



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ECONOMÍA**

**LA CONSTRUCCIÓN DEL MEGAPROYECTO URBANO "SUPERVÍA PONIENTE"
CRISIS DE URBANIZACIÓN, DEVASTACIÓN AMBIENTAL Y EXCLUSIÓN
SOCIOECONÓMICA EN EL PONIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO
DEL 2008 AL 2013**

**TESIS
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN ECONOMÍA**

**PRESENTA:
ANGELINA DEYANIRA NAVARRETE PAREDES**

**TUTOR:
DR. OMAR VICENTE PADILLA PAÉZ**

MÉXICO, D. F., ENERO DE 2016



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*A mi hermosa Jade, la luz de mi vida
A Angelina, mi querida madre*

Agradecimientos

Quiero agradecer a mis sinodales que leyeron mi tesis, la revisaron y comentaron. A Omar Padilla quien gracias sus ideas y apoyo que facilito darle fin a este proyecto que por múltiples razones posponía.

A mi querida universidad, que por más de la mitad de mi vida ha sido mi segundo hogar y que sin su comunidad no hubiera significado lo mismo el compromiso con el pueblo, siendo que ahí me desarrolle y conocí a grandes amigos como Mary Ramos que incluso por su apoyo, amistad y lectura logre concluir esta tesis. También a los espacios en los que me forme como estudiante como el cine club de economía política que además de Mary conocí a Emilio A. quien por años discutimos sobre nuestras pasiones teóricas sobre los temas de ciudad y política, también en el cine club a Verónica, Omar, Iris y Eduardo. Otro espacio compartido ha sido con el Bloque N. con grandes amigas como Lizzette, Miriam, Citlali, Karina, Alejandra, Cecilia y Cynthia del cual son un gran ejemplo de mujeres comprometidas en la vida. A mis queridos warros José, Leo, Julio, Julio Pérez, David, David A., Oscar, Jesús, Andrés y Mario con quienes eh disfrutado la facultad y sobre todo que la mayoría de los estudiantes fueran hombres. A mis queridos Berenice e Isidro que siempre han estado conmigo con una gran sonrisa. A Bety A., Carlos V., Eduardo F y Angélica M. A Geocomunes siempre comprometidos con las comunidades que defienden ante los despojos por la práctica y reflexión, Mónica, André, Yannick, Adrián, Luis, Isabel, Omar, Juan, Javier y Mariana.

A la comunidad de Contreras, con quienes eh tejido grandes redes comunitarias y una vasta experiencia, política y personal, a mi querido amigo de siempre Juan Carlos M., a Carmen S., doña Magdalena C. por su entusiasmo creativo, don Benjamín, a Rafael M., a Gustavo M., a Alejandra, a Cristina Barros y a todo@s l@s vecinos que me mostraron lo bonito que es pelear por lo que uno quiere.

A la escuelita del Centro Vitoria, con quienes eh compartido tanto cariño, Clara, Carlos, Diana T, Diana L., Aarón, Erick, Jorge L., Nancy, Ana y Sair; y muchísimos más que sin ellos no hubiera podido seguir después de la supervía.

Al profesor Andrés B., mi gran maestro de la facultad, por las grades reflexiones y camino recorrido por este México devastado social y ambientalmente.

A todos mis compañer@s de la resistencia ambiental, a Elizabeth, a Leonardo C., a Bernardo donde quiera que estés, Leovigildo, Rosalinda, Abigail, Guillermo R., Graciela, Enrique y toda la familia Enciso, a mi querido luchador comprometido Armando Gómez, a Lilia, Juanita y Octavio por sus saberes.

A mi familia, Jade y mi mamá :)

Disculpen a los que me falten.

Este trabajo se pudo realizar en parte por el apoyo económico de la Copred que en 2013 me otorgó una beca y reconocimiento en el "Primer Concurso de Tesis de Licenciatura sobre el Fenómeno Discriminatorio en la Ciudad de México".

A la vida misma.



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED



**El Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación
de la Ciudad de México y la Secretaría de
Educación del Gobierno del Distrito Federal**

otorgan el presente



Reconocimiento

A **Angelina Deyanira Navarrete Paredes**

**Ganadora del Primer Concurso de Tesis de Licenciatura sobre el
Fenómeno Discriminatorio en la Ciudad de México**

México D.F., a 24 de julio del 2013


Jacqueline L. Hoist Tapia
Presidenta del COPRED



Pablo Álvarez Icaza Longoria
Coordinador Académico de Políticas
Públicas y Legislativas del COPRED


Mara Robles Villaseñor
Secretaria de Educación del
Gobierno del Distrito Federal

ÍNDICE

Introducción.....	1
-------------------	---

CAPÍTULO 1

Capítulo 1. Ciudad de México, urbanización, desarrollo de las fuerzas productivas y redes de transporte.

Introducción.....	6
-------------------	---

1.1 ¿Qué es la Ciudad?.....	6
-----------------------------	---

1.1.1. La funcionalidad de la Ciudad en el capitalismo.....	13
---	----

1.2 Urbanización y acumulación de capital en la Ciudad de México en el Neoliberalismo.....	24
--	----

1.2.1 La Región Ciudad de México.....	28
---------------------------------------	----

1.2.2 Las Fuerzas Productivas como condiciones en el proceso de acumulación capitalista.....	30
--	----

1.2.2.1 Crisis del modelo neoliberal de urbanización en la Ciudad de México.....	31
--	----

1.3 Urbanización sin industrialización en la Ciudad de México.....	33
--	----

1.3.1 Especulación en la industria automotriz y de construcción (inmobiliario).....	34
---	----

1.4 Colapso de las Fuerzas Productivas Técnicas y Procreativas en la Ciudad de México.....	39
--	----

1.4.1. Fuerzas productivas y redes de transporte.....	40
---	----

CAPÍTULO 2

Capítulo 2. El Megaproyecto “Supervía Poniente” como nueva forma de urbanización sin industrialización en la zona poniente de la Ciudad de México

Introducción.....	42
2.1 Crecimiento de la urbanización y su expansión hacia la zona poniente de la Ciudad de México.....	42
2.1.1 Subsunción formal y real de la zona poniente bajo el capital.....	43
2.2.2 Sometimiento del espacio e importancia estratégica de la zona poniente.....	45
2.2 Zona Poniente de la Ciudad de México y megaproyectos urbanos.....	50
2.2.1 Antecedentes de proyectos carreteros en la zona poniente.....	58
2.3 Descripción del megaproyecto Supervía Poniente.....	65
2.3.1 Cronología de la imposición del proyecto.....	72
2.3.2 Irregularidades en la implementación del proyecto.....	76
2.3.3 Necesidades de movilidad, acumulación de capital en la zona poniente.....	77

CAPÍTULO 3

Capítulo 3. Crisis urbana a partir del megaproyecto Supervía Poniente en la Ciudad de México

Introducción.....	83
3.1 Inviabilidad (irracionalidad) del proyecto.....	83
3.1.1 Impacto socioeconómico.....	86
3.1.2 Daño ambiental.....	87
3.1.3 Legalidad, derechos y discriminación.....	95
3.1.4 Movilidad y transporte.....	104
3.2 Crisis urbana y expansión de la zona poniente.....	105
3.2.1 Crisis y colapso de los servicios técnicos y reproductivos básicos a partir del megaproyecto Supervía Poniente.....	106
3.3 El reclamo de la población a su Derecho a la Ciudad de México ante el despojo y la fragmentación.....	108
3.3.1 Breve cronología de la memoria colectiva de la defensa de la comunidad.....	110

Reflexiones finales.....	127
Bibliografía.....	130
Hemerografía.....	131
Programas y leyes locales y federales.....	134
Páginas Web.....	134

Introducción

La idea de esta tesis surge de la experiencia personal de lucha contra un proyecto carretero, llamado: supervía poniente, que inicio en 2008, al principio no me imaginaba que tan grande podría llegar a ser en términos de transformar mi vida cotidiana, pero que en lo personal sabía que era algo ajeno a mi forma de vida dentro de mi comunidad.

Desde que llegue a vivir en La Magdalena Contreras, después de un peregrinar por varios lugares de la ciudad buscando vivienda, el ritmo de las actividades cotidianas era distinto, claro que muchas personas salían temprano a la escuela y al trabajo y regresaban por la tarde, y claro que esos tiempos eran momentos de tráfico. Sin embargo, quedaban muchas personas que se dedicaban a otras actividades sin desplazarse a otros lugares lejanos, es decir, se quedaban a hacer actividades cerca de sus casas, algo raro para mí que desde muy pequeña estuve acostumbrada a desplazarme por casi media Ciudad de México para cualquier actividad cotidiana. En Magdalena Contreras, por un lado se veía y se vivía el tiempo más lentamente, las actividades variaban dependiendo de la colonia o barrio, en la parte alta de Contreras era más lenta aún que en la parte baja.

En la década de los noventa me toco presenciar movilizaciones sociales de los colonos en contra de los proyectos carreteros: Contadero-San Jerónimo y La Venta-Colegio Militar, en ese entonces no entendía la magnitud del problema, solo sabía que se planteaba que estos proyectos pasarán por las zonas boscosas e incluso en algunos tramos en medio de los pueblos y barrios, además que siempre que se mencionaba un proyecto así las disputas por la compra-venta de terrenos en zonas verdes se hacían ver con más conflicto.

Ya para el año 2007 volvían los rumores de un nuevo proyecto carretero que cruzará por Contreras, pero fue hasta principios del 2008 que el Jefe de Gobierno lo mencionó ante los medios un 21 de abril, antes que a la población de la zona, así me enteré como muchos otros habitantes que vimos el periódico y/o las noticias. La noticia no se hizo esperar, y ese mismo fin de semana se realizo una primera asamblea en donde se convocó por muchos medios, como el transporte público, en la escuelas, en las iglesias, había carteles pegados en donde invitaban a la población al Parque Hidalgo, mejor conocido como El Tanque, en las faldas del Cerro del Judío. El día de la Asamblea

llegaron vecinos de todas partes de la delegación ante la incertidumbre del trazo del proyecto, no se sabía quiénes podrían ser afectados, así volvieron a organizarse los habitantes de Contreras que antes se habían opuesto y los que apenas nos integrábamos a la organización popular en la delegación.

De este proceso obtuve muchas experiencias gratas, y como en todo otras no tantas, sin embargo todas comunitarias que me hicieron crecer y desarrollarme como persona en lo individual. Conocí a muchas personas y compartí muchos saberes con estas, incluso momentos difíciles familiares de muchos que no imaginé que en un proceso como el que se estaba gestando pudiera darse, de forma que cada vez que realizábamos algo en nuestras vidas cotidianas invitábamos a los demás, ya no solo para actividades políticas sino para muchas otras que se alternaban dentro de la organización popular. Como todas las experiencias las hay gratas y otras no tanto, pero lo más importante ha sido en lo que me he convertido, en una persona con mucha experiencia no solo política, sino también en cuanto a las formas que pueden darse ante diferentes circunstancias cuando hay que trabajar en una organización popular, la familia y los proyectos de vida.

En el ámbito político, aunque gran parte de la población de La Magdalena Contreras ya tenía experiencia de otros procesos de organización política ante proyectos carreteros o de cuando regularizaron sus predios, metieron infraestructura para los servicios de luz, agua, drenaje, bacheo de calles o entubamiento de barrancas, incluso sobre otros procesos en donde habían desplazados de sus zonas habitadas. Aún sentía que eran pocas las personas que se involucraban, incluso la apatía de muchos se hacía ver, de ahí surgió el cuestionamiento sobre la vida profesional, el entender cómo conciliar la estudiado teóricamente dentro de la Crítica de la Economía Política en la Facultad de Economía y la práctica en mi comunidad, no podía utilizar argumentos teóricos o cátedras para forzar a que las personas tomarán consciencia sobre la situación que se vivía y lo que podría llegar a pasar, lo curioso es que muchos grupos y personas si llegaron con esa actitud, pero en la práctica es diferente, la teoría me ayudaba a comprender muchos procesos pero más allá en la práctica, en la praxis es donde tenía que estar mi trabajo cotidiano, en un lenguaje y actuar común.

De la apatía de la población, de la desinformación y de mis cuestionamientos teóricos, salía la creatividad; si no se acercaban muchas personas a las asambleas, nosotros hacíamos asambleas cerca de su casa y en diferentes horarios, incluso actividades lúdicas como posadas, al principio parecía que estábamos locos pero esta actividad

estuvo por casi dos años, al mismo tiempo exigíamos información sobre el proyecto a los diferentes actores de gobierno, pero no daban respuesta. Fue hasta que en el año 2010, un día a las 7am llegaron granaderos escoltando a servidores públicos quienes entregaban una hoja en donde decía que su casa había sido expropiada, ante este hecho no imaginábamos que la reacción de la población sería impresionante, no solo en términos cuantitativos sino también cualitativos y lo mejor de todo que recordaban como buscamos acercarnos a ellos como el gobierno lo había hecho para dar ni la más mínima información. Realmente ahí siento que comenzó todo.

Esta tesis surge como el resultado de un proceso vivido en el entorno urbano, en donde no es fácil de percatarse de todos los procesos que se dan, sin embargo, viendo en retrospectiva, tengo más elementos, ahora no solo prácticos sino teóricos para entender lo ocurrido en el proceso de organización ante un proyecto carretero y la contradicción que se vive al hacer comunidad en una zona amenazada por proyectos urbanos, necesarios para la acumulación de capital.

Los argumentos vertidos en esta tesis, son parte de un análisis teórico y práctico del cual solo yo soy responsable, eh omitido información por falta de una mayor síntesis, pero sin dejar de ser objetiva. Sin embargo como resultado de mi vivencia y reflexión siempre surgió la pregunta constante de ¿qué hacer? ante estos casos de imposición de megaproyectos o proyectos urbanos o por en defensa del territorio, sea urbano o no, pero que está en disputa y ¿cómo hacerlo?.

Objeto de estudio

El objeto de este estudio es la construcción de una carretera dentro de la Ciudad de México, específicamente en la zona sur poniente, en las delegaciones Cuajimalpa, Álvaro Obregón y La Magdalena Contreras.

El análisis muestra la *causa*, la acumulación de capital bajo la forma Ciudad mediante un proyecto carretero urbano, de ahí surge una lucha social, de ambos procesos se dan *consecuencias* y resultados, del primero la implantación de un proyecto inviable y ampliamente cuestionado, de lo segundo una población que realmente va en contra de la forma impuesta de como se tiene que habitar la Ciudad, según la forma del capital y las relaciones sociales que se derivan de esta. La carretera al final se construyó, sin embargo no fue una derrota, se ganaron muchas cosas en el plano político, ambiental

y social en esta Ciudad y sobre todo en las comunidades que participaron haciendo suyo el espacio que habitaban y los que aún habitan.

La zona sur poniente de la Ciudad de México, se caracteriza por tener zonas de suelo de conservación, además de la importancia para la recarga del acuífero de la Ciudad de México por medio de sus múltiples barrancas. La tendencia de la urbanización es muy particular en esta zona, de los 60's a los 80's se había mantenido constante, el cambio y la amenaza de urbanizarse surgió con la zona de Santa Fe en la década de los 90's, de ahí la urbanización tendía a ser excluyente, y los espacios conservados como las zonas boscosas amenazados por proyectos inmobiliarios residenciales.

Hipótesis

La hipótesis principal de esta tesis se plantea a partir de que el proyecto vial "*supervía poniente*" no generó los beneficios económicos, sociales, ambientales y de movilidad con el que se impuso, debido a que el proceso de planificación y desarrollo urbano de la Ciudad de México responde a los intereses de la acumulación de capital.

Objetivos

1. analizar las causas de la implementación del proyecto carretero Supervía Poniente
2. analizar las consecuencias sociales, ambientales y económicas de la Supervía Poniente
3. identificar un planteamiento teórico que sirva de planteamiento para explicar el proceso de construcción de la Ciudad capitalista

Metodología

En primer lugar es importante realizar el ejercicio de análisis de la teoría para después ir a la confrontación con el caso de estudio. En cuanto al caso de estudio se hace una síntesis de la información que se obtuvo en diferentes instancias de gobierno y que justificaban la obra, de estas se derivan contradicciones que muestran la imposición del proyecto a partir de intereses de unas cuantas personas. La investigación consistió en la búsqueda de material hemerográfico y de una síntesis de documentos oficiales del gobierno de la ciudad. En cuanto a campo, visitar y fotografiar los lugares aledaños y

significativos vinculados a la supervía poniente, así como de varios acontecimientos de la comunidad en disputa; también fue importante los testimonios de otras personas que vivieron este proceso, no se realizó ninguna entrevista estructurada, pero si utilice entrevistas realizadas por otros estudiantes que trabajaron en la zona en este periodo.

Estructura de la investigación

En el primer capítulo se construye una reflexión teórica sobre la forma que adquiere la Ciudad en el capitalismo

En el segundo capítulo se hace una reseña sobre el caso empírico, la importancia de este proyecto urbano, la zona en la cual se realizó y la contradicción entre las diferentes visiones de hacer Ciudad, específicamente el habitar en ella, es decir lo urbano en contraposición con la forma impuesta de habitar que siempre impone el capitalismo

En el tercer capítulo se hace una primera propuesta de articulación entre la propuesta teórica para la reflexión así como la experiencia empírica del caso de estudio. Además se plantea, la crisis de la Ciudad como un hecho implícito en la contradicción de la forma Ciudad impuesta por el modo de producción capitalista.

En el cuarto y último capítulo se realiza una breve reflexión final, los límites y los alcances a los que se llega en esta tesis, además de sugerencias para los demás procesos constantes y latentes que se dan en la defensa del derecho a la ciudad, el cual se da en el espacio vivido, en esa vida cotidiana urbana y política. Las reflexiones finales derivan sobre el proceso de implementación del proyecto Supervía Poniente y las propuestas generales sobre qué hacer y qué no hacer ante estos proyectos.

Capítulo 1. Ciudad de México, urbanización, desarrollo de las fuerzas productivas y redes de transporte

El orden capitalista genera el caos urbano

Henrie Lefebvre

Introducción

En este primer capítulo se abordará la reflexión teórica sobre la Ciudad, ésta al ser conceptualizada ayuda a comprender la realidad social urbana actual. La mercancía es el punto de partida para la producción de la riqueza de la sociedad capitalista y dentro de esta, la Ciudad es producida, dando como resultado un *espacio Ciudad*, es decir un espacio producido, el cual es dual ya que contiene valor de uso y valor de cambio, que desde la teoría del valor de Marx se puede ver el desenvolvimiento contradictorio y caótico en donde se da la dualidad del espacio construido por el trabajo de ser humano, espacio social y por el otro como un espacio natural, dominado por la propiedad privada, el cual impulsa la acumulación de capital. La Ciudad es el espacio por excelencia para la acumulación, concentra población y los medios de producción necesarios para el capital, pero por otra parte es centro del poder político para el sometimiento de la sociedad urbana. Henrie Lefebvre desarrolla el concepto de Ciudad como mercancía, como espacio sometido, fragmentado en la práctica cotidiana y concebido como un todo.

En este contexto se da la propuesta del proyecto supervía poniente, una autopista urbana, que realiza el capital privado y para mover a los individuos, a la fuerza de trabajo lo cual agiliza la rotación de capital, atrae inversión por medio de la especulación inmobiliaria y de la industria automotriz, dos de las industrias de mayor dinamismo para la acumulación de capital de los últimos años.

1.1 ¿Qué es la Ciudad?

Para comenzar a describir el modelo de urbanización que se ha llevado a cabo en la Ciudad de México es necesario explicar que se entiende por *Ciudad*, específicamente por *ciudad capitalista* en sentido teórico y práctico. Teniendo en consideración que la Ciudad ha estado antes del capitalismo, por lo que hay una diferencia de otras

sociedades en la historia de la humanidad "cada gran tipo de sociedad, en otros términos, cada modo de producción, ha tenido su tipo de ciudad"¹

En el proceso de producción capitalista, el cual produce mercancías y partiendo de que la ciudad, es una mercancía debido a que "la mercancía individual como forma elemental de esa riqueza"² para este sistema de producción. Tomando en cuenta que la mercancía es útil y "Toda cosa útil, ... , ha de considerarse desde su punto de vista doble: según su *cualidad* y con arreglo a su *cantidad*"³ por cual contiene la característica de ser dual, teniendo valor de uso (VU) y valor de cambio (VC). Donde "la utilidad de una cosa hace de ella un valor de uso... El valor de uso se efectiviza únicamente en el uso o en el consumo. Los valores de uso constituyen el *contenido material de la riqueza*, sea cual fuere la forma social de ésta."⁴ Mientras que por otro lado, "el valor de cambio se presenta como *relación cuantitativa*, proporción en que se intercambian valores de uso de una clase por valores de uso de otra clase, una relación que se modifica constantemente según el tiempo y el lugar."⁵ Parafraseando a Marx, la mercancía es bifacética, contiene un VU un VC. La teoría económica no reconoce que el trabajo crea valor, sino que considera que son las cosas las que generan valor. Lo que pasa en realidad es que se reduce, se abstrae el VU, se reduce lo humano, lo útil, lo material de mercancía ciudad. "Las cosas y los productos que son medidos, esto es, reducidos al patrón común dinero, no comunican su verdad; al contrario, lo ocultan en tanto que cosas y productos"⁶

"Con el carácter útil de los productos del trabajo se desvanece el carácter útil de los trabajos representados en ellos y, por ende, se desvanecen también las diversas formas concretas de esos trabajos; éstos dejan de distinguirse, reduciéndose en su totalidad a trabajo humano indiferenciado, a trabajo abstractamente humano"⁷ Si la ciudad es una mercancía como VU es *forma natural* de la riqueza, donde por un lado es un producto del trabajo y por otro es un bien para el consumo.

Sobre VC encontramos que:

¹ Lefebvre, Henri, *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona 1978, p. 162

² Marx, Carlos. *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. I. Editorial Siglo XXI, México 2005, p. 43

³ *Ibíd.* Pág. 44

⁴ *Ibíd.* Pág. 44

⁵ *Ibíd.* Pág. 45

⁶ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 137

⁷ Marx, Carlos. *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. I. Editorial Siglo XXI, México 2005, p. 47

“En relación misma de intercambio entre las mercancías, su valor de cambio se nos puso de manifiesto como algo por entero independiente de sus valores de uso. Si luego se hace efectivamente abstracción del valor de uso que tienen los productos del trabajo, se obtiene su valor, tal como acaba de determinarse. Es algo común que se manifiesta en la relación de intercambio o en el valor de cambio de las mercancías es, pues, su valor.”⁸

El *valor* es la *forma social* de la riqueza, es una relación cuantitativa, el valor se muestra inmediatamente en la relación de cambio entre las mercancías, en el mercado esta relación de cambio como hecho es una abstracción de todos los procesos anteriores, como la materialidad y la utilidad, que son el VU. Es en el mercado cuando lo más inmediato, el intercambio de las mercancías, es decir su VC y que siendo abstracto se sobrepone a lo concreto, se nos muestra al revés, como si lo primero en los hechos fuera el intercambio, dejando que el VU no sea lo primero que se perciba.

Cuando “un valor de uso un bien, por ende, sólo tiene valor porque en él está objetivado o materializado trabajo abstractamente humano”⁹. Y es así que la ciudad como VU, contiene trabajo humano, es útil y tiene una *función*, la cual implica el desarrollo urbano y la acumulación de capital. En cuanto al VC es una relación cuantitativa de intercambio donde como forma social tiene un carácter y una *estructura*, la cual se refleja en la forma en la que se organiza el territorio.

La Ciudad es una mercancía en sentido teórico, pero no hay que prescindir que la Ciudad actual parte de su especificidad histórica tal como lo describe Karl Korsch en el método¹⁰ de Carlos Marx:

“El primer principio básico de la nueva ciencia revolucionaria de la sociedad es el principio de la especificación histórica de todas las relaciones y circunstancias sociales. Marx concibe todas las instituciones, relaciones y circunstancias de la sociedad burguesa

⁸ *Ibíd.* Pág. 47

⁹ *Ibíd.* Pág. 47

¹⁰ "El método que consiste en elevarse de lo abstracto a lo concreto es para el pensamiento sólo la manera de apropiarse lo concreto, de reproducirlo como un concreto espiritual. Pero esto no es de ningún modo el proceso de formación de lo concreto mismo. Por ejemplo, la categoría económica más simple, como por ejemplo el valor de cambio, supone la población, una población que produce en determinadas relaciones, y también un cierto tipo de sistema familiar o comunitario o político, etc. Dicho valor no puede existir jamás de otro modo bajo la forma de relación unilateral y abstracta de un todo concreto y viviente ya dado. Como categoría, por el contrario, el valor de cambio posee una existencia antediluviana, Por otro lado, a la conciencia, para la cual el pensamiento conceptivo es el hombre real y, por consiguiente, el mundo pensado es como tal la única realidad - y la conciencia filosófica está determinada de este modo -, el movimiento de las categorías se le aparece como el verdadero acto de producción (el cual, aunque sea molesto reconocerlo, recibe únicamente un impulso desde el exterior) cuyo resultado es el mundo." Marx, Carlos. *Introducción general a la crítica de la economía política/1857*, Editorial Siglo XXI, p. 51

en su particularidad histórica. Crítica todas las categorías de la sociedad social burguesa en las que se desdibuja ese específico carácter histórico.”¹¹

Es así como de manera crítica y científica Marx plantea a la especificidad histórica, donde para criticar las cosas hay que verlas históricamente y esto ayuda a plantear cualquier problema de manera científica.

