



**TLATEMOANI**  
**Revista Académica de Investigación**  
Editada por Eumed.net  
No. 15 – Abril 2014  
España  
ISSN: 19899300  
revista.tlatemoani@uaslp.mx

Fecha de recepción: 18 de noviembre de 2013  
Fecha de aceptación: 05 de marzo de 2014

## **COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

**Javier Carreón Guillén**  
**Jorge Hernández Valdés**  
**María de Lourdes Morales Flores**  
**Cruz García Lirios**  
garcialirios@terra.com

### **RESUMEN**

El objetivo del presente ensayo es exponer los sistemas de la complejidad política (SCP). Se entiende por SCP procesos deliberados, planificados y sistemáticos simbólicos que repercutirán en los derechos, capacidades, necesidades, expectativas, decisiones y acciones de la ciudadanía. Para tal propósito, se plantea la mediatización de la información que genera el Estado para persuadir a la ciudadanía e influir en su esfera pública y privada. Se revisan y comparan los análisis de Luhmann, Giddens, Rawls, Bauman, Nozick, Klymicka y McCombs para esclarecer la idea de coerción y persuasión en torno al transporte público. Posteriormente, se discute la construcción de una agenda pública como evidencia del sesgo y manipulación informativa dirigida a transformar a la ciudadanía en consumidores. De este modo, el presente trabajo contribuye a la discusión sobre la legitimidad del Estado en relación a la participación ciudadana en materia de transporte público. El pensamiento complejo, desde la sociología política, supone que la emergencia, contradicción, desorden, caos, incertidumbre, azar, temporalidad, emergencia y autorganización son inexorables a las relaciones entre Estado y ciudadanía. En este sentido, el presente trabajo, siguiendo las dimensiones de complejidad, establece ocho factores para explicar la dinámica

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

sociourbana del transporte público en el Estado de México. Se seleccionó una muestra no probabilística de 231 estudiantes para estimar las ocho dimensiones de complejidad periurbana relativa a la gobernanza de la movilidad interna en comparación a los modelos de simulación, el presente estudio anticipa las consecuencias de un sistema complejo para la metrópoli. Tal estudio facilitará el diseño de políticas públicas a fin de reducir los accidentes asociados a la dinámica socioespacial de la urbe.

**PALABRAS CLAVE:** sistema, complejidad, coerción, persuasión, agenda

### ABSTRACT

The aim of this essay is to present the political complexity systems (PCS ). Means SCP deliberate processes, planned and systematic symbolic impact on the rights, abilities, needs, expectations, decisions and actions of citizens. For this purpose, we propose the mediation of information generated by the state to persuade the public and influence their public and private spheres. We review and compare the analysis of Luhmann, Giddens, Ralws, Bauman, Nozick, McCombs, and Klymicka to clarify the idea of coercion and persuasion around public transport. Subsequently, we discuss the construction of a public agenda as evidence of bias and manipulation of information aimed at transforming citizens into consumers. Thus, this paper contributes to the discussion on the legitimacy of the state in relation to citizen participation in public transport. Complex thinking from political sociology, is that the emergence, conflict, disorder, chaos, uncertainty, chance, temporality, emergence and self-organization are inexorable to the relationship between state and citizens. In this sense, the present work, using the dimensions of complexity, sets out eight factors to explain the dynamics sociourbana of public transport in the State of Mexico. We selected a nonrandom sample of 231 students to estimate the eight dimensions of complexity on governance peri internal mobility compared to simulation models, this study anticipates the consequences of a complex system for the metropolis. This study will facilitate the design of public policies to reduce accidents associated with socio- dynamics of the city.

**KEY WORDS:** system, complexity, coercion, persuasion, setting

### INTRODUCCIÓN

El análisis de la complejidad política definida como *un sistema persuasivo en el que el Estado es presentado por los medios de comunicación como una entidad imperfecta, pero imprescindible para afrontar las causas y los efectos de la inseguridad, la violencia, la delincuencia y demás indicadores de incertidumbre y riesgo que sufre la ciudadanía y amenaza con su exterminio*, puede realizarse a

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

partir del contraste entre los Estados tribales, autoritarios, totalitarios y democráticos.

Los sistemas políticos contemporáneos, a diferencia de los sistemas políticos del pasado, se caracterizan por su ubicuidad persuasiva que consiste en difundir mensajes por los medios de comunicación masiva. Tal ubicuidad mediática es el resultado de un proceso complejo de influencia y relaciones asimétricas entre Estado y ciudadanía. En el pasado, el Estado anhelaba controlar la información relativa a su permanencia o destitución. Los regímenes tribales, autoritarios y totalitarios tenían una red de espionaje, contraespionaje y vigilancia entre sus súbditos cuya información definía decisiones y acciones de conflicto y cambio. Incluso, la arquitectura de tales tribus, monarquías u oligarquías, se diseñó para proteger al representante máximo. La expansión y posterior colonización es otra evidencia de la ubicuidad coercitiva predominante en los Estados absolutistas-colonialistas.

Sin embargo, los avances industriales, comerciales y después tecnológicos cambiaron la geopolítica determinando la construcción del Estado Moderno. Ante sí, los nuevos estados tuvieron que lidiar con el incremento exponencial de la población registrada, una vez que las enfermedades de exterminio masivo fueron medicamente contrarrestadas. Cada una de las revoluciones en las que la monarquía fue transformada en una república, liberal y democrática, evidenció una trayectoria de conflictos y cambios en los que el Estado sería sustituido por otra organización social que lidiara con las diferencias, los intereses y los dilemas. El Estado requería de su transformación coercitiva a persuasiva para identificarse con sus adherentes y simpatizantes, al mismo instante en que requería disuadir a sus adversarios o cooptar a sus disidentes. El Estado transformó su sistema simple de seguridad a partir de su separación con los súbditos en uno complejo de inseguridad a partir de la unión con la ciudadanía. La división entre Estado y súbditos determinó el derrumbe de imperios, pero la unión entre Estado y ciudadanía determinará su perennidad. La desunión implicó la exclusión, certidumbre, agotamiento, conflicto, declive y cambio, la unión implicará inclusión, incertidumbre, reavivamiento, conformidad y permanencia.

La complejidad política tiene en su agenda su principal indicador de incertidumbre, riesgo e inseguridad. La agenda pública definida como *el conjunto de temas de interés, debate, solución, implementación y seguimiento por parte de la ciudadanía en pleno ejercicio de sus derechos fundamentales de expresión, comunicación, asociación y participación*, desde la aproximación sistémica de la política, es el resultado de subsistemas persuasivos tales como los medios de comunicación masiva.

