador que ha sufrido numerosas reformas y peripecias (Atkinson, 2016; Milanovic, 2016, 2020; Piketty, 2019, 2022b).

Por otra parte, John Maynard Keynes (2014) es un joven autor en torno a 1920, su influencia seguirá en aumento dentro de algunos años con su obra: "Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero". Su tesis es que la economía de mercado no alcanza un equilibrio por sí misma, debe intervenir el Estado. La finalidad es cumplir el pleno empleo. Cuanto más se consume más se demanda y más producen las empresas (Milanovic, 2016, 2020; Piketty, 2019, 2022a).

El Estado aumenta el gasto público en transportes, infraestructuras y todas las construcciones que posibilitan la distribución de mercancías y la movilidad. Claro está, sin aumentar los impuestos, con la finalidad de que las personas consuman. Esta teoría es en esencia el centro de las políticas sociales (Milanovic, 2016, 2020; Piketty, 2019).

No obstante, antes de 1939, la deuda pública en Francia, Reino Unido y Alemania, oscilaba entre el 60% y 70%. Antes de los treinta gloriosos -en México, periodo nombrado como el milagro mexicano- el 98% de los ingresos del Estado se destinaban a justicia, policía, ejército, administración, infraestructura. No quedaba nada para educación y salud (Piketty, 2019).

En 1951, en Alemania se inició un proceso normativo que modificó, a través de los años, leyes para compartir el poder y las decisiones en las principales y grandes empresas productivas. Las del acero y carbón tenían reservada la mitad de las sillas y de votos en el Consejo Administrativo (CA) a los representantes de los trabajadores. En 1952, todas las grandes empresas reservaron un tercio de las sillas y de los votos en el CA.

Finalmente, en 1976, todas las empresas de más de 2000 asalariados deben reservarles la mitad de las sillas y de los derechos de voto en el CA (Piketty, 2019). El expresidente Reagan dice que quiere volver a hacer grande a Estados Unidos. La manera clásica de dicho pensamiento es a través de la reducción de impuestos. El peso general del Estado se guía por reducir los impuestos a las rentas más elevadas, con el fin de animar a los empresarios e inversores. Teoría del derrame o goteo. El resultado, es que la reducción de ingresos fiscales amenaza con incrementar los déficits públicos. Recorte de gasto social. La revolución conservadora entre Thatcher y Reagan. Treinta años después de que ambos estuvieran en el poder la situación económica de Estados Unidos se degradó considerablemente. El crecimiento del Producto Interno Bruto por habitante se redujo a la mitad. Las desigualdades explotaron sobre el 60% de la población con menos recursos (Atkinson, 2016; Milanovic, 2016, 2020; Piketty, 2019, 2022b). Devino el ordoliberalismo, el cual es una doctrina que consiste en garantizar las condiciones de una competencia libre y no

distorsionada. En sus entrañas portaba la meritocracia que sucedió a la ideología propietarista, tras el artificio del mérito y del talento se perpetúan los privilegios sociales (Atkinson, 2016; Milanovic, 2016, 2020; Piketty, 2019).

La crisis de deuda nació de la crisis financiera en Estados Unidos. La desencadenó la bancarrota del año 2008 de Lehman Brothers cuya procedencia fue el hundimiento, en el segundo semestre del 2007, de las subprime. Un tipo de hipotecas inmobiliarias de alto riesgo (Atkinson, 2016; Milanovic, 2016, 2020; Piketty, 2019; Méndez, 2014).

La diferencia de salario medio entre los hombres y las mujeres es del 25%. Al comienzo de la vida activa. A lo largo de la brecha salarial media crecerá al 40% y a los 65 años será de 64%. Las desigualdades son tan injustas, basadas en estereotipos arcaicos (Piketty, 2019).

El célebre gráfico de Branko Milanovic (2016) ilustra la curva del elefante con datos de más de 120 países durante el periodo de 1980 a 2008. Demuestra que el 50% de las rentas más bajas y el 1% más rico han sido los grandes beneficiados de los últimos años. En este gráfico también se observa que las clases medias y

populares de los países ricos han sido las grandes olvidadas del crecimiento mundial. Por otro lado, la evasión fiscal es un freno para la lucha contra el cambio climático y para todo tipo de lucha. Mella la confianza, destroza las democracias y apesta el clima social. El sentimiento de abandono de los más desfavorecidos propicia un clima oportuno para los ultraconservadores. Ejemplo: Victor Orban en Hungría; Narendra Modi en India; Jaroslaw Kazynsky en Polonia; Donald Trump en Estados Unidos; Jair Bolsonaro en Brasil; y, Javier Milei de Argentina. Quienes conectan con ideologías nacionalistas y antiinmigrantes. Socialnativismo: una política basada en la defensa de la identidad nacional como en la promesa de medidas redistributivas en el plano social y fiscal (Piketty, 2019).