La especificidad es concreta, por lo tanto dista de la abstracción y que “*lo específico* huye ante los esquemas simplificadores.”¹²

El método para ver las cosas históricamente muestra que, la ciudad es una construcción histórica como lo ha descrito Lefebvre, pasando por varios estadios de desarrollo de las sociedades pasando de ser una obra a una mercancía, es así cuando “la ciudad es obra, más próxima a la obra de arte que al simple producto material. Si hay producción de la ciudad y relaciones sociales en la ciudad, ello no es otra cosa que producción y reproducción de seres humanos por seres humanos, mejor aún que producción de objetos.”¹³

La ciudad antes que mercancía, es obra, ya como mercancía la ciudad desdibuja lo humano y las relaciones entre los seres humanos, siendo lo más inmediatamente visible, intercambiable: los objetos, es por ello que toman mayor importancia para el capital, donde “... la *obra* posee algo de irremplazable y único mientras que el *producto* puede repetirse y de hecho resulta de gestos y actos repetitivos.”¹⁴

Por lo tanto no se puede negar que “la ciudad tiene una historia; es obra de una historia, es decir de personas y grupos muy determinados que realizan esta obra en condiciones históricas.”¹⁵

De ello la importancia de ver a la ciudad como un hecho vivo donde “la historia no es otra cosa que la sucesión de las diferentes generaciones cada una de las cuales explota los materiales, capitales y fuerzas productivas que le son transmitidas por todas las generaciones precedentes, resultando así que por una parte, cada generación continúa la forma de actividad que recibe por transmisión, pero en circunstancias ya radicalmente

¹¹ Karl, Korsch. *Karl Marx*, Ediciones Folio, México 2004, p. 27

¹² Lefebvre, Henri, *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona 1978, p. 69

¹³ *Ibíd.* Pág. 65

¹⁴ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 127

¹⁵ Lefebvre, Henri, *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona 1978, p. 65

transformadas y por la otra se dedica a modificar las circunstancias anteriores con una actividad radicalmente diferente.”¹⁶

Es así que la ciudad precede al capitalismo, pero es en el capitalismo donde la ciudad como mercancía, el valor de cambio se impone al valor de uso. Donde el trabajo abstracto coexiste con el trabajo concreto, la función abstracta funciona en paralelo, mientras el trabajo concreto es el carácter fundamental de la humano.

Si la ciudad es un producto de la historia, ¿cuáles son la especificidades históricas de la actual ciudad capitalista?

Si retomamos la descripción histórica de Marx en la ideología alemana, en donde el inicio de la gran industria en el siglo XVIII en Inglaterra se considera como un desarrollo el cual iniciado como tal fue ininterrumpido desbordándose más allá de Inglaterra al mercado mundial, debido a la demanda de productos manufacturados para la satisfacción de necesidades de la población, para ello se debía desarrollar la fuerza motriz, las fuerzas productivas y es así como la gran industria es la “utilización con fines industriales de las fuerzas de la naturaleza, la mecanización y la más avanzada división de trabajo.”¹⁷ La ciudad como mercancía comenzó a cobrar importancia con el desarrollo de la gran industria donde “la industria puede prescindir de la ciudad antigua (preindustrial, precapitalista), pero, para ello, debe de constituir aglomeraciones en las que el carácter urbano se deteriora.”¹⁸ Sin embargo, la industria no puede prescindir de la ciudad capitalista, en la cual la mercancía llega a tener un VC y un VU. Es en el capitalismo donde el VC reprime y subordina al VU. Antes en la ciudad antigua lo que predominaba era el VU, hoy en la ciudad capitalista predomina el VC. Todo VU se encuentra sometido al valor, incluyendo a la ciudad considerada como mercancía, en donde son opuestos, pero esta dualidad bajo la forma mercancía se complementan.

El punto de partida de la producción capitalista comienza cuando el capital individual utiliza una gran cantidad de obreros en un mismo tiempo y espacio para la producción de mercancías. Cuando “La ciudad es ya obra de la de la concentración, de la multitud, de los instrumentos de producción, del capital, de los placeres y las necesidades...”¹⁹

Es dentro de la fábrica, donde la industria toma forma de síntesis social. Tanto la ciudad y la fabrica son los espacios por excelencia para reunir a una gran cantidad de obreros

¹⁶ Marx, Carlos y Engels Federico. *Ideología Alemana*. Ediciones cultura popular, México 1974, p. 76

¹⁷ *Ibid.* Pág. 107

¹⁸ Lefebvre, Henri, *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona 1978, p. 23

¹⁹ Marx, Carlos y Engels Federico. *Ideología Alemana*. Ediciones cultura popular, México 1974, p. 88

en un mismo espacio y tiempo. Por lo cual son las ciudades donde se dan los intercambios entre capital y trabajo por ejemplo en la Ciudad de México se da la concentración de la industrial del centro del país.

Y es por eso que hoy cuando se habla de ciudad se considera específicamente a la Ciudad Industrial. De esta manera la ciudad es específica e histórica, ya que es la industria la que actualmente condiciona la producción y reproducción de la Ciudad, su población, su capital, sus instituciones, sus relaciones y circunstancias sociales. En el caso de la Ciudad de México, dicho desarrollo se dio durante el siglo XX, cuestión que no se desarrollará aquí debido a que se presupone y que no compete a esta tesis.

Por otro lado en sentido práctico, la Ciudad es el lugar donde se da la forma de propiedad privada y del trabajo abstracto y más acabado. Podemos considerar a la Ciudad como el

“... Sitio de las metamorfosis y los encuentros, el espacio teatral que mezcla lo ilusorio y lo real, que simula la apropiación (donde la apropiación al aparecer como enajenación constituye el “derecho a la ciudad”, donde por fin el capital victorioso parece haber descubierto el trabajo humano como fuente de la riqueza.”²⁰

La ciudad como mercancía, es un producto; dentro de ella se dan relaciones sociales de producción. Hay que distinguir la *producción de la ciudad* a diferencia de la *producción en la ciudad*, es decir, dentro de la ciudad. En primer momento, la producción de la ciudad implica un resultado histórico en el cual deja a esta como un *producto* del sistema capitalista, es parte de un proceso de producción anterior del cual surgió y dio como resultado un producto mercancía. En segundo momento, la ciudad como *medio de producción*, en donde ésta ya como resultado, es parte de un proceso de producción para la generación de otras mercancías. Y es así que retomando a Marx se tiene que:

“Cuando un valor de uso egresa, en cuanto a *producto*, del proceso de trabajo, otros valores de uso, productos de procesos laborales anteriores, ingresan en él *en cuanto medios de producción*. El mismo valor de uso que es el producto de este trabajo, constituye el medio de producción de aquel otro. Los productos, por consiguiente, no sólo son resultado, sino a la vez *condición* del proceso de trabajo.”²¹

²⁰ Lefebvre, Henri. *El pensamiento marxista y la ciudad*. Editorial Extemporáneos, México 1973, p. 36

²¹ Marx, Carlos. *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. I. Editorial Siglo XXI, México 2005, p. 220

La ciudad es el lugar, el *espacio*²² ideal para la producción capitalista en donde “La racionalidad inmanente a la producción consiste en disponer una serie de actos sucesivos en vistas a un cierto <<objetivo>> (el objeto a producir). Temporal y espacialmente compone un orden de operaciones encadenadas cuyos resultados coexisten.”²³ Es otra forma como la ciudad es un producto, una mercancía e históricamente que ha sido producida. Y es por lo cual, la ciudad específicamente capitalista, según Lefebvre posee “el doble carácter de la centralidad capitalista: lugar de consumo y consumo del lugar”²⁴

También la Ciudad ha sido el lugar donde se concentra tiempo y espacio, por lo que es una síntesis, donde hay asentamientos de población, industria, comercios, infraestructura; diversos procesos productivos: económico, político y cultural. <<“Mientras más grande sea la ciudad mayores son las ventajas de la aglomeración” se reúnen todos los elementos de la industria: los trabajadores, las vías de comunicación (canales, ferrocarriles, carreteras), los transportes de materias primas, las máquinas y técnicas, el mercado, la Bolsa >>²⁵

La Ciudad es producida, y como producto es resultado del capitalismo por lo que también es un espacio construido socialmente. Tal y como lo ha tratado Lefebvre hay una *racionalidad del espacio* cuya finalidad y mediante la acción humana por medio del trabajo, el cual genera un resultado específico, *un producto* y es así en donde “el concepto de producción del espacio desarrolla un concepto ya muy conocido, clásico, reiterativo: el de producción, pero indica un cambio en la producción, en las fuerzas productivas; se pasa de la producción en el espacio a la producción del espacio.”²⁶ Es parte de la práctica y por lo tanto de la praxis, en donde “la producción del espacio no puede equipararse con la producción de tal o cual objeto particular, de tal o cual mercadería. Y, sin embargo, no deja de existir relación entre la producción de las cosas y la del espacio.”²⁷ Es así que la Ciudad, o el espacio Ciudad, es un producto generado del proceso de producción capitalista al ser una mercancía que no solo se produce sino que también se consume, pero es una mercancía que también interviene en la producción, como si la ciudad fuera una gran fábrica en donde se producen otras

²² Según Lefebvre “el espacio es una relación social, pero inherente a *las relaciones de propiedad* (la propiedad del suelo, de la tierra en particular), y que por otro lado está ligado a la *fuerzas productivas*.” El derecho a la ciudad pág. 141

²³ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 128

²⁴ Lefebvre, Henri, *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona 1978, p. 154

²⁵ Lefebvre, Henri. *El pensamiento marxista y la ciudad*. Editorial Extemporáneos, México 1973, p. 11

²⁶ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. p. 219

²⁷ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península. Barcelona 1976, p. 46

mercancías. Por lo tanto no en cualquier lugar como entre los demás lugares, debido a que comprende relaciones de producción y es así que la ciudad es resultado, pero también es condición para la producción y la reproducción de mercancías, es medio de producción. Y si la ciudad es el lugar por excelencia de la propiedad privada y de la explotación capitalista, resultando que lo urbano es un proceso, una práctica a diferencia del <<tejido urbano>> concepto utilizado por Lefebvre para mostrar la proyección y la planificación.

Si la ciudad actual es un resultado histórico, una mercancía, entonces lo urbano es propio de la ciudad. La ciudad aún contiene cooperación, obras, valores de uso. En el fondo “La ciudad y la realidad urbana son reveladoras de valor de uso. El valor de cambio, la generalización de la mercancía por obra de la industrialización, tienden a destruir, subordinándosela, la ciudad y la realidad urbana.”²⁸ La ciudad en lo social, en “... *lo urbano*, realidad social compuesta por relaciones a concebir, a construir o reconstruir por el pensamiento.”²⁹ No es estática y por lo tanto es un espacio a construir, un terreno de batalla que día a día, en cada acto de la vida cotidiana se disputa, por lo tanto se construye.

El mundo tiende a urbanizarse de forma en que el valor de cambio, subordina al valor de uso, esto genera que se segreguen territorios y poblaciones. En lo meramente urbano, todo terreno se divide, se parcela y se vende de esta forma. Así se construye el espacio ciudad, bajo una idea de *racionalidad espacial*.

1.1.1. La función de la Ciudad en el capitalismo

Como lo plantea Engels, la ciudad en primer lugar desarrolla *lo propiamente urbano*. Es con la Ciudad Industrial donde la urbanización adquiere un carácter completo y general en la sociedad conformando así una *Sociedad Urbana*, según Lefebvre, esto es debido a que en la Ciudad, al concentrarse la población cuya producción y reproducción son determinadas por la industria, la dinámica de vida es ya establecida y dada desde una realidad socioeconómica urbana específica. Lo urbano es una tendencia mundial, en una lógica de mercado e industrial mundial. Hoy en día la producción y reproducción de la sociedad mundial es urbana debido a que las ciudades a partir del 2008 comenzaron

²⁸ Lefebvre, Henri, *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona 1978, p. 20

²⁹ *Ibíd.* Pág. 67

a concentrar más del 50% de la población mundial³⁰ y se prevé llegué a 69.9% para el 2050, según Naciones Unidas. Lefebvre describe la **especificidad histórica** de la Ciudad Industrial en: la sociedad urbana, el tejido urbano y la centralidad.

El materialismo histórico crítica desde la civilización todo aquello que ha ocurrido a partir de la Revolución Neolítica y que se termina en la Revolución Urbana, característica de la sociedad urbana: clases sociales, sociedades centradas, producción técnica de varios excedentes, sometimiento de las fuerzas productivas técnicas por medio de la propiedad privada. La emergencia de las ciudades, donde comienza a crecer la racionalidad urbana, lo científico, lo técnico.

La ciudad tiene la finalidad de agilizar la acumulación y reproducción del capital, dinámica que determina los procesos de reproducción social. "... la *reproducción a escala ampliada*, o sea la *acumulación*, reproduce la *relación capitalista en escala ampliada*: más capitalistas o capitalistas más grandes en este polo, más asalariados en aquél... *Acumulación del capital es, por lo tanto, aumento del proletariado*"³¹. Por lo tanto la ciudad también como VU permite rápidamente la acumulación de capital. La acumulación de capital muestra esencia y finalidad. Si "La finalidad es objeto de decisión. Es una *estrategia*, justificada (más o menos) por una *ideología*."³² En cuanto a esencia, las ciudades siempre han estado determinadas por las relaciones sociales de producción. En el caso del capitalismo "La Ciudad es producción y reproducción de seres humanos más que de objetos"³³ de ello se deriva la importancia de la aglomeración de personas, consideradas fuerza de trabajo. Es así como la ciudad es perfecta para la acumulación de capital debido a que "El *acrecentamiento del capital* implica el incremento de su parte constitutiva variable, o sea de la que se convierte en fuerza de trabajo. Una parte del plusvalor transformado en pluscapital tiene que reconvertirse siempre en capital variable o fondo suplementario de trabajo"³⁴ sin embargo, si el objetivo de la producción capitalista es la producción de mercancías que contengan estas a su vez menos trabajo pagado al trabajador directo, y que este trabajo no pagado sí se realice en la venta de la o las mercancías, como lo es el plusvalor. Cabe recalcar que "el capital, bajo la forma de la mercancía, produce plusvalor. Es sólo a través de la venta de la mercancía como se realiza el plusvalor oculto en ella, junto con

³⁰ World Watch Institut: <http://www.worldwatch.org/>

³¹ Marx, Carlos. *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. III. Editorial Siglo XXI, México 2005, p. 761

³² Lefebvre, Henri, *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona 1978, p. 39

³³ *Ibíd.* Pág. 63

³⁴ Marx, Carlos. *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. III. Editorial Siglo XXI, México 2005, p. 759

el valor de capital adelantado para la producción de la misma.”³⁵ y es con la venta de la mercancía como se puede convertir en capital este dinero. “La producción de plusvalor, el fabricar un excedente, es la ley absoluta de este modo de producción.”³⁶

En el proceso de trabajo hay una división sistemática del trabajo, esta división implica un contenido material que lleva a una división en cuanto a la técnica, esto en referencia a las fuerzas productivas; mientras que por otro lado también se da una cuestión social, esta última tiene que ver con las relaciones sociales de producción. Cada etapa histórica muestra una división social del trabajo, la cual es muestra de una específica tecnología, van ligadas. Un incremento de la productividad, incrementa a su vez la fuerza del trabajo, esto muestra que hay una intensidad en el trabajo; la ciudad es un lugar perfecto en donde disminuye el espacio, aumenta la cantidad de lo producido en menor tiempo de trabajo. Lo que a su vez genera que “se ahorran gastos derivado de la aglomeración de los obreros, la apropiación de diversos procesos laborales y de la concentración de los medios de producción.”³⁷

Si se considera que el punto de partida de la producción capitalista comienza cuando un capital individual utiliza una gran cantidad de obreros en un mismo tiempo y espacio, este momento de reunión particular de un solo capitalista se da en un primer momento para la producción de un mismo tipo de mercancías, pero el sistema capitalista hay muchos capitalistas individuales, quienes en conjunto producen una gran variedad de mercancías. La utilización de una gran cantidad de obreros en un mismo tiempo y espacio, implica que se desarrolle la División del trabajo (sujetos) y la cooperación (entre sujetos y la relación sujeto-objeto). Un modo de producción va ligado a una forma de cooperación por ejemplo la particularidad de la manufactura o del gremio, sin embargo las características de la división del trabajo de cooperación en el sistema capitalista son una fuerza productiva. Es así como “la división del trabajo genera, pues, una economía de tiempo al separar el trabajo en sus diferentes ramos, todos los cuales pueden ser ejecutados en el mismo momento.”³⁸ Esta sociedad que se afina cada vez y controla a la población, bajo la lógica de producción del capital.

Para Marx “La *forma de trabajo de muchos* que, en el mismo lugar y en tiempo, trabajan planificadamente en el mismo proceso de producción distinto pero conexos, se

³⁵ *Ibíd.* Pág. 691

³⁶ *Ibíd.* Pág. 767

³⁷ Marx, Carlos. *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. II. Editorial Siglo XXI, México 2005, p. 400

³⁸ *Ibíd.* Pág. 419

denomina *cooperación*.³⁹ El trabajo de cada obrero de manera aislada es muy diferente socialmente cuando muchos obreros se unen y cooperan al mismo tiempo en una misma actividad productiva, debido a que hay trabajos que serían muy difíciles, tardados o imposibles de hacer por un solo sujeto, es así como la suma de muchos obreros en un mismo tiempo y espacio permiten la realización de otras actividades productivas, creándose de esta forma una fuerza productiva⁴⁰, en donde esta unión de sujetos como fuerza productiva va muy ligada a la propia ciudad, la cual une, aglomera sujetos en un mismo espacio en un mismo tiempo. La fuerza productiva es la sumatoria de fuerzas productivas individuales.

Históricamente la división del trabajo en la producción industrial dentro de la sociedad se da por el intercambio entre las diversas esferas de la producción que son interdependiente entre sí. "La base de la división del trabajo desarrollada, mediada por el intercambio de mercancías, es la separación entre la ciudad y el campo",⁴¹ así la ciudad se separa del campo y configurando una relación antagónica.

Entonces si la cooperación en el capitalismo ha sido una potencia social de fuerzas, una sumatoria de fuerzas. Donde hay una cooperación para un mismo fin. La creación de una fuerza productiva se da porque muchas fuerzas dan como resultado una fuerza colectiva. La cooperación permite ampliar o restringir una determinada actividad en el **espacio** de acuerdo al proceso de trabajo. Por ejemplo determinada actividad productiva puede restringir el espacio que utiliza mientras que economiza tiempo con la utilización de una gran cantidad de obreros e incluso de medios de producción, es decir más cantidad en menos tiempo y espacio. Y es así como "*La concentración de masas mayores de medios de producción en las mandos capitalistas individuales* es, pues, condición material para la cooperación de los asalariados, y el volumen de la cooperación o la escala de la producción depende del volumen de dicha concentración."⁴²

Pero hay una paradoja la cual es funcional al sistema capitalista y más en una ciudad y que sería un gran riesgo que los sujetos unidos mediante la cooperación y siendo una

³⁹ *Ibíd.* Pág. 395

⁴⁰ En la definición que hace Karl Korsch a fuerza productiva en su libro *Karl Marx* este menciona que es "la capacidad de trabajar real de los hombres vivos: la capacidad de producción mediante su trabajo y con la utilización de determinados medios materiales de producción y en una forma de cooperación determinada por ellos los medios materiales para la satisfacción de las necesidades sociales de la vida, lo que quiere decir, en condiciones capitalistas, la capacidad de producir <<mercancías>>" p. 166

⁴¹ Marx, Carlos. *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. II. Editorial Siglo XXI, México 2005, p. 429

⁴² *Ibíd.* Pág. 401

fuerza productiva, siendo el sujeto un obrero colectivo que con su fuerza productiva acrecienta el trabajo, en todos los ámbitos de su vida actuaran efectivamente como sujetos unidos en comunidad para el capitalismo es primordial que se adquiriera la forma de personas aisladas unas de las otras.

“En cuanto personas independientes, los obreros son seres *aislados* que entran en relación con el mismo capital, pero no entre sí. Su cooperación no comienza sino en el proceso de trabajo, pero en el proceso laboral ya han dejado de pertenecerse a sí mismos. Al ingresar a ese proceso, el capital se los ha incorporado. En cuanto cooperadores, en cuanto miembros de un organismo laborante, ellos mismos no son más que un modo particular de existencia del capital. La fuerza productiva que desarrolla el obrero como *obrero social* es, por consiguiente, *fuerza productiva del capital* ... esa fuerza productiva aparece como si el capital la poseyera *por naturaleza*, como su fuerza productiva *inmanente*.”⁴³

Si el capitalismo necesita para su producción muchos obreros cooperando juntos en un mismo espacio y tiempo, es necesario que actúen de forma contraria, la cual los pone en una posición de aislamiento, su trabajo tiene que ser autónomo, lo que se refiere a que dentro del trabajo colectivo ésta la división de este en trabajos parciales, cuyo único fin individual es que esta persona se especialice en una acción dentro de todo el proceso de producción, desarticulándose del resto, donde el capital los incorpora a su proceso industrial de trabajo enajenado.

“Así, pues, a través del *trabajo alienado, enajenado*, el trabajador genera la relación con el trabajo de un hombre que es ajeno a dicho trabajo, que se encuentra fuera de él. La relación del trabajador con el trabajo genera la relación con dicho trabajo capitalista, o como quiera que se desee designar el dueño del trabajo. La *propiedad privada* es, pues, el producto, el resultado, la consecuencia necesaria del *trabajo enajenado*, de la relación externa del trabajador con la naturaleza y consigo mismo. La *propiedad privada* se deduce, pues, a través del análisis, del concepto del *trabajo enajenado*; es decir, del *hombre enajenado*, del trabajo alienado, de la vida alienada, del hombre *alienado*”⁴⁴

Esto es como sujetos atomizados, sujetos que cooperan entre sí pero, para el capitalismo pero que han dejado de pertenecerse a sí mismos, el capital se les ha incorporado totalmente, más allá de la fábrica, llevan consigo esta falta de pertenencia en todos los ámbitos de la vida cotidiana para su mejor control por parte del capitalista. Nos destruimos los unos a los otros siendo privados, siendo indiferentes. Porque para

⁴³ *Ibíd.* Pág. 405

⁴⁴ Marx, Carlos. *Manuscritos económico-filosóficos de 1844*, Editorial Colihue Clásica, Buenos Aires, Argentina 2004, p. 117

dar libertad al otro, se tiene que oprimir. En el trabajo enajenado el sujeto está separado del objeto y a su vez el sujeto se encuentra separado del objeto, donde el objeto se comporta como sujeto y el sujeto se comporta como objeto. El capitalismo solo puede sobrevivir si rompe el sentido del sujeto. La lógica productivista de la producción se nos presenta como una "... imagen de trabajo sin operarios, productos sin producción o de producción sin productos, de obras sin creadores (¡sin <<sujeto>> y sin << objeto >>!)⁴⁵

Y es por ello que es necesario que en la producción capitalista se dé una separación del sujeto con el objeto, del sujeto con el objeto con el objeto de su trabajo, con su conciencia y conocimiento "la ignorancia es la madre de la industria, así como lo es de la superstición... se puede considerar al taller como una máquina cuyas partes son hombres"⁴⁶ <<"Subdividir al hombre es ejecutarlo, si merece la pena de muerte, o si no merece asesinarlo... La subdivisión del trabajo es el asesinato de un pueblo">>⁴⁷ Esto al ir en contradicción con la conciencia gregaria que caracteriza a los sujetos, el de ser comunitarios donde no se les sea separado lo que son como sujetos, su forma social, de su conciencia. Si estamos enajenados de lo que producimos, estamos enajenados del consumo que hacemos de la ciudad, la producción determina el consumo y el consumo a su vez es un momento de la producción social.

Tan solo en apariencia, en las ciudades, la gente es libre, las ciudades están hechas para la libertad de la gente, mientras que en el campo están atados a la tierra, al trabajo en esta y a las condiciones geográficas en cada lugar donde viven. La trampa es que en la Ciudad la gente aunque esta junta físicamente dentro de grandes extensiones de territorio, en realidad está dividida los unos de los otros, lo que los hace estar aparentemente unidos y comunicados, es el automóvil, entre otros medios de comunicación. Para que las ciudades estén conectadas es necesario que la población tenga "movilidad" por ejemplo, mediante las vialidades; para la movilidad de las personas que habitan en las grandes ciudades que tienen que trasladarse a grandes distancias para efectuar sus diversas actividades urbanas como trabajar, estudiar y actividades recreativas, para ello tiene que haber megaproyectos viales que comuniquen y vinculen. A esta gran población dentro de un amplio y aglomerado espacio.

⁴⁵ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 129

⁴⁶ Marx, Carlos. *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. II. Editorial Siglo XXI, México 2005, p. 440

⁴⁷ Cita de Marx a Hegel, *Ibíd.* Pág. 442

Y así por lo que en la ciudad capitalista, “el proletariado, separado de la ciudad, terminará por perder el sentido de la obra.”⁴⁸

Ante el caos de organizar grandes proyectos urbanos de movilidad, como en el caso de la Ciudad en donde el Estado regula la división del trabajo, incluso el desorden para evitar inconformidades de las masas populares, por un lado pero por otro para implantar "proyectos de de ese tipo no se pueden poner en marcha sin disponer de un enorme poder financiero, y el capital invertido en tales proyectos tiene que estar dispuesto a esperar . La Ciudad es sede del poder político que garantiza el poder económico del capital, por lo tanto el papel del Estado es proteger a la sociedad burguesa y lo que esta representa, garantizando la propiedad de los medios de producción, así como la regulación de los excesos y la violencia. Y mientras parece que hay un caos en la sociedad sobre la forma de la división social del trabajo, cuando por otro lado hay una autoritaria división manufacturera del trabajo, sin embargo son parte de lo mismo. El Estado al personificar a la sociedad civil, representa al capital en su conjunto cohesionando a toda la riqueza material y a las personas. “... la acción de la burocracia estatal, la distribución del espacio según las exigencias del sistema de producción (capitalista), es decir, de la reproducción de las relaciones de producción.”⁴⁹

Para la reproducción social, bajo este sistema, el capital siempre va a someter al sujeto y a la tierra, y aunque la acumulación implica la reproducción de los sujetos, esto es ocultado, aunque implícito. La acumulación de capital es un incremento del capital, de sus partes constitutivas, capital variable (fuerza de trabajo) y capital constante (medios de producción), aunque el sistema capitalista se puede reproducir de dos formas, la simple y la ampliada; mientras que la primera mantiene la misma cantidad de capitalistas y proletariados, donde solo se reproduce el sistema productivo, en tanto la ampliada es la que se refiere a la acumulación en donde se “se reproduce la relación capitalista en escala ampliada: más capitalistas o capitalistas más grandes en este polo, más asalariados en aquél.”⁵⁰

En la Ciudad de México, desde la década de 1940, se implemento el modelo de sustitución de importaciones (MSI), cuyo objetivo era llevar a cabo un plan de industrialización para el país, por lo que en la Ciudad de México entre 1946 a 1981 que fue la vigencia de este modelo, se contaron con las condiciones generales como la

⁴⁸ Lefebvre, Henri, *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona 1978, p. 33

⁴⁹ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península. Barcelona 1976, p. 9

⁵⁰ Marx, Carlos. *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. III. Editorial Siglo XXI, México 2005, p. 761

infraestructura, mano de obra, mercado y fuentes de energía, para dar paso a la industrialización nacional.

