



Ministério da Educação – Brasil  
Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri – UFVJM  
Minas Gerais – Brasil  
Revista Vozes dos Vales: Publicações Acadêmicas  
ISSN: 2238-6424  
QUALIS/CAPES – LATINDEX  
Nº. 22 – Ano XI – 10/2022  
<http://www.ufvjm.edu.br/vozes>

## El proyecto Autotrén Tlaxcala vs planeación y participación ciudadana

Prof. Dr. Luis Alberto Luna Gómez  
Doutor em Geografia  
Universidade Estadual Paulista, Rio Claro - Brasil  
Pós-doutorado em Espaço Social na Universitat de les Illes Balears - UIB  
Docente do Departamento de Sociais, Universidad Autónoma Metropolitana  
México - UAM - CDMX  
<https://orcid.org/0000-0002-4936-6324>  
E-mail: [luna@cua.uam.mx](mailto:luna@cua.uam.mx)

**Resumo:** El proyecto Autotrén Tlaxcala, contrario a la planificación urbana y de desarrollo local, pertenece a una inversión core cuya finalidad es materializar el capital en cualquier lugar que disponga sus servicios, para acrecentar la tasa de producción, principalmente en la construcción, venta y mantenimiento. Dicho proyecto no resuelve la problemática de movilidad en el estado observada a través de los datos y el diagnóstico que se realiza en el Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027, contraviene las formulaciones del gobierno a escala local, las leyes de participación ciudadana y equilibrio ecológico. En síntesis, desestructura la ciudad central y la convierte en una villa. La investigación se realizó a partir del enfoque teórico que permite entender que la planificación urbana y de desarrollo es previa a cualquier proyecto, caso contrario, se moviliza únicamente el valor de cambio materializado en obra, destruyendo el espacio a través del tiempo, destrucción creativa. Los datos que sostuvieron la investigación fueron extraídos del Censo de Población y Vivienda del año 2020 a escala de vivienda, producidos por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, INEGI, también se recurrió a la cartografía extraída a través del software R, OpenMapStreet y los datos de movilidad producidos por Google, Community Mobility Reports, 2020-2022.

**Palavras-chave:** Movilidad. Autotrén. Tlaxcala. Proyecto Core. Participación ciudadana.

## **Presentación**

El Autotrén es un proyecto de movilidad que se plantea en el estado de Tlaxcala, México, cuya estructura no supera los tres kilómetros. No se adhiere a un plan integral de construcción de ciudad, tanto en el diseño urbano, los diversos modos de viaje, tiempo de desplazamiento, costo del transporte, falta de señalización vial, ausencia de cultura de respeto al peatón y ciclista, la voluntad de ocupar como estacionamiento las vías principales; y, la carente adecuación de las calles para los viajeros en general y los que tienen una discapacidad.

El proyecto se realiza con la participación de capital privado, cuya inversión se legitima por el gobierno en turno. Se trata de una concesión donde prima el valor de cambio, por lo que el proceso de acrecentamiento del capital se presenta en la edificación, mantenimiento y dependencia del transporte motorizado que extiende el consumo de energía, incrementa el número de transbordos, modos de transporte y precio final del viaje.

Pese a que es inminente el tránsito con la autonomía de la fuerza humana, a través de prácticas como el caminar y rodar en bicicleta, se eligió la dependencia capitalista que destruye el espacio histórico de los dos principales boulevares del municipio de Tlaxcala.

Innovar con la finalidad de obtener la máxima ganancia. Cabe mencionar que el capital es el despojo de la productividad, del plusvalor, a través del incremento del tiempo de trabajo y el regalo histórico de la tecnología, mecanización, automatización, manejo científico y mercadotecnia.

El trabajo informal que transita sobre el área mencionada vendiendo jugos, tamales, elotes, pepitas, artesanías, pan, fruta y dulces, permanecerá en los bordes del desarrollo, porque proyectos cosméticos no resuelven la desigualdad ni la conectividad con los destinos y servicios.

El modo de transporte Autotrén Tlaxcala tendrá pasajeros, usuarios cuya práctica no abona a la salud de las ciudades caminables o transitables en bicicleta, no vincula encuentros entre la población que cada vez que avanza el tiempo transita

hacia una demografía donde la maternidad no es la finalidad de la mujer y no existe un relevo generacional.

Asimismo, no es casual, que el contexto de este proyecto se gesta en el periodo de precampaña de los diferentes aspirantes a hacer la presidencial para el año 2024. La participación ciudadana de los habitantes, pequeños locatarios y vecinos, pondera los obstáculos que representan ambas acciones.

¿Qué intereses tienen los asesores del gobierno local para realizar una propuesta de esta envergadura con tanta premura? ¿Qué interés tienen por abanderar la contradicción quienes, ya han ocupado un puesto público o se candidatarán en las próximas elecciones?

Ambos actores realizan acciones contingentes y antidemocráticas. ¿A quién le funciona que reaccionen así? Quienes tienen trabajo en el gobierno han decidido abstenerse, prima la falta de información y conocimiento. Es una política de rumores, dar por hecho que todos saben de qué se trata el proyecto, no hay datos por parte del gobierno ni la empresa privada.

Desde el inicio, junto con el plan de gobierno, 2021-2027, en la agenda política, lanzar una consulta pública sobre las principales acciones basados en la Ley de Consulta Ciudadana, **artículo 36 al 38**. Un acto vinculante. El plebiscito con la participación del cuarenta por ciento de la población votante, cuyo resultado se incline por *si* o por *no* con una cantidad superior al cincuenta por ciento. Poner a consideración la obra pública denominada Autotrén.

Para los ciudadanos se produce una nube borrosa que impide la acción con reflexión, un mar de prácticas sucumbe en pragmatismo, marchas, ruedas de prensa, plantones.

Tales acciones con tropiezos: sin compromiso, con poca asistencia, quien se encarga del audio, no llega; no se estructura un orador principal; el plantón se traduce en marcha.

Los grupos de *whats app* son la plataforma para la discusión que podría ser pública, utilizando un espacio abierto, para, a través de un foro discutir las inquietudes.

Su actuar es por medio de un *nickname*, las personas participan, dan su opinión, aportan infinidad de ideas, pero en las calles están ausentes, frente a los micrófonos no se escuchan, ante las cámaras no se ven.

Por el contrario, el gobierno local, se conduce ante las manifestaciones como si fueran conocidos políticos que actúan en contradicción por propio interés, nulifica la participación del grueso de los ciudadanos que habita los dos bulevares, Guillermo Valle y Revolución, donde se llevará a cabo el primer tramo del proyecto.

Ante la marcha del 24 de julio del año 2023 que inició a las 11 horas, frente al Jardín Botánico con dirección al Palacio de Gobierno, se colocó al menos tres retenes policíacos y de granaderos para violentar el derecho a la libre manifestación. Claro ejemplo de provocación, los heridos serían vecinos del territorio, jóvenes, niños, madres de familia, adultos mayores. Ver **Foto 1**.

### Foto 1. Marcha contra el Autotrén



Elaboración propia [24/07/2023]

Afortunadamente, la ciudadanía se enalteció continuó su camino sobre las banquetas, aprendió a caminar hombro con hombro, la voluntad implica respeto a los representantes y a la integridad de los presentes.

El llamado a las bases de la policía y al poder local es:

Hermanos somos del mismo pueblo, se enfrentan a sus mismos hermanos desiguales. Ante una orden que dé un hombre debe prevalecer la ley y la moral, que dice respeto a la dignidad humana. Una ley inmoral nadie debe cumplirla.

Queremos que el gobierno tome en serio, que de nada sirven los proyectos si van teñidos con sangre, eso es una abominación. En nombre de nuestra vecindad, pues, de este sufrido pueblo por tanto despojo: "se les suplica, les rogamos, les exigimos se conduzcan con integridad, congruencia y sin represión.

¿Quién asesora al gobierno en cuestiones de seguridad? No es sensible a que el estado es pequeño, un conato de violencia ante los que se manifiestan libremente deja huellas en las familias de vecinos encontrados, se reconocen, estudiaron juntos, compartieron momentos de vida, sin embargo, algo más macabro toma forma en el actuar, una conciencia sesgada, sin flujo, incongruente: se dice una cosa y se hace otra. Sin escrúpulos.

Calificar a todos los participantes con adjetivos. El respeto a los desiguales, las mujeres, grupos de edad, ciudadanos y compañeros quedó plasmado en el Plan de Desarrollo Estatal que guía la actual gestión, pero la actuación es desmedida, sin atender las orientaciones universales e internacionales.

El Plan Estatal de Desarrollo de Tlaxcala 2021-2027 señala capacitación en derechos humanos a toda la policía, sin embargo, se utiliza para interrumpir la libre manifestación, intimidar a los que se reúnen con la finalidad de hablar al respecto, toman fotos de los rostros, las caravanas que acompañan en los espacios públicos. Se imprime la barbarie sobre la civilización ¿De qué sirve capacitarlos si la justicia se opera desde escalas con mayor jerarquía e incluso fuera del poder local?

En México como en Brasil, por hablar de América Latina, se han presenciado procesos de planeación urbana a través de Encuesta Verde en el primero y el presupuesto participativo en el segundo.

La Encuesta Verde en el año 2007, fue un acto vinculante por la Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal del año 2004, con diez preguntas encaminadas a resolver los problemas urbanos, reducir las causas del calentamiento global y la contaminación en general, dicha encuesta permitió validar las acciones del Gobierno local, la línea 12 del Metro y las 10 líneas del metrobús (LUNA, 2023).