Piketty (2019) considera que el capitalismo se basa en la concentración del poder económico en manos de los propietarios del capital, superarlo conlleva al reparto justo de la propiedad. Un reparto más justo del poder en las empresas. Como en Alemania, que los asalariados tienen la mitad de los votos en los CA. En Suecia, un tercio.

La propiedad temporal del capital. Un impuesto progresivo anual sobre la propiedad. El impuesto anual sobre la propiedad se aplicaría al patrimonio global inmobiliario, profesional y financiero. Así, los jóvenes de 25 años recibirían una dotación del patrimonio medio por adulto de los países ricos. ***La acumulación de bienes es fruto de un proceso social posibilitado por estructuras públicas para nacer, formarse, curarse, desplazarse*** (Piketty, 2019).

EL NOVEDOSO ENFOQUE DE LA MOVILIDAD.

La movilidad tiene un papel constitutivo en las investigaciones sociales, ya que permite observar todo tipo de desplazamientos, desde los viajes de las personas, hasta los movimientos financieros, circulación de información e ideas (Gómez & Bey, 2023).

Las movilidades se manifiestan por medio de redes físicas, como las infraestructuras de transporte o de redes virtuales que permiten la comunicación digital (Sheller & Urry, 2006).

Nuevas concepciones se arrojan en subdisciplinas que se relacionan con la movilidad. Aspectos relevantes de la

sociedad globalizada: gestión del riesgo, circulación de información, estatus socioeconómico, condición de género, etnia y otras áreas importantes (Büscher, Sheller, & Tyfield, 2016).

La movilidad urbana sigue siendo un campo preferente dentro del ámbito de estudio del nuevo paradigma, los desplazamientos obligados y voluntarios de los residentes y de los visitantes generan una superposición de modos, motivaciones, rutas, horarios, preferencias que aceleran las posibilidades de aparición de áreas congestionadas, problemas asociados al caos circulatorio, tiempos de espera, costos económicos y ambientales. Todas las posibilidades que ofrecen las TICs para gestionar los flujos de circulación, acelerándolos, desviándolos, retardándolos, distribuyéndolos, son inmensas (Büscher et al., 2016; Gómez & Bey, 2023; Sheller & Urry, 2006).

El crecimiento urbano ha sido modelizado por diferentes teóricos y escuelas, encontrando que las actividades económicas segregan de los lugares de residencia, comercio y ocio. La conexión se lleva a cabo a través de una red de transporte flexible que vincula a la clase social desfavorecida, quienes residen en la

periferia urbana, los más perjudicados en el acceso a la red de interconexión. Distancias más largas, trayectos en múltiples modos, escasas frecuencias, mayor siniestralidad. Las condiciones de accesibilidad que proporciona el desarrollo urbano extensivo condicionan la exclusión social que se suma a los tradicionales diferenciales de la renta.

De esta manera, el nuevo paradigma de la movilidad es el resultado de un nuevo enfoque que superpone a las personas - individual o colectivamente, como sociedad- en el centro de las investigaciones, contrario al paradigma del transporte centrado en la eficiencia y eficacia de los modos de llevar a cabo un viaje de origen al destino, sin hablar de los derechos que no estaban integrados en la propiedad de cualquier ciudadano que transita la ciudad ni los vínculos y relaciones que se establecen en el trayecto.

CIRCULACIÓN DE VALORES

¿Cómo los momentos históricos de Francia muestran un rasgo ideológico que impone barreras divisorias entre las personas, en el espacio y a través de la movilidad? Sencillamente, porque el

consumo establece los límites y las barreras entre las clases sociales y no sólo la producción.

Incluso, la ideología como proyecto de clase orientaba la calidad del transporte para los trabajadores, en el caso de las líneas del metro y de autobús no le permitían al pasajero considerar el tiempo de llegada y salida. El cálculo de traslado. Igualmente, pasaba con las líneas de camiones. La intención era expresarle a los empleados que en cualquier actividad cotidiana tenían que esperar. El motivo fuera para la educación, salud, vivienda y alimentación. El tiempo lo determinaba la burocracia, el Estado y los empresarios.