En torno a la agenda pública, giran fundamentos sistémicos que evidencian la complejidad política. Bertalanfly, Luhman, Giddens, Rawls, Bauman, Nozick,

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Kymlicka y McCombsson autores que han fundamentado, directa e indirectamente, la hipótesis en torno a la cual los sistemas políticos evolucionan en sus formas y regímenes de gobierno porque sustituyen paulatinamente sus subsistemas coercitivos tales como el ejército por subsistemas persuasivos tales como los medios de comunicación masiva.

En este sentido, la agenda pública es el resultado de la producción de información seleccionada, enmarcada y distribuida por los medios de comunicación a las audiencias. En tanto sectores y estratos de persuasión, los públicos o espectadores, son influidos por los temas que la televisión, radio, internet y prensa ponen a su disposición con base en criterios de mercado en los que el nivel de audiencia y comercialización determinan la intensidad de cobertura de hechos, situaciones o eventos públicos.

Al producir información, los medios de comunicación masiva se desprenden de su función transmisora y se transforman en emisores, convierten a las audiencias en intermediarios de presión pública ante la clase política, su principal objetivo: influir en la agenda política determinando la agenda pública.

Para pensar la complejidad política, es indispensable revisar sus fundamentos históricos. Para pensar la agenda pública, es necesario establecer las relaciones asimétricas entre los medios de comunicación, la ciudadanía y el Estado.

El Estado de México es una entidad que concentra su población en la zona oriente en la que la movilidad periurbana depende del servicio colectivo de transporte y los ejes viales que conectan al estado con la capital.

La complejidad de la movilidad periurbana implica la interrelación entre habitantes del Estado de México (cerca de 16 millones) que se desplacen a la capital (cerca de 9 millones) o a Hidalgo (cerca de 3 millones). Se estiman 3,949 unidades del parque vehicular en la zona oriente el cual representa un incremento del 90% , además de que transporta al 44% de los usuarios.

El impacto ambiental y sus efectos a la calidad de vida son consecuencias de la complejidad móvil, empero desde la gobernanza urbana implica la construcción acuerdos que deriven de los estilos de vida pasivos o móviles, consumistas o austeros, antropocéntricos o ecocéntricos.

### **LA COMPLEJIDAD SISTÉMICA DE LA POLÍTICA**

Un sistema, definido como *un modelo de factores orgánicos abiertos al intercambio de energía con otros sistemas*, fue planteado por Bertalanffy para explicar la estructura de la biosfera. Esta propuesta fue retomada por Luhmann para referir a la auto-organización comunicativa del poder. A diferencia de

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Bertalanffy, quien afirma que todo sistema está organizado a partir del intercambio con su entorno, Luhmann sostiene que el Estado es un sistema de comunicación que se especializa en la persuasión de sus subsistemas. La simplicidad política es una dimensión coercitiva del Estado derivada de la ilegitimidad electiva y concentración del poder en un líder o grupo. La simplicidad coercitiva alude a procesos irracionales en los que la personalidad del líder o la dinámica del grupo en el poder determinan sus decisiones y acciones sin considerar los costos y los beneficios de sus convicciones. La simplicidad ilegítima se sustenta en una ética carente de responsabilidad y propensión al futuro. Se trata de una aversión a la certidumbre en la que las emociones definen el rumbo de un Estado. El azar aunado a la mística parecen ser considerados para emprender conflictos en nombre del nacionalismo, la identidad, el poder e ideología. La simplicidad coercitiva representa una dimensión de la historia de la humanidad en la que los conflictos producían cambios aún a pesar de que tales discrepancias se sustentaran en los límites personales o grupales que ilegítimamente representan a un Estado. La simplicidad política es un mecanismo de coerción de los sistemas tribales, autoritarios, totalitarios o en transición que aspiran a la democracia, aunque ésta implique un cambio diversificado en las formas de Estado y los regímenes de gobierno.

El pensamiento sistémico luhmaniano parece coincidir con la propuesta de un Estado moderno sólido. Bauman sostiene que las ciudades fueron construidas bajo el principio de modernidad que consiste en seguridad e identidad en torno a un Estado omnipresente. Las urbes fueron edificadas para proteger a sus habitantes de las invasiones o inundaciones. Toda ciudad moderna, tenía un centro de poder en el que ubicaban panópticos que permitían la vigilancia interna y externa. Durante esta etapa de modernidad, el Estado era sinónimo de solidez y robustez. Este planteamiento baumaniano del poder monopólico del Estado, concuerda con el concepto luhmaniano de autorganización sistémica. El Estado, es un sistema que se organiza en torno a sus elementos internos y factores externos que justifiquen su coerción. Ambos, son esenciales para el funcionamiento sistémico del Estado. Los elementos endógenos, al ser amenazados por los factores externos, necesitan someterse a un sistema de coerción que garantice su seguridad. Tanto Bauman como Luhmann piensan en un Estado coercitivo que unifica las simetrías y extermina las asimetrías.

Sin embargo, entre el planteamiento baumaniano y la propuesta luhmaniana hay una diferencia sustancial que alude a la modernidad del Estado. Para Bauman el mercado está sustituyendo al Estado, para Luhmann el Estado se ha complejizado hasta un punto tal que el mercado es un nuevo mecanismo de control persuasivo.

El Estado guiddeniano refiere a una autoestructuración de sus subsistemas endógenos. Se trata de una democracia estructurante. Es decir, los elementos endógenos del Estado convergen en normas que los diferencian de los factores

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

exógenos. Más aún, los elementos internos del régimen, son considerados, en primera instancia, súbditos por Guiddens porque sólo internalizan sus normas coercitivas. Luhmann sostendría que el Estado, en tanto se organiza internamente, determina sus subsistemas endógenos, pero son estos elementos internos los que configuran al régimen. Si la política es el debate de ideas y la construcción de consensos en torno a una agenda, entonces el Estado incide en el debate público por medio de sus instituciones de gobierno al mismo tiempo que los individuos, grupos, asociaciones, sindicatos, gremios, agrupaciones, conglomerados y sociedades reconfiguran su gobernanza. En este nivel de análisis, Luhmann parece referir a una democracia participativa en el mismo sentido planteado por Kymlicka (1989). El filósofo alemán parece convenir con el filósofo canadiense en la idea de participación política como complemento de la estructuración del Estado. Es aquí donde el mercado tiene cabida en el esquema sistémico del poder político, las formas de gobierno y los regímenes de Estado.