Porto Alegre, Brasil, cuna del presupuesto participativo, distribución de los recursos económicos de abajo hacia arriba (SENNETT, 2019B). El proceso inició en asambleas informales de vecinos que discutían cómo gastar el dinero en escuelas, hospitales e infraestructura local. Los datos nunca perfectos, eran organizados de tal manera que se pudieran discutir. Los conflictos entre barrios eran tratados por los

representantes electos, que tenían que informar luego a sus vecinos (SENNETT, 2019B).

### **Ley de Consulta Ciudadana, Equilibrio Ecológico y Plan de Desarrollo**

La participación ciudadana es más un proceso que un fin. En el estado de Tlaxcala se publicó en el año 2006 la Ley de Consulta Ciudadana, no se expresa formalmente la intervención del ciudadano en la cuestión pública más allá de la planeación urbana y el desarrollo, la conceptualización de participación queda acotada a la consulta, inclusive se limitan los instrumentos, a través de los cuáles puede interceder, por ejemplo, no se contempla la rendición de cuentas ni la contraloría ciudadana.

La participación ciudadana es un proceso en general, mientras que la consulta ciudadana es un instrumento en particular. El tiempo de las prácticas no va de forma ascendente desde la información, cuestión que es negada en la práctica y formalmente.

En consecuencia, la consulta, delegación, asociación y control. Los extremos temporales no se conectan, entre la información y evaluación. Se acota única y exclusivamente a la consulta, misma que puede ser por expresión del Ejecutivo o del Legislativo, pero a petición se requiere el 25% de los empadronados por el Instituto Electoral Estatal, a través de la credencial de elector.

En el Plan de Desarrollo del Estado, PDE, 2021-2027 se menciona que se impulsará un nuevo enfoque para dar preferencia

*[...] al ejercicio de políticas de movilidad con la participación de ciudadanos e instancias de la sociedad civil, para mejorar la vida en nuestras ciudades y disfrutemos de un transporte más articulado (p. 355).*

En el diagnóstico que se realiza del PDE 2021-2026, se menciona que hay exceso de espacios públicos que no cuentan con conectividad de internet, escuelas, centros culturales, centros de salud, parques y jardines, plazas públicas.

No se cuenta con un marco normativo vanguardista en el modelo de movilidad, transporte y comunicaciones, asimismo, se requiere de una política pública integral con impacto regional para ofrecer alternativas de *transporte masivo* y *medios de transporte sostenible*, finalmente, un gran vacío en el diseño para el



desplazamiento de las personas vulnerables y con discapacidad motriz y visual (PED, 2021-2027).

El Plan menciona que la Secretaría de Movilidad y Transporte lidia con interdictos para atender demandas de transporte escolar, personal y turístico, al ser concesionarios únicos controlan precios, rutas, paradas y tiempos de traslado. También, existe una deuda en la semaforización, actualización de la señalización de vialidad, turística, movilidad y protección civil (PED, 2021-2027).

Está pendiente, la ampliación de ciclovías, expansión y mantenimiento de calles idóneas para personas en silla de ruedas, problemas de motricidad y debilidad visual (PED, 2021-2027).

La inseguridad se expande en los diferentes modos de transporte, públicos y privados; motorizados y no. Afectando a viajeros, ciclistas, motociclistas, automovilistas, concesionarios, derivado de una ciudad unidimensional por la falta de coordinación entre dependencias (PED, 2021-2027).

Entre el año 2021 y 2022, se integraron agendas ciudadanas, *escucha a peticiones y propuestas, foros de expertos, proyectos ciudadanos, mesas de trabajo, encuestas y diálogo social*. De entre las 11 agendas ciudadanas, dos se enfocaron a la movilidad (PED, 2021-2027).

Con base en los datos del cuestionario ampliado del Censo de Población y Vivienda, 2020 y los datos de infraestructura vial del PED 2021-2027, el 83.9% de las manzanas urbanas no tienen pasos peatonales, 99.4% no cuenta con semáforos y cruces de peatón, 93.2% no tienen parada establecida de transporte colectivo; 99.6% no cuenta con biciestaciones y en el 93.2% no se han instalado rampas para silla de ruedas.

Aunado, la nula educación y respeto por el peatón, ciclista y motociclista por los transportes motorizados quienes se apuestan en las avenidas principales, suben sus autos en el área contingente de las ciclovías y se estacionan en las banquetas, lo que orilla a que el viajero a pie y en transporte no motorizado deba estar pendiente y cauteloso ante la amenaza de no ser respetado e invadido.

Es evidente la ciudad unilateral, las autoridades de las diferentes escalas de gobierno en materia de movilidad, ordenamiento territorial y planeación urbana no están coordinadas, el PED, 2021-2027, considera que ello incrementa los costos,

problemáticas en el diseño para un mejor desplazamiento con reducción de tiempos, velocidad y mayor conectividad.

El artículo 44 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente establece como Áreas Naturales Protegidas, zonas del territorio sobre las que la Nación ejerce soberanía y jurisdicción, entre ellas los parques Matlalcuéyatl y Xicotécatl.

El parque nacional Xicotécatl fue creado por Miguel Ángel de Quevedo en el año 1935, jefe de Departamento Forestal Autónomo, como base el plan sexenal del presidente Lázaro Cárdenas, lugares donde el Gobierno Federal tiene como finalidad conservar los sitios de interés general y que reportan beneficios a los lugares donde se encuentran, *mejorando sus condiciones naturales para hacerlos más accesibles y atractivos al turismo*.

Dentro del área del Autotrén se encuentra el área mencionada, cruza tres escalas de gobierno, federal, local y municipal, dicho proyecto no se liga con la planeación, cuya agenda debió ser considerada en la consulta ciudadana de la cual se ha mencionado como necesidad en el PDET 2021-2027, en la representación impresa y la carente información.

En el Programa Infraestructura y equipamiento para detonar el desarrollo, cuyo número 37 en el PDET 2021-2027, señala en el punto 16:

[...] ejecutar el programa de construcción, modernización conservación y rehabilitación de carreteras, caminos rurales, y alimentadores para mejorar la conectividad de la entidad y la movilidad de personas; acercar los bienes y servicios a la población, y favorecer el acceso a rutas comerciales y de servicios.

Asimismo, en el punto 21, propone, ejecutar programas y proyectos de infraestructura y equipamientos en materia de movilidad, transporte y comunicaciones del Estado.

En el Programa 42 del PDET 2021-2027, el objetivo tres menciona promover, en colaboración, para la transición energética, movilidad y economía circular. Todas estas estrategias de movilidad se conciben en el espacio, pero se viven de una manera diferente por sus productores.

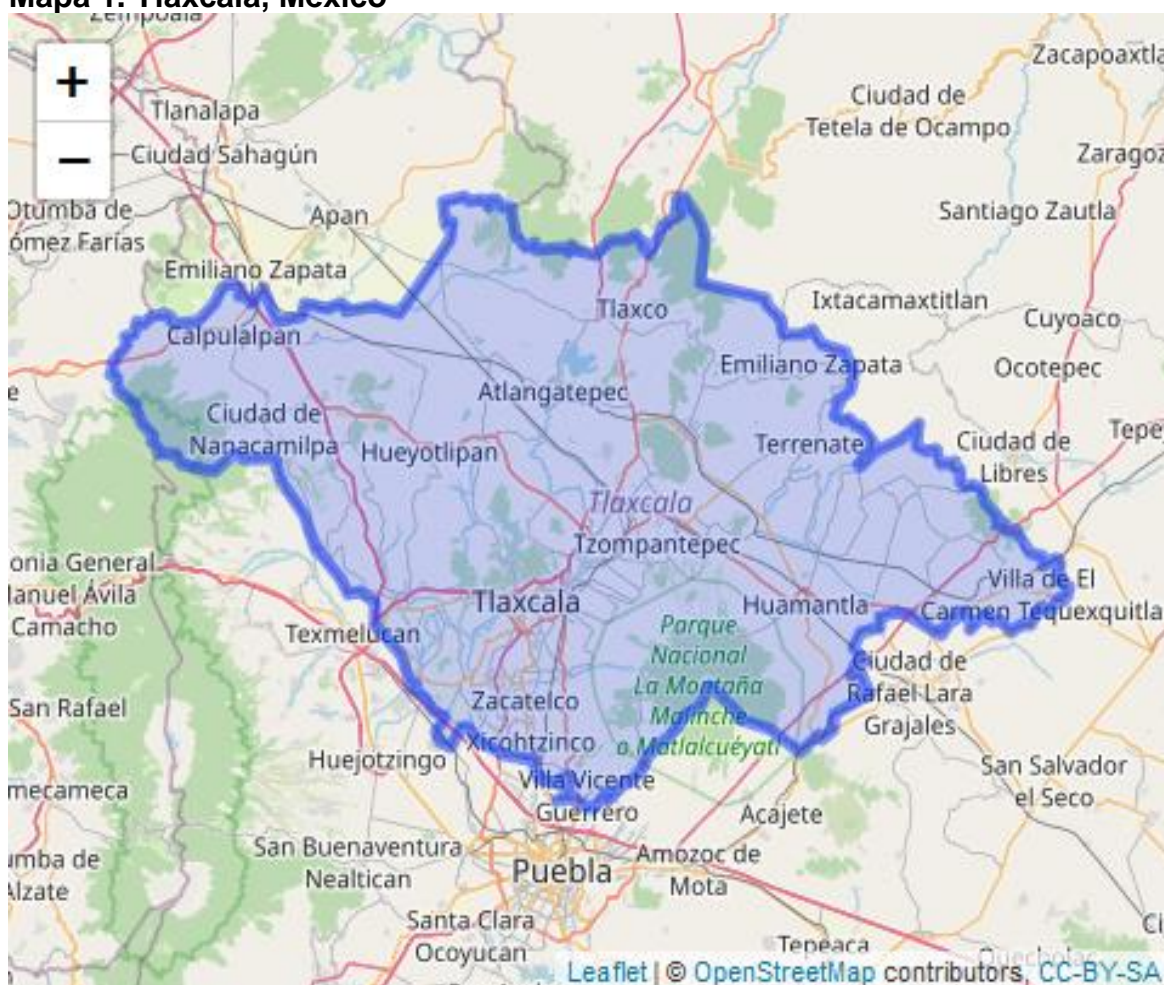


## Datos socioeconómicos

El estado de Tlaxcala tiene 1,342,977 habitantes de los cuales 48.4% son hombres y 51.6% mujeres; por su lado, el municipio del centro alberga alrededor de las 100,000 mil personas (INEGI, 2020).