Las luchas sociales no incluyeron el tema del transporte. Nunca fue un fin en sí mismo, sino un medio a través del cual volcar la presión para que las autoridades los voltearan a ver. El impacto de entorpecer las vialidades también era el pretexto para demostrar el brazo político, puesto que se expresaban en las calles con la mayor cantidad de servicios y negocios, con el fin de representar el desencanto y hartazgo por las iniquidades. La disputa por el espacio dentro de los modos de transporte formulaba una segunda contradicción, no obstante, no se

abordaba por el gremio, se consideraba una lucha estéril. Los grandes problemas se encontraban en la infraestructura económica y no en la superestructura ideológica.

Otras complejidades se asoman a la hora de asociar el espacio, movilidad y desigualdad en la periferia de la ZMVM. Es necesaria la medida para observar la desigualdad o es preferible entender porque se suscitan dichas desigualdades de forma histórica y qué justifican las mismas. El ciclo de Kuznets refleja las crisis y condiciones de la desigualdad, asume las condiciones superadas, cuando se desbordan los límites de la desigualdad como en la edad de oro y la crisis financiera del año 2008.

Por otro lado, la desigualdad sólo se refleja en los hogares de la región, a través de los ingresos producidos por la unidad doméstica, quienes se trasladan por diferentes motivos y medios, principalmente, dentro del distrito de movilidad en el que reside.

La primera justificación que aparece para describir el cumulo de desigualdades que se plasman en el territorio, es, principalmente, porque la contradicción fundamental dejó de ser el elemento

aglutinador de todas las diferentes luchas e identidades sociales. Las demandas tienen otra escala geográfica y la contradicción no es frente al Estado como mediador de los intercambios, sino, directamente entre particulares. En algunas ocasiones la expresión del enemigo no son las actitudes ni las expresiones, sino directamente las personas, incluso algunos agentes y movimientos han sido omisos a la teoría y presentan su argumento basado en casos como si fuera argumento jurídico y forma de evidencia frente a una corte que funciona de manera imparcial y justa.

En el periodo de globalización y donde comenzó a imprimir su forma acelerada de despojo y acumulación el neoliberalismo, se suscitan nuevos movimientos sociales que se disgregan del movimiento feminista, como el movimiento lésbico, gay y más (LGTBQ+), los movimientos de la democracia pluralista y otros movimientos urbanos que demandaban vivienda y desarrollo urbano.

Demandas particulares que en ese momento y, todavía, expresaban la necesidad de ser reconocidas como principales para su desarrollo y no adheridas a la producción ni a la

infraestructura económica, sino, como muestra de los diferentes momentos en los que se desenvuelve una mercancía y con intereses que competen a las contradicciones secundarias, mismas que reflejan la cultura y la política como orden y organización de una formación social.

Las contradicciones se perciben como un fenómeno con arraigo, lugar y construcción espacial. El hombre no sólo es su composición y representación de los fenómenos, sino, también, carne y piedra, por ello, las desigualdades se visualizan en el espacio, en los desplazamientos, en las significaciones cotidianas, como la identidad, la clase social, la nacionalidad, discapacidad o salud, rango de edad, educación y género.

Una oda a la tolerancia. Todos los integrantes de la sociedad deben velar por conducirse de la forma correcta, que no implique adherir posturas que incidan en el acrecentamiento de la desigualdad. Una navaja de doble filo, porque los demandantes deben tener cuidado de su actuar, para no adherirse a las acciones intolerables que se condenan.

Se apela a la identidad que tienen todos los individuos de revisar continuamente su celular y estar divisando lo que otros

suben, aunque no sepan por qué causa, con qué interés, en qué situación. Es una identidad por saber, como necesidad del morbo, más allá de entender e interpretar los mensajes desde su contexto y su intención.

El Estado es un ente omnipresente, pero que funciona todavía como un panóptico, donde no se vislumbra como instrumento afín a la democracia y a la protección de los derechos individuales, sino como el garante de los derechos de propiedad, por ello, cuando se acude a dicha instancia no es para que se garantice la pluralidad y tolerancia social, sino para consumir una forma de extorsión social. Incrementar las desigualdades. Una manera injusta de apelar a los derechos para reducir las brechas sociales es la corrupción y extorsión a la cual se remiten Milanovic (2016) y Piketti (2022a).

Es en el territorio y el consumo de éste, la movilidad y las rentas, donde se llevan a cabo los diferentes interdictos para estrechar las diferencias por las causas mencionadas, no obstante, el riesgo latente es el juego político de la ideología, no todos los sectores de las clases sociales tienen este fin. La derecha se imposta en sus privilegios y gesta un sinfín

de medidas para boicotear la plausibilidad de las prácticas.