El mercado, aparece como un tercer poder, incluso coercitivo, entre el Estado y sus elementos endógenos que Kymlicka llama ciudadanía participativa y Guiddens reconoce, en segunda instancia, como agencia. Estado, mercado y ciudadanía serían estructuras de un mismo sistema develado por su tendencia a excluir la diversidad que atente contra su estructuración política coercitiva. Esta triada en tanto sistemas interdependientes o subsistemas convergentes de coerción son los fundamentos sistémicos de la realidad política. Es decir, los individuos que integran las instituciones, las personas que trabajan en las organizaciones y los ciudadanos que participan en las sociedades, son factores de coerción con el objetivo de excluir a portadores de normas, valores y creencias que diversifiquen la realidad política.

La coerción política esgrime instituciones pretorianas que se encargaban de ejecutar los designios de los líderes. Tales instituciones mantenían una vigilancia sobre los súbditos porque eran considerados disidentes y por ello había que someterlos a un régimen represivo que les impidiera vaticinar cambios estructurales desfavorables al sistema.

No obstante, los avances técnicos y científicos incrementaron el intercambio comercial entre los feudos y con ello el aumento de la población fue considerada una amenaza para el régimen. Por ello, las fronteras se abrieron al comercio y la migración. Ambas germinaron en ideas de libertad. Una vez puesta en marcha la ideología liberal se requería de instituciones que contribuyeran a la legitimidad de la república reduciendo la disidencia a un plano crítico disuasivo de las movilizaciones armadas.

Una vez creadas las constituciones, los partidos, los líderes, los simpatizantes e incluso los disidentes, se firmaron los protocolos para legitimar la contienda, el debate, los comicios, la transferencia y el ejercicio del poder político. El nuevo

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

sistema se diversificó, fue adoptado y ajustado según las características de la ciudadanía y sus integrantes.

En sociedades individualistas tales como las europeas y las norteamericanas, en el ámbito público, los Estados otorgan autonomía absoluta o relativa a sus ciudadanos para que en el ámbito privado su autocontrol determine decisiones y acciones personales más que grupales, sectoriales o sociales. El crecimiento y la prosperidad económica es el resultado de esfuerzos, capacidades, conocimientos, habilidades e innovaciones individuales.

En sociedades colectivistas tales como las latinas o asiáticas, los Estados intervienen en las esferas públicas y privadas para contribuir a la identidad y el arraigo de sus ciudadanos. El Estado apela al crecimiento, al avance y al progreso como resultado de la unión de las diferencias y las desigualdades, la solidaridad y la cooperación.

En el plano político, el sistema persuasivo no ha sido diversificado del todo a pesar de que cuenta con tres modelos de representación y gobernanza. Se trata del parlamentarismo, el presidencialismo y el semi-presidencialismo. Principalmente, el sistema presidencialista ha sido asociado con la concentración del poder, iniciativa y veto, el cual estaría relacionado con los sistemas coercitivos puesto que en sociedades colectivistas con un presidente tienden al populismo.

Sin embargo, los sistemas persuasivos en el futuro parecen orientarse hacia dos formas de Estado y regímenes de gobierno. Dado que el deterioro ecológico amenaza cada vez más a economías, regímenes políticos y ciudadanos-consumidores, el nuevo modelo de desarrollo sustentable definirá dos sistemas complejos: aversión o propensión al futuro. El primero se caracterizará por un amplio espectro de opciones partidistas, candidaturas, debates, contiendas en general que vaticinarán a la escasez o extinción de recursos y distribución condicionada entre las especies animales y vegetales, las generaciones actuales y futuras como su principal justificación, estrategia, plataforma y legitimidad política. El segundo tendrá una amplia gama de ideas en las que cada una serán discutidas para definir una agenda universal como principal estandarte de disponibilidad y distribución equitativa de los recursos entre especies y generaciones.

En síntesis, la simplicidad coercitiva y la complejidad persuasiva son políticas *de aversión y propensión al futuro construidas por instituciones tanto ilegítimas como legítimas en torno a las cuales coexisten desigualdad e igualdad, represión y libertad, injusticia y justicia, sometimiento y dignidad, irracional y racionalidad, disidentes y adherentes, estructura y coyuntura, economía y comunidad, globalización e identidad. En suma, Estado y ciudadanía.* Tal coexistencia se debe

a la transferencia sesgada y manipulada de información por parte de los medios de comunicación masiva de una entidad política a una entidad cívica.

### **LA MEDIATIZACIÓN SISTÉMICA DE LA POLÍTICA**

El Estado, en su proceso evolutivo que va de la simplicidad coercitiva a la complejidad persuasiva, ejerce su poder sobre la ciudadanía predominantemente en imágenes y discursos que, por un lado propician emociones y comportamientos intermitentes, y, por el otro, provocan razonamientos sistemáticos sobre su legitimidad.

El Estado puede ser coercitivo, estructurante al individuo mediante sus instituciones según Giddens, pero es en esencia un modelo persuasivo que excluye del poder a sus subsistemas competidores para autorganizarse. Bauman se aproxima al concepto luhmaniano de Estado al considerar que evolucionó para ser considerado un instrumento de seguridad, confort e identidad para los habitantes de la zona central sólida urbana en referencia a la inseguridad, pauperización y desarraigo de los migrantes asentados en la periferia urbana. Sin embargo, Luhmann aclara que en tanto sistema, el Estado diversifica las relaciones de poder que tiene con sus subsistemas. Si el Estado Baumaniano ha transitado de la solidez a la liquidez, el Estado luhmaniano ha transitado de la simplicidad a la complejidad, de la coerción a la persuasión.

En esencia, el Estado Moderno y su sistema político persuasivo difunden imágenes más que discursos porque tales símbolos propician indecisión e inacción entre los habitantes de un territorio.