Las grandes ciudades facilitan la centralización de la propiedad debido a que la Ciudad como lo desarrolla Engels en su libro "La situación de la clase obrera en Inglaterra", fácilmente concentra la población y el capital necesarios para la producción industrial. La concentración de todos los factores son necesarios y favorecen la acumulación de capital: los servicios, las industrias, sus fuentes de energía y otros servicios necesarios para que se lleve a cabo toda la producción del capital, la concentración de población que permita su explotación como fuerza de trabajo, pero no solo la concentración del sujeto sino de un sujeto específico que sea aislado "el aislamiento de cada individuo en sus intereses privados (...) el aislamiento de cada uno, ese sórdido egoísmo, es por todas partes, el principio básico de nuestra sociedad actual, en ningún lugar aparece tan vergonzosamente el descubierto, tan consciente, como aquí entre la multitud de las grandes ciudades"⁵¹ el ser un sujeto aislado permite que no se articule con otros sujetos, con ello es fácil de controlar y explotar. Al concentrar a esta población explotable, el capitalista no se hace cargo de su reproducción. La explotación no se restringe a la fábrica u oficina sino que se da en todos los ámbitos de la vida cotidiana de la ciudad,

"la vida cotidiana es la vida del hombre *entero*, o sea: el hombre participa en la vida cotidiana con todos los aspectos de su individualidad, de su personalidad. En ella se <<pone en obra>> todos sus sentidos, todas sus capacidades intelectuales, sus habilidades manipulativas, sus sentimientos, pasiones, ideas, ideologías."⁵²

La reproducción de los seres humanos como fuerza de trabajo, no puede desvincularse de su relación tan estrecha que tiene con el capital, es fuerza de trabajo debido a su relación con el capital, depende de este, de su producción, reproducción y del valor que este le asigne. Y es porque esta fuerza de trabajo al no ser dueña de medios de producción, es proletariado. Considerando que en la ley general de acumulación capitalista la "acumulación del capital es, por tanto, aumento del proletariado"⁵³ la cuestión de la población ya no implica solo personas, sino fuerza de trabajo, asalariados; personas que tiene un vínculo de dependencia con respecto al capital.

⁵¹ Engels, Federico, *La situación de la clase obrera en Inglaterra*. Ediciones de Cultura Popular, México 1974, p. 55

⁵² Heller, Agnes. *Historia y vida cotidiana*, Ediciones Grijalbo, Barcelona - México D.F., 1972 p. 39

⁵³ Marx, Carlos. *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. III. Editorial Siglo XXI, México 2005, p. 761

Tal como lo señalará Bolívar Echeverría "el modo específicamente capitalista que adquiere la vigencia de la contradicción entre valor de uso y valor (entre 'forma natural' y 'forma de valor') inherente a toda reproducción mercantil de la riqueza social"⁵⁴ el cual se describe en la *Ley General de Acumulación Capitalista* de Marx, capítulo XVIII, Tomo I de *El Capital*. Para ello se debe de entender que acumulación de capital es la producción de nuevo capital a partir de capital. De este proceso el *plusvalor* se ha convertido en este nuevo capital, este nuevo valor realizado a partir del proceso de reproducción social en donde todo lo que se produce es productivo a partir de que solo y si produce valor; es así como el valor determina así todo lo económico, y dando como resultado el hecho de que solo se reconocerá como trabajo productivo únicamente lo que produzca más valor, mientras que los ámbitos de producción de valores de uso y que no sean considerados como valor, no serán trabajos productivos para la sociedad capitalista y es de esta manera como la riqueza social solo se concibe a partir de la acumulación de trabajo ajeno, en conclusión se diría que el capital es trabajo ajeno acumulado. Y es así como el capital es la mediación única para el acceso a la riqueza de la sociedad capitalista, pero siempre y cuando se trate del proceso de reproducción del capital, donde este es mediación y es un fin en sí mismo. En cuanto al capital como fin en sí mismo, este tiene que reafirmar en todo momento, las condiciones que lo hacen posible.

Considerando que en el sistema capitalista de producción la reproducción social ésta bajo el dominio del capital, de esta forma que tiene el capital de producir nuevo capital, donde la acumulación de capital reproduce una y otra vez las relaciones sociales de explotación burguesa (en donde el trabajador sigue siendo trabajador y el capitalista, sigue como capitalista), estas relaciones presuponen de la disponibilidad de trabajo muerto, capital constante y trabajo vivo, capital variable en cantidades necesarias para su fin. El capital debe asegurar el aprovisionamiento constante de estos, todo el tiempo, lo cual se logra a partir del contante desarrollo de las fuerzas productivas, con este desarrollo se tiene sobreproducción de capital constante y una sobreproducción de capital variable y ambas contrapartes se encontraran en el mercado para formar así nuevo capital.

La sobreproducción produce una gran cantidad de trabajadores, que siempre puestos a disposición de las necesidades del capital como capital variable permanecerá como una masa de población sin empleo, pero a disposición de las necesidades del capital para

⁵⁴ Echeverría, Bolívar. *Circulación capitalista y reproducción de la riqueza social. Apunte crítico sobre los esquemas de K. Marx*, México, UNAM, 1994, p.11

ser empleada, sin entrar directamente en el proceso de producción del capital, a esta masa de población Marx le llamó: Ejército Industrial de Reserva (EIR) y Ejército Obrero en Activo (EOA). El EIR presiona al EOA, esta se da sobre el salario; empujando para que cada vez este se vea reducido al mínimo necesario, con esto se limita cada vez más el consumo de los medios de subsistencia más indispensables (alimentación, vestido, habitación, etc.) con lo cual aumentan las ganancias de los productores que tratan de abaratar sus costos vendiendo artículos defectuosos, adulterados e inclusive nocivos para la salud de la población, como ya lo ha mencionado Federico Engels en la cuestión de la clase obrera en Inglaterra.

La ciudad, es el espacio propicio para el control y sometimiento del EIR, debido a que en esta se produce riqueza y de forma paradójica también se produce miseria, la cual se neutraliza en esta, concentrando tecnología *kc*, mientras que por otro lado concentra *kv*, sobrepoblación; donde la población se produce y se distribuye en este caso se concentra bajo la dinámica capitalista. Y es que por esta Ley de Acumulación Capitalista, aún siendo contradictoria es más fácil que se dé el sometimiento de la población, en donde la urbanización determina el desarrollo demográfico, o mejor dicho se da una lógica demográfica capitalista específica.

El EIR genera un abasto permanente de FT la cual es inagotable, tiene que ser inagotable, - la población es considerada FT, - se reproduce ampliamente para la acumulación de capital, dando como resultado una sobrepoblación relativa, el incremento en la cantidad de esta población no es natural, sino social, se da bajo una lógica impuesta al capital, esto lo hace una población artificial. Una población que ha crecido artificialmente, es considerada como FT donde:

“El trabajador se torna tanto más pobre cuanto más riqueza produce, con cuanto mayor poder y volumen incrementa su producción. El trabajador se convierte en una mercancía tanto más barata cuantas más mercancías produce. La *desvalorización* del mundo del hombre crece en proporción directa a la *valorización* del mundo de las cosas. El trabajo no solo produce mercancías; se produce a sí mismo y al trabajador como una *mercancía*, y, por cierto, en la proporción en que produce mercancías.”⁵⁵

Y para que funcione el EIR, es importante estar matando gente más allá de solo un esclavo sobrante, gente que sea desechada del sistema productivo, que algunas veces deje de ser optima para convertirse en obsoleta, como por ejemplo por la edad, por

⁵⁵ Marx, Carlos. *Manuscritos económico-filosóficos de 1844*, Editorial Colihue Clásica, Buenos Aires, Argentina 2004, p. 106

algún accidente que la deje con falta de algún miembro o incluso con problemas sociales y emocionales que no sean funcionales para determinados trabajos dentro del proceso productivo. La sobreproducción de EIR incrementará la miseria y la escasez de la población de muchas formas y en diferentes niveles en los estratos de la población y en la ciudad todos están aglomerados, conviven según sea el nivel de funcionalidad, pero en los hechos están divididos por su dinámica de inserción al proceso productivo y el salario que perciben en este. El estar aglomerados en los hechos no significa que realmente convivan y juntos hagan ciudad mejor, hacen ciudad pero ciudad capitalista.

Por otro lado, la sobreproducción de capital constante, esta como una gran masa de valor que espera ser valorizado, esta puede esta como Mercancía (M) o como Dinero (D), y al no ser utilizado estará en espera de entrar al proceso productivo o de especulación en el ámbito de la circulación hacia otras esferas de la reproducción capitalista, donde únicamente reproducirá exceso de capital nuevo. La sobreproducción de capital constante propicia la especulación y/o en destrucción capital, paradójicamente, ese capital nuevo, sobra. Tanto la sobreproducción de capital constante y variable son una amenaza para la reproducción del sistema capitalista y es un problema que el sistema no resuelve solo neutraliza. Mediante la distribución en la ciudad esta amenaza queda neutralizada, ahí donde se determina su distribución espacial para dar paso a su continuo proceso de producción. Por un lado, zonas de gran desarrollo tecnológico donde se extrae el plusvalor extraordinario y otras zonas donde hay gran miseria, no se obtiene plusvalor extraordinario, pero se obtiene plusvalor mediante una mayor explotación o mejor dicho una sobreexplotación de los trabajadores. La sobreproducción es una necesidad para la valorización del valor, es específico para la acumulación de nuevo capital, sin esta no habría la segunda.

Retomando estos conceptos podemos decir que para la Ciudad de México, de la década de los 40 a los 50's se da una industrialización intensiva en el norte del DF. De los años 40 a los 70's, se establece la industria en la ciudad y se da un proceso de mayor urbanización, se *consolida la acumulación de capital*, de los 50's a 70's aquí la urbanización estaba en función del proceso de producción capitalista, por lo tanto la estructura urbana actual fue generada en función de la producción capitalista, la sobrepoblación de la metrópoli comienza cuando se establece la industria. Esto se pudo porque de los 30 a 40's se dio un proceso de concentración y centralización impulsados por la creación de instituciones federales importantes y por la construcción de vías de comunicación interurbanas. Y es en la década de los años 70's inicia la saturación de la Ciudad. Por lo tanto la urbanización implica ahora el crecimiento de la población, las relaciones económicas, sociales y culturales, se desarrollaron en un espacio que no

respeto fronteras político administrativas, se va homologando cada espacio particular en la ciudad, desarrollándose así un mercado de suelo para fines acumulativos de capital en el conjunto de la ciudad.

Por lo descrito con anterioridad para poder llegar a la construcción del concepto de la ciudad específicamente capitalista es importante hacer la aclaración de que como lo describe Henri Lefebvre "Es esencial dejar de considerar por separado a industrialización y urbanización."⁵⁶ Considerar a la urbanización como un fin de la industrialización, bajo la acumulación de capital, donde se subordina la urbanización al crecimiento industrial y por lo tanto hay explotación de los trabajadores y queda como resultado que la industria produce lo urbano; y que la industria genera - lo que otros llamarían crecimiento económico -, producto interno bruto (PIB), esto es la riqueza de un país medida desde el valor de cambio.

1.2 Urbanización y acumulación de capital en la Ciudad de México en el Neoliberalismo

Con anterioridad ya se mencionó la lógica de la acumulación de capital y en particular en la ciudad, pero ahora se abordará el cambio de esta última que se ha ido dando durante el neoliberalismo. Lefebvre menciona que el neocapitalismo, la ciudad se "superpone al centro de consumo (al que ni desmiente ni destruye) el centro de decisión. No reúne ya a personas o cosas, sino a informaciones, conocimientos"⁵⁷ Pero con esto no quiere decir como muchos, que la sociedad se esta desindustrializando, todo lo contrario, se complejizan los procesos productivos y de sometimiento "ya no se trata solamente de <<domeñar la técnica>> en general, sino de dominar técnicas muy determinadas con sus involucraciones sociopolíticas"⁵⁸

En la Ciudad de México se ha dado una desconcentración industrial, - diferente a desindustrialización - en donde la industria se ha relocalizando a la periferia, a diferencia de sus inicios en su localización en la década de los 40's. Pero aún en hoy en día el centro del país donde se localiza la Ciudad de México concentra la mayor parte del crecimiento económico, aun con desempleo urbano esto debido a la sobrepoblación-sobreexplotación, con una gran cantidad de mano de obra siempre disponible. La nueva forma de acumulación se ha intensificado y la dinámica urbana ahora es de una forma

⁵⁶ Lefebvre, Henri, *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona 1978, p. 147

⁵⁷ *Ibíd.* Pág. 154

⁵⁸ *Ibíd.* Pág. 155

salvaje. Para que se pueda dar una desconcentración de la industria y de la población urbana, del centro a la periferia de la ciudad, que va desde su lugar de trabajo y su vivienda; ha sido posible gracias al automóvil, el cual ha permitido la extensión de la Ciudad a zonas semiurbanas o incluso rurales que colindan con la Ciudad de México, favoreciendo la construcción de vivienda en la periferia junto con la nueva localización de las industrias, en otras ciudades cercanas. En la actualidad a medida que la sociedad se urbaniza de una forma salvaje y depredadora, la población se segrega cada vez más.

Otra idea generalizada es la de la desindustrialización de las actividades económicas en el neoliberalismo y que es atribuida a la tercerización de la economía, por el hecho de que el sector servicios (comerciales y financieros) que emplean a gran parte de la población, pero esta tercerización esconde un sometimiento también en el consumo. El comercio y las finanzas promueven la venta de mercancías, la venta de algo presupone un proceso de trabajo "... la posibilidad del sometimiento real del consumo al capital depende de la existencia de la subordinación real del proceso de trabajo al capital..."⁵⁹

El neoliberalismo surge debido a la crisis de la década de los 70's a nivel mundial, crisis en el patrón técnico petrolero, ambiental, institucional, etc.; fue una convergencia de diversas crisis. Con la crisis de la década de los setenta caracterizada por *sobreacumulación*⁶⁰, la cual hace que caer la *Tasa General de Ganancia*, que fue neutralizada comenzando a implementar diversas medidas que contrarrestaran esta caída. En esta crisis la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) fractura la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), se da una disminución del precio internacional del petróleo, lo cual presionó a las naciones periféricas en su deuda que externa (debido a un incremento en la tasa de interés) llevando a la quiebra a naciones con petróleo como México. Comenzó una desregulación financiera la cual contribuye a incrementar la rotación de capital, con el Consenso de Washington lo cual desemboca en acuerdos de libre comercio como el GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio), luego OMC (Organización Mundial del Comercio), en la década de los años ochenta las naciones endeudadas como México, sin capacidad de pago, aceptaron nuevos créditos, cediendo su soberanía e imponiendo políticas de libre comercio. Es así como Estados Unidos, mundializa las industrias articulada estas en una fábrica global, continuando bajo el patrón petróleo, con una mayor automatización de la producción, con estas medidas se logro incremento de

⁵⁹ Veraza, Jorge. *Leer El capital hoy. Pasajes selectos y problemas decisivos*. Editorial Itaca, p. 264

⁶⁰ Es importante hacer la diferencia entre sobreproducción y sobreacumulación. Sobreproducción entiéndase como producción de mercancías de más y sobreacumulación como producción de capitales de más.

rotación de capital. Mientras que por otro lado incrementa la explotación de los trabajadores (incorporando mujeres y niñ@s también al EIR), esto se da debido a que con la nueva modalidad de producción y un incremento del Capital Global Mundial se da un mayor crecimiento del capital constante y el capital variable incrementa en su explotación. Por la revolución técnico-científica, la caída tendencial de la tasa de ganancia, la contradicción entre los grandes capitales y las nuevas necesidades del capital social, dicha contradicción cae en los trabajadores eliminando sindicatos, disminuyendo salarios, incrementando la jornada laboral, intensificando el trabajo. Es así que se da una desarticulación de los derechos de los trabajadores.

Pero esta crisis, que dio lugar al neoliberalismo hizo que las ciudades del mundo crecieran, es decir en lo particular esta crisis de *sobreacumulación* fue neutralizada, agudizando el modelo, por ejemplo si la ciudad capitalista aglomera población para tener gran cantidad de fuerza de trabajo (FT), ahora se acentúa el incremento de esta concentración de población mediante un mayor despojo de campesinos que aún poseían medios de producción viéndose obligados a migrar a la ciudad para así vender su fuerza de trabajo y obtener salario. Esta expulsión de campesinos contribuyó a incrementar el EIR en las ciudades del mundo, dejando a disposición del capital mano de obra siempre disponible para entrar en el proceso de producción cuando este lo requiera y continué circulando el capital, que no se detenga la rotación de capital. Las ciudades crecen expandiéndose en territorio para incrementar la urbanización o saturando el territorio ya urbano con mayor construcción de infraestructuras.

El neoliberalismo “establece así como forma de su relación histórica el libre comercio y como su contenido material la promoción de la decadente civilización petrolera”⁶¹ Esto organizado en torno a la gran urbanización la cual implica la privatización de la vivienda, movilidad y transporte basado en el petróleo e individualizada por medio del automóvil y el consumismo.

La oligarquía nacional cuya característica en el neoliberalismo es responder a intereses extranjeros, impulsando proyectos de infraestructura con fines de lucro con los cuales ha ido reorganizando la economía y el territorio nacional. EL TLCAN incentivo la maquila, México se convirtió en el complejo industrial más importante del planeta, megaproyectos o grandes proyectos de reorganización general del territorio ej. en el TLCAN se mencionaban las carreteras inteligentes en el sexenio de Salinas de Gortari, con Zedillo los Corredores de Integración Urbano-Industrial; con Fox el Plan Puebla

⁶¹ Veraza, Jorge. *Karl Marx y la técnica desde la perspectiva de la vida*, Editorial Ítaca, p.31 prologo de Andrés B.

Panamá y el Corredor Transpacífico Manzanillo-Nuevo Laredo. Se dieron reformas estructurales para la implementación de modelos neoliberales de política económica y la entrega de recursos naturales.

Se dio un discurso de grandes negocios como muestra de que el país entraba a una globalización, por lo que México comenzó a firmar varios TLC's que liberalizaron el mercado interno, se destruyeron los encadenamientos industriales, la soberanía población y ambiental entre otras; para lo cual se tuvo que destruir el tejido comunitario rural y urbano, modificar la relación entre ambos, agudizando su contradicción. Los grandes negocios fracasaron como ejemplo de los

“modelos enfermizos de acumulación de capital basados en la intensificación de la superexplotación de los trabajadores (marginación de población, saqueo de recursos naturales estratégicos) más un crecimiento en el sector servicios cuyas características en México son: 1) incremento del turismo devastador y 2) la dinámica del capital financiero y comercial impulsaron la *american way of life*.”⁶²

Hoy además de una mayor explotación de los trabajadores se da una mayor explotación de los consumidores. Cuando se habla de mayor explotación se habla de *superexplotación*, por lo tanto se habla de sometimiento mediante el consumo de mercancías de mala calidad, como es el caso de los automóviles, los cuales dejan de ser útiles en poco tiempo debido a la obsolescencia programada, poco tiempo de vida para renovar esta mercancía y que siga circulando el capital y sometimiento de los trabajadores que tienen que comprar otro nuevo. Hoy se ha incentivado la producción y compra-venta de automóviles que son vendidos con créditos (tasas de interés), sin embargo al exacerbar el consumo del automóvil a diferencia de otras mercancías lo que se promueve es la *individualización de la transportación* de población urbana o mano de obra de la ciudad donde además de darse una “nueva cultura urbana de abuso empresarial sobre los consumidores mexicanos”⁶³ se incentiva el *aislamiento del individuo* aún más mediante su forma de movilidad. Pero además del aislamiento el tipo de transporte es un reflejo de diferentes clases social, debido a que el automóvil ésta estrechamente conectado con la propiedad privada. En donde la población urbana se ve sometida también en su movilidad fuera del lugar de trabajo o estudio, pero aún dentro del espacio llamado ciudad “El desplazamiento cotidiano y el viajero impenitente se ven igualmente sometidos al transporte. Ocasionalmente puntos altos de velocidad

⁶² Barreda Andrés, *Crisis del sistema central de ciudades de México. Esbozo de un proyecto de investigación*. Texto Inédito. Presentado en noviembre de 2009, en la Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad, UCCS, p. 2

⁶³ *Ibíd.* Pág. 3

dan al usuario corriente la ilusión de pertenecer al mundo protegido de los altos consumidores de energía”⁶⁴ en donde el no sólo domina las esferas de la producción, el objetivo siempre ha sido el sometimiento de la totalidad material existente y para lo cual tiene que profundizar en el sometimiento al conjunto de la población en donde quiera que esta se mueva, más allá de la fábrica. “Por su impacto geográfico, en definitiva, la industria del transporte moldea una nueva especie de hombres: los usuarios. El usuario vive en un mundo ajeno al de las personas dotadas de la autonomía de sus miembros”⁶⁵

En el neoliberalismo los servicios urbanos, además de estar inmersos en una lógica de reproducción del capital y una población acorde a esta, se han ido privatizando. En la década de los 40’s se consolidó el suelo industrial, el transporte y las vías de comunicación, se construyó un *espacio ciudad*, social e históricamente. Lefebvre considera que las características de las localidades urbanas son: función, forma y estructura las cuales permiten ver la esencia. Pero con el neoliberalismo la ciudad ha adquirido una forma monopolista de organización económica, innovación tecnológica y gran concentración de plusvalor, por lo tanto la Ciudad no solo es el lugar donde se lleva a cabo el proceso de acumulación de capital, sino que en el neoliberalismo lleva procesos intensivos para obtener plusvalor, organizando la producción y la población para este fin. La Ciudad potencia la circulación de mercancías, se han incrementado los mercados.

1.2.1 La Región Ciudad de México

Para esta tesis se considera a la Ciudad de México, en lugar de Distrito Federal debido a los debates concernientes en torno al cambio político en la demarcación, por lo cual me referiré únicamente a las 16 delegaciones políticas, de la diversidad de estas, la Ciudad de México no será considerada en este trabajo como la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), es abordada como, la región de la Ciudad de México.

Hay varios debates en torno al concepto de región, en geografía y en economía internacional se debaten múltiples definiciones. Para el caso de esta tesis se utilizará región como el lugar local, el espacio ciudad vinculado a una lógica capitalista global de reproducción del capital, el cual se vincula a través de redes desde la década de los 80’s con la mundialización del capital (globalización) y su integración en los 90’s.

⁶⁴ Illich, Iván. Energía y Equidad en *Obras Reunidas I*. Fondo de Cultura Económica, p. 337

⁶⁵ *Ibíd.* Pág. 338

Es de esta forma como la Ciudad de México es una proyección local de una globalidad, al igual que las grandes ciudades a nivel mundial quedan como las:

"Áreas que se organizan globalmente mediante la aplicación de las políticas neoliberales de desmantelamiento de la gestión y propiedad estatal de las redes estratégicas de comunicaciones, transportes, energía y agua, así como de los servicios de reproducción social (educación, salud, vivienda, funcionamiento urbano, seguridad pública, etc.), mediante la venta malbaratada de todas estas redes metabólicas y reproductivas hacia las más poderosas empresas transnacionales del mundo"⁶⁶

Las regiones también son "configuraciones relativamente estables, esto es, economías regionales que consiguen durante un tiempo cierto grado de coherencia estructural en la producción, distribución, intercambio y consumo. Los procesos moleculares tienden, por decirlo así, a la producción de <<regionalidad>>"⁶⁷ Las ciudades, responden a una lógica de acumulación pero que cambia de acuerdo al modelo, como lo ha sido en el neoliberalismo donde, "En una región se pueden formar clases dominantes y alianzas de clase hegemónicas que confieren un carácter específico tanto a la actividad política como a la económica"⁶⁸

Una ciudad en cuestión material genera proyectos de gran infraestructura para articular la producción, la división del trabajo de la población y la organización del territorio, mediante

"La creación de infraestructuras materiales y sociales, tanto para respaldar la actividad económica como para promover y asegurar valores culturales y educativos, así como muchos otros aspectos de la vida civil, suelen reforzar la coherencia de lo que comienza a emerger como una entidad regional en el seno de la economía global"⁶⁹

Cada ciudad local en la lógica global, representa al capital, a su vez las ciudades se especializan al interior, se dan "Las pautas de comercio y competencia y la especialización y concentración en industrias clave, combinaciones tecnológicas o habilidades y relaciones de trabajo particulares entrelazan sutilmente las economías regionales dando lugar a una totalidad estructurada de desarrollo geográfico desigual"⁷⁰

⁶⁶ Barreda, Andrés. *Impacto ambiental y social global de las megainfraestructuras de transporte*. Revista Ecología Política número 31, Icaria Editorial, p. 42

⁶⁷ Harvey, David. *El nuevo imperialismo*. Akal, p. 88

⁶⁸ *Ibíd.* Pág. 89

⁶⁹ *Ibíd.* Pág. 89

⁷⁰ *Ibíd.* Pág. 89

1.2.2 Las Fuerzas Productivas como condiciones en el proceso de acumulación capitalista

La ciudad surge a partir de una división social del trabajo, es resultado histórico de un desarrollo tecnológico y técnica humana. La ciudad ésta separada del campo, esta división del trabajo le confiere el uso de la tecnología determinada y las relaciones sociales acorde a esta. La posición geográfica de cualquier espacio y la forma de su organización, la división de trabajo y la cooperación, en este caso la Ciudad de México, hace de esta una fuerza productiva. ¿Qué tipo de proyección territorial hubo en las formas de usar y producir socialmente el espacio ciudad y sus recursos nacionales? En la Ciudad, por la redefinición desigual ciudad-campo, contradicción que agudizó el neoliberalismo y muestra un tipo de organización de uso de suelo. Pero hay que considerar la división ciudad-campo en un sentido donde "Los contenidos técnicos que subtienden cada una de estas formas sociales se organizan a su vez en referencia al desarrollo de una dimensión todavía más fundamental: la relación entre las fuerzas productivas técnicas con las fuerzas productivas humanas"⁷¹

Lo cual quiere decir que hay tres tipos de fuerzas productivas, las cuales se engloban en una fuerza productiva general:

1. Fuerzas Productivas Técnicas son el conjunto de mecanismos que permiten el control del objeto, de la naturaleza, de toda la tecnología.