Desde aceptar las extorsiones para construir un dique que diferencie a los más iguales en condiciones sociales y origen de su historia, hasta provocar corrupciones que favorezcan su forma de acumulación a través de la renta y los impuestos, haciendo creer que éstos son redundantes si se invierten para educación y salud de manera universal.

El tema más novedoso que ha construido la derecha es fabricar noticias falsas, *fakenews*, que circulan por las redes sociales y los noticieros de mayor audiencia. Difunden en el medio más popular y recurrente para los residentes de la ZMVM, el Metro: “que allí inyectan a las personas un ansiolítico para dormir”, sin que se difunda, ¿En qué lugar se han encontrado las personas que han resultado inducidas por esta sustancia? ¿Cuál es el nivel de efectividad? ¿Dónde los llevan los rastros de las personas que inyectan a una persona? Un caos en un medio de transporte popular para pobres. Las víctimas del abuso son de la clase trabajadora, hacinados, en un modo de desplazamiento económico, eficiente y eficaz.

En el periodo de usurpación del gobierno de Felipe Calderón (2006-2012), muchas pruebas confirman el fraude, fueron los microbuses los que transportaban a un héroe con capa. Quien libraba las batallas de la justicia por reducir las diferencias y eliminaba a los pobres que se subían a enfrentar su condición con un cuchillo, sus propios puños o una falsa arma para despojar a otros pobres de sus pertenencias, pero en el intento infructuoso perdían la vida contra algunas personas que también se transportaban por este medio. ¿Quiénes tienen conocimiento de armas, trabajan para el estado y son otros pobres?

Una tragedia al estilo Edipo en Colono de Sófocles. Dos hermanos, Polinices y Eteocles, se enfrentan en un fratricidio trágico por el trono de Tebas. Pobres contra pobres. La derecha no asume las diferencias, tiene una aversión contra éstos. No lo considera personas. Por ello, la manera de encenderlos es conducir hacia los migrantes el mal que aqueja por el estancamiento en la economía y el subsidio que se destina a la reducción de la pobreza, por medio de los impuestos al gasto social. En lugar de otorgarle estos beneficios al “siervo sufriente” que no

consigue incrementar su tasa de ganancia, es decir, al capital.

MÉTODO

En la Encuesta Origen Destino (EOD) del año 2007, se delimitó los municipios pertenecientes a la región Zumpango, anclados a la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). El municipio de Apaxco no pertenece a la mencionada, por lo que no se tienen viajes originados desde éste; Coyotepec representa el 5.6% de los viajes, 21,344; Huehuetoca representa el 15.7%, igual a 59,833. Teoloyucan participa con 67,676 viajes que representan el 17.7%; Tepozotlán son 55,257 viajes, el equivalente al 14.5%. Finalmente, Zumpango tiene 177,664 desplazamientos que representan el 46.5%. Los municipios que no forma parte de la muestra son Hueypoxtlá y Tequixquiac. De esta manera, la EOD del año mencionado suma un total de 381 mil 774 desplazamientos (INEGI, 2017). Ver

Tabla 1.

Con respecto a la muestra del año 2017 de la EOD, todos los municipios de la región cuentan con origen de viajes. El número de viajes cuyo origen es Apaxco es de 84,141, representa el 5.14% del total producido por los ocho

municipios; En Coyotepec radican 100,098 viajes, 6.11%; Huehuetoca origina 337,791, el 20.64%; Hueypoxtla impulsa cotidianamente 115,650 viajes que representan el 7%; Teoloyucan provoca 137,044 viajes, 8.37%; Tepotzotlán son 284,624 viajes, 17.4%;

Tequixquiac 101,126 viajes, 6.17%; y, Zumpango 476,011, equivale a 29.1%. En total se provocan 1,636,485 viajes rutinarios desde el recorte geográfico (INEGI, 2017). Ver **Tabla 1**:

Tabla 1. Viajes cuyo origen fue un municipio de la Región Zumpango, 2007-2017

Apaxco	15010		84141	S/D
Coyotepec	15023	21344	100098	369
Huehuetoca	15035	59833	337791	464.5
Hueypoxtla	15036		115650	S/D
Teoloyucan	15091	67676	137044	102.5
Tepotzotlán	15095	55257	284624	415.1
Tequixquiac	15096		101126	S/D
Zumpango	15120	177664	476011	167.1

Elaboración propia con base en la INEGI (2007-2017)

RESULTADOS

Los resultados se van a presentar en tres momentos en el primero se observan las características de los desplazamientos cuyo origen es un municipio de la región en el año 2007, posteriormente se hará con la EOD 2017; finalmente, se presentarán un comparativo de ambos años.