Luhmann sostiene que un sistema autoevoluciona a partir de un subsistema persuasivo regulador de las desigualdades entre sus elementos endógenos. En esencia, éste subsistema ha evolucionado de otro que empleaba la coerción para dividir y unir a los subsistemas. Este sistema regulador es persuasivo porque controla los flujos de información que les permitirían a las personas tomar decisiones acordes a la situación por la que atraviesa el sistema. En la concepción luhmaniana, el control de los medios masivos de comunicación provee de un poder limitado al Estado ya que las nuevas tecnologías y sobre todo su evolución, conllevan más costos que beneficios. El Estado debe evitar involucrarse en la incertidumbre que caracteriza a las sociedades. Incluso, mediante campañas políticas, el Estado debe disuadir a los factores exógenos que lo amenazan y persuadir a los elementos endógenos que lo fortalecen. El Estado totalitario o autoritario que controló los medios de comunicación terminó por construir una imagen de injusticia. En cambio, el Estado que otorga libertades a los medios se somete a la crítica, infundada, de sus disidentes e incluso simpatizantes. Por ello, el Estado debe mostrarse con apertura al diálogo, al debate, al plebiscito, al juicio moral, social y político. El Estado alcanza su legitimidad construyendo una imagen

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

que el electorado perciba como justa o cuando menos, no injusta. Luhmann descubrió primero que nadie, el futuro mediático del Estado y centro su análisis en la comunicación con sus subsistemas. En tiempos donde la imagen se impone al discurso, el Estado requiere de publicistas, mercadólogos y diseñadores más que de estrategias antimotines, policías antidisturbios o periodistas proselitistas. En efecto, la justicia es un tema que se olvida en la medida en que la apariencia de la imagen se impone como instrumento de legitimidad y legalidad ante la percepción del electorado. En este sentido, Kymlicka advierte que la participación ciudadana debe ir más allá de la exigencia, la crítica o la manifestación, la libertad le ha sido otorgada al individuo para construir un sistema redistributivo del poder en el que los contrapesos son fundamentales para su conservación. No obstante, Bauman asegura que al vivir en un sistema consumista no será necesaria la perpetuación del Estado, la persuasión subsistémica o la participación multicultural porque antes de que eso ocurra el sistema se habrá autoliquidado. Es decir, los medios de comunicación en tanto subsistema persuasivo de la complejidad política, seleccionan y difunden los temas que la opinión pública, en primera instancia, y el Estado, en última instancia, adoptaran en una agenda pública de discusión.

McCombs elaboró la Teoría del Establecimiento de la Agenda para explicar dos mecanismos subsistémicos de selección y difusión de los temas que la opinión pública y la clase política adoptará como agenda de discusión pública. Los titulares y encabezados de los medios de comunicación masivos son elaborados a partir de criterios mediáticos tales como los niveles de audición y comercialización. En este sentido, los eventos, sucesos o hechos no implican necesariamente la cobertura mediática sino implican altos niveles de expectación e interés de patrocinadores. Debido a que la cobertura mediática es diferente a los hechos porque los maximiza, los minimiza, los omite o los distorsiona, los medios de comunicación inciden directamente en la agenda pública e indirectamente en la agenda política. McCombs considera a la televisión, la radio y los periódicos no como medios transmisores de los acontecimientos públicos sino como productores de información. En este sentido, los públicos no son los receptores de la información sino intermediarios que transmiten los intereses informativos de los medios para incidir en las políticas públicas. McCombs concibe a los medios de comunicación como estructuras persuasivas que determinan tanto los elementos endógenos como los elementos exógenos del sistema político. Al seleccionar y difundir determinados hechos, los medios de comunicación definen la inclusión y exclusión de temas y criterios de discusión correspondientes. Al incidir en la opinión pública, los medios de comunicación homogenizan los subsistemas persuasivos reduciendo las libertades a una agenda mediática.

En tal sentido, McCombs contrapone el término “audiencia” al concepto de participación de Kymlicka. La justicia es para McCombs el resultado de una selección y difusión de temas y criterios para su discusión. La agenda mediática para Kymlicka es el resultado de la participación racional ciudadana. La audiencia

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

en el planteamiento mcombsiano es intermediaria y transmisora de la información fragmentada y reducida a imágenes que influirán en las protestas, mítines, marchas, bloqueos y manifestaciones colectivas que en la concepción kimlickaniana son el resultado de la racionalidad individual y la discusión pública.

La Teoría del Establecimiento de la Agenda de McCombs complementa el planteamiento baumaniano de la modernidad líquida. Si la modernidad sólida se sustentaba con los subsistemas coercitivos tales como el ejército que proveía seguridad a los súbditos, la posmodernidad líquida se construye con subsistemas persuasivos tales como los medios de comunicación que proveen criterios de discusión de temas a los públicos o audiencias. No obstante, McCombs estaría en desacuerdo con Bauman sobre la liquidez del sistema político. El Estado, su sistema persuasivo y sus subsistemas mediáticos, son productores de información que las audiencias adoptan en forma de valores, normas, percepciones, creencias, actitudes, motivos e intenciones improvisadas, pero permanentes porque se activan cada vez que las audiencias discuten un tema. Es decir, el sistema de la complejidad política se perpetúa mediante la estructura de creencias y valores provocados por la selección y difusión de información. En este punto, McCombs y Giddens interceptan sus teorías al evidenciar la primacía de las normas, valores y creencias sobre los conocimientos de la opinión pública y las políticas públicas.

### **AFECTIVIDAD DE LA COMPLEJIDAD POLÍTICA**

La relación asimétrica en el Estado y la ciudadanía, al estar mediatizada, produce afectividad discursiva más que conflicto y cambio. Es decir, los símbolos en torno a la disponibilidad y distribución de los recursos naturales a partir de derechos, capacidades, necesidades y expectativas de la ciudadanía delinean creencias, decisiones y acciones antropocéntricas que por su naturaleza emotiva son intermitentes.

Si la complejidad de un sistema consiste en un incremento de la identidad ciudadana hacia su Estado, si la identidad denota acuerdos y desacuerdos con el Estado, si los subsistemas muestran la diversificación del poder, entonces el Estado une a disidentes y adherentes al mismo tiempo que fragmenta principios, creencias, decisiones y acciones.

Si el Estado ha dividido a sus subsistemas en centrales y periféricos favoreciendo a los primeros y obstaculizando a los segundos, el Estado luhmaniano ha seducido a sus subsistemas hasta un punto tal en el que lo consideran imprescindible para su desarrollo. A pesar del liberalismo político, que supone la maximización de las libertades frente a la minimización de las igualdades, el Estado luhmaniano se erige como el gendarme por excelencia y legitimidad sin el cual, el mercado estaría condenado a su extinción. Es por ello que Rawls se aproxima a la concepción luhmaniana del Estado al considerar que una libertad sin Estado o por

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

el contrario, el totalitarismo, son polos injustos cuyas consecuencias convergen en una distribución asimétrica del poder. Por ello, tanto Rawls como Luhmann están de acuerdo en que el Estado asuma el control limitado de la sociedad para perpetuarse como la institución política más importante de la historia.

De este modo, el Estado es un *sistema persuasivo que distribuye asimétricamente el poder para perpetuar su hegemonía sobre los subsistemas que lo configuran*.