La ciudad de Tlaxcala como todas las ciudades ha concentrado la industria, entre ellas, alimentos, telas y papel, no obstante, muta hacia una ontología diferente, de carácter terciario, los servicios: centros comerciales, turismo, alojamientos, bares, restaurantes y cafés. Ver **Mapa 1** del estado de Tlaxcala.

**Mapa 1. Tlaxcala, México**



Elaboración propia con base en OpenStreetMap.

Los municipios centrales, Tlaxcala, Apizaco y Chiautempan, poseen los sectores de comercio y servicio, con 33,211 unidades económicas que representan

el 83.7% de las existentes. Tienen entre 0 y 5 trabajadores que albergan al 90.7% de la población empleada, 35,994 empleados (PDET, 2021-2027: 584).

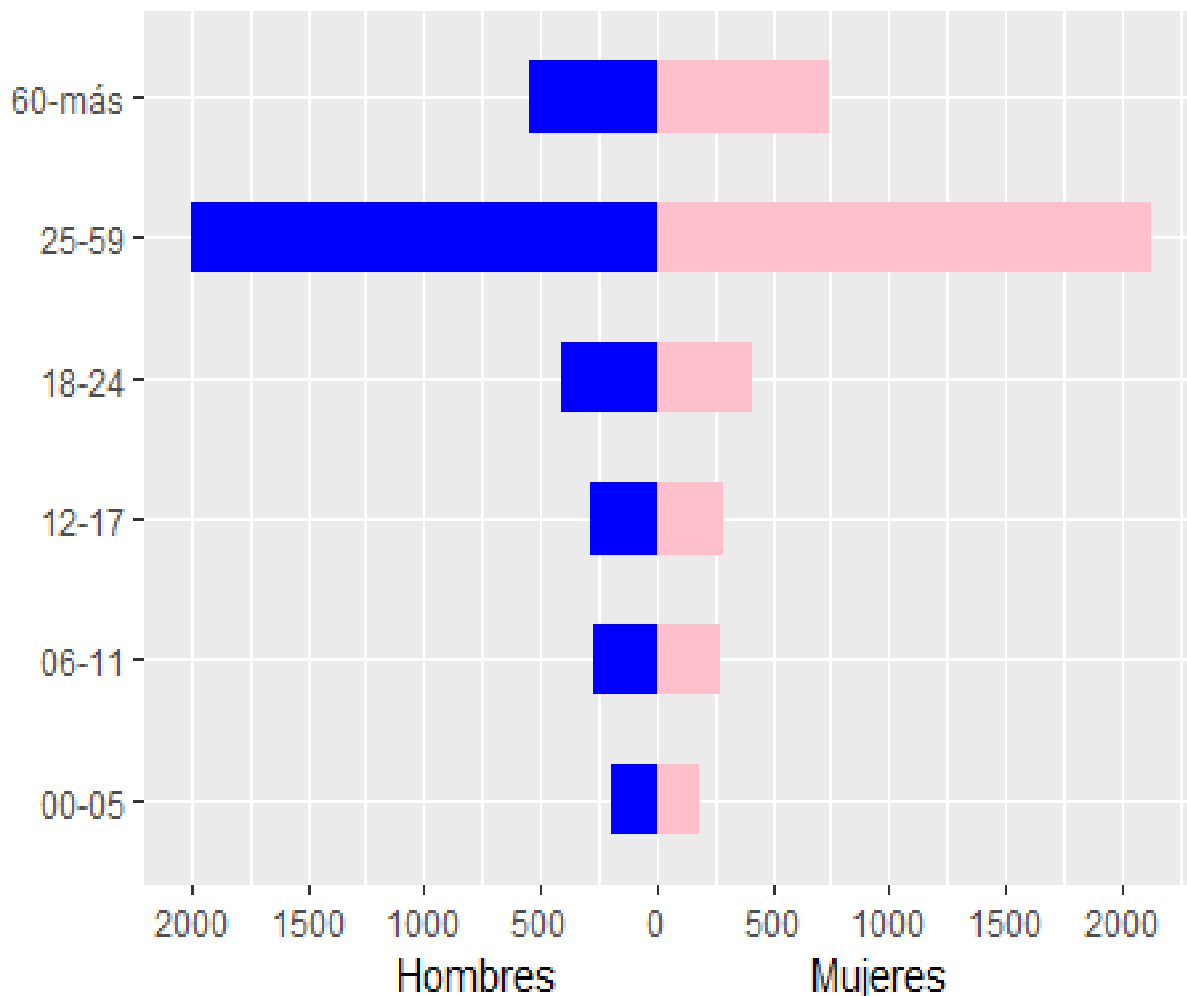
Asimismo, es importante remarcar que el proyecto no fue concebido para la región Metropolitana Tlaxcala-Apizaco, ambos municipios por sus actividades relevantes en el comercio y servicios.

La ciudad no está exenta de los peligros que corren todas las ciudades y barrios, la avidez de novedades a través de la impostura de proyectos, como el primer tramo del Autotrén, cuyas localidades son dos: Tlaxcala de Xicotencatl y San Buenaventura Atempán.

En esta región se encuentran 63 manzanas con 137 calles. El Área Nacional Protegida, Parque Nacional Xicohtécatl. Habitan 7,746 personas, 53.7% son mujeres y 47.3% hombres. El 80% profesa la religión católica y el 8.3% la religión protestante o cristiano evangélico (INEGI, 2020).

La pirámide de población se compone, principalmente, de jóvenes de 18 a 49 años, 53.4% y población adulta, 60 años y más, 17%. Es un espacio donde se puede observar la transición genérica, la natalidad es muy baja, en promedio de hijos nacidos vivos es de 1.7, el censo registra, 110 alumbramientos efectivos (INEGI, 2020). Ver **Gráfico 1**.

**Gráfico 1: Pirámide poblacional de los boulevares, 2020.**



Elaboración propia con base en el Iter (INEGI, 2020)

Dentro de 2,326 hogares que se desdoblán en 2,945 viviendas. El número de viviendas por hogar es de 1.7%. El 78.9% viviendas particulares habitadas, 14% son viviendas particulares deshabitadas; y, 5.2% son de uso temporal (INEGI, 2020).

El porcentaje de población afiliada a servicios de salud en el IMSS es de 30.7%; 19.7% en el ISSSTE. El 52.9% son personas de 12 años y más económicamente activa, de los cuáles 47.5% son mujeres y 52.5% son hombres. El grado promedio de escolaridad en las mujeres 12.7 y entre los hombres 13.1 años (INEGI, 2020).

Son 93 personas las que tienen discapacidad para caminar, subir o bajar, de un total de 282 que con mucha dificultad o no pueden hacer al menos una de las siguientes actividades: ver, aun usando lentes; oír, aun usando aparato auditivo;

caminar, subir o bajar; recordar o concentrarse; bañarse, vestirse o comer; hablar o comunicarse. A las minorías se suman 70 personas de 3 años y más que hablan una lengua indígena (INEGI, 2020).

Aunado a la movilidad y diversidad, las viviendas con automóvil o camioneta 44.3%; el 3.25% detenta una moto; 10.3% disfruta de una bici como medio de transporte (INEGI, 2020).

Cabe mencionar, durante el trayecto del Autotrén, funcionales, sólo hay dos pasos peatonales, aunque existen más pasos de cebra, el respeto por el peatón y ciclista se nulifica en las banquetas y ciclovías, por los diversos obstáculos entre ellos los automóviles.

Las viviendas habitadas que disponen de teléfono celular representan el 71%; mientras que el 56% tiene internet; 45.7% cuenta con línea telefónica; 20% posee servicio de películas, música o vídeos de paga por internet. Acceden a una computadora, laptop o tablet el 47.7% (INEGI, 2020).

El 78% de las viviendas habitadas se beneficia del agua entubada, el servicio público de agua y energía eléctrica. En el recorrido de este panorama estadístico se puede observar que la dotación de servicios en las viviendas ha permitido que esta generación disfrute de educación y acceso a la información y el entretenimiento por medio de las nuevas tecnologías de la información y comunicación (INEGI, 2020).

## **Método**

La investigación se realizó con base en la teoría sociológica que demuestra el espacio no está dado, creado, es producido por los hombres que transforman la naturaleza por medio de la tecnología. Para entender el espacio hay que entender a su sociedad, quienes lo habitan (LENCIONI, 1999; SANTOS, 2000; HENRI AND DONALD, 1991).