1) EOD 2007

La EOD del año 2007, no registra como un modo importante de desplazamiento la

fuerza física humana, caminar, si acaso lo menciona tangencialmente, como otro modo de desplazamiento, el instrumento no está diseñando para observar la fuerza con la que las personas se desplazan por el espacio a través de sus pies (INEGI, 2007).

La clasificación de colectivo o combi corresponde a un medio concesionado. Modo de transporte que estructura rutas heterogéneas y flexibles para incorporar al

mayor número de pasajeros, no tiene la fuerza descriptiva y asociativa con respecto a la encuesta del año 2017 (INEGI, 2007; 2017).

En la Encuesta del año 2007, se localiza la etiqueta de Autobús suburbano que es el primer modo de transporte a través del cual realizan sus viajes los residentes de la región (42%) (INEGI, 2007). Ver **Tabla 2**.

Le secunda, como modo de transporte el automóvil, que desplaza el 25.9% de los viajes; mientras que por increíble que parezca el transporte RTP moviliza el 13.2% de éstos. Finalmente, por medio de la bicicleta se realizan el 10.6%. En dicho año el 47.8% de los viajeros señala que no caminó. El 83.8% camina hasta por cinco minutos (INEGI, 2007).

Tabla 2. Modos de viaje por municipio de la región, EOD 2007

Modo	Coyotepec	Huehuetoca	Teoloyucan	Tepotzotlán	Zumpango	Total
Metro	176	1167	1244	1656	1308	5551
Tren ligero	0	68	0	0	0	68
Metrobús	0	0	94	0	0	94
Trolebús	0	0	188	0	199	387
Colectivo	91	219	0	0	270	580
Autobús RTP	6318	12009	15328	4170	18764	56589
Autobús suburbano	13313	28551	31489	33911	54242	161506
Taxi	500	6260	1104	739	5922	14525
Automóvil	790	8819	8934	12118	64754	95415
Motocicleta	0	588	0	92	3951	4631
Bicicleta	156	880	8063	842	24700	34641
Otro	0	1272	1232	1729	3554	7787
Total	21344	59833	67676	55257	177664	381774

Elaboración propia con base en INEGI (2007).

Ir al trabajo como propósito de viaje se realiza mayoritariamente, a través del autobús suburbano (12.5%), en importancia le sigue el autobús RTP (5.3%). Para ir a la escuela las personas toman en su mayoría el autobús suburbano (5.3%), igualmente que con el anterior propósito le continúa el autobús RTP (2.1%) (INEGI, 2007).

Por otra parte, ir de compras se realiza principalmente por medio del autobús suburbano (3.3%) y automóvil (2.7%). El 83.7% no utiliza otro modo de transporte después del que ya ocupó en primer orden. La encuesta muestra que si toma un segundo modo de transporte este es prioritariamente un autobús suburbano 8.5% (INEGI, 2007).

Desde el año 2007, se registra un gran dinamismo de la movilidad entre los municipios que conforman la región, incluso podemos confirmar que varios de ellos se realizan de manera intramunicipal. Desde la EOD 2007, se puede vislumbrar los desplazamientos por cuidados. Realizados por mujeres quienes llevan o recogen a alguien (10,851), equivalen al 3% de los viajes en la región frente al 1.5% realizado por hombres (5,872). También, los viajes por motivos de compras son

llevados a cabo por mujeres 4% (15,554), frente al 2.8% que llevan a cabo los hombres (10,814). Las mujeres prefieren los viajes en el menor tiempo posible (INEGI, 2007).

2) EOD 2017

El principal modo de desplazamiento en la región es caminando, 764,522 viajes que representa arriba del 40%; le sigue el colectivo/micro con el 27.6%; en tercer lugar, auto con el 16.5%. Ver **Tabla 3**.

La movilidad forzada, por motivo de trabajo y escuela, suma un total de 33.4%, no obstante, los viajes por cuidados y reproducción de la unidad doméstica van en incremento, por ejemplo, por motivo de compras representa el 10.3%, de éstos el 7.5% lo llevan a cabo mujeres. Llevar a alguien representa el 5.7% de estos el 5% lo realizan mujeres. Por motivos médicos es el 1.1%, .7% es una práctica femenina. En igual inclinación se encuentran los desplazamientos por convivir que representan el 6.3%, en su mayoría ejercidos por mujeres, 3.4%.