Si el Estado busca su eternización y trascendencia complejizando su hegemonía política, entonces los subsistemas son factores externos e internos que fundamentan la autorganización del Estado.

Kymlicka observa un problema fundamental en la sociedad multicultural canadiense a la que expone como un conglomerado de diversidad. La preocupación del filósofo canadiense es muy parecida a la advertencia del filósofo inglés Rawls: la justicia en la equidad y la diversidad. En efecto, detrás de todo sistema político está el dilema fundamental de la igualdad versus la libertad.

Un sistema en el que todos tienen el mismo punto de oportunidad y necesariamente tendrán un mismo punto de llegada o encuentro, es una sociedad altamente coercitiva y por ende, injusta. Un sistema en el que las oportunidades están reservadas para unos cuantos limita la libertad de elección y, con ello, amplifica la brecha entre los subsistemas favorecidos y los subsistemas excluidos. Por ello, tanto el filósofo canadiense como el filósofo norteamericano están a favor de la libertad en su más amplio sentido. Sin embargo, Kymlicka es menos efusivo al plantear que la participación ciudadana es la determinante de toda libertad y justicia en un sistema. En contraste Rawls considera que es el mismo sistema quien debe procurar la compatibilidad entre la libertad individual y la equidad social. Ambos, están a favor de la libertad que diversifique y al mismo tiempo unifique al sistema. Un Estado que promueve la libertad ciudadana para su participación acepta su restructuración en función de la diversidad de ideas. Un régimen que limita la libertad asume las consecuencias de la injusticia social. Una democracia injusta requiere de subsistemas para legitimarse y un Estado justo se legitima a partir de la libertad de sus elementos endógenos a costa de eliminar los factores externos.

La distribución de recursos en un sistema implica un problema fundamental en torno a su redistribución. En esencia, el Estado no podría encargarse de regular las relaciones entre sus elementos endógenos, pero puede otorgar libertades de decisión y acción. Por ello, en la concepción liberal de Nozick, el Estado se enfoca en cuestiones mínimas tales como el derecho de propiedad y la seguridad de la misma. El Estado deja a la libre elección la competencia y la solidaridad entre sus elementos endógenos.

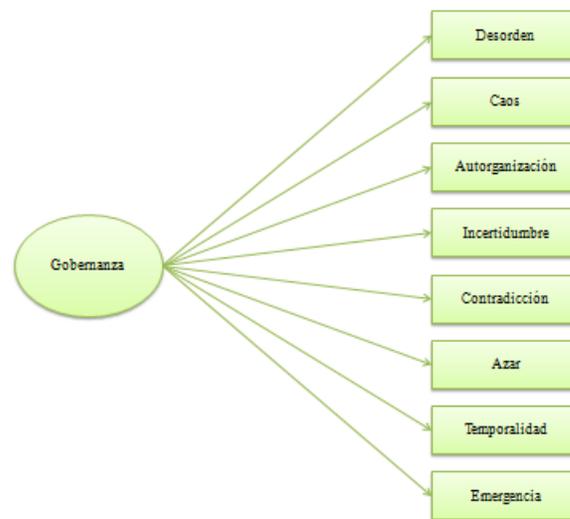
## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El Estado produce injusticia retributiva porque sólo atiende a las necesidades de quienes son propietarios de recursos. En contraste, Rawls considera que el Estado debe impulsar la libertad de elección como contrapeso a las desigualdades endógenas del sistema. El Estado rawlsiano, a diferencia del nozickniano, maximiza la libertad y minimiza la desigualdad, se trata de un Estado en el que se produce justicia limitando las decisiones personales que contravienen el bienestar colectivo. Este mecanismo de coerción al individualismo requiere de mecanismos de consenso en donde los subsistemas endógenos participan racionalmente en el debate, votación, legislación e implementación de una ley reguladora de la competencia por los recursos. Nuevamente, la complejidad del sistema se asoma para insistir en el final de la coerción y el devenir de la persuasión.

### TEORÍA DE LA COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA

La Teoría de la Complejidad Sociopolítica señala que las relaciones entre ciudadanos y gobernantes están imbricadas en dinámicas complejas que llevan a la desregulación del transporte público, movilidad privada o emergencia peatonal. En tal sentido, la gobernanza de la ciudad depende del desplazamiento de sus usuarios ya que el consumo de servicios es un valor agregado en la economía de la metrópoli que apuesta por el turismo flotante (véase figura 1).

Figura 1. Teoría de la Complejidad Sociopolítica



Sin embargo, existen desavenencias entre autoridades y usuarios al momento de establecer límites a la movilidad tales como la construcción de distribuidores, desalza de inundaciones o bloqueos de manifestantes. Es por ello que la TCSP predice el advenimiento de conflictos que generan cambios en el sistema político y

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

electoral. Principalmente, es en la participación ciudadana donde subyacen los temas de debate público cuando los medios de comunicación están concentrados en otros aspectos de la agenda.

La TGSP asume ocho dimensiones para el análisis y discusión de las problemáticas inherentes a la movilidad periurbana. Se trata del análisis del desorden como un eje comparativo con otros sistemas políticos. En referencia a las democracias parlamentarias, las presidencialistas son menos desordenadas ya que el apoyo de las cámaras no es necesario para el presidente como si lo es para el primer ministro. En este sentido, el caos que priva en las iniciativas, acuerdos y leyes es regulado por el poder de veto del presidente mientras que el primer ministro sólo puede dividir al parlamento, el presidente tiene la facultad de reducirlo a su mínima expresión. Empero, el sistema parlamentario tiene una mayor capacidad de reconfiguración puesto que una vez terminado el periodo presidencial sólo queda el retiro voluntario. En este proceso emerge la incertidumbre que se observa en los parlamentos cuando han sido suprimidos por el primer ministro.

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

De este modo, el primer ministro está supeditado a la censura del parlamento y por ende reduce toda contradicción para con diputados y senadores mientras que el presidente tiende a favorecer a algunos integrantes de otros partidos diferentes al suyo y al mismo tiempo desfavorece a otros de su mismo partido. En efecto, las iniciativas siguen este mismo proceso y algunas de ellas llegan por azar a los votos y eventual aprobación. En dicho proceso no necesariamente se siguen los tiempos electorales que en el presidencialismo se sincronizan para la contienda electoral.

No obstante, la emergencia de acuerdos más que de iniciativas supone que el presidente puede llevar a cabo el lobbying necesario para que sus iniciativas se aprueben inusitadamente y contra todos los pronósticos.

