

Geopolítica y volumetría: reestructuración urbana y gobernabilidad neoliberal. Apuntes para una aproximación teórica y metodológica para el estudio de la Ciudad de México

Geopolitics and Volumetry: Urban Restructuring and Neoliberal Governability. Notes for a Theoretical and Methodological Approach for the Study of Mexico City

David HERRERA-SANTANA

Universidad Nacional Autónoma de México, México

david.herrera@comunidad.unam.mx

Fabián GONZÁLEZ-LUNA

Universidad Nacional Autónoma de México, México

fabian.gluna@comunidad.unam.mx

BIBLID [ISSN 2174-6753, Vol.21(1): a2107]

Artículo ubicado en: encrucijadas.org

Fecha de recepción: 18 de septiembre de 2020 || Fecha de aceptación: 19 de abril de 2021

Resumen

En este artículo analizamos la transformación en la praxis del gobierno urbano a partir de la consolidación del neoliberalismo. Para ello, retomamos la discusión sobre la verticalidad y la volumetría como referentes teórico-metodológicos que permiten dilucidar una forma de producción del espacio urbano que trasciende el enfoque de análisis tradicional, centrado en la dimensión horizontal, la representación en el plano y el área como medida de aseguramiento y control, para inaugurar nuevas praxis y concepciones que integran y producen un espacio tridimensional, altamente fragmentado, con fuertes segmentaciones territoriales que definen formas jerarquizadas de articulación y regulación de los procesos de reproducción urbana, y con ello, toda una nueva forma de gobierno urbano-neoliberal que se apoya tanto en las fragmentaciones como en desarrollos infraestructurales complejos para poder ejercerse con relativa eficacia. En el caso de la Ciudad de México, observamos en las últimas tres décadas una producción de espacio volumétrico destinada a interconectar las nuevas centralidades dispersas –entre sí y con aquellas producidas en la etapa desarrollista– a partir de articulaciones infraestructurales que al mismo tiempo fungen como tecnologías de administración y gobierno de espacialidades y sujetos en condición de subalternidad. A ello hemos denominado: geopolítica de la volumetría urbana.

Palabras clave: geopolítica de la volumetría, reestructura urbana neoliberal, segmentaciones territoriales, articulaciones infraestructurales.

Abstract

This article analyzes the transformation in the praxis of urban government since the consolidation of neoliberalism. To do this, we make a discussion on verticality and volumetry as theoretical-methodological references that allow us to elucidate a form of production of urban space that transcends the traditional analytical approach –focused on the horizontal dimension, the representation in the plane and the ‘area’ as measure of assurance and control– to inaugurate new practices and conceptions that integrate and produce a three-dimensional space, highly fragmented, with strong territorial segmentations that define hierarchical forms of articulation and regulation of urban reproduction processes, and with it, a whole new form of urban-neoliberal government that relies on both fragmentation and complex infrastructural developments. In the specific case of Mexico City, in the last three decades it has been observed a production of volumetric space destined to produce and interconnect the new dispersed centralities –among them and with those produced in the previous stage– with infrastructural articulations that at the same time serves as technologies for the administration and government of spatialities and subjects in a subordinate condition. We have called this: geopolitics of urban volumetry.

Keywords: geopolitics of volumetry, neoliberal urban restructuring, territorial segmentations, infrastructural articulations.

Destacados

- El cambio de percepción del análisis del área y el plano a la comprensión del volumen.
- La geopolítica volumétrica como apuesta metodológica para el análisis de la ciudad.
- El poder infraestructural en la producción y el aseguramiento del espacio volumétrico.
- El desarrollo desigual como instrumento de la legitimación de la hegemonía de clase.

Cómo citar

Herrera-Santana, David y Fabían González-Luna (2021). Geopolítica y volumetría: reestructuración urbana y gobernabilidad neoliberal. Apuntes para una aproximación teórica y metodológica para el estudio de la Ciudad de México. *Encrucijadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 21(1), a2107.

1. Introducción

El desarrollo de la mirada geopolítica sobre los procesos de reestructuración urbana como estrategia de dominación, implica posicionar la producción de espacio como uno de los ejes fundamentales de la racionalidad del Estado moderno, de tal manera que las ciudades no solo representan la gestión de un tipo de orden social basado en una forma específica de regulación y control de la circulación de actividades, mercancías y personas, sino que significan el andamiaje de soporte y continuidad de la propia producción de dicho orden, por lo que “las ciudades son algo más que simples enclaves localizados donde se despliegan proyectos más amplios de reestructuración neoliberal de escala nacional o global, las ciudades se han hecho cada vez más fundamentales para la propia reproducción, mutación y constante reconstrucción del neoliberalismo” (Brenner y Theodore, 2017: 152).

Podemos plantear la reproducción de la ciudad capitalista como la forma de anclaje espacial, material y simbólico de la hegemonía, determinando las formas de la reproducción social y los modos de interpretar esa experiencia (Janoschka e Hidalgo, 2014). Así, pretendemos desarrollar una discusión teórica sobre la reestructuración urbana como mediación fundamental del proyecto neoliberal por medio de una geopolítica volumétrica, es decir, analizar cómo el “aseguramiento del volumen” se constituye como uno de los ejes protagónicos en el despliegue territorial de la gubernamentalidad posfordista.

Nuestro objetivo, por lo tanto, es el de proponer, mediante esta geopolítica de la volumetría, el análisis de la instrumentalización del espacio tridimensional (aéreo, superficial y subterráneo) como forma de gobierno en las ciudades, y su despliegue en el neoliberalismo, a partir de observar cómo las infraestructuras permiten procesos de segmentación y articulación jerarquizada de los fragmentos que se han producido con los procesos de reestructuración urbana durante la etapa posfordista.

Si por proyecto neoliberal entendemos, como lo hace David Harvey (2007: 17), la forma en cómo el capital busca desembridarse de los constreñimientos regulatorios que se le impusieron con el modo de regulación fordista durante la etapa industrial, y si comprendemos que estos procesos impactaron directamente en las formas, funciones y estructuras espaciales, entonces podemos plantear que la reestructuración urbana, con sus fuertes segmentaciones, fragmentaciones y producciones volumétricas, es parte del reajuste posfordista que permite al proyecto neoliberal liberar al capital de sus anteriores sujeciones, incluyendo aquellas relacionadas con la existencia de fijos espaciales desvalorizados.

En esta dirección, proponemos un andamiaje de aproximación a la geopolítica volumétrica en la Ciudad de México, identificando elementos de la reestructura urbana que experimentó en su tránsito de un fordismo desarrollista a un modelo posfordista. La

aproximación metodológica geopolítica a la cuestión urbana de la modernidad capitalista nos permite abordar y desentrañar la agencia que realizan las formas, funciones y estructuras espaciales de la ciudad como eje de racionalidad de Estado y dispositivo de gubernamentalidad.

El artículo se divide en tres apartados, más unas breves conclusiones. En el primero desarrollamos las bases teóricas y metodológicas de la reflexión respecto a la verticalidad y la geopolítica volumétrica. En el segundo planteamos las características principales de la reestructuración urbana posfordista desde la mirada de la geopolítica volumétrica para finalizar, en el tercero, con un abordaje de la Zona Poniente de la Ciudad de México como muestra del aseguramiento volumétrico a través de circuitos infraestructurales.

2. Verticalidad y geopolítica de la volumetría

Derivado de su análisis sobre la arquitectura de la ocupación israelí en Palestina, Eyal Weizman ha legado el concepto "política de la verticalidad" para referirse a la serie de "ideas, políticas, proyectos y regulaciones" (Weizman, 2002: 1) que han sido propuestos por la tecnocracia, las cúpulas militares y especialistas de diversas disciplinas que han contribuido al perfeccionamiento de la praxis de ocupación a partir del seccionamiento del territorio en distintas "capas". Se trata de un proceso de interpretación y reinterpretación del territorio y del espacio social que busca subvertir lo antes producido, con la finalidad de generar una ventaja estratégica en lo que es concebido como una guerra abierta y un campo de batalla permanente (Weizman, 2012).

Esta política de la verticalidad se manifiesta en el desdoblamiento de la concepción y la praxis espacial, y por ello en la percepción y la vivencia del espacio (Lefebvre, 2013) en tres dimensiones¹ que abarcan tanto el ámbito horizontal que normalmente es analizado y comprendido en el pensamiento social tradicional (los espacios y territorios planos), como también el vertical, para incluir procesos y dinámicas que acontecen en el espacio aéreo y en el subterráneo pero, ante todo, en las formas yuxtapuestas en que todos ellos se articulan.