El 77% de los viajes se realiza de manera intramunicipal, es decir, al interior de los mismos municipios, sólo el 23% de éstos se lleva a cabo de manera intermunicipal,

entre los municipios. Cabe señalar, que cuando es intermunicipal corresponde, fundamentalmente, a los municipios pertenecientes a la región, por lo tanto, podemos señalar que esta área es un clúster de movilidad con intensidad interna (INEGI, 2017). En el mismo sentido se realizaron los viajes del año 2007, la

proporción de porcentajes es idéntica, 77% intramunicipal, y 33% intermunicipal (INEGI, 2007).

Los modos de desplazamiento no motorizados son a pie o en bicicleta, ambos suman un total de 45.26%; mientras que los modos motorizados suman un total del 54.5%.

Tabla 3. Modos de viaje en la región Zumpango, 2017

Modo de viaje	Apaxco	Coyotepec	Huehuetoca	Hueyoxtlá	Teoloyucan	Tepozotlán	Tequixquiac	Zumpango	Total
Automóvil	17714	10653	43058	12427	14588	39234	9591	68441	215706
Colectivo/Micro	10342	24272	83109	8189	40516	69738	21316	118828	376310
Taxi (App internet)	0	0	547	0	0	0	85	81	713
Taxi (sitio, calle u otro)	489	598	18375	3228	687	4858	909	21459	50603
Metro	92	714	3736	1193	1947	3150	426	9827	21085
Autobús RTP o M1	0	0	57	0	182	992	0	700	1931
Bicicleta	2488	3955	4923	3882	9793	2164	5740	17125	50070
Autobús	2264	6810	24776	13047	3465	18624	2196	33300	104482
Moto	1337	96	430	764	1441	3798	7688	9413	24967
Trolebús	0	44	315	0	0	0	0	0	359
Metrobús o Mexibús	274	239	1224	136	242	577	62	1685	4439
Tren ligero	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tren suburbano	0	1273	3391	0	3220	1721	0	1095	10700
Caminó	48411	51133	150462	72548	58611	138111	53113	192133	764522
Mexicable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bicitaxi	0	0	210	0	68	0	0	655	933
Mototaxi	0	0	0	0	384	0	0	600	984
Transporte escolar	0	86	1423	0	1540	365	0	0	3414
Transporte de personal	250	132	1679	0	360	1292	0	0	3713
Otro	480	93	76	236	0	0	0	669	1554
Total	84141	100098	337791	115650	137044	284624	101126	476011	1,636,485

Elaboración propia con base en INEGI (2017).

3) COMPARATIVO

Respecto a los modos de viaje entre la encuesta del año 2007 y la del 2017 se aprecia un cambio en la definición de éstos, a consecuencia del nuevo paradigma con lo cual algunas formas de trasladarse se afinan y otras se transforman, incluso se incluyen maneras que previamente no se concebían como parte de la movilidad.

Por ejemplo, el modo bicitaxi en el año 2007 no se integró, debido al paradigma de transporte, pero también al estigma de dicha manera, se concebía como informal, sin prestigio y de no tomarse en cuenta para la planificación urbana, ni la integración social, puesto que los gremios, familias y grupos que llevan a cabo esta acción eran perseguidos por las autoridades competentes, los orillaban a subsumirse en candidaturas y representantes políticos. Apadrinaban para construir su plataforma social y política. En la misma situación se encontraba el desplazamiento a través del mototaxi, peatón, taxi por aplicativo, transporte escolar y tren suburbano (INEGI, 2017). Ver **Tabla 4**.

Es de resaltar la práctica del caminar. Se concatenó el nuevo paradigma de la

movilidad con la teoría de la desigualdad, para que se percibiera como una forma de desplazamiento; además, estructura el diseño urbano, los espacios públicos, la dimensión de las banquetas y el mobiliario urbano para provocar encuentros vecinales y cotidianos con el fin de que las diferentes identidades, clases y géneros se encuentren de manera abierta. Ciudad abierta (Cole, 2012).

De esta manera, caminar, ideológicamente, paso de ser un modo para vagos, jóvenes sin oficio, individuos que matan el tiempo a una práctica de reconocimiento, de encuentros, de socialización y pertenencia. Actividad para todos, por sus beneficios en el ambiente y la salud, por lo tanto, produce bienestar para los individuos y la sociedad. Incitar a que los diferentes grupos etarios asistan a los espacios públicos y que los cuidados se lleven a cabo en senderos sanos y seguros.