¿Cuáles son las dimensiones en las que los desencuentros entre ciudadanía y Estado pueden ser observados en el sistema de movilidad periurbana del Estado de México gobernado por un sistema presidencialista de autonomía relativa en las decisiones de regulación del parque vehicular, justicia peatonal o competencia desleal?

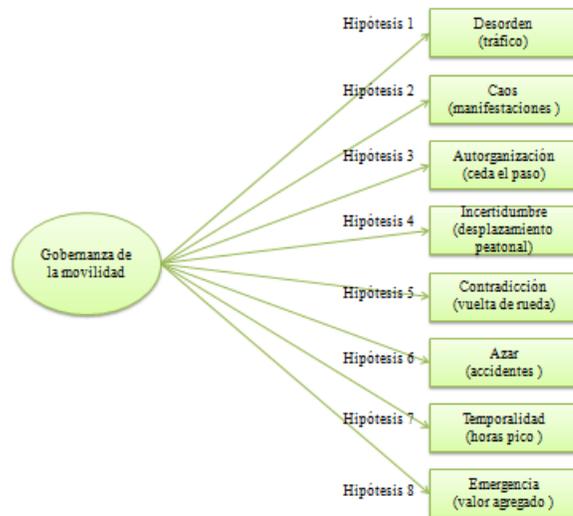
La complejidad desorganizada del sistema público de transporte y sus consecuencias a la movilidad periurbana pueden ser explicitadas desde modelos estadísticos en los que se observan indicadores de factores latentes que por ser ocultos al observador sólo pueden inferirse como un sistema en desequilibrio. En este sentido, la gobernanza de la movilidad estaría indicada por niveles de tráfico, manifestación, cortesía de paso, desplazamiento peatonal, a vuelta de rueda, accidentes, horas pico y valores agregados (véase figura 2).

Empero, la problemática de la movilidad urbana y el transporte concesionado sólo puede ser discernible desde un enfoque de complejidad organizada en la que es precisa una serie de ecuaciones no lineales. Es decir, se requiere comprender el desorden y el caos para arribar a las interrelaciones, encuentros y organizaciones.

De este modo, la gobernanza de la movilidad no se circunscribe al transporte público ya que el desorden y el caos también se generan desde manifestaciones o cualquier otro ente disperso al sistema.

Figura 2. Modelo de relaciones hipotéticas

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO



Una vez establecidos los nodos de dispersión, la medición de la complejidad es indispensable para esclarecer las formas de gobierno y los regímenes de estado inherentes a la construcción de iniciativas, acuerdos, consensos, legislaciones y leyes que reduzcan la incertidumbre no para ordenar o regularizar el parque vial, sino para disgregar sus amenazas en la dinámica periurbana.

En síntesis, la complejidad supone la relación entre sistema y organización ya que si por ejemplo los accidentes son resultado del sistema desorganizado, entonces es posible su evitación, pero si son consecuencia de un sistema organizado, entonces cumplen con una función de integración de la totalidad que va más allá de los individuos o grupos, usuarios o autoridades, transporte público o privado, sino que implican autorganización.

### MÉTODO

**Diseño.** Se llevó a cabo un estudio exploratorio, transversal y correlacional

**Muestra.** Selección no probabilística de 231 estudiantes ( $M = 23,3$  años cumplidos,  $DE = 0,45$ ). El criterio de inclusión versó sobre el desplazamiento en horas desde su casa hasta la escuela ( $M = 2,14$  hrs y  $DE = 0,15$  minutos). También se consideró el retorno del plantel a la casa ( $M = 1,62$  hrs y  $DE = 0,57$  minutos).

**Instrumento.** Escala de Movilidad Periurbana de García (1999) el cual incluye 46 reactivos en torno a tráfico (7 reactivos), manifestaciones (2 reactivos), cortesía de ceder el paso (6 reactivos), manifestaciones (4 reactivos) , desplazamiento

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

peatonal (5 reactivos), desplazamiento a vuelta de rueda (3 reactivos), accidentes (6 reactivos), horas pico (6 reactivos) y valor agregado (7 reactivos).

**Procedimiento.** A través de un contacto telefónico con la muestra seleccionada en la que se les solicitó una entrevista y cuyos fines serían meramente académicos e institucionales de seguimiento a los egresados fuesen o no titulados. Una vez establecida la cita, se procedió a facilitarles un cuestionario en el que se incluyeron las preguntas sociodemográficas, económicas y psicológicas organizacionales. En los casos en los que había una tendencia a la misma opción de respuesta o bien, la ausencia de respuesta, se les solicitó que anotaran al reverso las razones por las que contestaron con la misma opción de respuesta o en su caso la ausencia de ellas. Los datos fueron capturados en el Programa Estadístico para Ciencias Sociales (SPSS por sus siglas en inglés) y los análisis de ecuaciones estructurales se estimaron con la ayuda de programa de Análisis de Momentos Estructurales (AMOS por sus siglas en inglés) y el programa de Relaciones Estructurales Lineales (LISREL por sus siglas en inglés).

**Análisis.** El establecimiento del modelo estructural de relaciones reflejantes se llevó a cabo considerando la normalidad, confiabilidad y validez de la escala que midió el constructo psicológico (véase tabla 1). El parámetro de curtosis fue empleado para establecer la normalidad de la distribución de respuestas ante el nivel de compromiso cuestionado. Los resultados muestran que el parámetro de curtosis tuvo un valor inferior a ocho que es mínimo sugerido para asumir la normalidad de distribución. En el caso de la confiabilidad, el valor alfa de Cronbach permitió establecer la relación entre cada pregunta y la escala. El valor superior a 0,60 fue considerado como evidencia de una consistencia interna. Por último, el análisis factorial exploratorio de componentes principales y rotación varimax en el que los pesos factoriales superiores a 0,300 permitieron deducir la emergencia del compromiso a partir de ocho indicadores.

Tabla 1. Propiedades psicométricas del instrumento

	<b>M</b>	<b>DE</b>	<b>C</b>	<b>F</b>
<b>Tráfico</b>	2.4	.56	-1.34	.354
<b>Manifestaciones</b>	2.6	.57	.925	.385
<b>Ceda el paso</b>	1.9	.35	1.42	.396
<b>Desplazamiento peatonal</b>	3.1	.28	1.68	.334

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

<b>Vuelta de rueda</b>	3.2	.73	-.1146	.304
<b>Accidentes</b>	2.7	.82	-.753	.368
<b>Horas pico</b>	2.4	.21	1.57	.395
<b>Valor agregado</b>	2.8	.48	-1.43	.384

### RESULTADOS

El desplazamiento a vuelta de rueda con el tráfico (0,725) supone que la complejidad de la movilidad está indicada por la trayectoria del parque vehicular más que por el transporte público o desplazamiento peatonal (véase tabla 2). Ello puede apreciarse en la relación entre la cortesía de paso y las manifestaciones ya que al ser negativa (-0,776) significa que la movilidad periurbana está más habituada a sortear manifestantes que ceder el paso. Incluso en horas pico, la cortesía de paso no es un elemento a considerar (-0,650).