2. Fuerzas Productivas Procreativas son toda la comunidad, son el conjunto de relaciones sociales en donde se reproducen los hombres.

3. Fuerzas Productivas Naturales son la naturaleza.

Pero las fuerzas productivas humanas, es decir la procreación de personas ésta determinada por el capital, "la producción de la vida, tanto de la propia en el trabajo, como de la ajena en la procreación, se manifiesta inmediatamente como una doble relación - de una parte como una relación natural, y de otra como una relación social - "⁷² en medio de esta se encuentra siempre la naturaleza, el medio material natural.

Las fuerzas productivas cambian de forma todo el tiempo"... el espacio social se produce y reproduce en contacto con las fuerzas productivas (y las relaciones de producción). Las fuerzas productivas, en el curso de su desarrollo, no se despliegan

⁷¹ Ceceña, Ana Esther (Coord.) *Producción estratégica y hegemonía mundial*. Siglo veintiuno editores, p. 35

⁷² Marx, Carlos y Engels Federico. *La Ideología Alemana*. L'Eina editorial, p. 25

sobre un espacio preexistente, vacío, neutro o sólo determinado por la geografía, el clima, la antropología, etc.”⁷³ Las fuerzas productivas se miden por el territorio, el grado de acción que integran, toda la tecnología tiene su espacio, el desarrollo de las fuerzas productivas impacta al territorio. Para Marx en *La ideología alemana* la reproducción social, la sociedad para poder cumplir su metabolismo necesita producir sus medios de existencia.

La Ciudad es una fuerza productiva, así cumple su función, de la acumulación de capital. La Ciudad es un resultado del dominio de la fuerzas productivas procreativas a un dominio de las fuerzas productivas técnicas, con el surgimiento de la propiedad privada. Si la ciudad en el capitalismo es una fuerza productiva que le permite tener todos los factores necesarios a la mano para la acumulación de capital, población, técnica y naturaleza.

1.2.2.1 Crisis del modelo neoliberal de urbanización en la Ciudad de México

El neoliberalismo, surgido en los 70’s a partir de la crisis de sobreacumulación, ha promovido el libre comercio y la propiedad privada, su contenido material se basa en el petróleo, es decir en una técnica y un progreso determinado por este. El desarrollo de la industria automotriz es parte de este impulso, en donde se logra la fragmentación de las personas, la flexibilización del trabajo y el mercado. En los 80’s este modelo se globalizó y en los 90’s se profundizó.

El modelo neoliberal de ciudad, por lo tanto, se basa en la acumulación de capital en su base material petrolera, la industria automotriz y la sociedad de consumo.

Para mostrar el desarrollo urbano de la Ciudad de México en la actualidad se considera a la reproducción del capital en escala ampliada; bajo la industria donde se extiende la relación de dependencia con respecto al capital, se produce plusvalor, es decir, trabajo excedente. Y si se considera a la ciudad como mercancía y como medio de producción, esta concentra industria, población, capital, etc.; pero la Ciudad de México ha rebasado los límites espaciales donde intensificaba su producción, ahora satura esta intensivamente con proyectos inmobiliarios y de gran infraestructura de transporte pero a partir de la desconcentración industrial es decir de una relocalización de lugar de la industria

⁷³ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 133

El capitalismo tiende a invertir cada vez más en capital constante, es así como la fuerza de trabajo, como clase trabajadora, esto es el capital variable se ve disminuida frente al capital constante en el proceso productivo, quedando esta como sobrante. La acumulación a escala ampliada es igual a un aumento del proletariado, la reproducción de la fuerza del trabajo no puede desligarse de la reproducción del capital, ya que los asalariados son los que crean nuevo valor necesario para el siguiente ciclo de producción. Por lo tanto hay una contradicción del proceso productivo entre KV y KC. Hay una paradoja ya que hablar de acumulación de capital, de la generación de riqueza, implica hablar de la sobrepoblación, es decir de la pobreza.

La ciudad concentra gente porque es una necesidad del capital, sin el cual la producción a la escala actual no podría existir, ya que brinda mano de obra explotable de forma ilimitada. Generando al mismo tiempo la población excesiva, siempre disponible para el capital, no importa que esta población no tenga trabajo y con ello salario para vivir comprando mercancías para su subsistencia, lo que interesa es que el capital se siga valorizando, se siga generando más capital, más valor. Las empresas solo buscan recursos explotables ilimitados y mano de obra aunque la ciudad ante tanta aglomeración y actividad tenga que vivir y respirar toxinas cancerígenas todo el tiempo, pero no hay gran conciencia de esto. La concentración de población versus generación de sujetos aislados, en su cotidianidad, el egoísmo es la base de las relaciones sociales en todas las zonas urbanas, son relaciones entre propietarios privados. La construcción de un *Derecho a la Ciudad* confronta “El hecho de excluir de lo “urbano” grupos, clases o individuos, viene a ser como excluirlos también de la civilización, si no de la sociedad.”⁷⁴

Reconsiderando a Marx, Lefebvre menciona que en la realidad, en el espacio lo siguiente “... la mera constatación de la existencia de las cosas (ya se trate de objetos específicos, ya del << objeto >> en general) equivale a ignorar lo que las cosas contienen y disimulan: las *relaciones* sociales y las *formas* de esas relaciones”⁷⁵

Pero la “... la Cosa no alcanza completamente lo absoluto, no logra emanciparse de la actividad, del uso, de la necesidad, del << ser social >>”⁷⁶ Hay que considerar que fue con una crisis del sistema capitalista la que llevó a implantar el modelo neoliberal, esto para neutralizar la crisis. Este modelo intensifico y la producción a partir del petróleo, lo

⁷⁴ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Barcelona 1976, p. 19

⁷⁵ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 138

⁷⁶ *Ibíd.* Pág. 139

cual implique un incremento en las ciudades, es decir de la población urbana, hay muchas razones tales como la expulsión de población del campo, infraestructuras y redes de producción y comercio de mercancías vinculadas a las grandes ciudades. Como menciona Lefebvre "la crisis de la realidad urbana es más importante, más central que cualquier otra"⁷⁷ si bien es cierto que se da una convergencia de numerosas crisis, en la industria, la población, pobreza (EIR), ambiental (despojo), servicios e infraestructuras, social y participación ciudadana; la crisis urbana en lo particular es un reflejo de la crisis estructural del capitalismo.

1.3 Urbanización sin industrialización en la Ciudad de México

La urbanización, la vida urbana en la ciudad precede al capitalismo y a la industria moderna. Hoy en día la urbanización actual es promovida por la industria para la producción de más capital "el doble proceso de industrialización y urbanización pierde todo sentido si no se concibe a la sociedad urbana como meta y finalidad de la industrialización, si se subordina la vida humana al crecimiento industrial"⁷⁸ pero en los momentos en que hay sobreacumulación y esta se tiene que relocalizar mediante especulación, en ciertos sectores de la producción, el capitalismo neutraliza esta contradicción.

"La ley del dominio del capital industrial explica las crisis precisamente porque explica por qué se paraliza la producción, es decir, por qué los capitales industriales dejan de invertir."⁷⁹ Cuando hay sobreproducción que no se realiza, sobreacumulación que no se invierte mediante los mecanismos comunes, el capital tiende a localizarse en otras ramas por otros mecanismos, como la especulación. El capitalismo tiene que neutralizar la contradicción de la sobreproducción.

Las industrias de la construcción inmobiliaria y la automotriz, antes eran parte de diversos procesos de producción del capital industrial. Sin embargo, ahora adquiere mayor importancia porque es a donde se dirigen los flujos de capital, derivados de esa sobreacumulación. Estas dos industrias atraen no solo la inversión sino todas las ramas relacionadas con estas y las infraestructuras como las carreteras

⁷⁷ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 63

⁷⁸ Lefebvre, Henri, *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona 1978, p. 165

⁷⁹ Veraza, Jorge. *Leer El capital hoy. Pasajes selectos y problemas decisivos*. Editorial Itaca, p. 339

La ciudad agiliza la acumulación de capital, concentra población en un mismo espacio que se va haciendo cada vez más extenso como lo es la Ciudad de México, donde se necesita menor tiempo posible para la realización de sus actividades urbanas cotidianas, derivadas de la producción y reproducción de los sujetos y de los objetos, de las mercancías. En donde "los productos y los circuitos a que dan lugar (en el espacio) se fetichizan, deviene más << reales >> que la realidad misma, es decir, que la actividad productiva, apoderándose de ella"⁸⁰

Parafraseando a Lefebvre, la especulación inmobiliaria y de la industria automotriz son un tipo de urbanización sin industrialización o débil industrialización, donde se genera una prosperidad ficticia a partir del uso del espacio, donde la relación de la industria y la construcción cambia, proyectándose la construcción como un motor de la economía ya que aquí entran diversas inversiones.

En ambas industrias automotriz y de construcción, se destruyen espacios para para construir nuevos espacios, lo cual es destrucción de capital, de lo ya construido con anterioridad con otros fines, la diferencia en la actualidad es que se destruye y se construye con mayor rapidez, un círculo vicioso que permite la circulación de capital, acumulación de capital y que de esta forma el sistema capitalista no colapse.

1.3.1 Especulación en la industria automotriz y de construcción (inmobiliaria)

"... en el curso de la crisis se crean y recrean nuevas ramas industriales no porque sean necesarias para la sociedad sino para dar salida a la sobreacumulación de capital, de ahí que sus productos suelen ser destinados al consumo suntuario pero también que buena parte de los valores de uso que producen sean superfluos, no necesarios y seguramente nocivos pero útiles para equilibrar la relación entre tasa de ganancia y desembolso del capital. Así la caída de la tasa de ganancia y la sobreacumulación de capital entrañan una creciente alteración del valor de uso."⁸¹

El capital ésta invirtiendo en dos ramas: automotriz e inmobiliaria. En la primera se producen los automóviles al ser mercancía y ser producidos en los últimos años han atraído mayor inversión en momentos de sobreacumulación, dejan de ser sólo mercancías que pueden ser medios de producción y servir en el proceso de producción, para ser una mercancía que se produce en grandes cantidades, con gran inversión en

⁸⁰ *Ibíd.* Pág. 137

⁸¹ Veraza, Jorge. *Leer El capital hoy. Pasajes selectos y problemas decisivos*. Editorial Ítaca, p. 336

tecnología. Pero para el caso de la Ciudad contribuyen a su producción continua como aquel espacio idóneo para la acumulación de capital. Hoy en día no se puede concebir la vida de la ciudad sin el valor de uso: automóvil, facilita la movilidad a grandes distancias y en menor tiempo. El consumir automóviles fomenta la acumulación de capital.

Por otra parte la industria de la construcción en los últimos años ha dejado de tener un carácter accesorio del capitalismo industrial y financiero y se convierte en uno de los motores de la dinamización de la economía a nivel mundial. Hoy el sector inmobiliario se han canalizado diversas inversiones, las cuales no son reguladas, legal o políticamente, de esto se ha mantenido la acumulación de capital en este sector. En cuanto a la especulación del suelo, el espacio como mercancía es donde predomina el valor de cambio, se da un intercambio del espacio como mercancía, construido a modo como un espacio reducido a un fin, el ser vendido, intercambiado por dinero. Es de esta forma como en cada espacio se genera en cada nuevo espacio uno nuevo modelado a cierto o ciertos usos, con el fin de ser consumido como un espacio especializado, hay por lo tanto una especialización espacial. La urbanización salvaje es una forma de organizar el espacio, lo más visible son las casas GEO, ARA; aunque son un fraude de vivienda y que han devastado mucho al ambiente al construirse en zonas semirurales o rurales, muestran como se ha ido extendiendo la mancha urbana sobre estos territorios, para lo cual también se construyen carreteras.

Las inversiones que se han dirigido a estas industrias, construyen y distinguen en un mismo espacio con lo cual permiten que siga la circulación del capital sin detenerse para que el sistema no colapse.

Como ya se había mencionado, la crisis de sobreacumulación produce por un lado 1) exceso de circulante y 2) obtención de dinero ilícito son la necesidad para la construcción de megaproyectos.

Primero la industria de la construcción y dentro de esta están las carreteras de peaje jugosas ganancias. Incrementa el precio de la tierra con estas vialidades y luego hacemos casas y las vendemos mucho más caras de lo que realmente costarían. Y como solemos hacerlas retiradas de los centros de trabajo, escuelas, etcétera, generamos con esto más venta de autos. Entonces tenemos aquí tres grandes industrias moviéndose: La automotriz, de la construcción y las empresas inmobiliarias. Es el triángulo perverso y un círculo vicioso.

"... la represión de antiguas necesidades básicas fomenta la expansión de las satisfacciones superfluas y nocivas y este proceso se concreta en una alteración creciente del valor de uso de la sociedad, en un sometimiento capitalista del valor de uso tanto en términos cuantitativos formales como cualitativos o reales. Así como la estructura técnica de las fuerzas productivas no es neutral, tampoco lo es el valor de uso para el consumo, se trata de un valor de uso deformado. Durante el siglo XX se expandió y diversificó el consumo chatarra de todo tipo, desde la comida, la bebida, los medicamentos, la vestimenta, hasta los automóviles y los aparatos electrodomésticos, cuyas características nocivas se multiplican al mismo paso que se degrada su calidad. Cada nueva revolución tecnológica deprecia y degrada los productos de las anteriores. Hoy es evidente la alteración cualitativa del valor de uso, es decir que con el desarrollo capitalista crece la subordinación real del proceso de trabajo, pero también del consumo, bajo el capital."⁸²

Industria automotriz

La acumulación de capital hace cambios en el transporte, disminuye el espacio y el tiempo de traslado, es de esta forma que el automóvil extiende la ciudad y es ideológico, por que se encuentra metafísicamente conectado con la propiedad privada. El poseer automóvil convierte al individuo en un propietario privado exitoso, lo hace ser cómplice de la esclavitud capitalista. Esta es la esclavitud moderna, donde el esclavo se siente libre por lo tanto en el capitalismo se dan los primeros esclavos libres en la historia. En donde el automóvil se conecta con todo el espacio alrededor pero también con la vida cotidiana.

En México la industria automotriz desde la década de los cincuenta se ha caracterizado por ser únicamente de ensamblaje, instaurando plantas armadoras dependientes siempre de capital y tecnología debido al predominio del capital extranjero en esta industria terminal. En la década de los setenta se da un cambio en la producción, se reestructura la industria automotriz a nivel mundial, los cambios tecnológicos propician la automatización. En la década de los ochenta con el cambio tecnológico esta industria se orienta con mayor rigor a la exportación. Para la década de los noventa la mano de obra de la industria automotriz incremento los trabajadores eventuales y bajos salarios, evidencia de la automatización del ciclo productivo y de una mayor integración de la economía mexicana a la estadounidense con el Tratado de Libre Comercio de América

⁸² Veraza, Jorge. *Leer El capital hoy. Pasajes selectos y problemas decisivos*. Editorial Ítaca, p. 338

del Norte (TLCAN), liberación comercial y financiera que agudizó la desintegración nacional generalizada en la producción industrial, generando una mayor dependencia de la producción con respecto a las empresas extranjeras.

Hay una crisis automotriz, la cual se refleja en el crecimiento del parque vehicular la principal industria consumidora de petróleo y metales. Venta de automóviles asociada al cambio climático: agua, pico minero (baja ley) polimetálicas. El entretejido de las redes de transporte, el tejido territorial, hay otra sobresaturación, explotación del espacio. El transporte privado individualiza la transportación.

El automóvil como subsunción real del consumo al capital (SRC/K), donde el mejor valor de uso de control es por el automóvil. Donde toda movilidad es privada, en la Ciudad de México hay 5 mil millones de vehículos (CDHDF, Informe sobre movilidad) lo que significa que la mayoría de los ciudadanos no usa el transporte privado, hay una injusticia en la ciudad en materia de movilidad.

Si se hiciera transporte colectivo en el mundo ya no habría motivos para el capitalismo, siendo el automóvil toda base se la SRC/K. No solo por el crecimiento de las ciudades sino por la forma en que se da el capitalismo. El desarrollo de proyectos viales que incentivan el uso del automóvil se ha dado fomento al consumo del automóvil en la Ciudad de México, tan solo en el Distrito Federal, el 17% de la población tiene automóvil propio, es decir, para 20 millones de habitantes del Distrito Federal y la Zona Metropolitana, en total, 5.5 millones de automóviles.

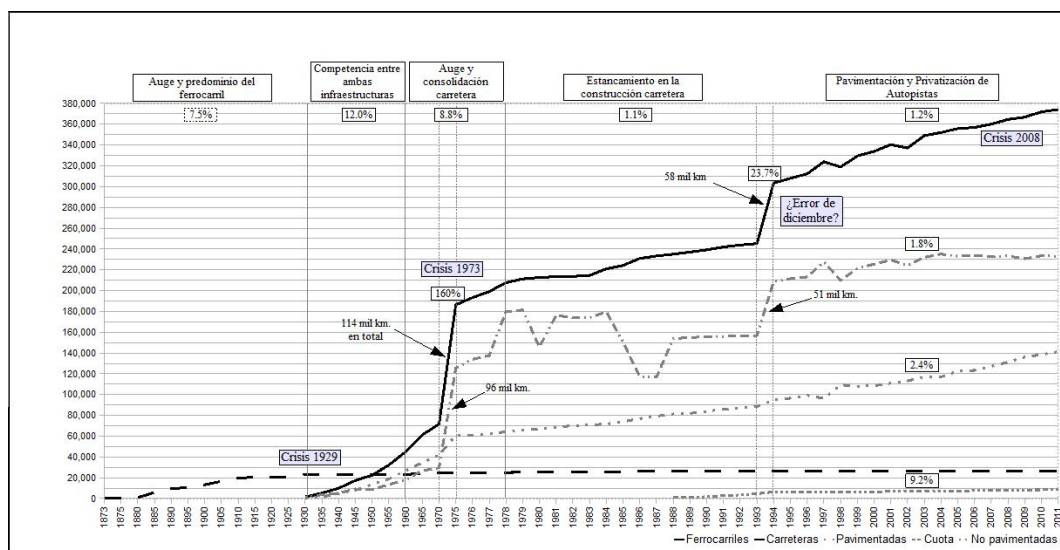
“La gigantesca aglomeración casi informe permite a los poseedores de los centros de decisión las peores empresas políticas, sobre todo porque la economía de este país depende estrechamente de este circuito: especulación inmobiliaria, <<creación>> de capitales por este sistema, inversión de estos capitales en la construcción, así sucesivamente. Es éste un círculo frágil que en cualquier instante puede romperse y que define un *tipo* de urbanización sin industrialización, o con débil industrialización pero con una rápida extensión de la aglomeración y la especulación, sobre los terrenos y los inmuebles. El circuito mantiene, así, una prosperidad ficticia.”⁸³

Santa Fe es un mercado de suelo informales e ilegales, donde empresas inmobiliarias como Copri, impulsan proyectos de vivienda e infraestructura, de acuerdo con una nota publicada en *Reforma*, el 5 de marzo de 2010, el jefe delegacional de Cuajimalpa, Carlos Orvañanos, denunció que, en esta delegación, los funcionarios formaron parte de una red de corrupción que también gestionó y consiguió permisos para desarrollar conjuntos

⁸³ Lefebvre, Henri. *El derecho a la ciudad*. Península, p. 24

inmobiliarios sobre suelo de conservación ecológica. Algunos funcionarios denunciados por corrupción en obras fuera de la ley son el ex director general de Obras y Desarrollo Urbano, Ildefonso Román Navarro; el ex director de Desarrollo Urbano, Fernando Cruz Mercado, y el ex subdirector de Licencias de Construcción y Certificaciones de Uso de Suelo, Rodolfo Montaña Salazar.

La Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal (PAOT) reconoce que, al 9 de julio de 2010, se han presentado 116 denuncias ciudadanas por edificaciones en suelo de conservación, barrancas y bosques que brindan servicios ecosistémicos a la ciudad, sólo en la delegación Cuajimalpa. También informa que apenas a 18 casos se les da “seguimiento”.⁸⁴ Tomando en consideración el modelo estadounidense de segregación urbana, donde las clases medias se desplazan a lugares alejados⁸⁵



Gráfica 1. Elaboración: Flores, Adrián. Con información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, varios años.

En la gráfica número 1, se puede observar la relación entre las crisis económicas y la construcción de carreteras. La última de 2008 corresponde a la crisis en la industria

⁸⁴ <http://contralinea.info/archivo-revista/index.php/2010/07/18/supervia-poniente-el-negocio/>

⁸⁵ Davis, Mike. *Planeta de ciudades miseria*. Ediciones Foca, p. 51

inmobiliaria y automotriz, cabe destacar que las carreteras como obra pública, se construyeron mediante concesiones a privados, por lo cual se ha justificado que sean de cuota.

1.4 Colapso de las Fuerzas Productivas Técnicas y Procreativas en la Ciudad de México

En la actualidad el desarrollo de las fuerzas productivas ha organizado un territorio a nivel mundial para fines de acumulación del capital, haciendo de este una "gran fuerza productiva técnica."⁸⁶ Pero ¿qué pasa a nivel local? es necesario "que el capital adecue a todos los espacios."⁸⁷

Entre las consecuencias de esta adecuación están el colapso de las principales infraestructuras de servicios técnicos y servicios reproductivos básicos, antes públicos ahora cedidos al manejo de capital privado, como es el caso de la Ciudad de México. El tener muchos obreros aglomerados, cambia las condiciones objetivas del proceso de trabajo. Por ejemplo, en cuanto a las infraestructuras que se producen para las ciudades y que son consumidas colectivamente en el proceso de trabajo como por ejemplo, las vialidades; las infraestructuras aumentan la explotación y se puede ampliar la escala de los medios de producción utilizados en común. Hay libramientos, segundos pisos, aeropuertos, vías rápidas, malls. Ahora con la crisis de la vivienda crecen no sólo los conjuntos habitacionales en la periferia de la Ciudad, también las megatorres de departamentos al interior de esta, en zonas donde se puede invertir en renovación o construcción nueva y masiva, generando *gentrificación*⁸⁸ en poblaciones vulnerables.

1.4.1 Fuerzas productivas y redes de transporte

Dentro de las fuerzas productivas técnicas, se puede considerar a las carreteras, las cuales suman una gran fuerza de la movilidad de la población para la realización

⁸⁶ Barreda, Andrés. *El espacio geográfico como fuerza productiva estratégica en El Capital de Marx*, p. 133 en *La internacionalización del capital y sus fronteras tecnológicas*. Ediciones El Caballito, México D.F., 1995

⁸⁷ *Ibíd.* Pág. 133

⁸⁸ "La gentrificación es un producto estructural de los mercados de suelo y vivienda. El capital fluye ahí donde la tasa de retorno es mayor; el movimiento del capital hacia los suburbios, junto con la continua desvalorización del capital de las zonas urbanas deprimidas, produce eventualmente una diferencia potencial de la renta." Smith, Neil. *La nueva frontera urbana*. Editorial Traficante de sueños, p. 129

continua de hechos que reproduzcan al capital en su conjunto. "La necesidad del capital mundial de unificar entre sí a las formas previas de articulación, expresa la tendencia histórica a integrar íntimamente la producción y reproducción del capital y la sociedad."⁸⁹ De las mejores formas para integrar la producción y reproducción están las redes de transporte, la forma de su integración y control da como resultado una fuerza productiva para el capital. Estas redes "permiten economizar medios, vigilar y coordinar el tupido y caótico tráfico de flujos, así como mejor enlazar a las redes regionales con las globales."⁹⁰ En el caso de la Ciudad de México, podríamos decir que los cambios ocurridos en los últimos años en infraestructura carretera, se da a partir de una lógica global, con una mayor inversión no solo en la construcción de las carreteras sino que además del objeto que se necesita para su utilización: el automóvil.

*"La red mundial de transporte automotor es la telaraña de calles, carreteras y caminos que muestran las guías para conductores de vehículos. Pero además es una forma técnica de vida en la que ocurre el flujo de transportes y la oferta de numerosos servicios que facilitan estos flujos, la producción y el funcionamiento de una serie de industrias que crean los medios y vías de transporte, así como otras actividades e instalaciones que tienen que ver con los desechos que generan dichos flujos. Un metabolismo que interactúa con otros sistemas técnicos."*⁹¹

No podemos dejar a un lado que la producción de carreteras van unidas a la producción de automóviles, lo cual contribuye a la expansión de la Ciudad a zonas periurbanas, donde construyen unidades habitacionales para la población carente de vivienda. La vida cotidiana dentro de la Ciudad de México no la podemos pensar sin el uso del automóvil y las múltiples infraestructuras alrededor de esta mercancía. "La riqueza vista desde el punto de las fuerzas productivas técnicas y procreativas nos deja pensar todo lo que la ciudad en su interior permite construir"⁹² la concentración y centralización de capital y aglomeración de personas, ambos aspectos son riqueza en el capitalismo.