Cuando uno observa la encuesta del año 2007, vislumbra que las preguntas incitan a las respuestas. En torno al modo de desplazamiento a pie, se le pide que responda cuánto tiempo llevo a cabo dicha práctica y los viajeros contestaron que si acaso segundos de su tiempo, es decir, les

llevo menos de un minuto para tomar un transporte motorizado. Llevar a cabo un objetivo de manera mecánica como lo establecía el paradigma del transporte que dinamizaba entes y mercancías.

Al momento que realizamos una matriz con el origen de los viajes para asentar aquellos que parten desde los municipios que conforman la región podemos observar un importante incremento entre el año 2007 y 2017, incluso, en la primer encuesta, la muestra no contempló datos para tres municipios, Apaxco, Hueypoxtla y Tequixquiac, mientras que para el segundo año todos tienen participación y el aumento de los viajes, resalta en los municipios

prioritarios: Huehuetoca, Tepotzotlán, Coyotepec y Zumpango. Tal como se puede observar en la siguiente **Tablas 1, 2 y 3**.

La movilidad en los dos años reportados por la EOD 2007 y 2017 se caracteriza por ser intradistrital y de manera muy dinámica entre los ocho municipios que conforman la región. Asimismo, cuando los desplazamientos son interdistritales algunos se dirigen a la ciudad de México, particularmente a las Alcaldías que se encuentran al norte de la Ciudad de México y colindantes con el Estado de México; también, otros recorridos tienen como trayectoria el centro de la Ciudad.

Tabla 4. Modo de viaje por género, 2017-2007. Comparativo

Modo	Hombre17	Mujer17	Total17	Hombre07	Mujer07	Total07	Total
Auto	10.10%	6.35%	16.45%	15.9%	9.1%	25.0%	-8.54%
Autobús	1.97%	1.47%	3.43%	20.3%	22.0%	42.3%	-38.87%
Autobús RTP o M1	0.02%	0.06%	0.08%	8.8%	6.0%	14.8%	-14.74%
Bicicleta	3.66%	1.24%	4.90%	5.3%	3.7%	9.1%	-4.17%
Bicitaxi	0.06%	0.02%	0.08%				0.08%
Colectivo/Micro	14.15%	13.49%	27.65%	.1%	.0%	.2%	27.49%
Metro	0.39%	0.19%	0.59%	1.0%	.5%	1.5%	-0.87%
Metrobús o Mexibús	0.01%		0.01%		.0%	.0%	-0.01%
Moto	1.80%	0.71%	2.52%	1.0%	.2%	1.2%	1.30%

Mototaxi	0.01%	0.03%	0.04%				0.04%
Otro	0.10%		0.10%	1.7%	.3%	2.0%	-1.94%
Peaton	13.66%	26.70%	40.36%				40.36%
Taxi	1.08%	2.34%	3.42%	1.8%	2.0%	3.8%	-0.39%
Taxi (App internet)	0.03%	0.03%	0.05%				0.05%
Transporte de person	0.04%		0.04%				0.04%
Transporte escolar	0.16%	0.10%	0.26%				0.26%
Tren suburbano	0.02%		0.02%				0.02%
Total	47.26%	52.74%	100.00%	55.89%	43.99%	99.88%	

Elaboración propia con base en la EOD (2007; 2017)

CONCLUSIONES

La desigualdad tiene referentes cuantificables como el índice de Gini, la curva de Lorenz o los ciclos de Kuznets, no obstante, el tomo III del Capital quedo soterrado para hablar de la renta de la tierra como un fundamento de la desigualdad extraída a través del espacio y no sólo de la producción de mercancías, también se dejaron de lado los Grundrisse que contempla la construcción ideológica del capitalismo, no sólo como reproducción, sino como ordenamiento y constitución de las formaciones sociales. Se tenía conocimiento del nivel de desigualdad, pero no el fundamento relacional que fungía como asidero entre las clases sociales para elaborar la

concepción de propiedad como privilegios legales.

En cada proceso histórico en el que supuestamente se mejoraban las condiciones materiales de los desposeídos, no se les restablecía los impuestos y extracciones realizadas por años. La primera colonia en emanciparse continúa pagando el precio de su libertad tanto monetariamente como socialmente, Haití no ha logrado constituir un Estado. Al interior del país actúan mafias armadas.

En Estados Unidos, se prometió a los esclavos una remuneración que no fue cubierta. El paso del propietario a la meritocracia legitimó bienes por el reconocimiento al estatus. Entre esos

periodos emergió el Keynesianismo que impulsó la figura del Estado para conseguir el pleno empleo y asignar gasto público a los servicios sociales.