El espacio producido tiene tres dimensiones:

1) la percibida, es la más tangible, por medio de nuestros sentidos podemos conducirnos en busca de satisfacer una necesidad, establecer un contacto o realizar diversas actividades (HENRI AND DONALD, 1991; BOURDIEU, 1989; CASTELLS ET AL. 2008).

2) El vívido, es aquel que representamos y simbolizamos a través de las jerarquías instituidas socialmente, el valor tiene un significado que ordena con respecto a los recursos, el paisaje y referencias a la naturaleza como puede ser el sol, la luna, los valles, volcanes, ríos, lagos, flora y fauna, dichas referencias nos evocan placer, remiten al sentimiento a través del cual podemos acceder a la realidad, por ejemplo la canción *Acuarela de Brasil*, expresa para uno de sus habitantes que el terruño es sangre y piedra (HENRI AND DONALD, 1991; SENNETT, 2019B, 2019A).

3) Concebido, es el espacio donde la forma y función política obtienen relevancia, el dominio y monopolio de lo legítimo permiten diseñar y ordenar el territorio en función de la máxima ganancia, destruir el entorno para construir un proyecto y en el mejor de los casos una planificación.

La estructura de dominio planifica la planeación, por lo que la desigualdad es un proyecto de clase social en alianza con el Estado, por esta situación, se puede observar la nueva ontología que adquieren las ciudades al cobijar estructuras verticales para la especulación inmobiliaria, financiera y farmacéutica.

La concepción requiere de imaginación para disciplinar e internalizar en los individuos el deseo universal por consumir para tener un estilo de vida (HENRI AND DONALD, 1991; HARVEY, 2004; SCHUMPETER, 2013; SENNETT, 2019B; ARRIGHI, 2009).

Asimismo, el poder genera resistencia y existe un espacio concebido desde lugares soterrados donde se imagina para habitar en convivencia con el entorno y los vecinos, es una imaginación rumbo al poder, también se desea incidir en la planificación del diseño urbano, la voluntad de saber, el saber interno, la voluntad de poder y el coraje de la verdad, parresía, para transgredir el orden socialmente establecido en torno a construir y habitar (HENRI AND DONALD, 1991; FOUCAULT, 2006; SENNETT, 2019B).

El enfoque teórico nos condujo a la operación instrumental para conocer la realidad, se elaboraron cálculo de los principales indicadores del Censo de Población y Vivienda del año 2020, producido por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI, 2020).

La disección de las manzanas sobre las que está trazado el primer tramo del Autotrén, a partir de un recorrido inductivo, del municipio de Tlaxcala, el cual

pertenece a 60 que conforman el estado, fuimos recortando la escala a través de las principales calles, avenidas y boulevares.

Otra escala imprescindible de tomar como referente las manzanas fue el hogar y las viviendas. A partir de conocer la estructura del hogar y las condiciones de vivienda podemos observar la pertinencia y presencia de servicios, qué características poblacionales, etarias, tecnológicas y condiciones corporales, físicas de los residentes.

Se recurrió al programa R y RStudio, a través de sus diferentes librerías se consiguió trazar el primer tramo del Autotrén, localizar los principales servicios del entorno y realizar los cálculos mencionados anteriormente. A través del software se extrajo información de OpenMapStreet.

Para el análisis de la movilidad en la localidad se recurrió a las observaciones realizadas por Google a través de su banco de datos denominado Global Community Mobility Reports.

El espacio producido en torno a servicios, como bares, centros comerciales, cafeterías, bancos, escuelas, hospitales, centros de investigación y jardines le asigna un rostro específico al área donde se pretende construir el Autotrén, por ello, no sólo los aspectos técnicos, sino el enfoque teórico nos permitirán entender e interpretar qué está aconteciendo en torno a la ciudad de Tlaxcala, la especialización de los espacios, el fetichismo de la tecnología en la construcción y proyectos de movilidad urbana.

La individualización de los ciudadanos que aspiran a poseer todo lo que ofrece el mercado a través del eufemismo, igualdad de oportunidades (SOJA, 2013; SENNETT, 2019B; SASSEN, 2013; SWYNGEDOUW, 1997; URRY, 2014).

Una ideología que se basa en la justicia pero que finalmente reviste el interés por un proyecto de clase cuyo efecto es producir barrios cerrados, diferenciados que no resuelven la nueva cuestión urbana, segregación, ni integran la participación ciudadana de los habitantes en una agenda de ciudad que aspire a la planificación y no sólo a los proyectos contingentes de lo inmediato que afecta, como veremos más adelante, la villa y la ciudad (SENNETT, 2019B).



## Desajustes entre la villa y la ciudad

Durante el siglo XVI, la ciudad vino a significar la naturaleza de un barrio. La apropiación del espacio, los sentimientos que las personas tenían respecto algún conocido o extraño, su asiduidad hacia el terruño, cuya escala es lo percibido y vivido por medio de la experiencia y representaciones simbólicas e imaginarios (SENNETT, 2019B; HENRI AND DONALD, 1991).

La más básica distinción es el medio construido, la materialidad y cómo viven las personas en él, su espiritualidad. La producción del espacio es hacer y habitar en un entorno cuya totalidad es molecular, heterogénea, diversa, múltiple (SENNETT, 2019B; HENRI AND DONALD, 1991).

Por el contrario, la villa se refiere a un lugar general, contraste de la ciudad, espacio particular, el espantoso y lúgubre contenido de cemento y acero que pretende subsumir la historia.

El Autotrén pertenece a la villa, esencia de la hegemonía de los transportes motorizados y la especulación del capital. Se suma a las acciones por catapultar el horizonte, continuar la destrucción de la naturaleza y el paisaje.

El río Zahuapán, la mirada al Popocatepetl, el Ixtacihuatl y demás valles. El término ciudad remite a un tipo de conciencia. Representar de manera colectiva lo que la gente desea de su vida en común (SENNETT, 2019B).

La ciudad compacta, caminable o transitable en bicicleta se transforma en un lugar congestionado, de atascos por los automóviles que se apuestan en las aceras principales, banquetas discontinuas, inaccesible para las personas en silla de ruedas y accidentadas. Incrementa el tiempo que se sufre arriba en un automóvil o vagoneta de algún concesionario. Ver **Foto 2**, al fondo se observa los autos y la saturación de señaléticas.

**Foto 2. Carros en vías primarias y sobreposición de señalética**



Elaboración propia [19/07/2023]

Las percepciones que las personas tienen respecto al río, las montañas, mercado, pirámides, escalinatas, centralidad y sus arcos. El comercio de los sábados, los bailes de carnaval, el santoral de los pueblos, la señal de la campana y sus cuetes.

Las expresiones respecto al cobro de impuestos y cómo se ejercen éstos es la producción del espacio absoluto, el hombre al transformar la naturaleza se transforma a sí mismo, ejerce su ciudadanía, un nuevo flujo de conciencia política.

La mentalidad política, multiplicidad de enfoques, identidades, resistencias y poderes que se contraponen en la representación del valor que adquiere el espacio concebido (HENRI AND DONALD, 1991; SENNETT, 2019B).

La forma y función urbana tienen su dinámica histórica interior, relación entre los espacios abiertos, edificios, estructuras subterráneas y naturaleza. Asumir criterios del entorno. El medio construido es su forma económica y política, la subsunción, sobreposición del capital sobre la sociedad, apoyada por el Estado.

La representación es resultado de la voluntad de su creador, por ello se afirma que el espacio no es un epifenómeno, algo ya dado (SENNETT, 2019B; HENRI AND DONALD, 1991).

Sennett (2019b) refiere que la ciudad y la villa no se aparean, entre ambas hay contradicciones y enfoques heterogéneos, para ello, se basa en un texto de

Kant sobre la vida cosmopolita, resalta la frase: “de la madera torcida de la humanidad, nada recto puede hacerse” (Kant 2006). En palabras de Hagestrand (1982) la ciudad es el sendero y la villa el dominio.

De dicha referencia, Sennett (2019b) asciende a la conclusión: la ciudad casquivana, torcida, provoca lo que Secchi (2013) denomina *la nueva cuestión urbana* por su diversidad, multitud de turistas, migrantes, diversidad de lenguas, chocante de sus desigualdades, elegantes personas que comen a pocas calles de exhaustos trabajadores informales que transitan por las calles a la venta de sus productos y el transporte público concesionado; tensiones etarias, jóvenes graduados a la caza de puestos de trabajo escasísimos y mal pagados.

¿Puede la villa física solucionar las desigualdades? ¿Qué conseguirán en relación con la crisis habitacional el plan del Autotrén Tlaxcala? La ciudad tiene forma defectuosa porque la asimetría afecta tanto a su ciudad como a su villa.

Desde el punto de vista ético, una ciudad abierta es consciente de su cuestión urbana, tolera las diferencias y promueve la igualdad, en su sentido más directo, desanudar lo preestablecido y familiar, con la presencia de experimentar y expandir el vuelco del ser, en una praxis de acción y reflexión (SENNETT, 2019B).

Las grandes compañías financieras y empresas de la construcción están estandarizando la villa. El crecimiento de las ciudades ha experimentado mucho con los proyectos urbanos.

La ciudad cerrada es, en consecuencia, un problema ideológico como de economía política, atravesada por la falta de bondad, belleza y ética, rendimiento producido por el dinero, valor de uso en movimiento, y no por el intercambio de mercancías, valor de cambio para resolver necesidades reales (SENNETT 2019B).