En el caso específico analizado por Weizman, el espacio de tres dimensiones se desdobra en una tensión y una forma contradictoria de seis –tres israelíes y tres palestinas– en las cuales la soberanía es ejercida mediante la segmentación territorial y la articulación de esos segmentos a partir de producciones infraestructurales, produciéndose diversas capas (aéreas, superficiales, subterráneas) que permiten, por una parte, el control efectivo del Estado de Israel sobre territorios segmentados formalmente

¹ Aérea, superficial y subterránea, además del sentido horizontal y diagonal (Elden, 2013; Slesinger, 2018).

pertenecientes a los palestinos mientras, por la otra, también ensayan formas de resistencia, confrontación y subversión de aquellos sujetos que son contenidos mediante esas producciones espaciales (Weizman 2002; 2012; 2017; 2019).

Las infraestructuras como túneles, puentes, caminos, redes de electrificación y telecomunicaciones, ductos de abastecimiento de agua y gas, así como demás formas de equipamiento urbano, incluyendo la estética de uniformidad y regularidad del paisaje, forman parte de una dimensión trascendente que permite tanto la concepción como la praxis de segmentación del territorio y de los espacios sociales, así como la articulación compleja de esos fragmentos, para producir un todo orgánicamente armonizado que subsiste en un espacio mayor de islas territoriales, de villas y poblados palestinos desconectados entre sí, o conectados muy precariamente, y sujetos a una gobernabilidad autoritaria y una soberanía que se ejerce mediante el control estratégico de las distintas capas que son producidas por el proceso de fragmentación (Weizman, 2002; 2017).

A partir de esta propuesta, se ha desprendido todo un campo de análisis que remite a la idea de observar una complejidad espacial que no se circunscribe a las representaciones del espacio euclidiano (Lefebvre, 1976; 2013), como tampoco a aquellas interpretaciones horizontales y planas, sino que debe de observarse la dimensión vertical y la manera en cómo ésta modifica tanto la dinámica socio-espacial como su comprensión. Stuart Elden (2013) ha planteado la necesidad de analizar la "profundidad del poder" a partir de comprender un espacio "volumétrico". Desde su perspectiva, la concepción de "área", tan difundida en el pensamiento social, debe ser reemplazada por la de "volumen" para referirse a un espacio, y a formas territoriales concretas, que no pueden representarse como imágenes planas, únicamente superficiales, sino que deben ser comprendidos en todas sus capas y dimensiones; así, el espacio cobra un volumen que remite también a la manera en cómo, a partir del control, regulación y ordenamiento y vigilancia de éste, puede ejercerse efectivamente un gobierno del espacio.

Mientras es bien conocido que la biopolítica trabaja sobre la base del cálculo y la métrica, la geopolítica trabaja con principios operativos similares. Tal y como la población no desplazó al territorio como el objeto del gobierno, sino que ambas categorías emergieron en una coyuntura histórica similar, como nuevas formas de representación, comprensión y gobierno del pueblo y la tierra, así ocurre también en el momento actual. La biopolítica y la geopolítica pueden ser entendidas a partir de procesos y tecnologías de bio-metría y geo-metría, medios de comprensión y convencimiento, organización y ordenamiento. (Elden, 2013: 49)

Esta geo-metría que se compagina con la bio-metría del gobierno biopolítico (Foucault, 2006a; 2006b), remite a la noción del "aseguramiento del volumen" en contraposición con el "aseguramiento del área" (Elden, 2013) como tradicionalmente se había entendido en la estrategia militar y policial. La regulación del espacio y de los te-

territorios ocurre de forma volumétrica para asegurar la regulación biopolítica. Las infraestructuras, nuevamente, aparecen en el centro de esta dinámica de medición, control, regulación y gobierno (Elden, 2013: 40-49).

Stephen Graham y Lucy Hewitt (2012) han destacado la dimensión vertical esbozada por Weizman, pero específicamente en el análisis urbano, planteando entonces una "política de la verticalidad urbana". Desde su perspectiva, "a pesar de la extraordinaria extensión vertical del espacio construido... en las últimas décadas muy pocas de las recientes teorizaciones geográficas sobre las ciudades contemporáneas han abordado plenamente estas cuestiones, pasándolas por alto" (Graham y Hewitt, 2012: 74). Para contrarrestar esta carencia, proponen la comprensión de un "urbanismo volumétrico" que "aborde la forma en la cual las extensiones horizontales y verticales, imaginarios, materialidades y prácticas vividas intersectan y se construyen mutuamente dentro y entre los dominios subterráneo, superficial y supra-superficial" (Graham y Hewitt, 2012: 74-75).

Llevado a otros ámbitos y contextos, este tipo de análisis conduce tanto a la comprensión de cómo funcionan las ciudades –las redes profundas de la reproducción urbana–, pero también cómo puede impedirse su funcionamiento, a partir de la producción o la destrucción de sus formas y conexiones infraestructurales (Elden, 2013: 42). "La verticalidad es significativa porque añade altura y profundidad" es decir "volumen", "al plano horizontal magnificando las posibilidades de la ubicación relativa, permitiendo medios adicionales de control" (Bridge, 2013: 55).

A partir de estos elementos, proponemos una geopolítica de la volumetría para comprender dinámicas y procesos que abarcan de forma volumétrica todo el espectro del espacio social. Planteamos la necesidad de centrarnos en el análisis de las extensiones horizontales y verticales de las formaciones urbanas como requisito para la adecuada comprensión de sus dinámicas y los procesos de reestructuración constantes, pero así también para aquellos que acontecen con mucha más fuerza en coyunturas específicas como pueden ser los reajustes espacio-temporales frente a las crisis de sobreacumulación (Harvey, 2005).

La dimensión vertical no es nueva en términos de la percepción social, pero sí en términos metodológicos (Bridge, 2013; Scott, 2008; Squire y Dodds, 2020; Eick, 2019). En cualquier caso, esta no se ha hecho acompañar de un análisis sistemático y consistente sobre la verticalidad y la noción de volumen que ella permite comprender (Graham y Hewitt, 2012). Nuestro objetivo es el de proponer, mediante esta geopolítica de la volumetría, el análisis de las formas de gobierno del espacio social en las ciudades, que se inaugura con el neoliberalismo. Pretendemos atender más concretamente a la propuesta inicial de Weizman, en el sentido de observar la producción de capas territoriales, derivadas de procesos de segmentación y fragmentación, que co-

bran un sentido estratégico una vez que vuelven a ser unidas mediante complejas estructuraciones reticulares, con nodos y jerarquías bien establecidas, que se ejecutan mediante un poder infraestructural sumamente acabado.

Consideramos que las infraestructuras juegan un papel central en este gobierno neoliberal del espacio urbano, permitiendo tanto la segmentación como la articulación jerarquizada de los fragmentos (Cowen, 2019). Pensamos que la geopolítica de la volumetría en la etapa neoliberal permite una forma de gobierno específica que hace uso de una geo-metría, que consiste en la producción de capas que propician el desdoblamiento de la dimensión espacial al tiempo que generan nuevas centralidades y marginalidades, que no siempre se corresponden con aquellas de etapas previas. De esta forma, las centralidades y las marginalidades adoptan una forma difusa y se distribuyen de manera aparentemente caótica en muchos casos.

Al hablar de una geopolítica de la volumetría, nuestra intención también es la de abonar en la discusión sobre la geopolítica como forma de inteligibilidad de las dinámicas socioespaciales en diversas escalas, así como en su dimensión productiva, como praxis de ordenamiento, regulación y control espacial que produce materialidades, subjetividades, imaginarios y representaciones que, a su vez, se imbrican unas con otras en la espacialidad social.