La integración de diversos sectores al espacio público y los servicios sociales no elimina las contradicciones secundarias, diferencias locales que no encuentran instituciones plausibles para encausar y conducir a las comunidades. La denuncia frente a la consolidación del tejido social.

El empoderamiento comunitario implica el reconocimiento de los otros, la identificación del líder, conciencia de los males sociales que aquejan el entorno, la participación y compromiso.

La acumulación como se señaló durante el texto es posible a través de estructuras públicas y no privadas para nacer, formarse curarse y desplazarse. En materia de movilidad, del año 2007 al 2017 se incluyeron maneras sobre las que las personas de la periferia utilizaban para realizar actividades comprometidas con los cuidados y la reproducción de la unidad doméstica.

Los desplazamientos no motorizados a pie y en bicicleta tomaron relevancia en el paradigma de la movilidad, puesto que implican contacto con otras personas, no

sólo cumplen una necesidad, relacionan espacio, tiempo y personas. Modos integrados en un contexto donde cada vez más se habla sobre las discapacidades, raza, prejuicios, género, edades, clase social, privilegios, identidad. Se busca una ciudad abierta.

En la región, son las mujeres las que principalmente realizan viajes heterogéneos para llevar a cabo objetivos mixtos de la EOD, salen a pie para realizar una actividad. Entre el origen y destino, realizan otra, socializar o en beneficio de la reproducción.

Cabe señalar, que las ciudades, tal como se está configurando cada vez más la ontología de la región Zumpango, tienen características principales donde se materializan los servicios. El riesgo que se corre es que estos servicios tienden a reproducir al capital, por lo que la recreación tiene algún costo que está en función del capital, por ello, el nuevo paradigma de la movilidad y la inclusión no sólo conllevan integración de los diferentes sectores sociales, reducción de la segregación, sino que también aumentan la tasa de ganancia, por lo que estos bienes en realidad contraen otros males.

La región demuestra ser un lugar donde los viajes se realizan a pie y tienen un dinamismo interno. Mantiene sus condiciones de marginación que le imprime la distancia con respecto al centro y todos los lugares financieros. La distancia se acrecienta con respecto a los servicios más especulativos, personas que no tienen roce con estas actividades. El mobiliario e infraestructura pública de movilidad masiva no tiene cobertura.

En la región no está garantizada la reintegración del presupuesto para infraestructura, transporte y servicios de calidad con respecto a los lugares centrales. Tampoco se está impulsado la participación de los trabajadores en los Consejos Administrativos de las diferentes empresas que tienen centros de distribución y almacenamiento.

REFERENCIAS

- Atkinson, A. B. (2016). *Desigualdad: ¿Qué podemos hacer?* Fondo de Cultura Económica.
- Berger, P. (1971). *El dosel sagrado*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Berger, P. L., & Luckmann. (1968). *La construcción social de la realidad* (Vol. 975). Amorrortu Buenos Aires.
- Büscher, M., Sheller, M., & Tyfield, D. (2016). Mobility intersections: Social research, social futures. *Mobilities*, 11(4), 485–497.
- Cole, T. (2012). *Ciudad abierta* (Vol. 31). Acantilado.
- Gómez, L. A. L., & Bey, J. M. P. (2023). Movilidad y accidentabilidad urbana en la ciudad de México: Reflexiones desde el nuevo paradigma de la movilidad. *Periodismo, Ciudadanía y Política En El Escenario Digital*, 425–443. Dykinson.
- INEGI. (2007). *Encuesta Origen Destino*. EOD. INEGI, México City.
- INEGI. (2017). *Encuesta Origen Destino*. EOD. INEGI, México City.
- Keynes, J. M. (2014). *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*. Fondo de Cultura Económica.
- Méndez, Ricardo. (2014). Crisis económica y reconfiguraciones territoriales. In *Geografía de la crisis económica en España* (pp. 17-38). Servicio de Publicaciones. Servei de Publicacions.

- Milanovic, B. (2016). *Global inequality*. Harvard University Press.
- Milanovic, B. (2020). *Capitalismo, nada más: El futuro del sistema que domina el mundo*. Taurus.
- Piketty, T. (2019). *Capital e ideología*. Barcelona: Deusto.
- Piketty, T. (2022a). *El capital en el siglo XXI*. Fondo de cultura económica.
- Piketty, T. (2022b). *Una breve historia de la desigualdad*. España: Ariel.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). *Mobile technologies of the city*. Routledge London.