### **Proyectos de la villa en la ciudad**

Desajustes entre los valores del constructor de proyectos y del ciudadano. Consecuencia de este rechazo son las urbanizaciones cerradas que se representan en todo el mundo bajo la forma de desarrollo residencial. El problema radica entre el hacer y habitar (2019b).

La obligación, deber ser, de los planificadores es servir a la comunidad antes que imponer un conjunto extraño de valores (SENNETT, 2019B). Una ciudad abierta

trabaja con sus complejidades, producir, una molécula compleja de experiencias e intercambios.

El profesional debería tomar en cuenta la escala basada en la percepción, las prácticas cotidianas y representaciones vividas por los ciudadanos, antes de elevar o subsumir arbitrariamente espacios, únicamente porque eso le parezca adecuado sobre papel (SENNETT, 2019B).

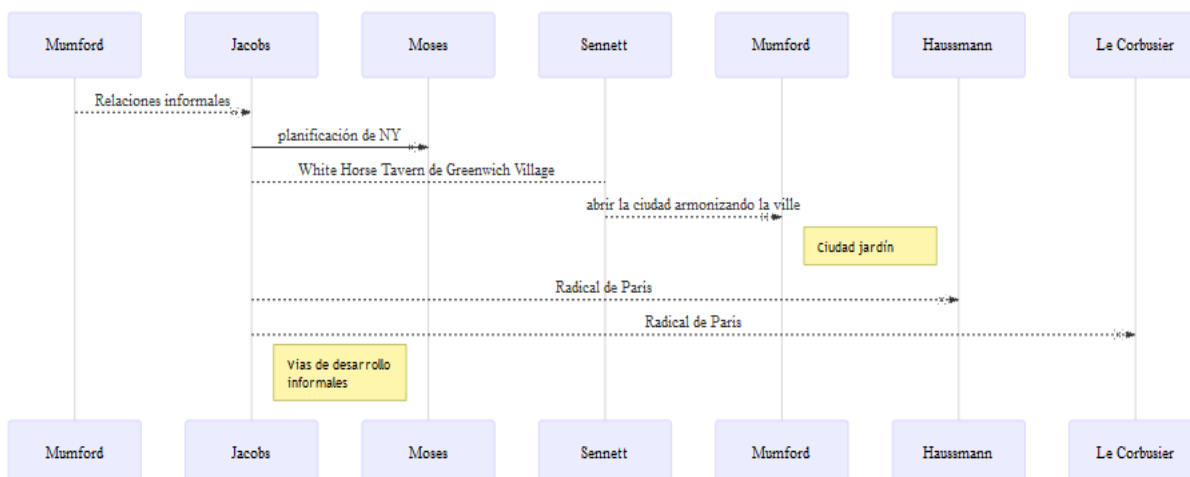
Toda innovación sufre las consecuencias de un desajuste entre las maneras en que se hacen normalmente las cosas y las maneras en que se podrían hacer (SENNETT, 2019B).

El tiempo vierte el mantra, según el cual, la forma debe derivar de la función. La función deriva de la forma, paso a paso. La síntesis funcional es la concatenación de vivir, trabajar, recrearse y circular (SENNETT, 2019B).

La voluntad asertiva, creativa, despoja de modestia y llena de fuego ¿El urbanismo más sensible, cooperativo y autocrítico no despliega la misma energía? ¿El urbanista seguirá siendo una comunidad cerrada?

Toda la gran generación de urbanistas intentó modelar la villa para movilizar la ciudad, por distintos caminos, incluso opuestos. Haussmann intentó volver accesible la ciudad, practicó la red de París, elevando el espacio sobre el lugar; Cerdà, hacerla igualitaria, en Barcelona produjo monoculturalidad; y, Olmsted, sociabilizarla, favoreció el placer artificial (SENNETT 2019B). Ver **Diagrama 1**.

### **Diagrama 1: La propuesta de los principales urbanistas.**



Elaboración propia con base en (SENNETT, 2019B).

El urbanista correcto se propone satisfacer, e incluso de estimular, el deseo de agruparse, por ejemplo, instalando bancos y otros elementos de mobiliario urbano (SENNETT, 2019B).

La cuestión de la escala es la jerarquía del valor, su vuelco en la función política, decidir qué cosas son más importantes y cuáles menos. Para algunos urbanistas como Mumford significa una visión integradora, ciudad jardín, la totalidad de los aspectos de la vida de la gente; por otro lado, Jacobs considera sistemas abiertos, una ciudad con pequeñas bolsas de orden, una ciudad que crece de una manera no lineal, con final abierto (SENNETT, 2019B). Ver **Diagrama 1**.

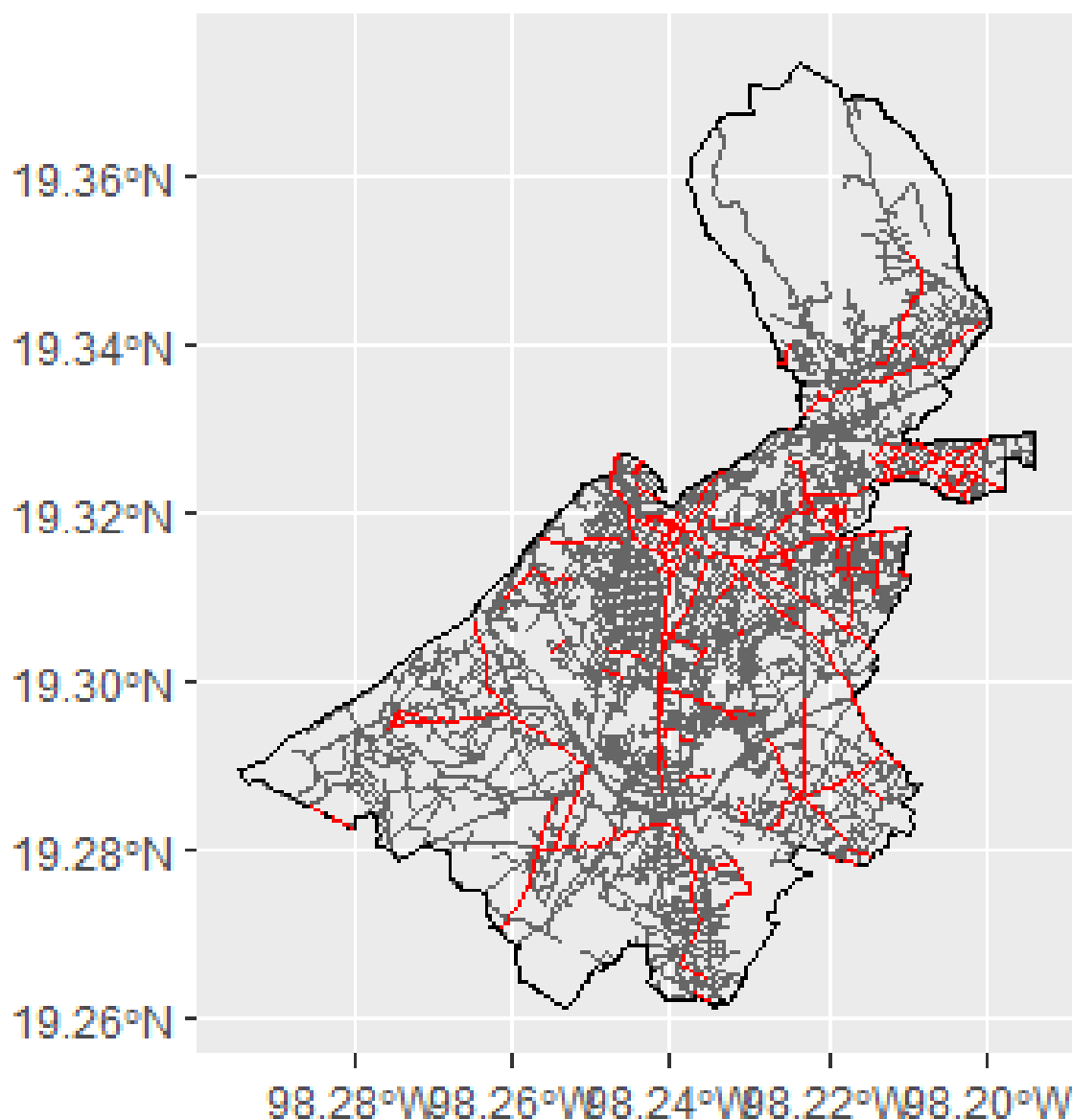
### Resultados: proyecto <<core>> y el individuo su reducto

La inversión del Autotrán se relaciona con la llamada materialización **core**. Coloca dinero en un conjunto de parámetros, correlato de especificaciones espaciales y condiciones productivas. Política de posicionamiento. Elegida la especulación, se busca un lugar en el que construir. El acto es un proceso de valorización en movimiento, por lo tanto, pertenece a la globalización (ESSER AND HIRSCH, 1994; HARVEY, 2004; SENNETT, 2019B).

Se eligió el municipio de Tlaxcala porque en el proceso de acumulación el capital se debe invertir, sino es autodestructivo que permanezca en un instrumento financiero, entra en crisis, por ello, se opera el incremento de la tasa de productividad.

En consecuencia, poco interesa al capital que en el municipio donde se encuentran los tres poderes existan 6,378 tipos de vialidades, de los cuales resaltan: 51% son calles, 25% privadas, 13% avenidas, 3% carretera, 4% prolongación y andador. Ver **Mapa 2**.