Por otra parte, y conscientes de que el espacio social es producido por el modo de producción y por el modo de regulación (Lefebvre, 1976; 2013), consideramos que la verticalidad y la noción volumétrica ha adquirido una mayor relevancia en la etapa posfordista, adoptando y adaptando praxis y representaciones que fueron concebidas y ejecutadas en otros momentos. De esta manera, el análisis de Weizman sobre la arquitectura de la ocupación territorial en Palestina, así como las aportaciones de Graham y Hewitt, Elden, Bridge y Cowen, nos resultan útiles para plantear una forma de gobierno de la ciudad en el neoliberalismo, que consiste en la segmentación que produce capas y fragmentos, permitiendo la consolidación de nuevas y boyantes centralidades que se ajustan en las jerarquías superiores de la malla urbana, conectadas mediante un poder infraestructural cada vez más eficiente, mientras también se conforman en tecnologías de gobierno, control y vigilancia para aquello que queda desconectado o pobremente conectado. Específicamente, nos interesa referirnos a la dinámica urbana en Ciudad de México.

3. Reestructura urbana posfordista neoliberal en la Ciudad de México

Previo a la discusión de la dinámica volumétrica en la Ciudad de México, debemos profundizar en la forma en cómo el modo de producción, y específicamente el modo de regulación, impactan en la producción de espacialidades y territorialidades concretas, particularmente en la escala urbana. Durante el ascenso de la sociedad industrial y la

consolidación del Estado moderno, la necesidad de centralización de procesos estratégicos, de carácter político, económico, militar, social y cultural, conlleva también el requerimiento de definir lugares y centralidades que articulen al resto.

Esta producción de centralidades está fuertemente mediada por la estatalidad, que define lo público, así como por las formas en cómo se constituye su espacialización, atendiendo a las necesidades crecientes de una gubernamentalidad biopolítica cuya labor central es la de regular a la población y a los flujos estratégicos que componen al sistema de circulación general, tanto como los lugares de producción y aquellos en donde se realiza el valor (Foucault, 2006b). Aquí se encuentra también la praxis que posteriormente será identificada con la geopolítica y que se relaciona en todo sentido con la consolidación de la forma estatal moderna (Cowen y Smith, 2009).

Durante el fordismo, la formación espacial dominante en México responde a las necesidades del Modelo de Sustitución de Importaciones; se trata de un proceso de modernización basado en la creación y concentración de medios productivos y medios colectivos de consumo, lo que se traduce en la ampliación de infraestructuras y equipamientos, en una fuerte inversión pública en aspectos productivos-industriales y la generación de mercados para el consumo masivo; es decir, se realizó un "proceso de concentración territorial acumulativa de población y de las actividades económicas" (Duhau y Giglia, 2008: 97). Dicha modernización implicó la generación de un patrón urbano de aglomeración que permitiera condiciones de producción, circulación y consumo con tendencia a la masificación, con un orden espacial que articulaba la creación de capital fijo con la reproducción social.

El desarrollo territorial del fordismo en la Ciudad de México se expresa en su acelerado y extensivo crecimiento urbano, por una paulatina pero constante fractura de los núcleos populares tradicionales, por una funcionalidad moderna que redefinía la subalternidad como recuso de valorización, es decir, la ciudad se desarrolla bajo un proyecto funcionalista de subordinación integrada. El desarrollo de las formas urbanas opera como instrumento privilegiado de acumulación y como un medio de alta concentración de poder que se *desdoblará* territorialmente en un patrón de segregación a partir de grandes zonas homogéneas, generando "un proceso de diferenciación social entre el sur y occidente (los más ricos) y el norte y el oriente (los más pobres)" (Ward, 2004: 141).

En esta etapa se encuentran las bases de consolidación de una extensión vertical de lo urbano, que define un sentido de volumen, aunque, como hemos expresado, esta percepción aún no se corresponde con un análisis vertical y volumétrico. La *ciudad vertical* de este periodo de la modernidad se encuentra *oculta*, al estar compuesta por "redes subterráneas de infraestructura y de ingeniería política-ecológica hidráulica" (Graham y Hewitt, 2013: 81), así como numerosos otros componentes, que sin duda

condicionan la forma en cómo funciona y cómo se da una reproducción cotidiana que, no obstante, no es de fácil acceso para la vista del habitante común, como tampoco es reflexionada por este.

La crisis de sobreacumulación de la década de 1970 y el consecuente agotamiento del fordismo, inauguran profundos y extendidos procesos de reestructuración en todas las regiones y en todas las escalas. La tendencia hacia la fragmentación cada vez más marcada en esta etapa del capitalismo, sin embargo, también se acompaña de nuevas formas de articulación de lo desigual, de intentos de igualación y nivelación espacial de aquello que en principio se encuentra segmentado (Smith, 2008). En el caso de la escala urbana, la progresiva descentralización se hace acompañar de la producción de nuevas centralidades que ya no se corresponden con aquellas que habían sido definidas por la estatalidad y la noción del espacio público que ésta definía.

Esta dispersión aparentemente caótica, sin embargo, se corresponde con la inauguración de nuevas tecnologías de articulación que brindan la posibilidad de que el sistema de circulación, en la escala urbana, continúe funcionando, al tiempo que produce una lógica de gobierno de lo urbano cada vez más basada en dinámicas de articulación/inclusión, exclusión/contención, en donde la verticalidad y la concepción del *aseguramiento del volumen* juegan un papel central.

En este contexto de tránsito del fordismo desarrollista hacia el posfordismo neoliberal, el *aseguramiento volumétrico* en la Ciudad de México requirió de una reestructura urbana que permitiera generar y fijar espacialmente las condiciones de acumulación y gubernamentalidad de la racionalidad neoliberal. El aseguramiento volumétrico es un resultado de la destrucción creativa del capital² que se despliega en el propio desarrollo desigual de la ciudad.

La tendencia a la creación de grandes zonas homogéneas en la ciudad es sustituida por un patrón fragmentado insular, donde las nuevas centralidades y marginalidades se acercan físicamente, pero se alejan socialmente. Se articula una segregación horizontal y vertical (volumétrica) que impulsa procesos de valorización y desvalorización a escala de toda la ciudad, donde las propias formas espaciales, destacando las infraestructurales, constituyen vectores del poder de clase y de su *regreso* y *asalto* de la ciudad (Smith, 2015).

Se trata de ciudades cada vez más definidas por formas logísticas e infraestructurales que están dispuestas para el correcto funcionamiento del sistema de circulación (Cohen, 2014), es decir, la "estructura urbana no es necesariamente aquello que ocupa el centro de la seguridad, sino la circulación" (Adey, 2010: 53).

² En el sentido que lo plantean Brenner y Theodore (2017).

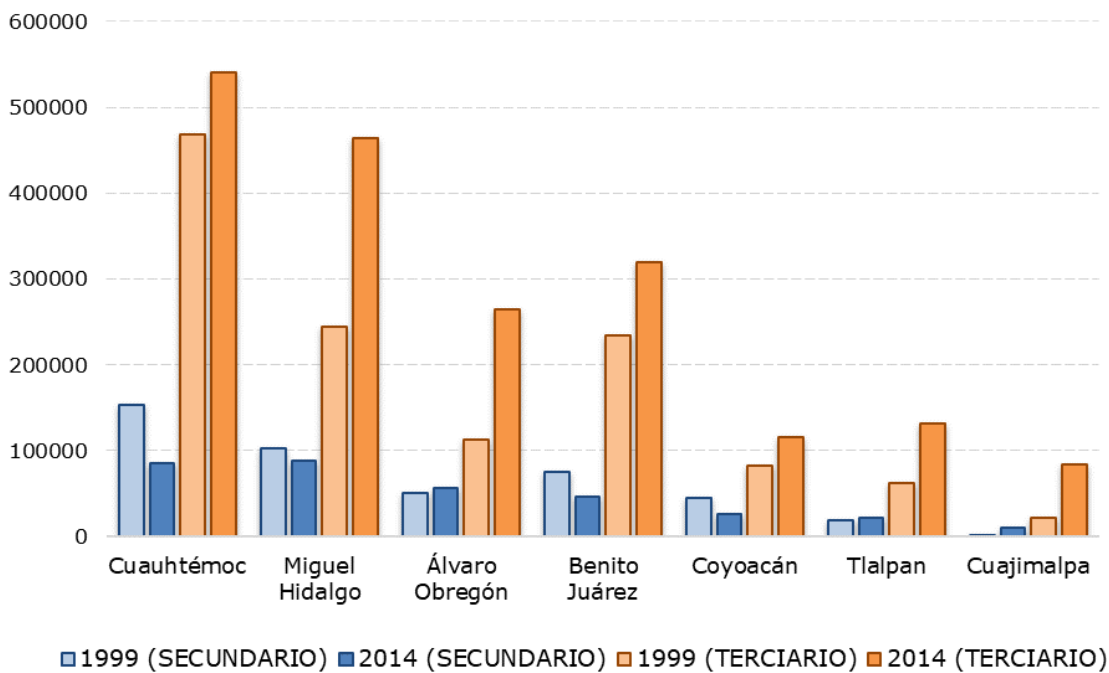
La geopolítica de la volumetría urbana, entonces, tiene como centro al gobierno del espacio social, como preocupación la seguridad del sistema de circulación y como objetivo la regulación y administración de los flujos y las poblaciones para procurar la reproducción cotidiana y rutinizada. En el caso de la Ciudad de México, ante la proliferación de las nuevas centralidades y marginalidades, la producción de un volumen urbano por medio del poder infraestructural representa la estrategia central de gobierno del espacio. Por esta razón, nos enfocamos en la reestructuración urbana como medio de articulación del espacio fragmentado, del aseguramiento de la circulación y de la regulación social. De la Ciudad concentrada y centralizada se transita a una de carácter fragmentario y más difuso, lo cual no significa que desaparecen o se eliminan las anteriores estructuraciones, sino que éstas se refuncionalizan en una nueva dinámica donde lo volumétrico (y no la horizontalidad) es el vector fundamental, al menos en torno a las nuevas centralidades.