En la Ciudad es habitada por el sujeto urbano, que utiliza estas carreteras y viviendas, ésta determinado a este hecho, se convierte en consumidor donde "el usuario no puede captar la demencia inherente al sistema de circulación que se basa principalmente en el transporte. Su percepción de la relación del espacio con el tiempo ha sido objeto de una distorsión industrial. Ha perdido el poder de concebirse como otra cosa que no sea

⁸⁹ Barreda, Andrés. "Impacto ambiental y social global de las megainfraestructuras de transporte." Revista Ecología Política número 31, Icaria Editorial, p. 43

⁹⁰ *Ibíd.* Pág. 43

⁹¹ *Ibíd.* Pág. 44

⁹² Pozos, Patricia. *Proceso de acumulación capitalista, rector del crecimiento y dinámica urbana de la Ciudad de México. 1940-2000.* Tesis de licenciatura Facultad de Economía, UNAM 2007, p.

un usuario.”⁹³ La enajenación del sujeto va más allá de la fábrica y se refleja en su vida cotidiana y en el consumo, obligado a usar las formas de transporte determinadas para su movilidad, funcionales para el capital, “intoxicado por el transporte, ha perdido conciencia de los poderes físicos, sociales y psíquicos de que dispone el hombre, gracias a sus pies. Olvida que le territorio lo crea el hombre con su cuerpo ...”⁹⁴

Capítulo 2. El Megaproyecto “Supervía Poniente” como nueva forma de urbanización sin industrialización en la zona poniente de la Ciudad de México

Introducción

Como ya habíamos mencionado antes, la Ciudad de México como una localidad ésta estrechamente articulada a la reproducción global de capital, por lo cual todo lo que su interior produzca será como parte de la acumulación de capital. En la internacionalización del capital a escala mundial, el *espacio Ciudad* es un elemento estratégico para la dominación mundial, a nivel subjetivo y objetivo. A nivel subjetivo la dinámica de la población, en su forma de reproducción, mientras que en lo objetivo todo nuevo diseño será a partir de las necesidades de acumulación capitalista, por ejemplo los cambios en una zona específica, como lo es el caso de la zona poniente de la Ciudad de México con la creación en su interior de la Ciudad de Santa Fe, como una zona exclusiva para el comercio y las finanzas, por una idea de vincularse a nivel mundial. Pero detrás de esto se da un sometimiento de la zona poniente a la lógica de urbanización de la Ciudad de México, la cual para llegar a construir esta pequeña ciudad se fue desplazando población, construyendo infraestructura; después de 20 años del inicio de su construcción se sigue invirtiendo para que esta ciudad logre su objetivo.

⁹³ Illich, Iván. Energía y Equidad en *Obras Reunidas I*. Fondo de Cultura Económica, p. 339

⁹⁴ *Ibid.* Pág. 339

Para lo cual ha impulsado en los últimos años, incluso antes de concretarse como proyecto, la industria de la construcción en vivienda, infraestructura y vialidades.

2.1 Crecimiento de la urbanización y su expansión hacia la zona poniente de la Ciudad de México

La zona poniente se ha urbanizado más rápidamente en los últimos 20 años a partir de la construcción de la Ciudad de Santa Fe, a su vez esto ha impuesto a las poblaciones aledañas proyectos que fragmentan sus comunidades y pueblos ya establecido.

Como ya se mencionó en el capítulo 1, en el proceso de acumulación capitalista vemos que participan dos elementos fundamentales, la producción de riqueza tanto material, de la acumulación de capital, y por otro lado la subjetiva, la cual genera una gran cantidad de población trabajadora, está concentrada en un lugar potencia el desarrollo de la fuerza productiva, paradójicamente también se da la generación de pobreza: material, dando como resultado una devastación ambiental, como por ejemplo: contaminación, devastación del suelo de conservación ecológica. Pero también hay pobreza subjetiva como lo es la sobrepoblación trabajadora, el dominio y saqueo de las fuerzas productivas procreativas por el control de las fuerzas técnicas.

Para darse la acumulación de capital en el espacio Ciudad, hay un sometimiento en su conjunto, sin embargo la estrategia para cada zona es diferente, por lo cual *el espacio no es homogéneo*, la producción y expansión urbana se da de forma distinta en cada región de la ciudad. Por ejemplo, coexisten los espacios con mayor desarrollo de lo urbano, con zonas semirurales. Lo que muestra la paradoja de coexistencia entre la homogeneidad y el espacio fraccionado. El espacio no es homogéneo, pero el desarrollo capitalista de lo urbano tiende a que el espacio sea homogéneo y abstracto, que este se muestre como algo acabado, racional, coherente, aunque aislado y fragmentado. Lo abstracto no muestra los diversos procesos de producción que se dan en la Ciudad como las relaciones sociales de producción capitalistas de explotación, pero más allá de esto no muestra lo rico y lo complejo de la realidad social.

2.1.1 Subsunción formal y real de la zona poniente bajo el capital

La forma de organización de la Ciudad se somete, al estar sujeta a la lógica de acumulación de capital. Bajo esta premisa los sujetos producimos y consumimos el espacio de la metrópoli, la urbe brinda la posibilidad de generar un cierto tipo de sujeto urbano. Todos los consumos que se realizan en la urbe se pueden cuestionar, todos tienen cierto grado de sometimiento, por ejemplo, el consumo del suelo urbano. Si como menciona Lefebvre, el espacio es construido socialmente, la Ciudad también lo es, para ser producida y reproducida en el capitalismo se necesita que esta haya estado bajo un proceso de subsunción formal y real a las necesidades del capital. Una subsunción de la ciudad implica dos procesos, por una parte la sumisión de su estructura y funcionamiento y por otra es un espacio que permite acelerar la subsunción tanto del proceso de trabajo como del proceso de consumo. Es así como espacios agradables, menos habitados y conservados, con aire limpio, pueden estar en la periferia de la Ciudad, son acaparados por la burguesía, para desarrollos inmobiliarios. En el poniente donde vive la mayor parte de la población con más altos ingresos tiene agua hasta para regar las grandes extensiones de terrenos de los clubes de golf.

La *subsunción formal*, es el sometimiento de la relaciones sociales en la organización productiva. "El proceso de trabajo se subsume en el capital (es su propio proceso) y el capitalista se ubica en él como dirigente, conductor,"⁹⁵ cambian las relaciones sociales de propiedad, aún no se da un cambio de forma, se comienza a ordenar a la Ciudad, quien dirige la construcción de la Ciudad es el capital, el sujeto se enfrenta a la Ciudad y todo en ello le es ajeno. Se vive el espacio como reproducción asalariada, es decir, se formaliza el espacio en términos salariales, en donde por un lado están los capitalistas y por el otro los asalariados.

Mientras que por otro lado la *subsunción real*, es el sometimiento de todo el proceso productivo, en donde se modifica el contenido de este con un objetivo bien definido. "Se desarrollan las fuerzas productivas sociales del trabajo y merced al trabajo en gran escala, se llega a la aplicación de la ciencia y la maquinaria a la producción inmediata."⁹⁶ Se transforma el valor de uso Ciudad para que haya cooperación es necesaria la concentración de la población dicha cooperación se da en todo momento de la vida cotidiana urbana; el autómata de la fábrica sale de ella se expande por todo el espacio urbano, lo cual le impone a la metrópoli el ritmo de vida del proceso productivo, las personas se reproducen en función de la Ciudad, no es la Ciudad vivida ampliamente, es la Ciudad abstracta y artificial diferente a la Ciudad como obra. Existe subsunción

⁹⁵ Marx, Carlos. *El capital, libro I Capítulo VI inédito, Resultados del proceso inmediato de producción*, Editorial Siglo XXI, p. 54

⁹⁶ *Ibidem*, Pág. 73

real cuando el Estado burgués es el que planea el crecimiento y desarrollo de la Ciudad, se hace difícil romper las condiciones para ser autogestivo, los trabajadores de esta tienen que trabajar para ser fuerza productiva, "El capital social organiza la subsunción real de este estratégico valor de uso, configurándolo como espacio y como <<territorio>>"⁹⁷

Se tiene que someter a la producción capitalista y con ello a la Ciudad porque la burguesía desde la instauración del proceso de producción capitalista, ha tenido que ir modificando la forma de la organización productiva para que se pueda dar la acumulación de capital. La ciudad permite la subsunción de todos los niveles en la sociedad, ya que dicho espacio ésta formado por ellos.

2.1.2 Sometimiento del espacio e importancia estratégica de la zona poniente

El espacio producido en la sociedad burguesa, cuya riqueza es a partir de la acumulación de capital, esta "como riqueza que es, el espacio no sólo una fuerza natural sino también una forma social"⁹⁸

Todo espacio es valor de uso y valor, en cuanto a valor de uso incluye contenido material y humano además de ser estratégico para el proceso productivo, de distribución y consumo, esto depende de la importancia de su posición, como valor el espacio es homogéneo. El pensamiento homogéneo hace a un lado las condiciones específicas, pero centra importancia en la ubicación en el espacio. Pero la Ciudad es homogeneidad, esto es igualdad que donde se disuelva la diversidad; si la Ciudad se homogeneiza entonces ya no hay dialogo entre lo diverso y por lo tanto ya no hay comunidad real sino una comunidad ideal igualitaria donde la comunicación entre sus miembros se hace por medio del mercado. Y es así como la Ciudad es el mercado, el lugar donde se simula comunicación de la sociedad.

“La homología (homogeneidad) de todos los espacios representados y plasmados sobre las superficies, ¿acaso no es la más eficaz de las ideologías reductoras? Ideología

⁹⁷ Barreda, Andrés. *El espacio geográfico como fuerza productiva estratégica en El Capital de Marx*, p. 135 en *La internacionalización del capital y sus fronteras tecnológicas*. Ediciones El Caballito, México D.F., 1995

⁹⁸ Barreda, Andrés. *El espacio geográfico como fuerza productiva estratégica en El Capital de Marx* p. 136 en *Producción estratégica y hegemonía mundial*.

sumamente útil para la reproducción de las relaciones sociales existentes, ¡trasladadas en el espacio y en la *reproductibilidad* de los espacios!”⁹⁹

En el caso del espacio ciudad ¿qué lleva a que el espacio se homogéneo, si hay una amplitud de situaciones como es el caso de la ciudad? Para esto refiere Lefebvre que

“El reduccionismo llevado al extremo conlleva la reducción del tiempo al espacio; la reducción del valor de uso al valor de cambio, la reducción de los objetos a los signos y de lo << real >> a la semiosfera; asimismo entraña la reducción del movimiento dialéctico a una lógica, y la reducción del espacio social al espacio mental puramente formal”¹⁰⁰

Esto no quiere decir que el espacio abstracto no pueda estudiarse, pero debe hacerse como lo que es, como algo que se ha reducido, que se ha fragmentado con una funcionalidad, para lo cual se ha tenido que subsumir, este se ha manipulado, “el espacio homogéneo y fracturado se fragmenta de una forma muy elaborada en modelos sectoriales. Estos sectores parecen provenir de análisis objetivos – denominados sistémicos – que constatan aparentemente de forma empírica conjuntos o subconjuntos, <<lógicas>> parciales”¹⁰¹

La reducción del espacio Ciudad es un reflejo de “... la fragmentación del espacio para la venta y compra (el intercambio), en franca contradicción con la capacidad técnica y científica de la producción del espacio social a escala planetaria.”¹⁰² La fragmentación favorece la segregación de la población, la cual impide la articulación social, la comunicación entre las personas y por lo tanto impide la construcción de un Derecho a la Ciudad, esto según Henri Lefebvre. Una sociedad segregada, fragmentada no solo porque el espacio no alcanza a visualizar la riqueza y complejidad de las relaciones entre los individuos y de estos en relación a su espacio que habitan y construyen día con día “... la fragmentación del espacio social jamás manifestada como tal, ... La fragmentación se traduce por un análisis erróneo, no crítico, que se cree preciso por ser *visual*, de los lugares y localizaciones.”¹⁰³

Si consideramos que de forma paralela se da la Fragmentación y por otro lado la – unión del espacio, pero como una unión que se da con la premisa de la fragmentación, por lo tanto es una unión artificial impuesta. “No se trata de *localizar* en el espacio preexistente una necesidad o una función, sino al contrario, de *especializar* una actividad social,

⁹⁹ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 16

¹⁰⁰ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 333

¹⁰¹ *Ibíd.* Pág. 347

¹⁰² Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 9

¹⁰³ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 9

vinculada a una práctica en su conjunto, *produciendo* un espacio apropiado”¹⁰⁴ Lo anterior no quiere decir que no haya una función, sino que la funcionalidad se cuando se produce el espacio especializado como tal, pero que esta función no preexiste al espacio como tal.

Algo de gran importancia que se da como resultado del espacio abstracto es como lo ha desarrollado Lefebvre para el caso de la ciudad y es “la sustitución del *habitar* por el *hábitat*, caracterizado éste por la abstracción funcional. Las clases dominantes se adueñan del espacio abstracto a medida que se constituye, como resultado de su acción política aunque no pueda confundirse con dicha acción; lo utilizan como un instrumento de poder sin omitir, no obstante, los otros usos posibles: la organización de la producción y de los medios de producción; el beneficio en definitiva”¹⁰⁵

Para Lefebvre el *habitar* es como hacer poesía a diferencia del *hábitat* el cual se refiere al espacio mínimo habitable, donde todo es cuantificado en trayectos y equipamientos, donde no hay creatividad, construcción de una obra. La producción del espacio es clave en la reproducción capitalista de las relaciones sociales de producción ya que tiene la cualidad de ser a la vez medio de producción y medio de subsistencia. No hay que perder de vista que “... el espacio es consecuencia del trabajo y de la división del trabajo; a este título, es el punto de reunión de los objetos producidos , el conjunto de las cosas que lo ocupan y de sus subconjuntos, efectuado, objetivado, por lo tanto <<funcional>>”¹⁰⁶

En *La Ideología Alemana*, Marx menciona que toda la sociedad es la que genera sus condiciones de existencia siendo los mismos habitantes los que vamos formando nuestro espacio urbano, éste es más funcional al capital que a la reproducción humana.

La ciudad es una síntesis, asentamientos de población, industria, comercios, infraestructura; diversos procesos productivos: económico, político y cultural. La sociedad primero se encargará de satisfacer sus necesidades, en medio de la escasez no podemos hablar de libertad, por lo tanto a política está condicionada a lo económico, de igual manera lo cultural depende del nivel de libertad que se ha generado la sociedad.

En el proceso de acumulación de capital en el Ciudad, el espacio y el tiempo son primordiales ya que son parte de la lógica de poder sobre una región o lugar, “el espacio

¹⁰⁴ *Ibíd.* Pág. 9

¹⁰⁵ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 350

¹⁰⁶ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 30

a la par funcional e instrumental queda vinculado a la reproducción de la fuerza de trabajo a través del consumo”¹⁰⁷ por lo tanto de la forma de producción

“... el espacio viene a ser un instrumento político intencionalmente manipulado, incluso, si la intención se oculta bajo las apariencias coherentes de la figura espacial. Es un procedimiento en manos <<de alguien>>, individuo o colectividad, es decir, de un poder (por ejemplo, un Estado), de una clase dominante (la burguesía) o de un grupo que puede en ciertas ocasiones representar la sociedad global y, en otras, tener sus objetivos propios, por ejemplo los tecnócratas”¹⁰⁸

La Ciudad muestra centralidad, “en el espacio de poder, el poder no aparece como tal, sino que se disimula bajo la denominada <<organización del espacio>>. Suprime, elude y evacua todo cuanto se le opone mediante la violencia inherente y, si ésta no fuera suficiente, mediante la violencia expresa.”¹⁰⁹ En el neoliberalismo se da una nociva proyección territorial en nuevas formas de usar y producir socialmente los espacios y recursos (nacionales) por la redefinición desigual ciudad-campo (Ciudad). Cambios en la organización del uso del suelo que se acompaña con riesgos sociales y ambientales. Por lo cual “el impulso capitalista de someter todo espacio a las determinaciones de la valorización del capital, así como del privilegiamiento del valor sobre el valor de uso, han dado a un proceso de valorización que es, a la vez, contractivo y destructivo”¹¹⁰

Hoy la mayor parte de los territorios, sobre todo las Ciudades se saturan con distintas redes: luz, agua, transporte por lo tanto el territorio queda tupido. El territorio se satura en su uso y esto no le permite a la naturaleza desarrollar sus funciones metabólicas, hay una sobreexplotación del espacio, de sus recursos, por lo cual este tiene un límite natural.

La posición geográfica hace de la urbe una fuerza productiva, la importancia de su ubicación, y dentro de la Ciudad su división en zonas, de esto se deriva la importancia estratégica de la zona poniente, pero ¿qué es estrategia? Partiendo desde Lefebvre y considerando que todos los espacios son producidos y que “son productos de una actividad donde la economía y la técnica están involucradas, pero van mucho más lejos: son productos políticos, espacios estratégicos”¹¹¹

¹⁰⁷ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 32

¹⁰⁸ *Ibíd.* Pág. 31

¹⁰⁹ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 356

¹¹⁰ Ceceña, Ana Esther (Coord.) *Producción estratégica y hegemonía mundial*. Siglo veintiuno editores, México, D. F. 1995 p. 28

¹¹¹ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 140

La racionalidad del sistema para la construcción del espacio en este caso, la ciudad tiene objetivos como la acumulación de capital, la producción de mercancías; para ellos se realizan diversas acciones, las cuales se combinarán, se cambiará de táctica para lograr sus fines, se puede modificar los campos de subordinación, el contenido material e incluso las redes con que se articula la producción global, todo esto da como resultado una mayor integración.

Por ejemplo, un cambio en las fuerzas productivas y en la forma de las relaciones de explotación en la ciudad de una u otra manera también puede ser una estrategia de acumulación de capital, específicamente un cambio en la proyección y la planificación esto es el tejido urbano. Se ordena la estructura de la producción de acuerdo con la división del trabajo.

Retomando que la ciudad es "... un espacio creado, modelado y ocupado por actividades sociales en el curso de un tiempo histórico" ¹¹² y que hay una dominación del valor de uso sobre el valor de cambio, siendo el valor de cambio la muestra de que el espacio ciudad, se reduce, abstrayendo lo natural; se impone lo repetitivo, lo fragmentado en donde las personas que lo habitan repiten actividades impuestas día con día destinadas a producir y reproducir mercancías. Cuando el valor de cambio se impone al valor de uso el espacio ciudad se hace homogéneo al reducirse, para que pueda ser fácil su intercambio, su venta y compra. Aunque sus formas físicas y naturales son parte de él, son parte del espacio social:

"... es posible que el espacio desempeñe un papel o una función decisiva en la estructuración de una totalidad, de una lógica, de un sistema; entonces, precisamente por ello no se puede deducir de ese sistema, de esa lógica, de esa totalidad. Se tiene, muy al contrario, que poner de manifiesto su función en dicha intención (práctica y estratégica)"¹¹³

El espacio, es el lugar y ámbito de la reproducción de los contenidos materiales, las personas concretas, las relaciones sociales de producción y el consumo. El espacio es el resultado de la relación material humanidad-naturaleza, determinado por una producción histórica de condiciones materiales existentes. Los lugares estratégicos son lugares que permitan al hombre dominar un lugar que es único, y que le proporcione la posibilidad de acumular capital lo cual es igual al **sometimiento del espacio**.

Podemos decir que hay una subordinación capitalista del espacio:

¹¹² Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 132

¹¹³ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 25

“Los capitalistas pueden utilizar y utilizan estrategias espaciales para crear y proteger poderes monopolistas donde y cuando pueden. El control sobre localizaciones estratégicas o complejos de recursos clave es un arma importante. En algunos casos el poder monopolista se hace lo bastante fuerte como para inhibir en la geografía del capitalismo, fomentando fuertes tendencias hacia la inercia y el estancamiento geográfico. La tendencia al dinamismo espacial impulsada por la búsqueda competitiva de beneficio se ve contrarrestada por el establecimiento de poderes monopolistas en el espacio”¹¹⁴

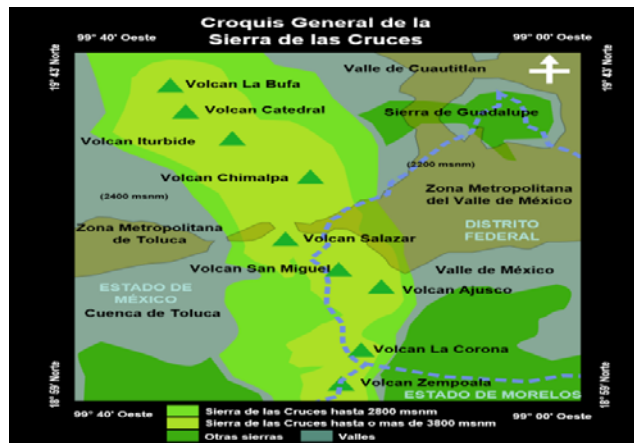
Estratégico en distribución y logística, como en el caso de Santa Fe. Esta es un reflejo de la especialización espacial (Lefebvre) para habitar, trabajar, para el transporte, el juego contra la riqueza de la vida urbana, exige adecuarse a normas cívicas con ordenes reguladas por la lógica del espacio público, donde la participación se da en este marco de espacio público, donde se conserva la estructura urbana, el tejido urbano se tienen que conservar las construcciones, los inmuebles, las calles, etc.; para la cual hay normas que muestran una represión al reducir los múltiples usos y apropiaciones sobre lo urbano que puedan hacer los sujetos, la violencia es parte de esta reducción y si no se cumple con la norma se llega a una violencia manifestada, donde se castiga a los que no cumplen con las normas y se criminaliza a los que promueven otras formas de vida urbana que promueven cuestiones distintas a la fragmentación, atomización de los sujetos, esto siendo funcional para la reproducción del sistema capitalista en la Ciudad.

El ordenar el uso de suelo a lo que se llama: Ordenamiento territorial, en realidad se desmantelan todas las instituciones de planeación territorial.

2.2 Zona Poniente de la Ciudad de México

La zona poniente de la Ciudad de México se localiza La Sierra de las Cruces, en el centro sur delimita a los valles de México y Cuautitlán en la Cuenca de México, con el Valle y Cuenca de Toluca así como una parte de la Cuenca de Lerma. Es una zona de montañas, barrancas, cañadas y planicies. Las montañas como los pies de monte son atravesados por barrancas y cañadas, las cuales se han formado por la erosión de las corrientes pluviales que descienden de las partes más altas, estas barrancas absorben y filtran gran parte del agua de lluvia y contribuyen a la recarga del acuífero de la Ciudad de México.

¹¹⁴ Harvey, David. *El nuevo imperialismo*. Akal, p. 85

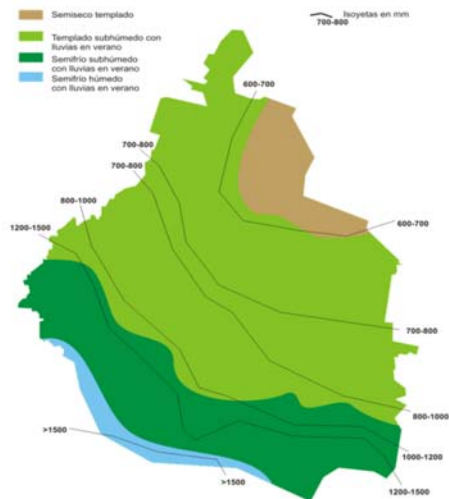


Sierra de la Cruzes, límite Ciudad de México y Estado de México

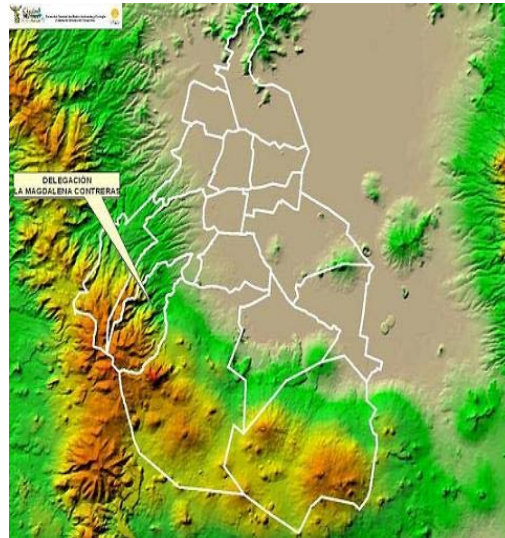
La Sierra de las Cruces se forma en base a ocho estratovolcanes: Zempoala, La Corona, San Miguel, Salazar, Chimalpa, Iturbide, La Bufa, La Catedral y el volcán Ajusco. Esta sierra forma parte de los territorios del Distrito Federal, Estado de México y el estado de Morelos.

Para el caso de la Ciudad de México, dentro de la Cuenca del Valle de México, la Sierra de las Cruces es la que presenta número de escurrimientos, estos provienen de el Desierto de los Leones, los Dínamos, por ello su importancia y consideración de cualquier megaproyecto carretero y plan de urbanización esta en relación con la afectación de la Cuenca del Valle de México. Cabe mencionar que en esta zona está realizada la obre del Sistema Cutzamala que provee agua a la Ciudad de México desde el Estado de México.

La zona poniente de la Ciudad de México, afectada por el proyecto vial denominado Supervía Poniente, corresponde a las delegaciones Cuajimalpa de Morelos, Álvaro Obregón y Magdalena Contreras, del Distrito Federal. Siendo una zona montañosa con clima templado subhúmedo con lluvias en verano y semifrío subhúmedo en invierno, en ambos climas las lluvias son de tipo torrencial, va desde lluvias cortas hasta las prolongadas por varios días. La forma del relieve influye en la temperatura, la precipitación pluvial y la circulación atmosférica y las corrientes de aire, lo que hace que depende de la altura variará la temperatura.