**Mapa 2. Vialidades del municipio de Tlaxcala**



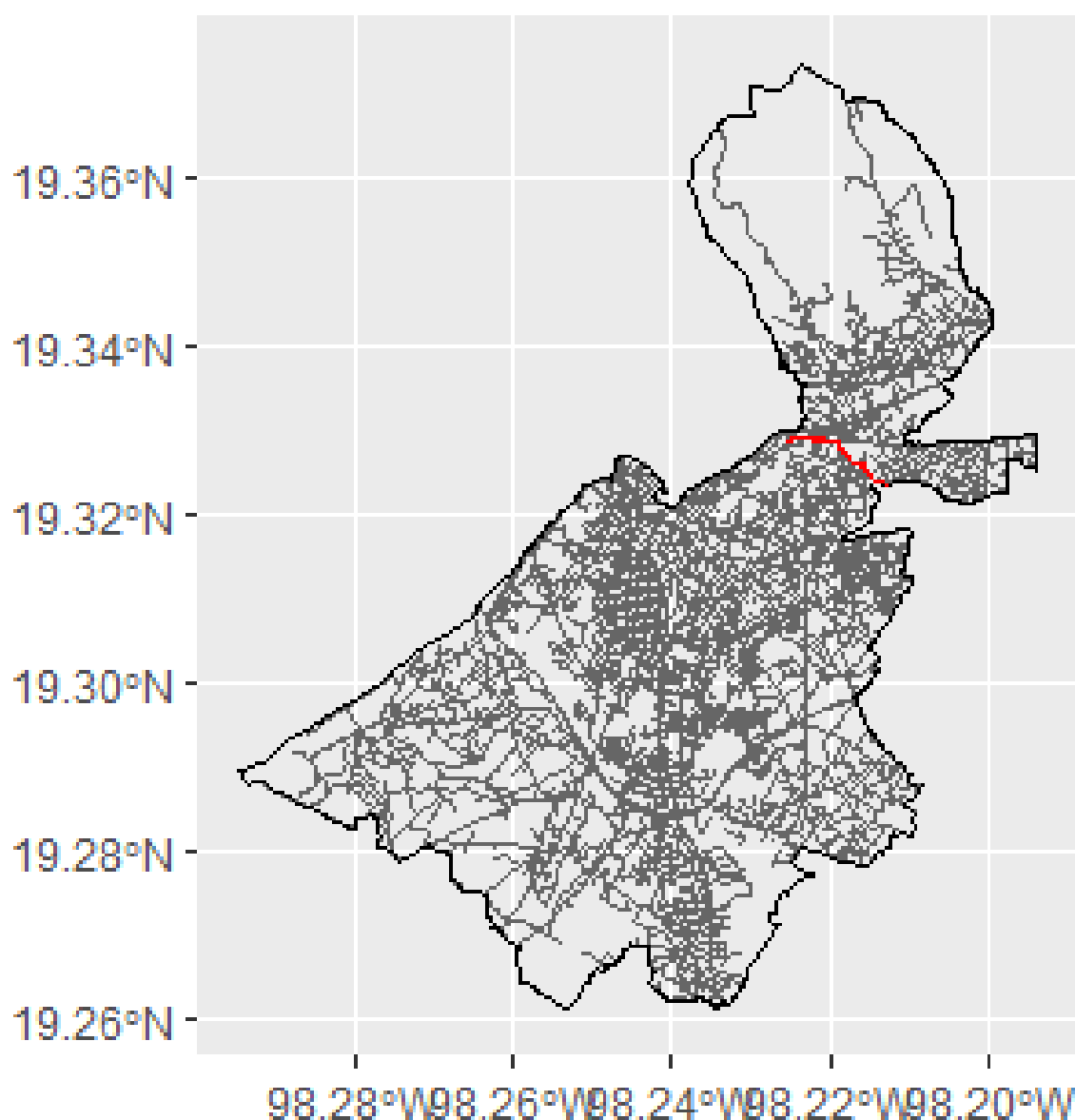
Elaboración propia con base en OpenMapStreet.

La cantidad de metros cuadrados implicada, el volumen de materiales y tiempo de trabajo, todo puede decidirse y luego calcular su precio a distancia, prueba de que se puede exportar servicios, no solo mercancías.



El inversionista en **core** trata los lugares de la misma manera que el dinero, el valor comercial depende más de las especificaciones que regulan la construcción que de los edificios en sí mismos (HARVEY, 2004; SENNETT, 2019B). Ver **Mapa 3**, con la trayectoria de los dos bulevares, Guillermo Valle y Revolución, sendero del Autotrén.

**Mapa 3. Boulevard Guillermo Valle y Revolución**



Elaboración propia con base en OpenMapStreet.

La inversión **core** se adapta particularmente a la práctica del **flipping**, invertir en el proyecto y la construcción de un edificio y venderlo antes de que esté completamente terminado (SENNETT, 2019B).

Mientras que el inversionista oportunista puede escoger un edificio o lugar infravalorado, el de **core** gana dinero mediante grandes intervenciones, atractivas para los gobiernos locales, porque les ofrecen la posibilidad de obtener elevados ingresos fiscales (SENNETT, 2019B; ESSER AND HIRSCH, 1994).

La inversión **core** se centra en proyectos particulares más que en planes urbanísticos generales. Haussman como Cerdà recibieron dinero para realizar un tejido urbano más que para centrarse en un edificio, una calle, una manzana o un sitio público en particular. En la **Carta de Atenas** o en las ciudades jardín, los urbanistas sostenían que un plan es previo a un proyecto (SENNETT, 2019B).

En la actualidad, se invierte la situación, los planificadores se han convertido en siervos de los proyectos. La ciudad pulpo, nuevas vías se extiende como tentáculos, conectan partes de la ciudad en las que se vierte dinero fresco, como, por ejemplo, entre un centro comercial, torres de oficinas y nuevas viviendas (SENNETT, 2019; CARRIÓN, 2019; HARVEY, 2004).

Los enlaces atraviesan sectores descuidados de la ciudad o circunvalan zonas de chabolas, barrios pobres, favelas, *slums*, comercio informal y asentamientos de okupas (ARRIGHI, 2009).

El pulpo urbano es una hidra que primero desarrolla cabezas, nódulos o centros de desarrollo. Las fuerzas que se hallan detrás de la economía política urbana de hoy son, sin duda, espeluznantes (SENNETT, 2019; HARVEY, 2004).

El medio acuático que rodea al pulpo urbano es la economía informal, aquella que ignoran los grandes proyectos dictados por las élites, ésta se abre camino, con poca o ninguna ayuda de la clase que ostenta el poder (SENNETT, 2019; VOMMARO, 2020).

Shaghái tiene ahora varias autopistas magníficas, como el Autotrén, que no conducen a ninguna parte, lo que garantiza el peligro, una relación fija entre forma y función (SENNETT, 2019).

La destrucción creativa es la inversión core, se compra una propiedad, se construye en ella una nueva edificación o su población es expulsada por la gentrificación (SCHUMPETER, 2012; ARRIGHI, 2009; SENNETT, 2019).

El resultado es la creación de algo nuevo y más rentable. El proceso de destrucción creadora constituye el hecho esencial del capitalismo (HARVEY, 2004; SENNETT, 2019B; ARRIGHI, 2009; SCHUMPETER, 2013).

Dice Sennett (2019b), en defensa de Schumpeter (2013), quien acuñó el término destrucción creativa, muchas innovaciones -señalaba- no son ni innovadoras ni rentables.

Cabe señalar que los proyectos *core* se suman a la política de posicionamiento que se instaura durante la globalización, cuya función es que el Estado brinde todas las facilidades para que el capital invierta dentro de sus fronteras, si permanecen de forma financiera tienen una fase autodestructiva, por ello decantan en su forma productiva rapaz (ESSER AND HIRSCH 1994)

La inversión *core* profundiza el fetichismo de la tecnología su uso impacta en el individuo. La ambigüedad es el fundamento para su ética personal. Los valores de la familia son sus valores (SENNETT, 2019).

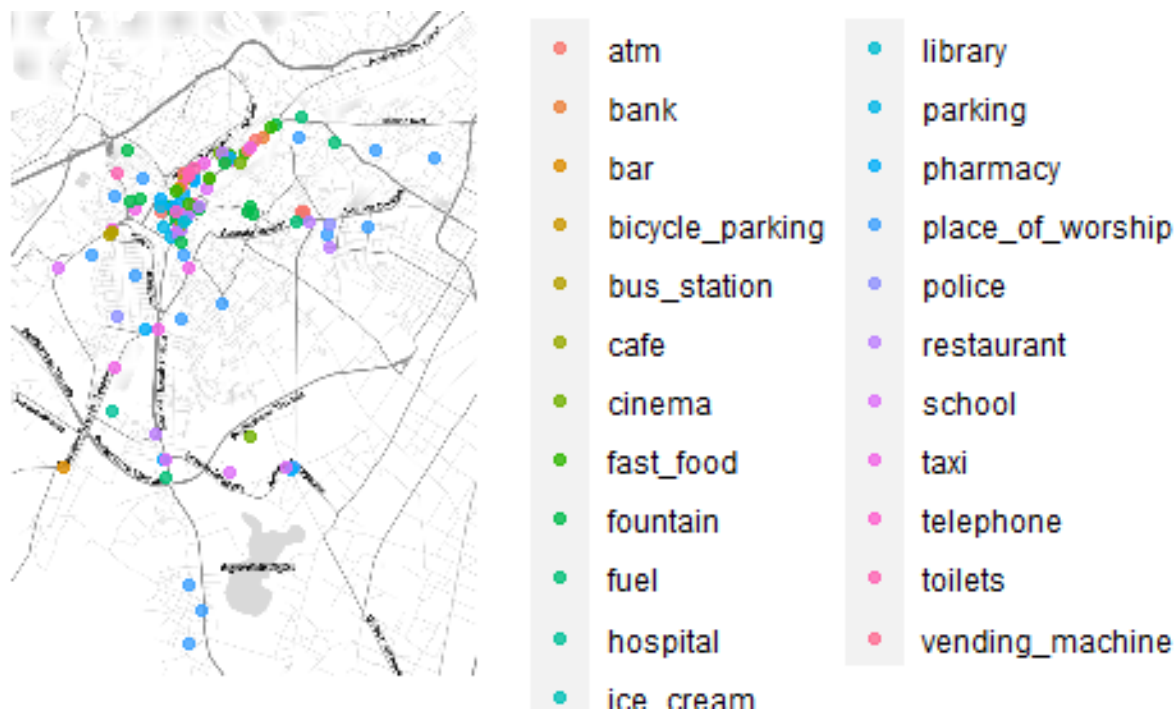
El individuo refiere a una persona ensimismada, extraña al destino de los demás. Sus hijos y buenos amigos son la totalidad de la especie. En cuanto a transacciones puede mezclarse, pero no los ve; los toca, pero no los siente; únicamente existe en sí misma y para sí misma (SOJA, 2013; NELLO, 2021; SENNETT, 2019).