La estructura urbana fragmentada de la Ciudad de México es medio y expresión de la reestructura económica y de la política neoliberal, de tal forma que los cambios productivos de signo posfordista se desdoblan en una organización espacial articulada verticalmente y fracturada horizontalmente como fundamento del desarrollo desigual.

En la desregulación productiva, Parnreiter (2002) identifica tres aspectos claves para la reestructuración urbana de la Ciudad de México: 1) la dispersión y descentralización de la industria; 2) el nuevo arreglo de la división internacional del trabajo; y 3) la desintegración de las economías de escala, donde la horizontalidad es remplazada por la verticalidad. Como apunta Enrique Castro (2019: 243): "La Ciudad de México ha registrado una reestructuración productiva desde la década de 1990, esto se puede observar en la reducción de las actividades secundarias si se observa el declive del personal ocupado y la producción bruta total". En el periodo 1999-2014, las actividades secundarias registran una disminución en términos del personal ocupado del 32.2% al 17.9%, mientras las actividades terciarias aumentan del 67.8% al 82.1%. En cuanto a la producción bruta total, la disminución en el sector secundario es del 37.7% del total de inversiones en el primer año (una cifra de \$314,814,885.00) a 25.6% (equivalentes a \$658,546,930) en el último. Por su parte, el sector terciario, aumenta del 63.3% (\$598,671,057) al 74.4% del total (\$1,908,906,440) durante el mismo periodo (Castro, 2019).

Como se puede apreciar, los cambios en el patrón productivo se van fijando de manera diferenciada en la Ciudad, apuntando una organización fragmentada donde aún "se notan rasgos del modelo tradicional de segregación, como la persistencia de las élites en ciertos espacios, y como los estratos proletarios y las clases medias han tenido una marcada dispersión, junto a la localización periférica de los grupos pobres, más en sintonía con las propuestas del actual modelo de dispersión y fragmentación del espacio urbano" (Aguilar y Matos, 2011: 5).

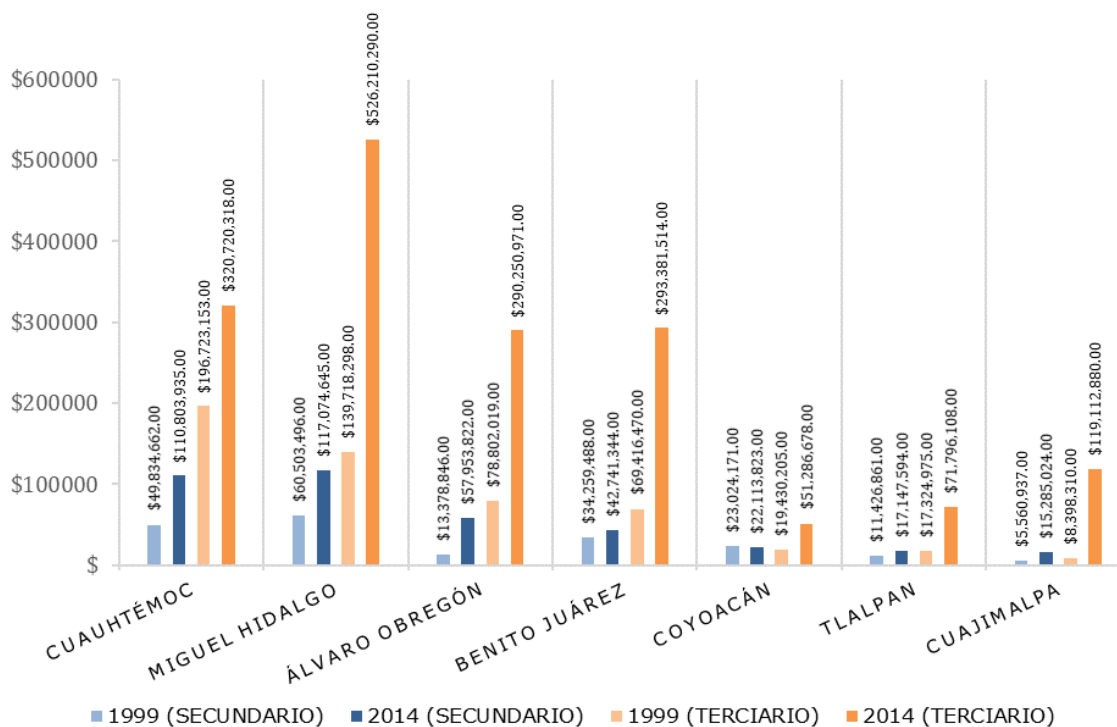
Figura 1. Ocupación de personal en sectores secundario y terciario, 1999-2014



Fuente: Elaborada con base en datos obtenidos de Castro (2019).

Esta reestructura productiva ha implicado “una pérdida acumulada en el poder adquisitivo de 124.46%, tomando como referencia el año 1982” (Gómez y Guerrero, 2012: 154) y un proceso de intensificación de la polarización económica (Parnreiter, 2002).

Figura 2. Producción bruta por Alcaldía (miles de pesos), 1999-2014



Fuente: Elaborada con base en datos obtenidos de Castro (2019).

Los procesos de reestructuración urbana, como la regeneración y renovación, son la expresión material de la destrucción creativa del capital, se realiza sobre las formas-funciones del fordismo para rearticularla y producir una nueva coherencia espacial que da sentido a la fragmentación de las ciudades. De manera específica, la estructura urbana posfordista neoliberal en la Ciudad de México se realiza y expresa en cinco dinámicas:

- 1) Difusión de hipermercados, centros comerciales y de entretenimiento en la totalidad del espacio urbano...
- 2) Instalación de escuelas y universidades privadas en la cercanía de las nuevas áreas residenciales privadas...
- 3) Modificación del significado de la infraestructura de transporte, pasando a ser la accesibilidad a vías rápidas, lo que determina la rentabilidad del suelo en tanto pasa a ser el principal condicionante de la localización de proyectos inmobiliarios en sus diferentes modalidades...
- 4) Suburbanización de la producción industrial...
- 5) Creciente aislamiento e inaccesibilidad de los barrios de la clase baja (Duhau y Giglia; 2008: 77).

En la Ciudad de México esto se ha traducido en la transformación de antiguas zonas industriales y barrios obreros para propiciar procesos de inversión inmobiliaria de distinto tipo (vivienda, oficinas, centros comerciales, edificaciones de usos múltiples) que aprovechan las "brechas de renta" para atraer capitales y valorizar las zonas y así iniciar procesos de desvalorización en otras, este vaivén del capital requiere, necesariamente, del poder infraestructural del *aseguramiento volumétrico*. De las más relevantes, podemos señalar la reestructuración de antiguos espacios industriales en las zonas centrales (alcaldías Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Álvaro Obregón) y su reconversión a espacios de actividades terciarizadas, así como la tendencia a producir desarrollos inmobiliarios cada vez más acordes con las necesidades de reproducción del nuevo patrón de acumulación (Gasca, 2019; Olivera, 2019; Castro, 2019; Carreras, 2017).