Clima de la Ciudad de México



Ubicación de Magdalena Contreras, GDF

Magdalena Contreras. Tiene 4 pueblos originarios: La Magdalena Atlitic, San Bernabé Ocoatepec, San Jerónimo Lídice y San Jerónimo Aculco; además de un pueblo ejidal anexo San Nicolás Totoloapan. La primera zona habitada de la actual delegación Magdalena Contreras fue La Magdalena Atlitic, según el Códice Boturini esta fue fundada por los mexicas al derrotar a Maztlatzin por Tlacaélel, se sabe que los mexicas llegaron al pueblo de al ser desalojados del cerro de Chapultepec en 1248, primero llegaron a Ocolco (hoy San Jerónimo Aculco, "donde da vuelta el agua") y después a La Magdalena Atlitic cuyo nombre significa "piedra de agua", a lo que se conoció como Comtitlán, después se vieron obligados a abandonar la zona por ordenes de Tenoch y por persecución del rey de Culhuacán (cabe destacar que este pueblo continuo su marcha hasta el centro del lago para fundar Tenochtitlán), durante la Conquista el territorio fue parte de las tierras donadas a Hernán Cortés por el rey Carlos I en 1529, territorio que abarcaba desde Oaxaca, Cuernavaca, Toluca, Culhuacán y Coyoacán (estos dos últimos de la Ciudad de México), los dominicos evangelizan la zona, según el Códice de Santa María Magdalena, por lo cual nombran al pueblo La Magdalena, mientras que fundan el otro pueblo nombrándolo San Nicolás Totoloapan, en 1535. Para 1600 el español Tomás de Contreras monta una fábrica textil en el pueblo y por esos años envía traer de España un Jesucristo al que llama "El seños de Contreras" de este último y del nombre del pueblo surgió el nombre de la delegación "La Magdalena Contreras", para el pueblo de La Magdalena el nombre de Atlitic desapareció oficialmente pero no en la memoria de los habitantes¹¹⁵. Por otro lado El pueblo de San

¹¹⁵ González Fonseca, Abel. "La Magdalena Atlitic, un pueblo de fe, arte y cultura", Mayordomía Magdalena Atlitic, recopilación 2005.

Bernabé Ocotepéc (San Bernabé Atzoyapan) fundado por los españoles en 1524, antes era un asentamiento indígena dependiente de Coyoacán, se han encontrado restos arqueológicos aztecas como basamentos de pirámides, piedras labradas, cerámica, etc. Se sabe del origen de este pueblo, así como de San Bartolo Ameyalco (San Bartolo Apipilhuazco) en Contreras y Álvaro Obregón por el Códice Quauximalpam.

Desde 1750 hasta 1924 lindaba con la hacienda “La Cañada” como la llaman los lugareños, sin embargo su nombre original fue “La Hacienda de La Dolorosa”, que abarcaba el pueblo de La Magdalena y el de San Bernabé, los otros pueblos vecinos eran San Jerónimo Lídice y San Bartolo Ameyalco. El más importante de estos tres pueblos era La Magdalena, el cual desde la colonia se dedicaba al obraje textil (que en el siglo XIX se convirtió en una industria textil de la Ciudad de México), y que con el pueblo de San Bernabé se relacionaba comercialmente. El pueblo poseía 373 ha de monte comunal y 87 ha como fundo legal, de las cuales 29 ha eran del cultivos de segunda y de temporal. Para ese entonces su población era de aproximadamente 130 familias. Aunque la ocupación española fue temprana en Magdalena Contreras, la población permaneció en muy poca cantidad por mucho tiempo y se dedicaba al trabajo en las haciendas, principalmente la de La Cañada desde 1750, su función era producir para el mercado interno de la Ciudad de México y sus principales productos eran: maíz, frijol, cebada, frutales¹¹⁶, aunque siendo zona boscosa la tierra era predominantemente de temporal de segunda y tercera clase y la temporada se considera a los cuatro meses de la producción de la milpa, ésta hacienda tenía pocos trabajadores para el trabajo fijo y temporales provenientes del pueblo de San Bernabé. En el año de 1878 se declaró en huelga la fábrica de La Magdalena, la cual solo duro un mes, de lo importante de esta huelga fue la unión de los pueblos de la región quienes se solidarizaron con los trabajadores, para 1891 esta fábrica se unió a la Hacienda Eslava, localizada más arriba del Río Magdalena y otros pequeños ranchos de los alrededores, con lo cual se agregó a la producción algodón, arroz y haba¹¹⁷ En la década de los 20's del siglo XX se dan cambios productivos en la hacienda de La Cañada con lo cual además de una delimitación y otorgamiento de ejidos, se dieron considerables cambios en las ocupaciones de la población de la demarcación, incrementándose los trabajos en las fábricas de hilados y tejidos de La Magdalena, siendo el trabajo agrícola no predominante.

¹¹⁶ Durand, Jorge. *La ciudad invade al ejido*. Ediciones de la Casa Chata, p.42

¹¹⁷ González Fonseca, Abel. “La Magdalena Atlitic, un pueblo de fe, arte y cultura”, Mayordomía Magdalena Atlitic, recopilación 2005.

En la época de la Revolución la hacienda fue abandonada y al no tener trabajo ni tierras, los jornaleros de San Bernabé se apropiaron de algunos terrenos de la hacienda, tiempo después solicitaron la restitución de tierras para la comunidad de San Bernabé. Y fue que en 1924, con la Reforma Agraria, el pueblo recibió 383 Ha. al otorgar estos ejidos la Secretaria de la Reforma Agraria obligaba a mantener la explotación forestal, concediendo esta a la explotación común; además de respetar por un año las plantaciones de maguey de terrenos ejidales expropiados a la hacienda "La Cañada".¹¹⁸ La petición de ejidos para esa época no sólo era por el pueblo de San Bernabé, también por el pueblo de La Magdalena y el pueblo de San Bartolo. Es así como los antes jornaleros de La Cañada se convirtieron en ejidatarios y comuneros, aunque también fueran al mismo tiempo obreros en las fábricas cercanas debido a que su producción era de temporal y las tierras otorgadas eran de segunda y tercera clase ya que las de primera clase eran las que se localizaban en las barrancas. Otros trabajos complementarios eran la explotación forestal y la producción de pulque. El cerro del Judío era boscoso hasta la década de los 40's, "el bosque se agotó hacia el año 1947: lo depredaron los mismo ejidatarios que utilizaron ese recurso para su consumo personal y, sobre todo, para venderlo y compensar de esta manera el poco fruto que podían sacar de la tierra cultivable".¹¹⁹

También se dio el auge de la industria de los 20's a los 60's en las industrias textil de Contreras y la papelera de "Loreto" (hoy Plaza Loreto), a partir de los 40's se comenzó la urbanización de San Ángel, San Jerónimo y Tizapán, fábricas de gran importancia como "El Águila", "Loreto", "La Hormiga", La Alpina", "La Magdalena" daban trabajo a gran parte de la población de la zona, y las organizaciones populares se dieron en torno a los sindicatos de estas fábricas y en menor medida en la labor agrícola. Para la década siguiente la Ciudad de México se expandía al poniente y al sur, generando empleos para los pobladores de Contreras en: la construcción de Ciudad Universitaria, el Pedregal de San Ángel, la ampliación del Periférico, la construcción de la Unidad Habitacional Independencia, la construcción de la colonia San Jerónimo, Unidad Habitacional Villa Olímpica y el Estadio Azteca. Los antes pueblos se estaban convirtiendo en zonas residenciales con calles y el rellenado de barrancas, característica de la zona poniente, como lo son: Mixcoac, Coyoacán, Tizapán, San Jerónimo y Contreras; de las delegaciones Magdalena Contreras y Álvaro Obregón.

¹¹⁸ Durand, Jorge. *La ciudad invade al ejido*. Ediciones de la Casa Chata, p.46

¹¹⁹ *Ibíd.* Pág. 55

Un hecho que aún mucha gente recuerda es la ampliación del Periférico entre 1962 y 1963 hasta Picacho, lo cual originó desalojos en Puente Sierra y Tizapán, Magdalena Contreras y Álvaro Obregón respectivamente, la población desalojada comenzó a poblar el Cerro del Judío y habitar colonias como La Malinche, San Bartolo Ameyalco y Cuauhtémoc principalmente. Con la construcción de la zona residencial de San Jerónimo expulso a algunos habitantes de bajos recursos de esos ejidos por lo cual tuvieron que ir a habitar en zonas más altas, a esto también favoreció la construcción de la carretera a San Bernabé hasta el pueblo del mismo nombre.

En la década de los 60's se dio un incremento en la población en la zona poniente por la migración que se dio del campo a la Ciudad de México e incluso del interior de la misma Ciudad familias desplazadas por cambios en la Ciudad llegaron a migrar al Cerro del Judío, como por ejemplo 400 familias provenientes de La Calendaría de los Patos.¹²⁰ Los nuevos pobladores imponían otra dinámica comenzándose a vender los ejidos para la construcción de vivienda. En la década de los 70's se buscó la regularización de los predios y se comenzó a dotar de servicios básicos a la zona. Con los años la zona del Cerro del Judío y sus alrededores comenzaron a incrementar su valor, por la urbanización y sus características geográficas y de paisaje, *tan codiciada y admirada*, no hay mejor descripción como la que hace Jorge Durand a principios de la década de los 80's

“está ubicado en una zona alta y por lo tanto con buena vista, su topografía permite la construcción de las casa de diversos niveles (lo cual ésta muy de moda), es un lugar poco contaminado ambientalmente dado que queda al sur de la Ciudad, pero además tiene bosques aledaños y una quebrada vecina por donde entran corrientes de aire; está ubicado entre dos parques nacionales, el de los Dínamos y el del Desierto de los Leones – zonas de esparcimiento para los capitalinos –, además posee una zona arqueológica, un pueblo “pintoresco” en vías de remodelación y está rodeado por colonias residenciales. Todos estos factores serían muy importantes para determinar el precio del terreno para una urbanización residencial, sin embargo, la burguesía requiere de la legalidad para poder asegurar su inversión. Para poder realizar la urbanización residencial surgió la idea de expropiar y luego reubicar (...)”¹²¹

Con lo descrito por Jorge Durand y la dinámica de los asentamientos, no es casual el asedio de sectores de clase alta por querer habitar en la zona, de esto se deriva la

¹²⁰ *Ibíd.* Pág. 70

¹²¹ *Ibíd.* Pág. 93

continúa propuesta de implementar proyectos inmobiliarios en Magdalena Contreras y principalmente en los alrededores del Cerro del Judío.

Cuajimalpa de Morelos y Álvaro Obregón. La historia de estas dos delegaciones van de la mano por la continuidad de sus comunidades y territorio, lo cual les ha dado identidad más allá de los límites políticos e incluso sociales.

En primer lugar en la zona Santa Fe se encontraba el manantial considerado como el más prístino de la Ciudad de México. En 1533 se funda Santa Fe de los Altos, por el fraile Vasco de Quiroga, la idea de pueblo era ser un pueblo hospital donde se hospedara y alojara a la población, con ideas de humanismo y comunismo (Tomás Moro) a favor de la población indígena. La propiedad era comunal, trabajada por los mismos habitantes con lo que todo se repartía equitativamente y el excedente era destinado para necesidades comunes; se promovía la solidaridad y colectividad desde la forma de propiedad de la tierra, la producción y la convivencia. En 1854 la población perdió terrenos que ahora están delimitados como parte de las delegaciones Álvaro Obregón, Cuajimalpa, Magdalena Contreras y Miguel Hidalgo, cuando Antonio López de Santa Ana hizo una delimitación política de la Ciudad de México, pero fue a principios del siglo XX se dio la división por delegaciones.

Entre 1930 y 1950 las tierras fueron dadas en concesión para la explotación de minas de materiales pétreos: arena azul, grava, cantera de tepetate y piedra de confitillo, los tiraderos de esa época eran el Tiro de Santa Fe y Prados de la Montaña, la población de Cuajimalpa en su mayoría ha migrado de otros municipios tales como Huixquilucan, Toluca y las delegaciones de Álvaro Obregón y Miguel Hidalgo. En los 80's cuando las minas se agotaron el gobierno propuso la construcción de reservas ecológicas ya que con las minas no había árboles, pero la solución fue que en la zona donde antes eran minas, se convirtieran en basureros de ahí la nueva población que surgió fue la de Tlayacapa que trabajaba en el relleno sanitario de Prados de la Montaña y ahí habitaban, hoy en día en esta zona se encuentra el Tecnológico de Monterrey (1986-1994) el otro relleno era conocido como El Cuervo, hoy es la zona tapada y bardeada conocida como Alameda Poniente. En el año de 1981 el presidente José López Portillo mediante la paraestatal Servimet¹²² (Servicios Metropolitanos S.A. de C.V.) dona el terreno denominado Peña Blanca (de 25 hectáreas), para la Universidad Iberoamericana (UIA), la cual se construyó el Campo Santa Fe de 1982 a 1988 aunque quedó alejada y desconectada de la zona de mayor urbanización de la Ciudad de

¹²² Empresa paraestatal, fundada en 1977 para el desarrollo inmobiliario y urbano del Distrito Federal

México, por las pocas vías de comunicación existentes y la fama de zona violenta y de bandas de barrio que aquellos lugares tenía, de las principales conexiones con el resto de la Ciudad de México era el periférico que conectaba con la avenida Vasco de Quiroga. También en 1982 se generó el Programa Santa Fe para promover vialidades que conectaran a Santa Fe por diversas partes, tales como: el libramiento de la carretera México-Toluca, desnivel Toluca-Viaducto, túnel Peña Blanca-Chula Vista Hermosa. Ese mismo año Servimet vendió predios del pueblo de Santa Fe a la inmobiliaria Merocha, propiedad del Ingeniero Civil Melchor Rodríguez Caballero, quien ha sido director de Obra en la Secretaría de Desarrollo Urbano y de Vivienda del DF. En los alrededores de estos predios desde 1984 se comenzó con la expropiación de 22 predios¹²³, con una superficie de 426 hectáreas, cuyo decreto salió en el Diario Oficial del 27 de Julio de 1984, con fines según este eran el de utilidad pública y para planificar la zona, con los argumentos de preservación ecológica, crear una nueva reserva de expansión de la ciudad, la construcción un subcentro urbano, controlar asentamientos irregulares, frenar el deterioro ambiental de la zona y extender la estructura vial hacia el poniente de la Ciudad de México.¹²⁴ En ese entonces el cambio de uso de suelo de Santa Fe estuvo a cargo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología del Distrito Federal (SEDUE). De 1987 a 1989 se dio el Plan Maestro de Uso de Suelo y Regeneración de Santa Fe. Para 1989 se vendió el terreno del Hospital ABC, cuyo acceso únicamente se daba por la carretera a Toluca.¹²⁵ En los años 90's con el Plan Maestro de Usos de Suelo para el Desarrollo de Santa Fe, este programa fue innovador en su momento ya que influyó para la construcción de nuevas vialidades el cual buscaba que fuera más fácil la construcción de este subcentro ya que la normatividad del Distrito Federal lo hacía difícil, principalmente por que el plan era ambicioso, este Plan Maestro daba una legalidad más laxa que el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, con esto comenzó la venta de predios de la zona, no se sabe mucho debido a la escasa información pública, sin embargo se sabe de los implicados a través de Servimet que junto a la Asociación de Colonos de Santa Fe, se sabe que Carlos Slim, Roberto Hernández, Alberto Bailleres y Juan Enríquez Cabot, impulsaron el desarrollo inmobiliario, excluyendo a la población que habitaba la zona, un ejemplo de esto fue la

¹²³ En Álvaro Obregón: Tepecuache, Preconsa, Jalalpa, Tlapizahuaya, Hospital, Tlayacapa, Aureli-viadas, Particulares, El Pedregal y Carlos A. Madrazo. En Cuajimalpa: Prados de la Montaña I, Prados de la Montaña II, Prados de la Montaña III, Prados de la Montaña III, Prados de la Montaña IV, Héctor Velásquez Cardona, Casa Blanca, La Alemana, Soyogualán, El Triángulo, La Ponderosa, Cravioto, Escobedo, Cruz Manca y La Mexicana.

¹²⁴ Patiño Camacho, Luis H., *El acceso al suelo en dos casos extremos de ocupación reciente del espacio urbano de la ciudad de México*, p. 29

¹²⁵ cabe destacar que la propuesta y expropiación de un terreno detrás del Hospital ABC para su conexión con otras vialidades llevó al desafuero de Andrés Manuel López Obrador en 2005.

creación de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios (ADI), además de el hecho violento del cierre de Tlayacapa (terreno otorgado para la construcción vivienda a pepenadores en 1988), en el periodo de gobierno de Rosario Robles en el cual sacaron a los habitantes considerados como ilegales de la zona, por ejemplo

"una resolución de la Contraloría General del Gobierno del DF señala que el gobierno capitalino dejó de percibir 50 millones 753 mil pesos porque el director, en el periodo de Cuauhtémoc Cárdenas, no aceptó la oferta de la empresa Grupo Inverloma, S. de R.L., que ofrecía 148 millones 712 pesos. Sin embargo, se vendió el terreno a la empresa Poniente de Santa Fe, S.A. de C.V., por la cantidad de 97 millones 958 mil pesos, precio que no fue avalado por el consejo de administración de Servimet. En ese predio se construyó el campus Santa Fe del Tecnológico de Monterrey"¹²⁶

La zona se desarrollaba y crecía con compras y ventas, expropiación y exclusión de la población, los problemas viales era evidentes sin embargo, nunca se consideró una real vinculación con la Ciudad de México en su conjunto, solo de las necesidades de los proyectos inmobiliarios y oficinas de negocios tenían como movilidad.

2.2.1 Antecedentes de proyectos carreteros en la zona poniente

En Magdalena Contreras, cuando en la década de los 70's se buscaba la regularización de predios de las zonas aledañas al Cerro del Judío, por otro lado la delegación en Julio de 1973 ordenaba el desalojo de las familias que vivían en la parte más alta del Cerro y el 20 de agosto de 1973 en el Diario Oficial decreta expropiaciones, con el argumento de regular la expansión demográfica bajo el argumento de necesidad pública, el delegado de aquel entonces argumentaba la remodelación de Contreras para hacer de esta un centro turístico, discursos muy contradictorios, este proyecto turístico contemplaba pequeños lagos artificiales "campings", cría de truchas, paseos en calandrias o en carreta, juegos mecánicos, calles empedradas, artesanías entre otros atractivos. La población de colonos, ejidatarios y otros simpatizantes se organizaron para revertir este proyecto con acciones políticas y jurídicas como el de un amparo, en noviembre de ese año demandaban lo siguiente: *no a la expropiación, no a la construcción del centro turístico, que se regularice la zona y los títulos de propiedad, no intervención de la fuerza pública para desalojar familias, no intermediarios de crédito en*

¹²⁶ Patiño Camacho, Luis H., *El acceso al suelo en dos casos extremos de ocupación reciente del espacio urbano de la ciudad de México*, p. 33

En Cuajimalpa de Morelos y Álvaro Obregón. El inicio del megaproyecto urbano de Santa Fe o Zona Especial de Desarrollo Controlado (Zedec) se dió con la adquisición de terrenos en los 80's por parte del gobierno, el cierre del relleno de Tlayacapa y el Tiradero de Santa Fe, además de los desalojos de los habitantes que no tenían regularizada su estancia. En 1995 se da a conocer el documento que da vida a la nueva ciudad de Santa Fe o Zedec. Santa Fe surge bajo la visión de un nuevo modelo de Ciudad, por si sola es un megaproyecto urbano, una región o como se decía en aquellos tiempos, una Ciudad. En 1999 se realizaron modificaciones a la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, las cuales el gobierno del Distrito Federal puede impulsar programas para la ciudad bajo la modalidades de sistema de actuación social, privada o de cooperación.

El discurso oficial era el de la globalización bajo el proyecto de corte neoliberal con la idea de crear una nueva imagen de la Ciudad de México como punto de articulación a la economía mundial, y que contrariamente eliminaba obstáculos al sector privado reduciendo la participación del Estado, es así como en la planeación de Santa Fe como enclave global, desde su planteamiento se buscaba la creación de una nueva ciudad, la cual mostrara que había dejado detrás la industrialización llena de fábricas obsoletas y de rellenos, dando empleo a la población aledaña, como la del pueblo de Santa Fe, se crearon 69,000 empleos directos según Enríquez Cabot¹²⁷

Según Pérez Negrete, Juan Enríquez Cabot¹²⁸, fue un funcionario tecnócrata clave para la creación de Santa Fe, quien tenía la idea de impulsar el sector servicios y generando polos de desarrollo, llegó al gobierno de la Ciudad de México en 1988 como director de Servimet, la empresa mayor beneficiada con la administración de compra y venta de los predios de Santa Fe, ese mismo año Manuel Camacho Solís inició su periodo en la regencia de la Ciudad de México. En la delegación Cuajimalpa los cambios de uso de suelo, afectaron no solo a la población sino a la zona de conservación que es característica de la zona, según el

"Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de 1997, se presenta la siguiente distribución: el área de conservación ecológica representa 80 % de su superficie

¹²⁷ Pérez Negrete Margarita. *Santa Fe: Ciudad, espacio y globalización*, Universidad Iberoamericana Puebla, p. 63

¹²⁸ Juan Enríquez Cabot, hijo del político mexicano Antonio Enríquez Savignac, estudió en Harvard (1981-1986), fue fundador del *Proyecto de Ciencias de la Vida en Harvard Escuela Empresarial*, ha sido socio en el centro de Harvard para Asuntos Internacionales. Fue CEO de la empresa de *Desarrollo Urbano de Ciudad de México*, General de Coordinador de Jefe y Política Económicos de Personal para el secretario de México. Actualmente se dedica a la investigación en inversión y patentes del genoma humano, siendo presidente y CEO de Biotechonomy LLC.

territorial; dentro de esta zonificación primaria, se establece una clasificación secundaria que incluye zonas forestales, agrícolas y pecuarias, además de poblados rurales y asentamientos con programas parciales. El restante 20 % lo ocupa suelo urbano con usos de suelo habitacional, comercial, servicios, industria, equipamientos y mixtos".¹²⁹

Sin embargo, al tomar la presidencia de Servimet Enríquez Cabot la reestructuró con "criterios empresariales"¹³⁰ obteniendo así grandes ganancias de los proyectos inmobiliarios de la zona de Santa Fe, bajo Manuel Camacho Solís regente de la Ciudad en ese tiempo, hablaba de la crisis de la ciudad y la necesidad de la atracción de inversión, como lo menciona Pérez Negrete su opinión era la de consolidar a la ciudad en el proyecto político y económico de la globalización,

"Trataron de crear un sitio que fuera el fiel reflejo de los ideales de la globalización: un sitio intensivo en la transferencia de conocimientos, de tecnología, de información, de los corporativos más importantes con presencia mundial, de servicios de avanzada, una zona con los mejores restaurantes, hoteles y zonas residenciales más exclusivas de México y el mundo. En fin, el símbolo de un proyecto de un modelo de un México estratégicamente posicionado en el sistema mundial que pudiera ser visto como un escaparate exterior que permitiera valorar a la ciudad y al país en una etapa más avanzada de su desarrollo".¹³¹

En 1997 se sabe de las facilidades otorgadas para la adquisición de 40 hectáreas para la construcción del proyecto residencial "Río de Santa Fe" y en 1999 de 30 hectáreas para la construcción de "Cumbres de Santa Fe". Hoy Santa Fe, funciona bajo un esquema de gobierno integrado por la Asociación de Colonos de Santa Fe, como administradora, las delegaciones le dan permisos y licencias y el Gobierno del Distrito Federal supervisa el fideicomiso que se fondea mediante la devolución de una parte del impuesto predial. Entre los grandes edificios de lujo para oficinas y vivienda, valuados en dólares están colonias atrapadas entre barrancas y lugares de difícil acceso, incluso donde la violencia, la venta y uso de drogas es una forma de vida cotidiana, entre las colonia más destacadas están: Calzada de Jalalpa, Jalalpa El Grande, Jalalpa Tepito, Lomas de Becerra, Dos Ríos y los pueblos de Santa Fe de los Altos, Santa Lucía, El Queso y La Araña.¹³² La población marginada ante este proyecto urbano, en la mayoría

¹²⁹ Patiño Camacho, Luis H., "El acceso al suelo en dos casos extremos de ocupación reciente del espacio urbano de la ciudad de México", Revista De El Colegio De San Luis-Vetas, p. 29

¹³⁰ Pérez Negrete Margarita. *Santa Fe: Ciudad, espacio y globalización*, Universidad Iberoamericana Puebla, p. 60

¹³¹ *Ibid.* Pág. 56

¹³² Sánchez Mayela, "Santa Fe, proyecto de exclusión" en Revista Contralínea, junio 27 de 2010. <http://contralinea.com.mx/archivo-revista/index.php/2010/06/27/santa-fe-proyecto-de-exclusion/>

de los casos trabaja cerca, pero el acceso a su lugar de trabajo es de difícil acceso, tienen que cruzar barrancas y tomar una o dos rutas de transporte para llegar a los centros de trabajo, por ese lado la promesa de trabajo con lo cual se desarrollo Santa Fe parece cumplirse, sin embargo los puestos de trabajo son en áreas de servicio de limpieza de casa y oficinas, meseras y meseros, cajeras, valet parking, entre otros. Esta población no es la que labora en gerencia o puestos similares, son los excluidos de su zona de vivienda y trabajo. La zona vive en contradicción constante en su vida cotidiana, por un lado la población denominada regular y de altos ingresos y por otro lado la población marginada que en muchos casos vive en zonas denominadas *irregulares*, cuando el fondo de la situación es la exclusión de la población a partir de su vida urbana cotidiana, de su espacio que producen día a día. Mucha de esta población que llegó antes de la construcción de Santa Fe, construyó su entorno, introdujo los servicios básicos en zonas que son difíciles de habitar como los son las barrancas. Un ejemplo de este proceso fue del pueblo de San Mateo Tlaltenango, a quienes como ejidatarios se les prohibió la construcción de viviendas en una zona de 100 hectáreas por ser zona de recarga de acuífero, mientras que fueron obligados a vender al precio de 10 pesos a inmobiliarias filiales de Grupo Constructora Aboumrad, Amodío y Berho S.A. de CV. (CAABSA),¹³³ con argumentos de conservación y protección del equilibrio ecológico de las barrancas, se generaron proyectos con el argumento de ser ecológicas como lo son el Club de Golf Reforma y el Club Hípico La Sierra; pero en realidad el pueblo fue despojado de gran parte de sus terrenos comunes, con complicidades por un lado y con engaños por el otro. El costo de la vivienda varia, pero la mayor presión de los precios de vivir en y cerca de Santa Fe recaen en las zonas marginadas. Por ejemplo la Inmobiliaria Copri¹³⁴, que obtuvo terrenos a cambio de obras, vendió lotes de 400 metros cuadrados a 310 mil dólares, el precio del suelo varía dependiendo de la zona, pero puede variar el costo desde 755¹³⁵ hasta 3,500 dólares por metro cuadrado. Según datos de Patiño Camacho Copri en 2010 ofrecía

“una cotización de 11 pesos por dólar, tenemos que el costo total asciende a 3 millones 410 mil pesos. Los plazos y condiciones fijadas son 20 % de enganche y 12 meses para el restante. Con pago al contado, se hace un descuento de 3 %. Los servicios con que cuenta el fraccionamiento son alberca techada,

¹³³ CAABSA, construyó el Centro Comercial Santa Fe y es socio con casi 100 empresas de la construcción, con las cuales se impulso El Centro de Exposiciones Internacionales Santa Fe, de 170 mil metros cuadrados y de más de 100 millones de dólares de inversión.