Un individuo del tipo Tocqueville (2015) prefiere los tours guiados, la comida rápida, hoteles y gimnasios *smart*. En una ciudad extranjera, ante la opción entre Starbucks o un café local, se dirige al Starbucks, no tiene que hacer el esfuerzo de descubrir y elegir entre un archipiélago de cafés de propietarios locales, con sabor a barrio (SENNETT, 2019B).

El barrio de los boulevares ofrece un sinfín de lugares donde acudir a desayunar, tomar un café, una copa, no obstante, varios de los servicios mencionados también están centralizados en la plaza comercial Vértice.

Pese a la gran cantidad de obstáculos al transitar se puede caminar para observar los volcanes, disfrutar de algunos monumentos históricos y arquitectónicos. Los servicios se presentan a continuación en el **Mapa 4**.

Mapa 4. Servicios en los bulevares.



Elaboración propia con base en OpenMapStreet

Tocqueville (2015) llama igualdad de condición a las relaciones entre individuos desconectados. Dicha expresión es un eufemismo, representa algo que no simboliza pero que en la actualidad han utilizado como referente de la justicia desde Rawls (2012) hasta Sen (1995).

Lo que significa igualdad de condición es que la gente llegue a desear las mismas cosas, los mismos bienes de consumo, la misma educación, el mismo estatus de vivienda, pero con acceso muy desigual (PIKETTY, 2022; LAKNER AND MILANOVIC, 2015; MILANOVIC, 2016).

Masificación de los códigos de comportamiento por medio de las tecnologías de la información y comunicación (MARCUSE, 2009; HORKHEIMER, ADORNO, AND MURENA 1971: 64).

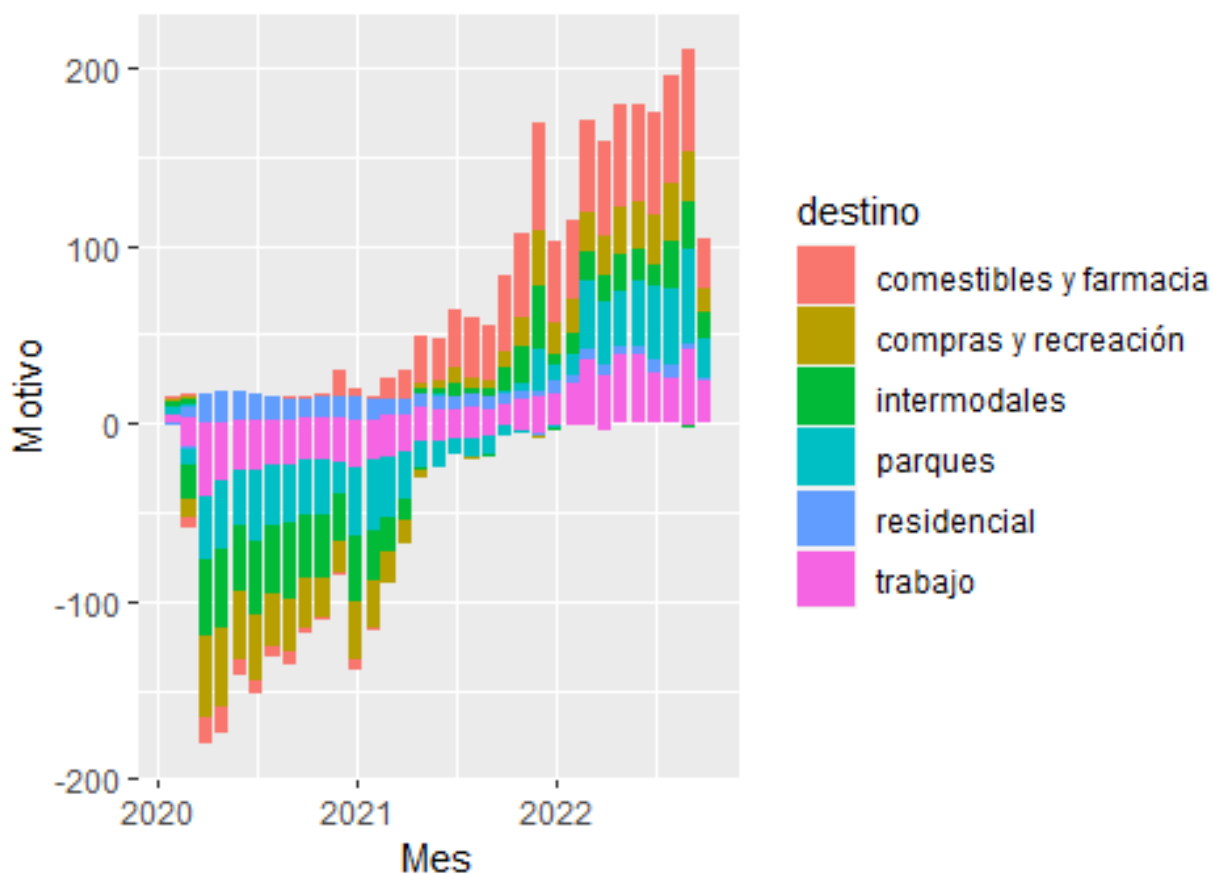
Tocqueville (2015) como un oscuro profeta de la tecnología a través de acuñar **individualismo** e **igualdad de condición**. Sus ideas explican por qué el teléfono móvil inteligente y la pantalla del ordenador son máquinas individualizadoras.

Los programas estandarizados que se ven en unos y otras crean una igualdad de condiciones en las comunicaciones. Las ciudades inteligentes pueden volverse cerradas (SENNETT, 2019B).

El diablo está en lo que llamamos tecnología *user-friendly*, tecnología amigable con el usuario o pasajero, fácil de usar. Inmoviliza, atomiza, adormila y crea pasividad (SENNETT, 2019B).

Contrario a la práctica de socializar, caminar o rodar en bicicleta. Podemos observar la movilidad durante la pandemia y posterior a ella, observamos que incremento sobre la línea base más del 200%, situación que coloca el fenómeno como un problema fundamental que debe ser atendido sobre la base del plan, las regulaciones y la participación ciudadana. Ver **Gráfico 2**.

**Gráfico 2. Motivo de viaje, Tlaxcala, 2020-2022.**



Elaboración propia con base en Community Mobility Reports, Google.  
<https://www.google.com/covid19/mobility/>

Cabe señalar que el motivo por el que la población de Tlaxcala tuvo mayor movilidad fue por motivos de compras, comestibles y farmacia, por su parte, la movilidad pendular permaneció en parámetros similares.

Se observa que al sumarle compras y recreación a las anteriores se obtiene un marcado crecimiento, por lo que existe relación entre el espacio de los servicios y las necesidades de desplazamiento, sin embargo, el proyecto Autotrén transgrede las distancias entre ambos momentos productivos.

El dominio digital de lo libre de fricción difiere del imperativo mecánico, reducir el deterioro por el uso. Cuyo funcionamiento es en gran parte inaccesible para el usuario o pasajero. La posibilidad que ofrece el Autotrén es conducir al turista de corte tocqueviliano de la plaza Vértice al Jardín Botánico en un tiempo super reducido, acortando las distancias y excluyendo los comercios con sabor a barrio.

Compartir la ausencia de fricción como si la tuviese cualquier viajero. Disminuir el duro y frustrante esfuerzo de hacer un amigo o conseguir una cita con un poco de inversión de tiempo, las plataformas permiten coincidir actuando como colonizador de los lugares (SENNETT, 2019B; PEREIRO y BERNARDO, 2017).

La libertad de fricción se traduce en facilidad de uso cuando el usuario no tiene que preguntarse ¿por qué? como si las propuestas del capital fueran gratis. Sin flujo de conciencia, transportarse en la pasividad.

Los programas fáciles de usar presentan paradojas técnicas que le son inherentes, como el *overfeaturing* o la sobreabundancia de características, término que se refiere a la cantidad acumulada de señales que aseguran al pasajero o usuario que puede hacer cualquier cosa que desee simplemente tocando un botón (SENNETT, 2019B).