El patrón tradicional de segregación espacial reedita una diferencia histórica entre el sur-poniente, como la zona mejor dotada y con la población con mayores ingresos, frente al norte-oriente más popular, con barrios pobres y como la de mayor irregularidad. En las zonas centrales hay una mayor mezcla, con predominio de clases medias, y en estas áreas los sectores más pobres en general viven en mejores condiciones que sus pares socioeconómicos del oriente (Ward, 2004), ya que pueden beneficiarse de las redes de infraestructura y de servicios existentes. La reestructuración neoliberal en la ciudad busca generar y consolidar puntos neurálgicos de articulación económica con énfasis en los sectores comerciales y de servicios:

Con esta intención se construyó el gran corredor urbano que va del Centro Histórico hasta Paseo de la Reforma en donde se ubican las principales firmas financieras del mundo que operan en el país y los principales servicios de avanzada. También en Polanco, una exclusiva zona residencial y comercial de la ciudad cuenta con una importante concentración de servicios de avanzada, de galerías y restaurantes. Santa Fe también ilustra la manera en que consolida un proyecto global en la ciudad, sin embargo, a diferencia de otros casos en que se ha revalorizado y regenerado el suelo urbano con la finalidad de convertirlo en un lugar propio de la era de la globalización, sólo el caso de Santa Fe representa la creación de una zona que

sin haber sido con anterioridad un espacio propiamente urbano se convierte en la zona de mayor vanguardia de la ciudad (Negrete, 2010: 75).

En términos de infraestructura, servicios y concentración de ingresos Talavera et al. (2010) indican que las alcaldías del sur poniente (Benito Juárez, Coyoacán, Tlalpan, Azcapotzalco, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón y Cuajimalpa) presentan condiciones de vanguardia frente al oriente de la ciudad (principalmente los municipios conurbados del Estado de México), zona preferentemente de habitación popular (formal e informal), con baja planeación e intervención estatal. En esta misma dirección Prétov-Schapira y Cattaneo (2008) mencionan que:

En México, en una escala más local, los procesos de fragmentación urbana pueden ser observados en los barrios acomodados del sud-oeste del Distrito Federal, en los cuales se concentran los barrios cerrados, las escuelas bilingües, los clubes deportivos y los malls, como en la delegación Álvaro Obregón (Guerrien, 2004). La cartografía de un indicador socio-económico construido sobre la base de un análisis multifactorial de las AGEB revela la contigüidad entre algunas de las zonas más ricas de la Ciudad de México y algunas de las más modestas, una proximidad que abre la puerta a todos los tipos de miedo y de resentimiento, y a la multiplicación de los cercos, de los guardias armados y de los check-points (Prétov-Schapira y Cattaneo, 2008: s/p).

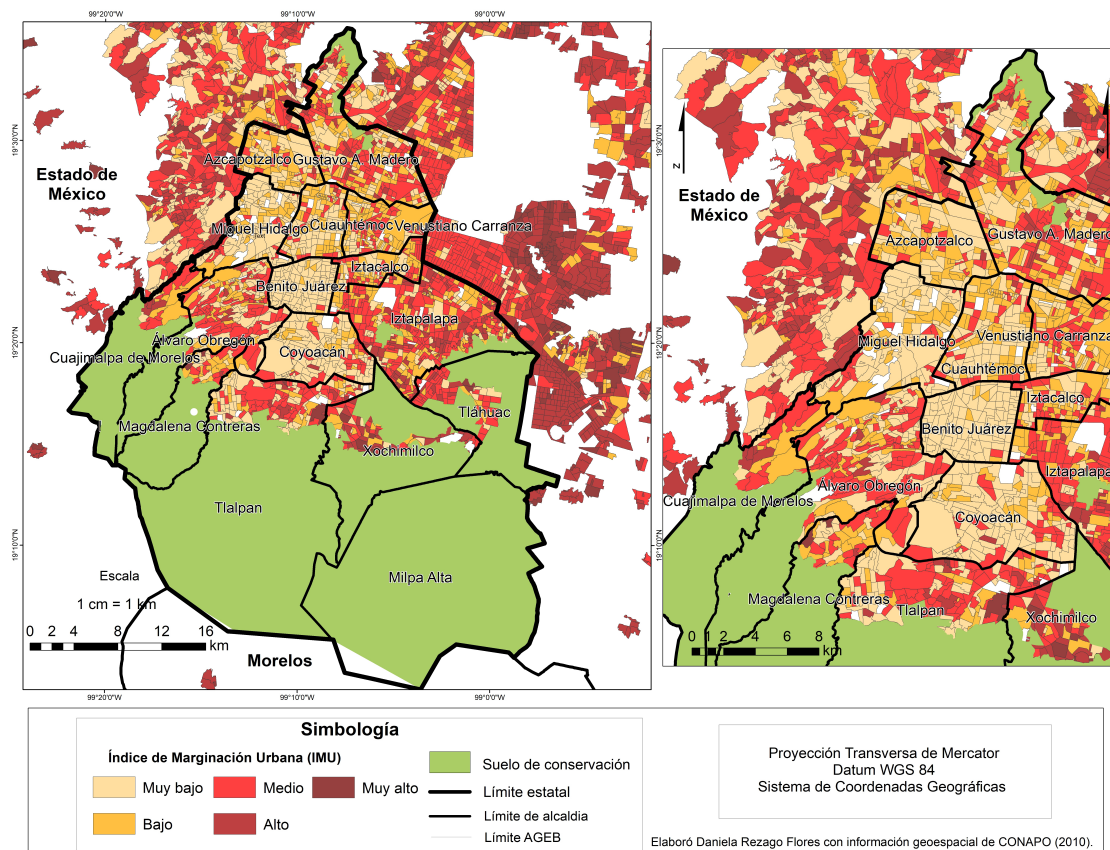
Parnreiter indica que "la ciudad global emerge sobre Paseo de Reforma, Avenida Juárez, Santa Fe, Polanco, Insurgentes Sur y Periférico Sur. Destaca el mega-proyecto de Santa Fe, donde se está constituyendo un nuevo "lugar global" en la ZMCM" (2002:113).

El mapa de la figura 3 evidencia la fragmentación de la Ciudad de México durante el neoliberalismo, a partir del análisis del Índice de Marginación Urbana (IMU). Lo que se ha generado, es una estructura urbana insular que se manifiesta en la proliferación de "islas" que se conectan entre sí pero no se articulan con sus entornos, ya que no lo requieren funcionalmente, provocando que el modelo de ciudad responda a los intereses de acumulación de los desarrolladores inmobiliarios y a la creación de rentas culturales en detrimento de un patrón público y de integración social (Duhau y Giglia, 2008). De la homogeneidad de los circuitos centrales se pasa a una heterogeneidad muy marcada, especialmente en la Zona Poniente, donde la volumetría, como veremos, buscará conectar ciertas "islas" a partir de salvar muchas otras donde se concentra la marginalidad.

La Ciudad de México se caracteriza por la suburbanización, la segregación socioespacial, el desarrollo de megaproyectos inmobiliarios como fijación de capital y de representaciones espaciales del poder de clase, por la pauperización de barrios populares, por la conducción de la expansión y renovación urbana por capitales inmobiliarios (Ward, 2004; Garza, 2010; Pradilla, 2009), que en conjunto articulan una estructura urbana policéntrica altamente fragmentada que combina la expansión horizontal como "periferización" de las clases subalternas, con la articulación vertical de las clases dominantes. De esta manera, la fragmentación y rearticulación urbana constituyen el co-

relato espacial de la destrucción creativa del capitalismo posfordista, gestionado por medio de los dispositivos volumétricos. Se trata de una “nueva forma de separación de funciones y elementos socioespaciales, ya no –como antes– en una dimensión grande (ciudad grande-ciudad pobre, zona habitacional-zona industrial) sino una dimensión pequeña” (Duhau y Giglia, 2008: 87).

Figura 3. Índice de marginación urbana, Ciudad de México, con énfasis en Zona Poniente, 2010



Fuente: Elaboración de Daniela Rezagó Flores con información geoespacial de CONAPO (2010).