Otro factor es el efecto de los accidentes en el desplazamiento a vuelta de rueda (0,628), pero tiene el valor agregado de realizar llamadas, escuchar música o postear mensajes en redes sociales mientras el tráfico se intensifica (0,586). Tales actividades también se acentúan en horas pico (0,710).

Tabla 2. Matriz de covarianzas

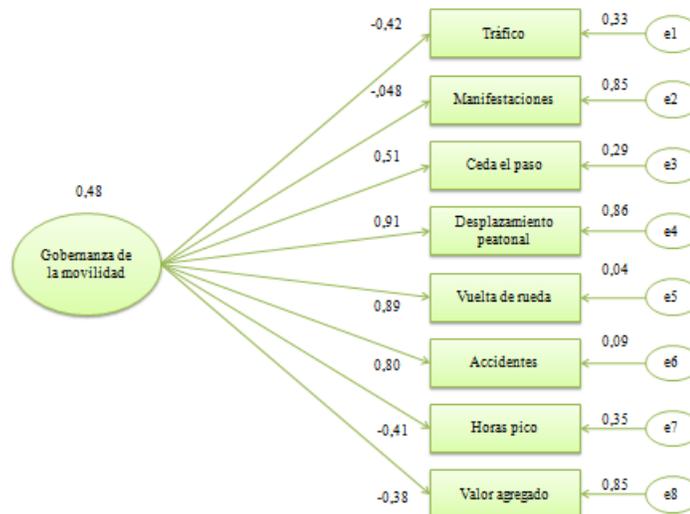
	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
<b>Tráfico</b>	0,210							
<b>Manifestaciones</b>	-	0,103						
	0,055							
<b>Ceda el paso</b>	-	-	0,592					
	0,200	0,776						
<b>Desplazamiento peatonal</b>	0,198	-	-	0,195				
		0,704	0,170					
<b>Vuelta de rueda</b>	0,725	-	-	0,205	0,677			
		0,652	0,528					

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

<b>Accidentes</b>	0,035	-	-	0,388	0,628	0,042	
		0,187	0,160				
<b>Horas pico</b>	0,038	-	-	0,230	0,375	0,434	0,594
		0,009	0,650				
<b>Valor agregado</b>	0,388	-	-	0,224	0,188	0,586	0,710 0,072
		0,635	0,901				

Respecto a la gobernanza de la movilidad el modelo estructural reflejante advierte que el desplazamiento peatonal es su indicador principal (0,91) seguido del desplazamiento a vuelta de rueda (0,89) y los accidentes (0,80). Incluye la cortesía de ceder el paso (0,51) y las manifestaciones (-0,48), aunque el tráfico (0,42), horas pico (0,41) y valor agregado (0,38) complementan la complejidad del sistema sociopolítico del Estado de México. Es decir, las dimensiones complejas de la movilidad periurbana están indicadas por ocho dimensiones derivadas de la complejidad sociopolítica en cuanto la construcción de acuerdos por vía de la discusión y el debate público, empero tales indicadores son opuestos ya que por una parte la cortesía de ceder el paso supone la emergencia de una ciudadanía vial, los accidentes y manifestaciones apoyan la hipótesis de contradicción. En este sentido, llama la atención que la movilidad periurbana sea considerada como una oportunidad de comunicación ya que buena parte de sus usuarios se entretienen con dispositivos electrónicos (véase figura 3).

Figura 3. Modelo estructural



En síntesis, el transporte público concesionado que se gesta en la periferia de la ciudad de México parece estar inmerso en un sistema organizativo que puede ser

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

entendido desde algunas dimensiones de la complejidad sociopolítica en materia de regulación y evaluación del servicio público.

No obstante, existen otras dimensiones que el estudio no aborda y que pueden ser factores de estabilidad del sistema de movilidad. Se trata de variables tales como el sueño y el alcohol principales causas de muerte por accidentes de tránsito, o bien, los conflictos entre usuarios y servidores viales que explican los accidentes por acaparamiento de pasaje. En este sentido, la impericia vial también sería otro factor de los accidentes y el consiguiente tráfico.

Por supuesto, el valor agregado del desplazamiento peatonal o vehicular el cual supone horas extenuantes que son afrontadas con entretenimiento electrónico, pero que habría una explicación más profunda si se incluyen los análisis de mensajes.

### CONCLUSIÓN

En referencia al estudio de García (1999) en el que se encontró una relación de dependencia entre el transporte público y el concesionado, el presente trabajo ha expuesto ocho dimensiones de la gobernanza de la movilidad periurbana que explican la complejidad del sistema de transporte público del Estado de México. En otro estudio, Arteaga (2002) sostiene que el parque vehicular está confinado al desplazamiento de usuarios frecuentes más que turistas, el presente trabajo sostiene que el turismo parece ser excluido de la dinámica compleja periférica ya que se trata de una zona de transición en la que los habitantes de provincia se desplazan a la capital del país y retornan unas horas después. En este sentido, el estudio de Holbert (2005) advierte que la lógica de movilidad va dejando de ser económica para transmutarse en social ya que no sólo trabajadores o estudiantes se desplazan de provincia a la capital, sino además la migración está circunscrita a los servicios que ahí se ofrecen.

El presente trabajo ha expuesto los fundamentos sistémicos de la complejidad política y concluye que existe una relación asimétrica entre los medios de comunicación masiva, las audiencias y la clase política la cual evidencia las similitudes entre la agenda mediática y la agenda pública, pero muestran diferencias entre la agenda mediática-pública y la agenda política. Mientras los medios de comunicación seleccionan temas, los enmarcan y difunden con el propósito expreso de minimizar la libertad individual y la justicia social maximizando la exclusión de los factores exógenos por medio de la supresión de los temas críticos en la agenda pública, el Estado parece empeñarse en desaparecer los valores y las virtudes de legitimidad que lo llevaron a su emergencia y consolidación.