Los programas inhiben el foco visual al ofrecer demasiadas posibilidades para divagar, distraerse. La fabricación de herramientas tecnológicas fáciles de usar y que al mismo tiempo puedan adaptarse a hacer cualquier cosa, perder u olvidar el dispositivo implica información confidencial y riesgo monetario (SENNETT, 2019B).

La eficiencia tecnológica no trae necesariamente consigo el éxito financiero. En Songdo, Corea, muchas torres están a oscuras, la recesión mundial ha desalentado a los compradores. En los Emiratos Árabes, la explosión de la burbuja financiera ha paralizado temporalmente el experimento de lujo que es Masdar. Gran parte del equipamiento en tecnología de punta no inspira nada (SENNETT, 2019B).



En una red urbana cerrada, los sensores leen el comportamiento del ciudadano, lo mismo que ocurre con la velocidad a la que conduce o con su consumo de electricidad, tanto si desea ser leído o no. La retroalimentación es involuntaria. En una red urbana abierta, tanto el ciudadano singular como los grupos de ciudadanos tienen más control sobre la retroalimentación (SENNETT, 2019B).

## **Conclusiones**

El proyecto Autotrén de Tlaxcala es un acto disruptivo en el área de localización, lugar donde se encuentra la mayor cantidad de unidades económicas, por lo que su ejecución distiende la continuidad de la movilidad reportada por Global Mobility Report de Google, misma que muestra que los principales motivos después de la pandemia para desplazarse son compras y recreación.

Los boulevares concentran los destinos del desplazamiento, servicios de recreación y compras, por lo que en dicho lugar los viajeros realizan varias escalas, el Autotrén es una expansión entre el origen y destino, adverso a los principales motivos.

El Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027 propuso integrar los modos de desplazamiento a través de la participación ciudadana, sin embargo, los habitantes del área no tienen información sobre el proyecto, tampoco fueron consultados. Mucho menos se delegó responsabilidades y proyectó una evaluación conjunta.

La democracia en la localidad sigue siendo un tema pendiente, pese a los compromisos internacionales, derechos humanos, perspectiva de género, cultura de paz. La solicitud de información por parte de los vecinos ha sido acallada con intimidación y barreras policiacas.

Una de las grietas a las que puede acceder la ciudadanía para ser escuchada y aportar valores incluyentes y de reconocimiento es la solicitud ante el legislativo de un plebiscito, pues dicho instrumento se encuentra en el marco de la Ley de Consulta Ciudadana del Estado.

Asimismo, el Plan establece que en materia de movilidad no motorizada se tienen graves problemas de segregación, en torno al 90% de las manzanas urbanas carece de señalización, rampas para sillas de ruedas, guías para débiles visuales, ampliación de banquetas para los transeúntes, pasos de cebra y semáforos para los

viajeros que caminan. El acto del Autotrén es una incongruencia con el diagnóstico que se planteó el gobierno en turno.

El plan es un protocolo y un eufemismo con buenas intenciones, porque se está adoptando un proyecto de tipo core, en el que se invertirá por parte de capital privado, sin embargo, al poco tiempo abortará, para que el gobierno entre al rescate.

Se cumple la tesis que marca el capitalismo de corto plazo, el proceso de valorización se realizará única y exclusivamente a través de la representación del espacio y la construcción inconclusa.

La destrucción creativa que se analizó en la investigación se materializará en un proceso perenne. Echar por tierra el espacio a través del tiempo en un proyecto que no inspira, gran cantidad de innovaciones a escala mundial permanecen inútiles.

El mercado informal sobrevivirá pese al despojo, acumulación de miseria y degradación moral, buscará estrategias. Probablemente no resista el ecosistema que pase factura en las laderas de los valles, el escurrimiento y los caminos que traza el escurrimiento de agua.

La nueva cuestión urbana es la segregación de los comercios que se extienden sobre los boulevares Guillermo Valle y Revolución, mismo que tienen un entorno de barrio, las personas se reconocen, encuentran tiendas, cafeterías, restaurantes, bares, farmacias y el encuentro se produce como una serendipia que provoca emociones y representaciones de la ciudad. Un trayecto escalado que armoniza los destinos con la satisfacción de necesidades.

El Autotren es una individualización del viajero que partirá del centro comercial Vértice, donde se concentran los comercios de barrio señalados anteriormente con destino al Jardín Botánico y viceversa.

Subsumido queda el comercio informal que camina y rueda sobre bici para ofrecer artesanías, tamales, elotes, tacos de canasta, botanas, gelatinas, etc. El proyecto core, produce sincretismos, desigualdad, segregación. Reparte riqueza y miseria de una manera extrema.

## **Bibliografía**

- AMARTYA, Sen. "Nuevo Examen de La Desigualdad." *Alianza Editorial. Madrid.* 1995.
- ARRIGHI, Giovanni. *Adam Smith En Pekín.* Vol. 50. Ediciones AKAL. 2009.

- Bourdieu, Pierre. "Social Space and Symbolic Power." *Sociological Theory*. 1989. 7 (1): 14-25.
- CARRIÓN, Fernando; DAMMERT-GUARDIA, Manuel. Introducción. El derecho a la ciudad: una aproximación. *Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina*, 2019, p. 9-21.
- CASTELLS, Manuel et al. 2008. *La Cuestión Urbana*. 307.76 C39/2008.
- DE TOCQUEVILLE, Alexis. 2015. *Democracy in America-Vol. I. And II*. Read Books Ltd.
- Esser, Josef, and Joachim Hirsch. 1994. "Dimensions of a 'Post-Fordist' regional and Urban Structure." *Post-Fordism*, 71.
- FOUCAULT, Michel. "Seguridad, Territorio y Población, Trad. H. Pons." Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica. 2006.
- GOOGLE. Community Mobility Reports, 2020-2022. GOOGLE.  
<https://www.google.com/covid19/mobility/>
- HAGERSTRAND, Torsten. "Diorama, Path and Project." *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie* 73 (6): 323-39. 1982.
- HARVEY, David. *El Nuevo Imperialismo*. Vol. 26. Ediciones Akal. 2004.
- HENRI, Lefebvre, and Nicholson-Smith Donald. "The Production of Space." 1991.
- HORKHEIMER, Max, Theodor W ADORNO, and Héctor A Murena. *Dialéctica Del Iluminismo*. Sur Buenos Aires, Argentina. 1971.
- INEGI. Censo de Población y Vivienda. Iter. 2020. México: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática.
- KANT, Immanuel. *Idea Para Una Historia Universal En Clave Cosmopolita*. Vol. 36. Unam. 2006.
- LAKNER, Christoph, and Branko MILANOVIC. "Global Income Distribution from the Fall of the Berlin Wall to the Great Recession." *Revista de Economía Institucional* 17 (32): 71-128. 2015.
- LENCIONI, Sandra. "Região e Geografia: A Noção de Região No Pensamento Geográfico." *Novos Caminhos Da Geografia*. 1999.
- LUNA, L. "La evaluación de los servicios públicos como un instrumento de participación ciudadana". En: De la Rosa, J. *La participación ciudadana en la Ciudad de México*. Universidad Autónoma de la Ciudad de México: México. 2013.

- MARCUSE, Herbert. "El Hombre Unidimensional: Ensayo Sobre La Ideología de La Sociedad." *Ariel, Barcelona*. 2009.
- MILANOVIC, Branko. *Global inequality: A new approach for the age of globalization*. Harvard University Press, 2016.
- NELLO, Oriol. (Ed.). Efecto barrio: Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas. Tirant humanidades, 434 pp. 2021.
- PIKETTY, Thomas. *El Capital En El Siglo XXI*. Fondo de cultura económica. 2022.
- PEREIRO, Xerardo; BERNARDO, Edgar. Review of ANTIPERSONA (ed.)(2019, orig. 2017). *Jodidos turistas*. Oviedo: Antipersona. ISBN: 978.
- RAWLS, John. *Teoría de La Justicia*. Fondo de cultura económica. 2012.
- SANTOS, Milton. "La Naturaleza Del Espacio: Técnica y Tiempo. Razón y Emoción." 2000.
- SASSEN, Saskia. *The Global City*. Princeton University Press. 2013.
- SCHUMPETER, Joseph A. *Capitalism, Socialism and Democracy*. routledge. 2013.
- SECCHI, Bernardo. *La Città Dei Ricchi e La Città Dei Poveri*. Gius. Laterza & Figli Spa. 2013.
- SENNETT, Richard. *Carne y Piedra*. Comercial Grupo ANAYA, SA. 2019a.
- . *Construir y Habitar: ética Para La Ciudad*. Anagrama. 2019b.
- SOJA, Edward W. *Seeking Spatial Justice*. Vol. 16. U of Minnesota Press. 2013.
- SWYNGEDOUW, Erik. "Neither Global nor Local: 'glocalization' and the Politics of Scale." *Space of Globalization: Reasserting the Power of the Local*, 115-36. 1997.
- URRY, John. *Offshoring*. John Wiley & Sons. 2014.
- VOMMARO, Pablo Ariel; Durante y después de la pandemia: dimensiones sociales, políticas y económicas; Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales; 2020; 163-174

Processo de Avaliação por Pares: (*Blind Review* - Análise do Texto Anônimo)

Revista Científica Vozes dos Vales - UFVJM - Minas Gerais - Brasil

[www.ufvjm.edu.br/vozes](http://www.ufvjm.edu.br/vozes)

QUALIS/CAPES - LATINDEX: 22524

ISSN: 2238-6424