¹³⁴ En 1999 obtuvo facilidades para la adquisición de 30 hectáreas para la construcción de Cumbres de Santa Fe

¹³⁵ Patiño Camacho, Luis H., “*El acceso al suelo en dos casos extremos de ocupación reciente del espacio urbano de la ciudad de México*”, Revista De El Colegio De San Luis-Vetas, p.

gimnasio, canchas de tenis, salones de usos múltiples, restaurante y cafetería”¹³⁶.

El antecedente de la Supervía Poniente y del ahora Arco Sur (aún no construido) se dio entre 1967 y 1968, con la propuesta de un sistema de libramientos y un Anillo Periférico Transmetropolitano, proyecto que no se realizó, pero si se concluyó la expansión del periférico, vialidad que coincide con el periodo de crecimiento de la población en la zona poniente.

En 1989 surgió la propuesta del proyecto carretero “Carretera Contadero – Periférico Sur. Tramo Contadero a Luis Cabrera”, se planteaba que fuera de acceso controlado, con 2 calzadas de dos carriles cada una, la construcción sería por medio de una concesión y una vida útil de 15 años; proyecto que no se pudo llevar a cabo por la oposición de los pueblos de las delegaciones de Álvaro Obregón, Cuajimalpa, Magdalena Contreras y Tlalpan. La ubicación se tenía planteada en las delegaciones de: Cuajimalpa: Contadero, Valle de las Monjas y San Mateo Tlaltemango; Álvaro Obregón: San Bartolo Ameyalco, Rancho San Francisco, Lomas de la Hera; en Magdalena Contreras: Lomas de los Cedros (Hidalgo), Cerro del Judío, Lomas Quebradas, San Bernabé Ocotepec, La Malinche.

La longitud se estimaba en 7.740 Km. La idea era conectar las carreteras: Federal México – Toluca, Chamapa – La Venta (KM 1+000) y Constituyentes – La Venta (Km 2+440) con las vialidades intermedias de Av. Centenario (Km 5+380), Av. Toluca – Av. De las Torres (Km 7+280) y Av. Luis Cabrera (Km 8+740) a la altura de la Colonia Malinche en la delegación Magdalena Contreras.

El argumento para esta carretera era:

1. Evitar el paso regional a través del área urbana de la Ciudad de México,
2. Mejorar el transporte entre Toluca y Cuernavaca así como alrededor de la zona metropolitana de la Ciudad de México
3. Ser una vía alterna al Periférico y disminuir la emisión de contaminantes dentro de éste,
4. Disminuir los costos de los vehículos a los usuarios de esta carretera, en combinación con el uso de sus conexiones radiales
5. Fomento de las relaciones culturales y comerciales entre los Estados del centro y sur.

¹³⁶ *Ibíd.*

Para su construcción se contemplaban 6% túneles, 24% terraplenes, 30% viaductos y 40% tramos en corte. En ese tiempo entre los argumentos mismos que desecharon este proyecto fue el impacto ambiental en zonas boscosas y semi-rurales como: Valle de las Monjas y San Mateo Tlaltenango, San Bartolo Ameyalco, Rancho San Francisco. Para sostener dicho argumento se recurrió a la declaración del Diario Oficial de la Federación del 16 de Julio de 1987 en donde privilegia a los poblados que se dedican principalmente a las actividades primarias dentro de áreas de conservación ecológica, en su derecho de reproducción social por su arraigo en relación a sus actividades productivas, en donde su empleo y cotidianidad esta en relación con el mantenimiento de las áreas de conservación, de ello se deriva la no necesidad de un gran proyecto carretero, si la población no la utilizaría de primera mano, además el impacto en el crecimiento urbano atentaría contra la conservación de las zonas, cambiando la actividad de empleo de la población rompiendo con el arraigo a su comunidad, su entorno y con ello ampliando el panorama de movilidad y transportación a zonas más lejanas. Mientras que las zonas más urbanas como: Lomas de la Hera, Lomas de los Cedros (Hidalgo), Cerro del Judío, Lomas Quebradas, San Bernabé Ocoatepec y La Malinche. La afectación sería principalmente en la división de la comunidad y el arraigo de la población así como sus actividades locales.

En cuanto a las afectaciones en medio ambiente cabe resaltar que en una de las áreas ambientales donde siempre se ha planteado una carretera es en La Loma, en noviembre de 1988 el Departamento del Distrito Federal (hoy GDF) adquirió la propiedad con la finalidad de preservar la superficie como área verde. El antecedente de la Supervía Poniente de 1989-1992, fue la carretera Periférico Sur, Tramo Contadero a Luis Cabrera, en la administración de Manuel Camacho Solís, el entonces Jefe de Departamento del Distrito Federal, a su vez el origen de este proyecto era de 1967-1968 en donde se proyectaba todo un sistema de libramientos para la zona del poniente. El proyecto culminó cuando después de una audiencia pública que tuvo lugar en el Foro Cultural de Magdalena Contreras, siendo publicada la exclusión de la Avenida Luis Cabrera del proyecto en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal, el 22 de agosto de 1992, Tomo I, Núm. 169

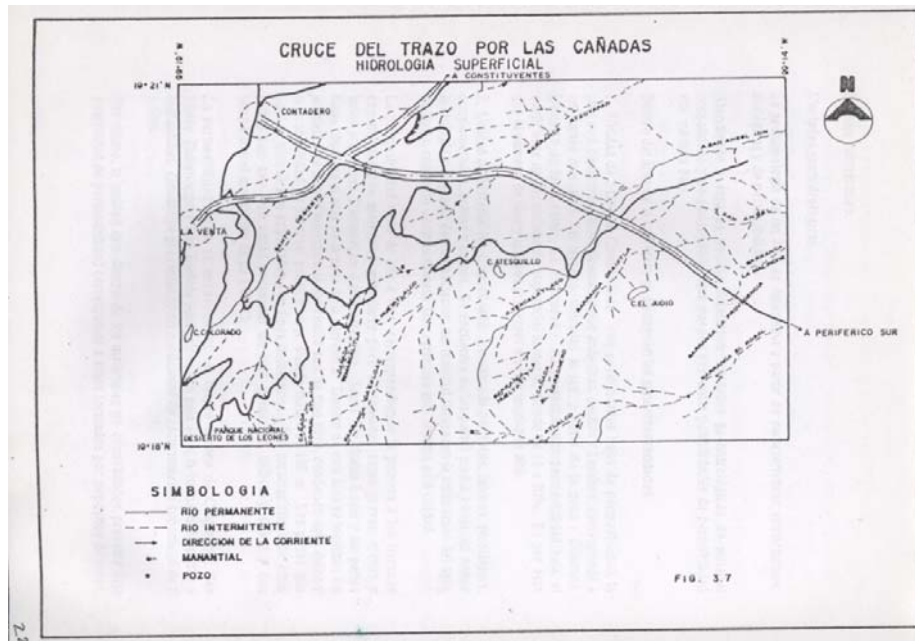


Imagen del trazo (1989) de la “Carretera Contadero – Periférico Sur. Tramo Contadero a Luis Cabrera”, obtenido de la MIA 1992.

En 1996-1997 el proyecto carretero regreso con el nombre “La Venta – Colegio Militar”, este se canceló por la oposición de los pueblos y vecinos nuevamente, cabe destacar que en 1997 se elige al primer Jefe de gobierno del Distrito Federal quedando electo Cuauhtémoc Cárdenas del Partido de la Revolución Democrática (PRD) y que continuo la estructura y planes que Servimet había planteado desde 1988, fue en el año 2002 que Andrés Manuel López Obrador como Jefe de gobierno desaparece y liquida a Servimet (aunque no es su totalidad), condicionando la entrega de permisos de terrenos en Santa Fe a cambio de material y apoyo para la construcción del segundo piso del periférico en su primer tramo, Santa Fe - San Jerónimo.

2.3 Descripción del megaproyecto Supervía Poniente

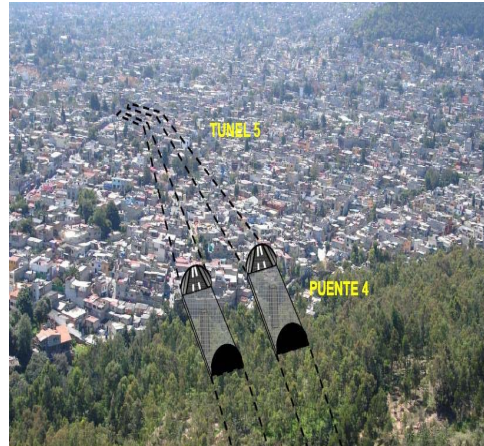
El megaproyecto conocido como Supervía Poniente entra dentro de otro proyecto denominado “**Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores al Sur-Poniente de la Ciudad de México**” que a su vez es parte de un megaproyecto carretero urbano más ambicioso y de gran magnitud, este es el proyecto “**Autopista Urbana Querétaro-Cuernavaca**” este último contempló un costo de 30 millones de pesos con una distancia de 29.56 kilómetros, el cual se compone de tres proyectos que buscan la integración

Trazo propuesto por el GDF en el año 2007, lo tenía la asociación "Vive Tarango" A. C.

Proyecto para todo el poniente de la Ciudad, Elaborado por Real State, 2007



Trazo final de la Supervía Poniente



Túnel que pasa por La Malinche

De Cuajimalpa a Avenida Luis Cabrera son 10 kilómetros, por lo que esta vialidad acorta la distancia en 6 kilómetros. Sumando la distancia de recorrido con la Avenida Puente de los Poetas, construidos en periodo de Andrés Manuel López Obrador, la distancia total incrementa en 1.94 kilómetro, dando un total aproximado de 13.18 kilómetros.

El proyecto incluye en su construcción: vialidades a nivel de piso, vialidades deprimidas o a túnel falso, puentes, túneles y entronques con avenidas principales.

El trazo del proyecto en 2010 comprendía 3 tramos y obras complementarias:

Tramo 1. Avenida Centenario – Calzada de las Águilas

- Entronque en Avenida Centenario
- Entronque en Calzada de las Águilas

Tramo 2. Calzada de las Águilas – Avenida de Las Torres

- Entronque en Avenida de Las Torres

Tramo 3. Avenida de Las Torres – Avenida Luis Cabrera

- Entronque en Avenida Luis Cabrera

En cuestión de polígonos¹³⁷ y zonas afectadas:

Polígono 1) Barranca de Tarango y la casa de don Simón, quien llevaba habitando la zona desde hace más de 40 años. Nadie le informó que sobre su propiedad se construiría la vía.

Polígono 2) comienza en Calzada de Las Águilas, se encuentran el parque Las Águilas y la Barranca de Guadalupe. El trazo afecta por lo menos dos propiedades en la zona residencial y una cancha de fútbol.

Polígono 3) dentro de 20 propiedades, además, y afecta a la Barranca La Malinche.

Polígono 4) Barranca Angostura, predio La Angostura, donde habitan de manera irregular un grupo aproximado de 10 mil personas de escasos recursos.

Polígono 5) Parte del ANP La Loma, la Barranca Texcalatlaco y 51 viviendas en la colonia La Malinche.

En la Manifestación de Impacto Ambiental de 2010, se consideraba como adecuaciones en la calle Magnolia en donde:

Tramo 1. Calle San Jerónimo – Calle Magnolia, se pasaría de 3 a 4 carriles

Tramo 2. Calle Magnolia – Avenida Contreras, se pasaría de 3 a 4 carriles y se construiría el Puente Luis Cabrera – Magnolia

El sentido de las vialidades se conserva, pero estos trazos sobre calle Magnolia no se realizaron por la oposición de la familia de Luis Echeverría Álvarez, que habita en la calle. La Supervía se construyó y no afectó a esta calle, solo se realizó en la Avenida Luis Cabrera con dos carriles de circulación para cada sentido.

Al incorporarse en 2012 un tramo más de 700 metros de puente sobre Avenida Luis Cabrera, se conectó mediante segundo piso a periférico sur a la altura de la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH).

Tramo 4. Avenida Luis Cabrera – Periférico

¹³⁷ Según la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (2010), un polígono o polígono de actuación es la superficie delimitada del suelo que se determina en los Programas al gobierno o a particulares, para la realización de proyectos urbanos, mediante la relocalización de usos de suelo

- Entronque en Avenida Luis Cabrera

El proyecto de 2010 de 5,240 metros según la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) consideraba 2.060 metros de terracería, 730 metros de puentes y 2,450 metros de túneles; con pendientes máximas de 6% en puentes y terracerías y del 3% en túneles. Dichas pendientes permitirían la circulación de vehículos particulares y de transporte público. Según el decreto de utilidad pública, se requieren 336 mil 626.524 metros cuadrados para la construcción de la Supervía Poniente: 140 mil 596.630 metros cuadrados correspondientes al polígono uno; 35 mil 148.511, al polígono dos; 34 mil 261.601, al polígono tres; 113 mil 245.056 corresponden al cuatro, y 13 mil 374.726 metros cuadrados, al polígono cinco. Las mediciones de los ingenieros indican que la zona urbanizada es de 8 mil 371 metros.

Por la parte de medio ambiente, la SMA del GDF estableció medidas de mitigación ambiental, entre las que destacan: (i) la aportación de 50 mdp al Fondo Ambiental Público del GDF, (ii) la reforestación de más de 112 mil árboles en parques, vialidades y áreas naturales del DF, (iii) la elaboración y aplicación de programas de manejo destacando la conservación hidrológica, la restauración de taludes, entre otros. Con esto se podría reducir en 70 mil toneladas al año las emisiones de CO₂.

En cuanto a la concesión, esta se firma el 6 de Abril de 2010, carece de validez jurídica por quien la otorgó que fue la Oficialía Mayor (OM) no tiene facultades para emitir dicha concesión, según la Ley Orgánica del Distrito Federal. La Jefatura del GDF en su boletín 607 mediante el Secretario de Obras y Servicios, Fernando Aboitiz da a conocer el proyecto: **Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores Sur-Poniente de la Ciudad de México** (SVPTDSPCM), en donde se justificó su licitación directa (sin concurso) a la **Controladora Vía Rápida Poetas** (de capital privado, 50% OHL y 50% Copri), con base en la *Ley de Régimen Patrimonial*. Es decir, el GDF da una adjudicación directa de un bien público, la Supervía a un privado Controladora Vía Poetas, donde:

- En la 5ta condición la OM establece que se pueden realizar modificaciones al Anteproyecto, Programa de Obras, Proyecto Ejecutivo y Derecho de Vía (es decir el terreno expropiado).
- En la 7ma condición se menciona que en caso de que las constancias administrativas no se hayan obtenido, la concesión terminará anticipadamente su vigencia y la concesionaria tendrá derecho a obtener reembolso.

- En la condición 18 la OM permite la construcción de obras adicionales de la vialidad para incorporar nuevos tramos que sean complementarios.

- En la condición número 20 se menciona el rescate financiero de la empresa constructora. La concesión es a 30 años con opción de prórroga hasta que la empresa concesionaria pueda recuperar su inversión total, a la cual se le suman los créditos que esta empresa solicite para desarrollar el proyecto. La contradicción de la vida física y la vida útil de la carretera, lo cual no excede a los 30 años por lo cual es difícil la recuperación de la inversión.

El *Título de Concesión* establece una tarifa inicial de 28 pesos (tarifa con la cual nunca operó la vialidad), considerando para ese tiempo el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), la cual no justifica su costo de operación, la tarifa podrá incrementarse según: para reducir el tránsito, cada año cuando se pueda a partir del incremento de precios, apoyo del GDF para obtener autorizaciones, licencias, permisos y consentimientos; también los ambientales y menciona que si los permisos no se obtienen a tiempo de la construcción la concesión terminaría con un reembolso para Controladora Vía Poetas, con cual la empresa nunca pierde.

El *título de concesión* menciona que el "Derecho de Vía" es la "superficie del terreno que se requiere para construir la vialidad y las obras complementarias" La liberación y entrega del derecho de vía es facultad del GDF y se llevará a tiempo por medio de expropiaciones.

El 23 de Febrero de 2011, el Instituto de Acceso a la Información Pública del Distrito Federal (InfoDF) pospone el recurso de revisión sobre la Supervía. Este había otorgado un plazo de tres días a la Oficialía Mayor para que le entregará el **Programa de Liberación de Derecho de Vía**. Después, el InfoDF, determinó posponer la resolución de un recurso de revisión interpuesto por un particular que solicitó a la Oficialía Mayor del GDF copia certificada de los anexos 14 y 15 del Título de Concesión de la Supervía Poniente. Los anexos corresponden a los programas de Liberación del Derecho de Vía, y de Obras, de los cuales el GDF manifestó en su respuesta que no contaba con el primero de ellos (anexo 14), según no se encontró el Derecho de vía en la Dirección General de Patrimonio Inmobiliario (cabe destacar que dicha afirmación se contrapone con el título de concesión, que en su primera condición, da por cierta su existencia e incluso señala que ya fue adjuntado al título firmado el 6 de abril de 2010), y en el segundo (anexo 15), el GDF restringió la información sobre liberación del derecho de vía para la Supervía Poniente, la clasificó como información de acceso restringido en la modalidad de reservada por un periodo de 7 años el programa de obras que fija las

etapas y tiempos máximos que deben cumplir las empresas OHL, Copri y Atco en la construcción de la supervía poniente.¹³⁸

2.3.1 Cronología de la imposición del proyecto

2007

15 de marzo, se da la iniciativa de Ley de Obras Públicas del DF en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal

12 de abril, se da la iniciativa de reformas y adiciones a la Ley de Adquisiciones para el DF, Ley de Obras Públicas del DF, Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, Ley de Transporte y Vialidad del DF y Código Financiero del DF.

6 de septiembre, se generó el Programa Integral para el Desarrollo Sustentable del Poniente de la Zona Metropolitana del Valle de México (PIDSP-ZMVM), con el fin de un ordenamiento territorial a través de programas, obras y acciones.

8 de noviembre, iniciativa que modifica el Código Financiero del DF, la Ley de Adquisiciones para el DF y la Ley de Obras del DF.

13 de noviembre, dos iniciativas una para la Ley de Obras Públicas y la otra para el Código Financiero .

14 de diciembre, el GDF crea empresa paraestatal para la construcción de la supervía: Calidad de Vida, Progreso y Desarrollo para la Ciudad de México S.A. de C.V. "Capital en Crecimiento", con más de 20 millones de pesos bajo un Fideicomiso Innova DF (que después quebró). Contemplada para la remodelación de cuatro Centros de Transferencia Modal (Cetram), líneas del Metrobús, el Túnel de Reforma y la Supervía Poniente. Y que sería de participación estatal mayoritaria y que estaría obligada a rendir cuentas en materia de transparencia. Su fin coordinar el sector público y privado para la realización de proyectos, principalmente en el tema de infraestructura vial, transporte público, desarrollo urbano y servicios públicos.

¹³⁸ InfoDF y la Secretaría de Obras y Servicios y de Transportes y Vialidad (Setravi). respuesta a la solicitud de información con el número OM/DEIP/4527/10

2008

15 de febrero, inicio de operaciones de la empresa "Capital en Crecimiento"

21 de Abril, la empresa Capital en Crecimiento abrió un proceso de selección de socio, para el periodo 30 de mayo al 30 de septiembre de 2008, el cual no se concluyó. Desde ese entonces OHL, Copri S.A.P.I. y Atco; mostraron su interés en la concesión de la obra.

22 de Abril, se da a conocer el megaproyecto Supervía Poniente en periódicos de circulación nacional, en donde es anunciada por Marcelo Ebrard

septiembre, posible cancelación de la obra y la empresa "Capital en Crecimiento" dejó de funcionar dejando a la Secretaría de Obras y Servicios (a cargo de Fernando Aboitiz Saro) del gobierno de la ciudad tomar las riendas de la obra, en coordinación con la Subsecretaría de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental. Capital en Crecimiento, su portal de internet desapareció, por lo que no cumple con su obligación de transparentar los recursos que le fueron asignados mientras que en el portal del Instituto de Acceso a la Información Pública del Distrito Federal (Info-DF), Capital en Crecimiento sigue apareciendo como uno de los entes sujetos a rendir cuentas. El titular de la empresa fue Jorge de los Santos, quien después de que dio a conocer una denuncia por falta de pago hacia los trabajadores, dejó el cargo el 30 de diciembre de 2008

Por problemas financieros por la falta de rigor en el manejo de los recursos públicos con los que operaba, la paraestatal Capital en Crecimiento comenzará un proceso de reestructuración para hacerse más pequeña y enfocarse a concretar la rehabilitación de cuatro Centros de Transferencia Modal (Cetrams), que incluyen inversión privada

29 de agosto, aprobación de las iniciativas de Ley de Obras Públicas del DF, Ley de Adquisiciones para el DF, Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, Ley de Transporte y Vialidad del DF y del Código Financiero del DF. Publicadas el 15 de septiembre. Abriéndose así la posibilidad de la concesión por adjudicación directa.

2009

febrero, tomó la dirección de la empresa Agustín Quintanilla, quien por medio de una minuta dio a conocer la empresa Capital en Crecimiento, en donde menciona que se había cancelado el proyecto de la Supervía. Mientras que Fideicomiso Innova DF en

ese mismo periodo enfrenta dos auditorías: una por parte de la Contraloría General del DF y otra de una empresa externa, debido al desorden con el que se dispuso de parte de los 50 millones de pesos con los que éste fue creado

22 de Julio, declaración de la Barranca de Tarango como Área de Valor Ambiental, con la categoría de barranca a la Barranca de Tarango, (*Gaceta Oficial del Distrito Federal*)

10 de diciembre, el GDF da a conocer el inicio del proceso de concesión por adjudicación directa

11 de diciembre:

- 1) se constituye oficialmente la empresa Controladora Vía Poetas en la Notaría 181 del Distrito Federal sin cédula de Registro Federal de Contribuyentes.
- 2) Después Controladora Vía Poetas solicita la concesión para la Supervía Poniente.
- 3) Se publica la “Declaratoria de necesidad para el otorgamiento de una concesión para explotar y administrar una Vía de Comunicación Urbana de Peaje” que comunique la avenida Luis Cabrera, en la Delegación La Magdalena Contreras, con la avenida Centenario, en la Delegación Álvaro Obregón. Contará con entronques en las Avenidas Luis Cabrera, Las Torres, Las Águilas y Centenario (*Gaceta Oficial del Distrito Federal*)
- 4) OHL, Copri y Atco solicitan al mismo tiempo la adjudicación directa de la obra. La irregularidad consta de que la solicitan el mismo día de la declaratoria de necesidad por lo cual, es decir, un día antes de que surta efecto legal.

23 de diciembre, el Comité de Patrimonio Inmobiliario otorga la concesión de la Supervía a Controladora Vía Poetas

2010

22 de Marzo,

Se publica el “Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012”, el cual, en el apartado “Subprogramas”, establece la necesidad de construir un sistema integral de cobro y peaje para el Poniente de la ciudad(*Gaceta Oficial del Distrito Federal*). Este Plan se considero como el sustento jurídico para la obra.

22 y 23 de Marzo

GDF a través de la Secretaria de Gobierno publica la “Determinación como caso de utilidad pública la realización de obra de construcción y el funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje”. (*Diario Oficial de la Federación*)

6 de Abril,

- 1) se firmó el título de concesión por parte de la Oficialía Mayor, para la construcción, operación y funcionamiento de la Supervía a Controladora Vía Poetas.
- 2) Se publica la expropiación de 126 predios de cinco polígonos para la construcción de la Supervía Poniente en las delegaciones Álvaro Obregón y Magdalena Contreras. 51 expropiaciones correspondían para la Colonia La Malinche, la cual es una colonia que esta dividida por una barranca y por ambas delegaciones. (*el Diario Oficial de la Federación*)

6 y 7 de Abril,

- 1) Vecinos de las delegaciones de la Colonia Malinche de Álvaro Obregón y Magdalena Contreras reciben la expropiación pública, que son la parte del polígono 1 de 5, con el argumento de “utilidad pública”, comenzando ambos días desde las 9am, llegaban con la notificación y 20 granaderos por casa. La notificación enviada por la Consejería Jurídica y Servicios Legales del Distrito Federal, que enviaba el gobierno tenía la dirección de los predios, pero no actualizada, debido a que mencionaba la antigua división ejidal, en el caso de la Colonia La Malinche se les entregaba como San Bernabé Ocotepéc, además de que a cada dirección la únicas referencias que les dieron fueron coordenadas UTM (Universal Transversa de Mercator), que en total solo decía que se necesitaba 336 mil 626.524 metros cuadrados.

20 de Abril,

Se emite el Decreto de Área Natural Protegida con categoría de zona de conservación ecológica, la zona de La Loma, dando también el Plan de Manejo de la zona afectada de 19.86 hectáreas a la empresa concesionada, con el Plan se menciona que solo se realizarán acciones de protección, restauración ecológica y manejo. (Gaceta Oficial del Distrito Federal)

Mayo

la Secretaría del Medio Ambiente dio a conocer el resumen de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA)

2011

5 de Abril,

PROFEPA suspende Supervía, en un área que abarca 38 polígonos, que comprenden 16 hectáreas en parque de las Águilas y parque de Loma de Guadalupe. Se suspendió sólo lo que corresponde a 38 poligonales, esto es, 16 hectáreas, mientras que el suelo forestal abarca por lo menos el 50% del derecho de vía de la supervía.