4. Infraestructura e interconexión: el volumen y la articulación de las centralidades en el poniente de la Ciudad de México

El aseguramiento volumétrico vía la reestructuración urbana posfordista se manifiesta de forma contundente en el poniente de la Ciudad de México, reafirmando las tendencias de desarrollo desigual de la Ciudad. En esta zona se identifican procesos de articulación/desarticulación que le dan sentido a la fragmentación urbana y evidencian el desdoblamiento espacial del poder infraestructural. En el poniente se aprecian dinámicas de reestructuración por medio de la ocupación de espacios de reproducción diversificados, muchos de ellos ligados a vivienda popular y formas precarizadas de reproducción de la vida, que a partir de estas transformaciones en las estructuras y dinámicas espaciales van siendo incorporados de forma subalterna ante la producción de nuevas centralidades (como Santa Fe) y los desarrollos infraestructurales (vías eleva-

das, puentes, túneles) que permiten que estas se conecten con aquellas más tradicionales (Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Álvaro Obregón), así como con otras zonas de concentración de vivienda de alta y media gama, del habitar de clases medias y bajas, y de concentración de actividades económicas complementarias (Coyoacán, Tlalpan) lo que, al mismo tiempo, genera dinámicas de exclusión y marginalización en aquellos puntos que quedan estratégicamente desconectados.

Las últimas tres décadas, hemos observado la producción de una nueva volumetría que permite la interconexión de estas zonas de rápido crecimiento tanto con zonas tradicionales como con otras, dentro y fuera de la Ciudad, que se presentan como de alto interés para las actividades económicas y para las relaciones de clase establecidas. Ponemos principal atención en algunos desarrollos infraestructurales que, además del costo y magnitud de inversión que representan, consideramos son centrales para esta geopolítica volumétrica: La Supervía Poniente, la Autopista Chamapa-La Venta y las Autopistas Urbanas (norte y sur), por considerarlas precisamente como esta forma de articulación de nuevas centralidades y de producción de marginalidades. Por cuestiones de espacio, no podemos desarrollar la problemática en su totalidad, pero sí queremos bosquejarla en sus rasgos más generales.

En marzo de 2010 se realizó el anuncio oficial de la construcción de la Supervía Sur-Poniente con dos tramos: Avenida Centenario en la zona de Santa Fe hasta Luis Cabrera y de ahí al Periférico Sur, donde conecta con la Autopista Urbana Sur. Para ello se decretó la expropiación de 126 inmuebles ubicados en una superficie de 36 626 524 m², repartidos entre las Alcaldías de Álvaro Obregón y Magdalena Contreras, asignándose la obra al conglomerado «Controladora Vía Rápida Poetas», conformado por el grupo español OHL (Alfie, 2013). De los 10 Km totales de longitud, 5.4 Km son de peaje, y permite la interconexión de la nueva zona de alto crecimiento de Santa Fe con la Autopista Urbana Sur que, a su vez, puede conectar con las alcaldías Tlalpan y Coyoacán o hacia el circuito Polanco-Chapultepec, de alta concentración de actividades económicas y de zonas residenciales de alta y media gama, evitando el paso tradicional por las zonas históricas de Santa Fe, Observatorio y la Avenida Constituyentes. Los túneles, puentes elevados y pasos a desnivel que la conforman, son parte de la nueva volumetría urbana que une y desconecta al mismo tiempo (figura 4).

La Autopista Chamapa-La Venta, por su parte, conecta la parte norte de la Ciudad, incluyendo los municipios del Estado de México más cercanos a esta, como Naucalpan y Cuautitlán Izcalli, con la floreciente zona de Santa Fe y de Cuajimalpa, así como el municipio de Huixquilucan de creciente atención por parte del capital inmobiliario. De igual forma, a partir de pasos a desnivel y de una moderna autopista, permite un flujo constante e ininterrumpido hacia las zonas residenciales de alta gama en Interlomas y Bosque Real, en el Estado de México, llegando a formar casi un circuito completo con

su posible conexión al norte con otra gran obra de infraestructura, de la cual no nos ocuparemos aquí, denominada Circuito Exterior Mexiquense, en el entronque con la autopista hacia Querétaro. Nuevamente, esta obra ha permitido conectar nuevas centralidades mientras se libra una gran zona de vivienda popular y precaria, a lo largo de 10.8 Km.

Figura 4. Túnel en la Supervía Poniente: articulación con el sur de la Ciudad



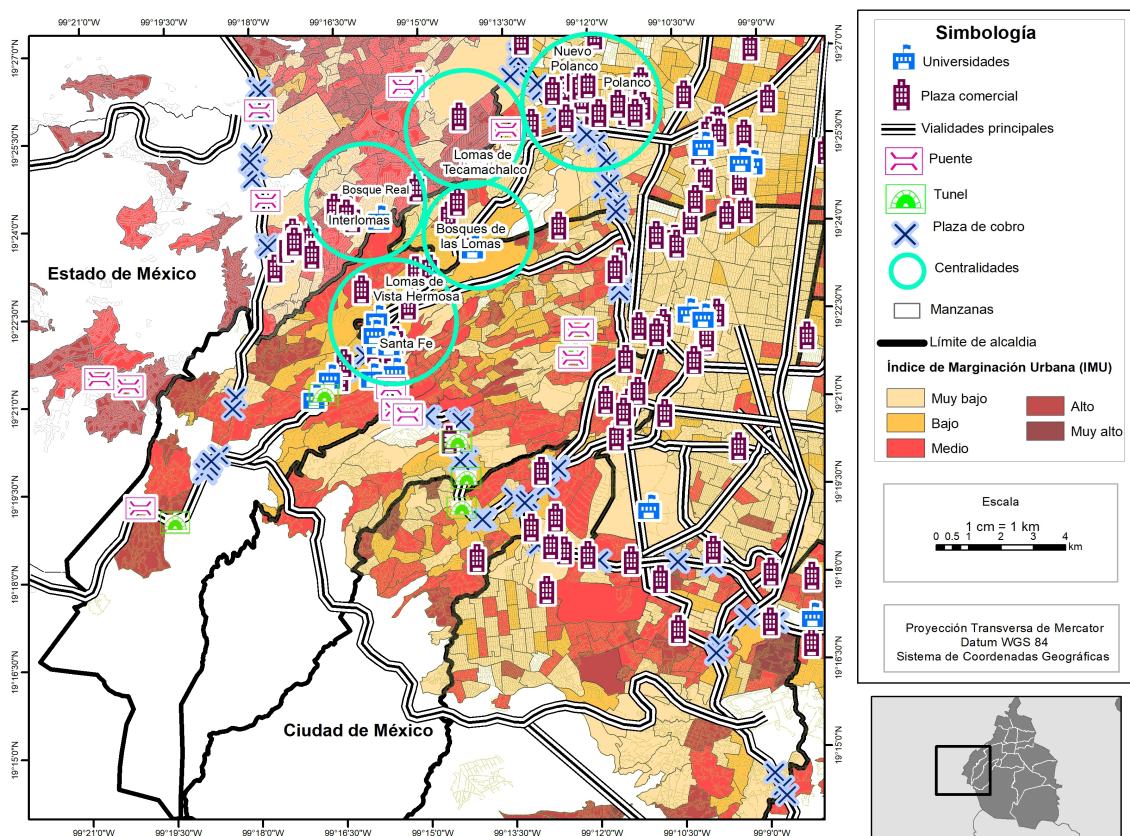
Fuente: Fotografía propia, septiembre de 2020.

Por último, las Autopistas Urbanas (norte y sur). Son, en principio, dos proyectos distintos y construidos en temporalidades diferentes. La Autopista sur entró en operaciones en el año 2012, en su primer tramo, y 2016 en el último, con una longitud de 15.5 Km, desde la Glorieta de San Jerónimo hasta Vaqueritos-Xochimilco, conectando con la Supervía Poniente y con la carretera hacia Cuernavaca, Morelos. La Autopista norte, por su parte, se inauguró en el año de 2011, en su primer tramo, y un año después el resto, con una longitud de 9.8 Km, de San Antonio (en el poniente) hacia Toreo (en el norte), conectando con el Viaducto Elevado Bicentenario (una obra de igual magnitud en el Estado de México). Ambas autopistas se unen mediante el Segundo Piso del Periférico, que no es de peaje. Junto con la Supervía, conforman un circuito amplio de interconexiones que recorre 6 de las 16 alcaldías³ que componen la Ciudad de México, conectando además con los municipios de Huixquilucan, Naucalpan, Tlalnepantla y Cuautitlán Izcalli, si se considera la conexión con el Viaducto Elevado y la cercanía con la Autopista Chamapa-La Venta.