La complejidad política consiste en la mediatización de símbolos que al ser sesgados y retransmitidos a las audiencias legitiman al Estado como garante de la

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

seguridad a partir de la unión ante la escasez de recursos naturales. Como resultado de la mediatización política, la afectividad de la ciudadanía se orienta a la captación de símbolos y procesamiento heurístico de información como determinantes de sus derechos, capacidades, necesidades y expectativas.

El tránsito de los sistemas coercitivos a los sistemas persuasivos indica la simplicidad de los regímenes tribales, totalitarios y autoritarios al mismo tiempo que presente a los regímenes democráticos como persuasivos puesto que las formas democráticas de Estado se desarrollaron a la par que los avances científicos y las innovaciones tecnológicas.

En cada sistema persuasivo democrático, subyacen factores exógenos tales como disidentes y recursos naturales que por su externalidad son considerados insumos del sistema, pero espurios en su incidencia participativa puesto que el Estado, a través de los medios de comunicación, reduce su amenaza coercitiva a ideas críticas, diversificadas y etéreas. Por un parte, tal diversificación participativa justifica la ubicuidad del Estado moderno. Es decir, justifica el empleo de las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) para espiar y contraespíar a la ciudadanía. Por otra parte, nulifica la organización de la ciudadanía reduciéndola a meros consumidores al fragmentarlos en individuos y necesidades de consumo sólo satisfechas por el mercado.

Sin embargo, el Estado persuasivo por sí sólo no agota la complejidad política dado el proselitismo, estrategia, plataforma y elección política, la concentración y alternancia del poder, la participación ciudadana, la creación y desarrollo de instituciones, la mediatización de la información que genera el sistema político, la diversificación de mensajes, derechos, capacidades, necesidades, expectativas, razonamientos, decisiones y acciones, son también elementos fundamentales. La complejidad política alude a la coerción persuasiva y a la persuasión coercitiva cuando el Estado decide por una ciudadanía renuente a la coerción, pero cada vez más creativa y por ende unida, principales requerimientos para una revolución económica, políticay social.

### **BIBLIOGRAFÍA**

Arteaga, C. (2002). *Hacia una resignificación de la política de asistencia social*. México: UNAM

Bauman, Z. (1998). *La globalización: consecuencias humanas*. México: FCE

Bauman, Z. (2002). *La sociedad sitiada*. México: Fondo de Cultura Económica

Bauman, Z. (2005). *Vida Líquida*. Barcelona: Paidós

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Bauman, Z. (2008). *Vida de consumo*. Barcelona: Anthropos
- García, R. (1999). Gobiernos locales y políticas públicas en México. Perspectivas en el nuevo federalismo. *Iztapalapa*. 46, 111-126
- García, V. y D'adamo, O. (2006). Comunicación política y campañas electorales. Análisis de una herramienta comunicacional: el spot televisivo. *Polis*. 2, 81-111
- Gómez, F. (1996). *7 potencias: Maquinarias del poder político y cincuenta años de historia (1945-1996)*. Madrid: Ediciones Internacionales Universitarias
- González, M. (1999). ¿A qué le llamamos políticas públicas? *Iztapalapa*. 46, 11-34
- Holbert, R. (2005). A typology for the study of entertainment television and politics. *American Behavioral Scientist*. 49 (3), 456-453
- Houtart, F. (1999). *La mundialización de las resistencias y de las luchas contra el neoliberalismo*. Paris: L'Harmlathan
- Jarquín, E. y Allamaná, A. (2005). *El papel del Estado y la política en el desarrollo de América Latina (1950-2000)*. En M. Payne, D. Novato y M. Mateo (coord.). La política importa. Democracia y desarrollo en América Latina. (pp. 1-18). Washintong: BID
- Luhman, N. (1986). *Complejidad y Democracia*. En M, Cupolo (coord.). Sistemas políticos: términos conceptuales. (pp. 199-218) México: UAM Azcapotzalco
- Luhmann, N. (1992). *Sociología del riesgo*. México: UdeG.
- Martineli, J. (1999). Estado y recomposición de lo público. *Iztapalapa*. 46, 67-76
- McCombs, M. (1996). Influencia de las noticias sobre nuestras imágenes del mundo. En Jennings, B. y D. Zillmann (coord.) *Los efectos de los medios de comunicación: investigaciones y teorías*. (pp. 12-31). Barcelona: Paidós.
- Minujin, A. (1999). ¿La gran exclusión? Vulnerabilidad y exclusión en América Latina. En D. Filmus (coord.). *Los noventa. Política, sociedad y cultura en América Latina de fin de siglo*. (pp. 53-78). Buenos Aires: Flacso.
- Mota, G. (2002). Psicología Política y colectiva mexicana: estado del arte. *Enseñanza e Investigación en Psicología*. 7, 323-340

## COMPLEJIDAD SOCIOPOLÍTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Muftic, L. (2009). A macro –micro theoretical integration: an unexplored theoretical frontier. *Journal of Theoretical and Philosophical Criminology*. 1, 33-71
- Payne, M. y Allamá, A. (2005). Sistemas de elección presidencial y gobernabilidad democrática. En M. Payne, Zovatto, D. y Mateo, M. (coord.). *La política importa. Democracia y desarrollo en América Latina*. (pp. 19-40). Washintong: BID
- Rawls, J. (1971). *A theory of justice*. Cambridge: Harvard University Press.
- Requejo, F. (2000). *El liberalismo político en estados plurinacionales: Rawls, Habermans y la legitimidad del federalismo plural. El caso español*. En J. Prudhomme (coord.). *Demócratas, liberales y republicanos* (pp. 43-72). México: Colmex
- Rosique, J. (1999). El desarrollo nacional en el laberinto del centralismo. *Iztapalapa*. 46, 98-110
- Salazar, L. (2004). *Para pensar la política*. México: UAM.
- Serrano, M. (1986). *La producción social de la comunicación*. Madrid: Alianza
- Toledo, A. (1999). Globalización, Estado–Nación y espacios sociales. *Iztapalapa*. 46, 32-52
- Uthoff, A. (2006). Brechas del Estado de bienestar y reformas a los sistemas de pensiones en América Latina. *Revista de la Cepal*. 89, 9-37
- Wolton, D. (2005). *Salvemos la comunicación. Aldea global y cultura. Una defense de los valores democráticos y la cohabitación mundial*. Barcelona: Gedisa.
- Zolo, D. (1986). *Complejidad, poder y democracia*. En M, Cupolo (coord.). *Sistemas políticos: términos conceptuales*. (pp. 161-198) México: UAM Azcapotzalco