³ Supervía Poniente (Álvaro Obregón y Magdalena Contreras), Autopista Sur (Álvaro Obregón, Coyoacán, Magdalena Contreras y Tlalpan), Autopista Norte (Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Álvaro Obregón).

La figura 5 representa el circuito de infraestructura estratégica. Este permite la interconexión de las nuevas centralidades localizadas en el Poniente de la Ciudad y sus cercanías en el Estado de México, tanto con otros nodos de relativamente reciente creación, como con aquellos que desde la etapa anterior ya fungían como centros de actividades estratégicas en la Ciudad, localizados en las alcaldías Cuauhtémoc, Benito Juárez y Miguel Hidalgo, específicamente en el llamado corredor Reforma-Chapultepec. El nuevo sistema de circulación (aun inconcluso, como puede constatarse con la cancelación definitiva del Proyecto Autopista Urbana Oriente en 2014) busca librar aquellas zonas de vivienda popular y de precarización (Fotografía 2) o, por otra parte, aquellas sometidas a una fuerte desvalorización con motivo del proceso de regeneración y reestructuración urbana.

Figura 5. Circuitos de articulación de infraestructura vial y equipamiento relevante, Zona Poniente de la Ciudad de México, 2018



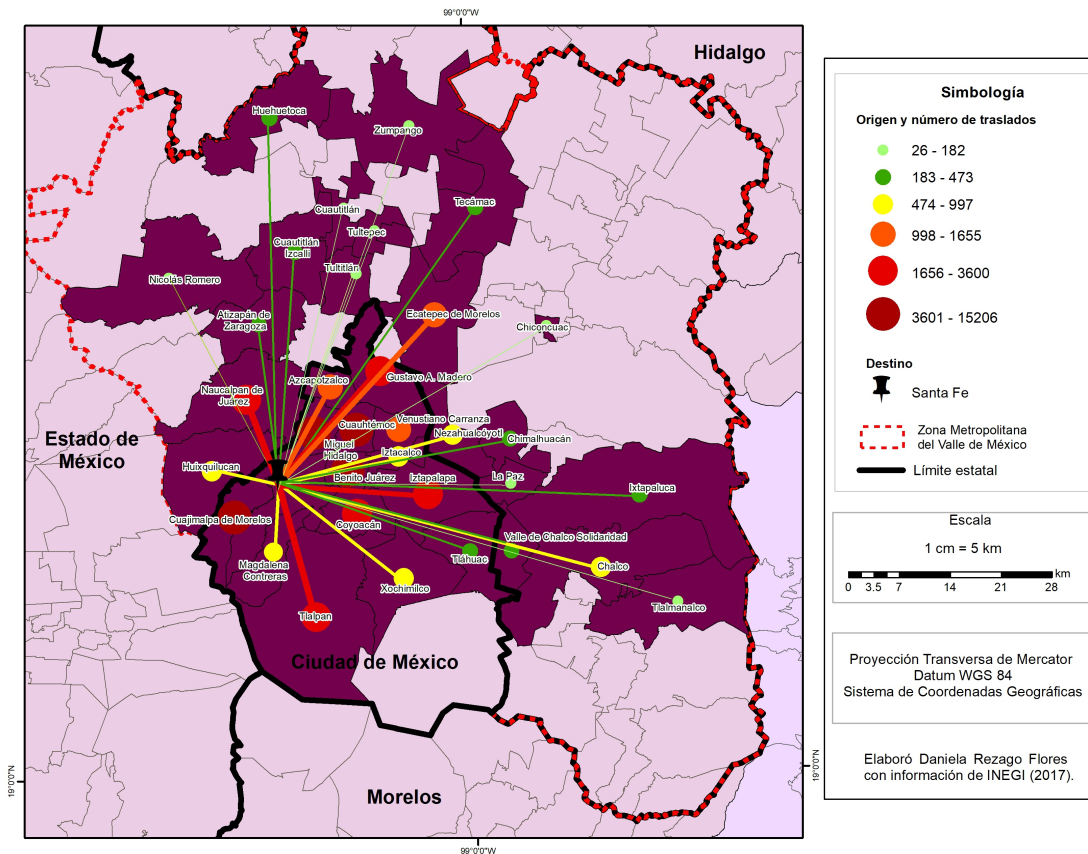
Fuente: elaboración de Daniela Rezago Flores con información geoespacial de CONAPO (2010), CONABIO (2012), INEGI (2007, 2010, 2012), IMT (2020), Geocomunes (2014, 2018).

Un aspecto relevante que queremos destacar es el de la movilidad de flujos de personas a partir de estas nuevas formas volumétricas. Salvo contadas excepciones de algunas rutas de autobuses que recorren estas infraestructuras, en realidad los desplazamientos que se privilegian son aquellos de transporte particular, por una parte, y por otra, aquellos que se dan entre las zonas de mayor concentración económica. Mientras la creciente volumetría permite conectar nodos estratégicos, también lo hace

en zonas donde habitan clases medias y altas. La diferencia se da con aquel tipo de movilidad que se registra en la zona Oriente de la Ciudad, donde no se desarrolla este tipo de infraestructura ni se privilegia una movilidad eficiente.

Según la "Encuesta Origen Destino 2017", el transporte privado solamente representa el 22.3% de las formas de transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), que incluye tanto a la Ciudad como a los Municipios conurbados del Estado de México (INEGI, 2017). Por otra parte, el transporte público representó el 50.9% y las personas que además de tomar algún tipo de transporte deben caminar todos los días para realizar sus actividades cotidianas, representan el 65.9% del total de personas que se movilizan en la ZMVM (INEGI, 2017). Si se contempla el universo del transporte privado, el automóvil ocupa el 90%, siendo utilizado en mayor medida por una persona en cada trayecto (INEGI, 2017).

Figura 6. Movilidad hacia la Zona Poniente de la Ciudad de México, 2017



Fuente: elaboración de Daniela Rezagó Flores con información de INEGI (2017).

A pesar de ello, la nueva volumetría privilegia el transporte privado y la movilidad entre los distritos que concentran a las clases medias-altas y las actividades económicas terciarias, como también puede observarse en la Encuesta, que muestra la alta concentración de movilidad en los distritos cercanos al Chapultepec-Polanco (el mayor receptor de viajes por trabajo) como son, Condesa, Del Valle, Las Lomas, La Raza y Panteones (EOD, 2017). En el caso de la Zona Poniente, esta se encuentra cada vez

más integrada con los distritos centrales, así como con los municipios y zonas de creciente relevancia como hemos apreciado, pero también se privilegia la movilidad por automóvil a partir de estas infraestructuras.

Figura 7. Túnel en la Supervía poniente y asentamiento popular



Fuente: Foto propia (septiembre de 2020)

Los túneles, puentes, pasos a desnivel, autopistas y vías (de peaje o no) (figura 5), permiten ese desdoblamiento del espacio en capas (subterráneas, superficiales y aéreas) que, por una parte, imprimen el sentido volumétrico que hemos referido pero, por la otra, también desdoblan una tensión permanente que, en este momento, no nos es posible analizar, pero que quisiéramos plantear. Siguiendo a Weizman (2017), podemos decir que en la Ciudad de México también se observa una tensión entre seis dimensiones: la subterránea, superficial y aérea que componen a la nueva volumetría de interconexión, pero que al mismo tiempo condicionan las formas de reproducción de lo que queda "por arriba", "por debajo" o "a un lado" de estas producciones que, por tanto, también se manifiesta en tres dimensiones (subterránea, aérea y superficial) subordinadas a la lógica de conexión de las centralidades (figura 7). Aquí, la centralidad de la circulación como proceso urbano condiciona la desconexión de diversas zonas que, conscientemente o no, ven alterada su cotidianidad por un volumen que les abarca en su totalidad.

La racionalidad urbana posfordista se despliega en los circuitos infraestructurales que segmentan el espacio y lo rearticulan bajo una estrategia de dominación que busca el aseguramiento de los circuitos de aprovisionamiento, de acceso diferencial a los bienes y servicios urbanos y de producción de subjetividades de acuerdo con el proyecto de dominación.

5. Conclusiones

No planteamos que el proyecto neoliberal haya transformado la racionalidad de la ciudad capitalista, ésta sigue significando la territorialización de los medios productivos y de consumo, pero sí ha acentuado el papel estratégico de ésta como eje del desarrollo desigual y como instrumento de consenso que legitima la hegemonía del proyecto de clase, proceso que demanda la articulación de dispositivos securitarios como fundamentos de la gubernamentalidad.

El análisis de la verticalidad y del espacio volumétrico permite alejarse de los enfoques que se limitan a observar la dimensión horizontal, el plano como representación de la dinámica urbana, y el área como forma de delimitación, aseguramiento, administración y control de los procesos en esta escala. La comprensión de la producción de un espacio que se despliega verticalmente, pero que adquiere un volumen específico en su edificación material, tanto como en las representaciones y las prácticas espaciales, que impactan en la forma en cómo se vive, se habita y se consume el espacio, dirige la mirada hacia formas y tecnologías biopolíticas de gobierno perfeccionadas que median la reproducción de la cotidianidad urbana, así como posibilitan al sistema de circulación y de acumulación de capital, procurando salvar las contradicciones espacio/temporales que se constituyen como obstáculos para los flujos estratégicos que atraviesan las escalas y dan forma al capitalismo contemporáneo.

Las grandes producciones infraestructurales fungen como tecnologías de articulación de los fragmentos y las segmentaciones territoriales, producidas durante la etapa posfordista como formas diversas que buscan aprovechar al máximo tanto el diferencial de rentas, como la ubicación estratégica y las dinámicas de valorización y revalorización del suelo urbano, induciendo al mismo tiempo la producción de nuevas centralidades dispersas que buscan conectarse entre sí y con aquellas producidas durante la etapa desarrollista. Al mismo tiempo, esta dinámica de conexión de lo disperso genera nuevos confinamientos y exclusiones de las marginalidades que se van produciendo o que ya se encontraban presentes, pero quedan desconectadas de la nueva morfología urbana caracterizada por puentes, túneles, autopistas interiores y demás infraestructuras que dan viabilidad al sistema de circulación, como se puede apreciar en la Zona Poniente de la Ciudad de México. Ello no debe interpretarse como una consecuencia no deseada, sino que, desde la perspectiva de la geopolítica de la volumetría que aquí hemos propuesto, es parte integral de una forma de gobierno neoliberal que, por una parte, produce una red interconectada de centralidades dispersas, mientras por la otra ejerce una forma de control excluyente y de vigilancia constante con respecto a las marginalidades.

6. Referencias bibliográficas

Adey, Peter (2010). Vertical Security in the Megacity. Legibility, Mobility and Aerial Politics. *Theory, Culture and Society*, 27(6), 51-67.

<https://doi.org/10.1177/0263276410380943>

Alfie, Miriam (2013). Supervía Poniente: conflicto social y visión urbano-ambiental. *Estudios Demográficos Urbanos*, 28(3), 735-768.

<https://doi.org/10.24201/edu.v28i3.1452>

Brenner, Neil (1997). Global, Fragmented, Hierarchical: Henri Lefebvre's Geographies of Globalization. *Public Culture*, 10(1), 135-167. <https://doi.org/10.1215/08992363-10-1-135>

Brenner, Neil y Nik Theodore (2017). Las ciudades y las geografías del neoliberalismo realmente existente. En Á. Sevilla (ed.), *Neil Brenner. Teoría urbana crítica y políticas de escala* (pp. 113-159). Icaria.

Bridge, Gavin (2013). Territory, Now in 3D! *Political Geography*, 34, 55-57.

<https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2013.01.005>

Castro, Enrique (2019). Regeneración urbana en espacios desindustrializados del norte de Polanco, Ciudad de México. En J. Gasca (coord.), *Capital Inmobiliario. Producción y transgresión del espacio social en la ciudad neoliberal* (pp. 237-254). IIEc-UNAM.

Cowen, Deborah (2014). *The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Commerce*. Minnesota University Press.

Cowen, Deborah (2019). Following the Infrastructures of Empire: Notes on Cities, Settler Colonialism, and Method. *Urban Geography*, 41(4), 469-486.

<https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1677990>

Cowen, Deborah y Neil Smith (2009). After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics. *Antipode*, 41 (1), 22-48. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2008.00654.x>

Duhau, Emilio y Ángela Giglia (2008). *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*. Siglo XXI.

Elden, Stuart (2013). Secure the Volume: Vertical Geopolitics and the Depth of Power. *Political Geography*, 34, 35-51. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2012.12.009>

Foucault, Michel (1988). El sujeto y el poder. *Revista Mexicana de Sociología*, L(3), 3-20.

Foucault, Michel (2006a). *Defender la sociedad*. Fondo de Cultura Económica.

Foucault, Michel (2006b). *Seguridad, territorio, población*. Fondo de Cultura Económica.

Garza, Gustavo (2010). La transformación urbana de México, 1970-2020. En M. Scheingart (coord.), *Los grandes problemas de México II. Desarrollo urbano y regional* (pp. 31-86). COLMEX.

Graham, Stephen y Lucy Hewitt (2013). Getting off the Ground: On the Politics of Urban Verticality. *Progress in Human Geography*, 31(1), 72-92.

<https://doi.org/10.1177/0309132512443147>

- Harvey, David (2005). *The New Imperialism*. Oxford.
- Harvey, David (2007). *Breve historia del neoliberalismo*. Akal.
- Harvey, David (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Akal.
- INEGI (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017. <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>
- Janoschka, Michael y Rodrigo Hidalgo (2014). La ciudad neoliberal: Estímulos de reflexión crítica. En M. Janoschka y R. Hidalgo (eds.), *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Ciudad de México y Madrid* (pp. 7-32). Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Lefebvre, Henri (1976). *Espacio y Política*. Ediciones Península.
- Lefebvre, Henri (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Negrete, María Eugenia (2010). Las metrópolis mexicanas: conceptualización, gestión y agenda de políticas. En G. Garza y M. Schteingart (coords), *Los grandes problemas de México II. Desarrollo urbano y regional* (pp. 173-212). Colmex.
- Olivera, Patricia (2019). Proyectos inmobiliarios: mecanismos de control político y financiero del espacio edificado en México. En J. Gasca (coord). *Capital Inmobiliario. Producción y transgresión de espacio social en la ciudad neoliberal* (pp. 131-163). IIEc-UNAM.
- Ornelas, Jaime (2000). La ciudad bajo el neoliberalismo. *Papeles de Población*, 23, 45-69.
- Pradilla, Emilio. (2009). *Los territorios del neoliberalismo en América Latina*. Editorial Porrúa.
- Pradilla, Emilio (1998). Fragmentación y exclusión en la megalópolis mexicana. *Nueva Sociedad*, 156, 180-193.
- Prévôt-Schapira, Marie-France y Rodrigo Cattaneo (2008). Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. *Eure*, XXXIV(103), 73-92. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000300004>
- Slesinger, Ian (2018). A Cartography of the Unknowable: Technology, Territory and Subterranean Agencies in Israel's Management of the Gaza Tunnels. *Geopolitics*, 25(1), 17-42. <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1399878>
- Smith, Neil (2008). *Uneven Development. Nature, Capital and the Production of Space*. Georgia University Press.
- Smith, Neil (2015). Hacia una teoría del desarrollo desigual II: la escala espacial y el vaivén del capital. En L. García y F. Sabaté (eds.), *Neil Smith. Gentrificación urbana y desarrollo desigual* (pp. 148-190). Icaria.
- Squire, Rachael y Dodds, Klaus, (2020). Introduction to the Special Issue: Subterranean Geopolitics. *Geopolitics*, 25(1), 4-16. <https://doi.org/10.1080/14650045.2019.1609453>
- Talavera, Fernando; Eliezer Morales y Francisco Muñoz (2010). *El Slum mexicano II*. Facultad de Economía-UNAM.

Ward, Peter (2004). *México megaciudad: Desarrollo y política 1970 -2002*. Editorial Porrúa.

Weizman, Eyal (2002). The Politics of Verticality. *Open Society*, 23 de abril, (https://www.opendemocracy.net/en/article_801jsp/).

Weizman, Eyal (2012). *A través de los muros. Cómo el ejército israelí se apropió de la teoría crítica posmoderna y reinventó la guerra urbana*. Errata Naturae.

Weizman, Eyal (2017). *Hollow Land. Israel's Architecture of Occupation*. Verso.

Weizman, Eyal (2019). *Forensic Architecture. Violence at the Threshold of Detectability*. Zone Books.