2.3.2 Irregularidades en el proyecto

1. Oficialía Mayor otorga la concesión,
2. No se realizó consulta pública según el artículo 50 de la Ley Ambiental del Distrito Federal, la cual reconoce no haberla hecho por ser innecesaria (resolutivo de la Secretaría del Medio Ambiente página 10, considerando VIII)
3. Posición de Conagua en el proyecto
4. Falta de un Estudio de Impacto Urbano, que la empresa concesionaria acepta en la página 5 del resumen de la Manifestación de Impacto Ambiental. Junto a este las obras de mitigación que se propondrían a realizar para “aminorar el daño”

5. Estudios de uso de suelo
6. Contrato de Obra
7. Autorización de tiro de material, cascajo, además de otras sustancias de desecho
8. No se dio un manejo adecuado de la movilidad durante la construcción, es decir un programa de movilidad

2.3.4 Necesidades de movilidad, acumulación de capital y contradicción del megaproyecto

El argumento de necesidad de la obra o bajo la denominación de “utilidad pública” con sustento jurídico de el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2010¹³⁹ bajo el cual consideraba permitir recorridos largos desde Cuajimalpa hasta el Periférico, conectando la Ciudad de Santa Fe y el Estado de México, desahogando vialidades saturadas como Constituyentes, Vasco de Quiroga, San Lucía, Tamaulipas, Calzada de las Águilas y Centenario. Según este Programa la Supervía reduce el déficit de vialidad primaria en la ciudad, mejora la conectividad urbana y metropolitana además de que disminuye los tiempos de traslado.

Para la realización de este Programa es necesario un diagnóstico previo que fundamente la necesidad de la vialidad, el argumento surgió del estudio y los resultados de la Encuesta 2007 de Origen-Destino que realizó el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), a 24,900 hogares de 4.9 millones que hay en el área conurbada del DF y Edomex, lo que equivale al 5% del total de hogares y en el que se menciona que hay 22 millones de viajes dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México y con un uso de 4.5 millones de vehículos¹⁴⁰. Argumento de que con la Supervía se beneficiara a más de 30,000 pasajeros y 35,000 automovilistas que deseen trasladarse entre el sur y el poniente de la ciudad

Aire:

¹³⁹ Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2010:
<http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/2906.htm>

¹⁴⁰ Encuesta 2007 de Origen-Destino (INEGI)
Bolaños, Ángel " En transporte público, 70% de los viajes diarios en el DF y la ZMVM", periódico La Jornada, 12 de enero de 2008.

- al agilizar la movilidad de los automóviles y el transporte público se disminuirá los contaminantes atmosféricos que tienen mayor presencia y afectan a la salud de la población,
- se mejoran las condiciones atmosféricas de la Ciudad. Se incorporan rutas de transporte colectivo con tecnologías limpias,
- a partir del proyecto se generan acciones en restauración y conservación de barrancas,
- se protegerán y vigilarán áreas de valor ambiental aledañas,
- disminuirá el crecimiento de asentamientos humanos en zonas de conservación,
- disminuirá la contaminación por ruido

Movilidad

- será una solución al problema de movilidad regional, entre el norte y sur de la Ciudad,
- enlaza vialidades en conexión con el periférico,
- separaría los flujos vehiculares de largo recorrido de las circulaciones locales,
- agilizaría Avenida Luis Cabrera, descongestionando vías alternas,
- la circulación al sería continua desde principio a fin, incluyendo las incorporaciones,
- disminuirá el tiempo de traslado de los usuarios del transporte público,
- contribuirá a la integración del sistema aeroportuario: Morelos-DF-Toluca,
- disminución de los flujos vehiculares en las vialidades locales del sur y del poniente, empeorando las condiciones de habitabilidad y espacio público versus espacio privado.

El financiamiento de este proyecto vial, es un riesgo desde su implementación, en primer lugar su construcción está dada bajo Asociación Público-Privada, es decir que la hay participación de todas las dependencias de la administración pública federal y local, para que los esquemas de financiamiento favorezcan al capital privado (el cual es inversor), para lo cual hay dos modelos: 1) Proyectos para la Prestación de Servicios (PPS) y 2)

Ley de Asociaciones Público-Privadas (LAPP)¹⁴¹; las propuestas son para proyectos de largo plazo, tal como lo plateo el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2011. Ya en 2010 se consideraba que el proyecto de la Supervía Poniente sería una hipoteca sobre la Ciudad de México de aproximadamente 6 mil millones de pesos debido a que la empresa concesionaria no tenía la inversión suficiente para el derecho de vía por lo que pidió un préstamo con recurso público, al Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) y Banobras, que es otro recurso público dado por el gobierno federal, lo que quiere decir que estas empresas no están arriesgando su capital, ya que es dinero de los ciudadanos, pues solicitaron un préstamo a Banobras y Fonadin, proveniente de los excedentes petroleros.

El financiamiento de el Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores al Sur-Poniente de la Ciudad de México se otorgó de largo plazo (MIA) bajo el argumento que no fuera una carga para el erario público. En la Manifestación de Impacto Ambiental de 2010 se consideraba un costo estimado de 4,800 millones de pesos (sin considerar el costo adicional con la ampliación de 2012). Es un negocio que significaba para 2010 44 mil millones de pesos de ganancias garantizadas para los inversionistas¹⁴² desde su imposición se vislumbraba como un negocio autoritario ante la negativa a dar a conocer el “Plan económico financiero” y de la “Recuperación de la inversión total y de la Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto” de la Supervía. Sin embargo, considerando la estimación del cobró de 28 pesos por su uso en un solo sentido, 56 pesos de ida y vuelta y los costos iniciales sin la ampliación, Mario DiConstanzo realizó una estimación de la TIR para mostrar que la Supervía no generaría las ganancias de este proyecto de cuota.¹⁴³

En cuanto a las medidas de mitigación, es falsa idea de que, al sembrar en otro sitio los árboles destruidos, en la zona vial se “regenera” el medio ambiente. Sencillamente, dice, no se puede destruir un bosque, importante, para intentar construir en otro sitio otro bosque sin resolver la afectación de la zona. Especialistas mencionaron que lo que se anticipa en primer momento es que los árboles sembrados en otro sitio morirán, este valle es muy pródigo en términos de ecosistemas, pero nos hemos encargado de destruirlo desde poco después de la Colonia hasta ahora. Pensemos qué pedazos de

¹⁴¹ la “Ley de Asociaciones Público Privadas” (LAPP), fue aprobada el 14 de diciembre de 2011 y publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 16 de enero de 2012

¹⁴² Enfoque, 5/XII/2010

¹⁴³ <http://cronicadeunecocidiollamadosuperviaponiente.wordpress.com/2012/06/15/carta-a-las-candidatas-y-candidato-a-la-jefatura-de-gobierno-del-distrito-federal-caso-supervia-poniente/>

ecosistemas todavía tenemos y defendámoslos a capa y espada, porque esos son los que nos permiten vivir en esta ciudad e involucran provisión de agua, clima, comida.

Programas que justifican el proyecto:

1. **Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012**, según para mejorar la vialidad de la Ciudad de México en áreas congestionadas. Con el cual se considera al SVPTDSPCM para la creación de la Autopista Querétaro-Toluca-Cuernavaca.

2. **Plan Verde**, realizado con la finalidad de ser el rector de las políticas públicas ambientales del GDF a mediano plazo (15 años) mediante estrategias y acciones que condujeran a la ciudad a un desarrollo sustentable, reduciendo los GEI y promoviendo medidas de adaptación. En donde los objetivos principales son: 1) elaboración del Plan de Acción Climática del Distrito Federal 2) apoyar los planes de movilidad, agua, aire, espacio público, residuos y energía y 3) establecer medidas de adaptación para la población. Para que sea operativa este plan se formó la Agenda Ambiental de la Ciudad de México 2007-2012. Con este Plan Verde el GDF propuso que la Ciudad de México fuera la más verde de América Latina

3. **Programa de Acción Climática de la Ciudad de México (PACC) 2008-2012**¹⁴⁴, programa para tratar el tema de emisiones y vulnerabilidad de la población, en el cual se tomaron estrategias de mitigación y adaptación. El PACC a su vez ésta sustentado en el **Plan de Desarrollo 2007-2012**, el cual tiene 5 ejes de política pública en cuanto a *sustentabilidad ambiental* teniendo como principales objetivos: 1) la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, aplicando para ello mecanismos de desarrollo limpio (MDL) y 2) sobre adaptación en el que se considera desarrollar mecanismo de prevención y respuesta ante el cambio climático. Además de la Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENACC) del 2007 y el Programa Especial de Cambio Climático (PECC) del 2009-2012 estos 3 son a nivel federal. El PACC trata de decisiones a nivel local lo cual involucra a los gobiernos estatales y municipales, como es el caso del GDF además de considerar que uno de los mayores problemas de GEI provienen de las grandes ciudades, por concentración de población, consumo de combustibles fósiles para el transporte, uso de energía, producción industrial y el tratamiento de residuos

¹⁴⁴ Programa de Acción Climática de la Ciudad de México (PACC) 2008-2012: <http://centromariomolina.org/desarrollo-sustentable/evaluacion-del-programa-de-accion-climatica-de-la-ciudad-de-mexico/>

4. **Encuesta Destino-Origen 2007 (EPD-07)** del Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) hecho para conocer las tendencias de movilidad ciudadana

5. **Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (2010)**, que se encargó principalmente de aceptar los cambios de uso de suelo, por medio de polígonos de actuación

DECRETOS

1. 22 DE Julio de 2009, GDF declaró **ÁREA DE VALOR AMBIENTAL DEL DISTRITO FEDERAL, CON LA CATEGORÍA DE BARRANCA, A LA BARRANCA DE TARANGO**

apartado décimo, inciso II:

Mejorar la calidad del aire mediante la disminución de las concentraciones máximas de partículas suspendidas y emisiones contaminantes, a través de la construcción de una vialidad única que cuente con las siguientes características:

1. que sea de 2 carriles para cada sentido de tendido aéreo, para no afectar el suelo de la Barranca, por lo que solo se cimentarán las bases de los puentes en la Barranca;
2. el tendido será entrando por el Parque Tarango y saliendo por el sur a la altura del Parque Las Águilas;
3. el proyecto de la vialidad confinada deberá obtener la autorización de impacto ambiental en su modalidad específica, para garantizar que en las etapas de ejecución del proyecto, así como en su operación, se reduzcan los efectos negativos a la biodiversidad, recursos naturales y demás servicios ambientales de la Barranca de Tarango





Construcción de la supervía a la altura de Parque Tarango y Av. Las Águilas, 2012

Capítulo 3. crisis urbana a partir del megaproyecto Supervía Poniente en la Ciudad de México

La situación plantea tareas y los hombres reacción ante ellas

Karel Kosik

Introducción

En el tercer capítulo se hace una propuesta de articulación entre la propuesta teórica para la reflexión así como la experiencia empírica del caso de estudio. Además se plantea, la crisis de la Ciudad como un hecho implícito en la contradicción de la forma Ciudad impuesta por el modo de producción capitalista. Se muestra a partir de la experiencia, los documentos oficiales así como los hechos ocurridos durante cinco años entre que si se hacía y como se ponían autoritariamente las piezas del ajedrez a favor de la empresa y el GDF para la construcción de la supervía. En 2008 la obra se plantea por primera vez a los medios de comunicación, en 2009 se dan cambios a las leyes y decretos y en 2010 comienza la construcción, esta se concluye en 2 etapas la primera en diciembre de 2012 ante la prisa de Marcelo Ebrard ante las elecciones presidenciales y la segunda en donde la obra está concluida por completo en 2013.

Este capítulo hace el recorrido cronológico desde el ángulo de la organización popular para mostrar las acciones y omisiones de las autoridades involucradas para de esta forma lograr imponer la supervía poniente.

3.1 Inviabilidad del proyecto

La supervía es un proyecto inviable, en primer lugar es ilegal, debido a que el título de concesión se otorgó antes de que transcurrieran las 24 horas establecidas por la ley para presentarse a solicitarla, por lo cual se podría haber revocado. Por lo tanto hubo un acto ilegal previo.

En segundo lugar, según los datos del 2010 este proyecto aún siendo concesionado a un particular, adquirió deuda pública con préstamos y créditos por permisos como el derecho de vía, lo cual generaría una hipoteca sobre la Ciudad de México por 6 mil

millones de pesos, aún así con un cobro programado de 28 pesos y 56 viaje redondo por 5.3 kilómetros de viaje. Al final en el año 2012 y previamente a su apertura la cuota se incrementó y ya con una extensión en total de la obra en 7 kilómetros al ser ampliada, la cuota quedó en 31 pesos, esto es 62 pesos por dos viajes (ida y vuelta). Pero si se considera la incorporación con el segundo piso desde Xochimilco se paga un total de 131 pesos para llegar a Santa Fe, viaje redondo. Tal como se muestra en la siguiente imagen que difundió el GDF.

Beneficios de la Autopista Urbana

Ahorro en tiempo
Se disminuye hasta en 70% el traslado.

CHECA LAS TARIFAS

TARIFAS

Ruta	Tarifa	Tiempo de recorrido por Autopista Urbana
Xochimilco - Santa Fe	\$ 65.50	18.53'
Estadio Azteca - Santa Fe	\$ 59.68	16.45'
Insurgentes - Santa Fe	\$ 57.68	15.67'
Cerro Zacatpetl - Santa Fe	\$ 52.84	14.11'
Picacho Ajusco - Santa Fe	\$ 48.81	12.25'
Periférico sur - Santa Fe	\$ 43.00	10.00'
Luis Cabrera - Santa Fe (casi eq. con San Jerónimo)	\$ 31.00	7.00'

Logos: @supervia_DF, www.autopistaurbanaponiente.mx, TELÉVIA, IAVE

Imagen publicada en "autopista urbana" en 2013 con la apertura total de la supervía poniente y la Autopista Urbana de Xochimilco a Santa Fe

En el proceso se ha gastado mucho, pero si se hiciera un análisis de los costos sociales y ambientales, se vería que esto a la larga los costos serán mayores los cuales no han sido considerados en su implementación. Por lo que se puede anticipar que la carretera será un fracaso, no sólo porque implicará a los usuarios un gasto mensual de más de mil pesos si realizan el viaje de ida y vuelta diariamente (con la tarifa inicial de 28 pesos por viaje), sino porque a la larga será otro tapón vial, al congestionar vialidades que se conectan con la supervía y reciben el flujo vehicular. Por lo tanto queda en entredicho su viabilidad y tarde o temprano el gobierno tendrá que “rescatar” financieramente la obra como lo establece el contrato, el cual revela:

- Que el gobierno ha entregado a la ciudad a intereses de empresarios inmobiliarios tal y como se hizo con el título de concesión, en el cual hay una cláusula en donde se considera el rescate carretero. Por lo tanto sí funciona la supervía es porque dará ganancias a los inversionistas y sí no funciona habrá un rescate carretero por parte del gobierno, por lo tanto es un negocio redondo pero una pérdida para la Ciudad de México, lo cual se cuestiona si acaso este no será el negocio: el que no funcione la Supervía.
- Falsas medidas de mitigación con el planteamiento de la Secretaria del Medio Ambiente en donde considera como acción para la mitigación el sembrar en otro sitio

árboles nuevos en mayor cantidad a los destruidos. El problema es que en la zona en donde se construyó la vialidad el gobierno no considera el hacerse cargo del manejo ambiental y la reforestación, esta queda a cargo de las empresas constructoras mediante un plan de manejo en donde se prevé que el 1% de las ganancias serán destinadas a este fin. Los árboles nuevos no se sembrarían en esta zona que se ha visto afectada al perder su vegetación por lo cual no se “regenera” el medio ambiente, por otro lado la siembra de estos árboles se harían en una zona del Estado de México, en donde en ningún momento se ha hecho un seguimiento ni información de dicho proceso. Otra propuesta, era replantar los árboles que se quitaron en otro lado, por la construcción lo cual no sucedió porque fueron quemados y talados, pero en caso de haberse hecho es difícil que los árboles pudieran adaptarse y sobrevivir.

- Desplazo de la población a la periferia, en primer momento de la población expropiada y en segundo lugar la población aledaña que desde el momento de el anunció del megaproyecto vivieron en incertidumbre de su vivienda, durante la construcción de amenazas de gobierno, falta de información incluso sobre su estado de salud al convivir en una zona de derrumbes y construcción sin seguridad para su salud y ya construida la obra la incertidumbre de ser desplazados por el incremento de los servicios.

- Este megaproyecto esta realizado sin considerar una vinculación a un plan urbano mayor, es decir que de esta forma se inserta dentro de los planes de desarrollo urbano de la Ciudad sin una concreción territorial, lo que genera fracasos evidentes en el corto plazo.

- El financiamiento se da mediante Asociaciones Público-Privada (APP) en donde no se toma en cuenta a la ciudadanía para la proyección, se carece de jurisprudencia y precedentes jurídicos. Se da una omisión de los estudios formales y eficientes, no se toman en cuenta a especialistas que hacen observaciones contradiciendo dicho proyecto, solo los reconocidos por las autoridades, sean de una consultoría privada con inversión en el proyecto, empresarios, académicos y funcionarios; todos beneficiados de alguna forma con este proyecto.

3.1.1 Impacto socioeconómico

En primer lugar, hubo exclusión de la población en la toma de decisiones es decir, no hubo participación ciudadana al principio al no informar pertinentemente sobre la obra y después realizar una consulta pública para su construcción¹⁴⁵. Dos años después se dieron las expropiaciones con lo cual se realizó un desplazamiento de la población, emitiendo expropiaciones el 6 y 7 de abril de 2010 dando como plazo hasta el 10 de Julio de ese mismo año para que las 1320 personas desplazadas dejaran sus hogares, aunque se llevaran todo el material de construcción con lo que estaban construidas sus antiguas casas, pues al gobierno solo le interesaba, el terreno. La población expropiada destruyó sus antiguas viviendas y sacaron lo que pudieron, varilla, vidrio, azulejo; el lugar expropiado fue llamada por la comunidad aledaña como: Zona Cero, porque parecía una zona de guerra de la destrucción de las casas.

El problema de la población comenzó desde que no fue informada ni consultada sobre la vialidad, pero fue desde ahí que comenzaron los cambios en la reproducción de la población, desde la destrucción de su entorno y la ruptura del tejido social. Cabe mencionar que con el proyecto anterior "Carretera Contadero – Periférico Sur, en el tramo Contadero a Luis Cabrera" se estimaba que el cambio en las condiciones de reproducción de la población cambiarían teniendo un efecto negativo en zonas donde se realizaba agricultura temporal y artesanías y que esto haría que la población se fuera a los sectores de la economía, el secundario y terciario, abandonando el sector primario aunque este fue temporal y la población no dependiera de este en su totalidad, pero si era una actividad que coexistía con otras actividades y que detenía la urbanización y modificación de los usos del suelo mediante megaproyectos carreteros y especulación inmobiliaria. Esta carretera no fue construida por la oposición de las comunidades que serán desplazadas principalmente, sin embargo, los cambios urbanos se fueron dando, las actividades económicas cambiaron por la expansión de el nuevo Santa Fe sobre el viejo, la propia expansión de la Ciudad de México y el cambio en la estructura económica y los empleos para la población de la zona poniente.

Sin embargo, algunos núcleos urbanos quedaron aislados del cambio residencial y comercial dentro de la zona de Santa Fe, aunque se modifico la actividad laboral de la mayor parte de la población, se hizo evidente entre otras cosas en las vialidades existentes, las cuales no conectan a la población y mucho menos buscan la conexión de la población de menores ingresos, es así que con la instauración del Proyecto Santa Fe:

¹⁴⁵ Ramírez, Kenia "Vecinos demandan respeto al ambiente", periódico Excélsior, 2 de septiembre de 2008.

“El usuario se exaspera por la desigualdad creciente, la penuria de tiempo y su propia impotencia, pero insensatamente pone su única esperanza en *más* de la misma cosa: más circulación por medio de más transporte. Espera el alivio por cambios de orden técnico que han de afectar la concepción de los vehículos, de las rutas o de la reglamentación de la circulación.”¹⁴⁶

3.1.2 Daño Ambiental

El daño al ambiente y las afectaciones a futuro no se consideraron ampliamente en su implementación, aunque contradictoriamente su cuidado y preservación fue un argumento para la imposición. El medio ambiente no es sí un recurso aislado, ya que se vincula con las relaciones sociales existentes, de una comunidad en concreto. El medio ambiente como espacio construido es real a diferencia del idealizado. Considerar ideológicamente al espacio, no hay algo más lejano de la realidad, es no considerar el espacio como algo amplio y real. En la realidad para su estudio y práctica lo fragmentamos como producto del sistema capitalista “... la contaminación, el medio ambiente, la ecología y los ecosistemas, el desarrollo y su finalidad, fragmentan y disimulan los problemas del espacio”¹⁴⁷

El concebir al espacio de manera fragmentada, es la sirve para no permitir ver los costos ocultos y las consecuencias sociales y ambientales de forma integral. Los daños ambientales la carretera daña al medio ambiente no solo durante de su funcionamiento sino incluso durante su proceso de construcción debido a la utilización ya que ha talado de manera indiscriminada árboles además que son endémicos, pero también al utilizar materiales tóxicos como pinturas, solventes de limpieza, combustibles y compuestos de cloración. Estos compuestos pueden ser trasladados fuera del lugar por las lluvias dañando las aguas subterráneas y la erosión del suelo. También en la construcción se dan emisiones de gases de efecto invernadero por la emisión de los motores de la maquinaria pesada.

Luego del megaproyecto de Santa Fe y después con la vialidad de la supervía poniente comenzará la urbanización de las zonas de conservación y pueblos tales como en Cuajimalpa en la zona de los manantiales los cuales son 70% suelo de conservación además de contar con el Parque Nacional Desierto de los Leones y el Parque Nacional Insurgente Miguel Hidalgo y Costilla (La Marqueza) los poblados amenazados por

¹⁴⁶ Illich, Iván. *Energía y Equidad en Obras Reunidas I*. Fondo de Cultura Económica, p. 339

¹⁴⁷ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 6

mencionar algunos son San Pedro, Contadero, la zona del Huizachito y San Mateo, Santa Rosa y San Bartolo Ameyalco en la delegación Álvaro Obregón y en la Magdalena Contreras en la zona del río de los Dinamos, en San Nicolás Totoloapan, Cazulco, ex Hacienda Eslava-Gavillero, Chichicarpa, Subestación y Tierra Colorada¹⁴⁸, las cuales son comunidades aún ejidales y comunales en donde perdura el suelo de conservación, la presión para la compra a los ejidatarios y comuneros para que vendan sus tierras es latente, pues se les ponen trabas para producir, pero todas las facilidades para vender sus terrenos a precios bajos, y ahí estarán los constructores de casas para comprar barato y revender caro, una vez que las vialidades elevan el costo de los terrenos, evidencia de esto es que se dañará así otra importante zona de captación de agua pluvial. Lo peor es que al final el tráfico volverá a inundar todas las vías que se están construyendo. Como menciona el biólogo Luis Zambrano una frase que dice haberle escuchado al empresario Julio Millán: "Siembra carreteras y cosecharás autos".¹⁴⁹ Una gran omisión en la planeación de esta vialidad está en la planeación, la cual no considera la zonas de riesgo de la zona, principalmente de la barrancas las cuales se caracterizan la zona, y aunque los "Atlas de Riesgo" desafortunadamente son referentes y no vinculan nada, tampoco son de carácter obligatorio y menos para la realización de un anteproyecto o de una MIA.

En cuanto al agua, la zona poniente tiene gran parte de suelo de conservación, es bosque con barrancas, su importancia radica en las altas precipitaciones, el agua de lluvia es recolectada por el acuífero subterráneo de la ciudad, provee el 60% consumida por la Ciudad de México¹⁵⁰.

La obra de la supervía funge como una barrera a la recarga del acuífero, ya que del subsuelo se extrae más agua de la que se infiltra, en algunos años ya no habrá suficiente para abastecer la ciudad. Y además esta extracción ilimitada ocasiona que zonas bajas como Tláhuac, Chalco y Xochimilco se estén hundiendo entre 40 y 50 centímetros al año. Esto causará que con las lluvias padezcan inundaciones cada vez mayores, sin agua no hay soporte para la ciudad y esta se hunde, en el año 2009 se dio una gran sequía y paradójicamente en 2010 con las lluvias, varias zonas de la Ciudad de México y zona conurbada sufrieron de inundaciones, como es el caso de las principales

¹⁴⁸ Esta zona es considerada por la Procuraduría Agraria del DF (PAOT) una de las zonas de mayor riesgo ante la erosión

¹⁴⁹ Revista Proceso, septiembre de 2012 Artículo: *La Supervía: Violación al derecho a la ciudad*

¹⁵⁰ Nava, Javier. *Importancia de la valorización económica de los servicios ambientales hídricos para la Ciudad de México* en Quintero Soto María Luisa y Fonseca Hernández Carlos (coords.), Dimensiones económicas, sociales e institucionales del desarrollo sustentable. Editorial Miguel Ángel Porrúa, p. 254.

vialidades y la zona de Chalco, mientras que en zonas como por ejemplo Iztapalapa se produce una escasez del agua.

En cuanto al aire, las comunidades ubicadas cerca de este proyecto sufren daños por contaminación ambiental y no solo porque en primer momento por la deforestación sino por las consecuencias de esta, por ejemplo en la Ciudad de México, en donde hay elementos contaminantes en el aire, y los fenómenos como las ondas de calor. Considerando el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC) creado por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) se considera que los cambios ocurridos en el clima también se derivan en gran medida en el uso de combustibles fósiles y la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) si bien es un problema mundial, afecta de diferente forma a cada región, población y país, dependiendo de su la ubicación geográfica y grado de desarrollo del capitalismo. Cabe destacar que la Ciudad de México es el primer gobierno local en México y en América Latina que formuló un programa sobre cambio climático, para lo cual se formó el **Programa de Acción Climática de la Ciudad de México 2008-2012 (PACCM)**¹⁵¹ y no es casualidad que se establecieron estos programas en el mismo periodo que se impulso la supervía poniente, que privilegia el uso del automóvil privado con una carretera privada y con una deforestación previa. Considerando que el caso de la Ciudad es grave, tal es el caso que la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 1977 declaró el 21 de noviembre, día internacional del aire puro. Para el año 2013 en México se pide actualizar las normas mexicanas de calidad del aire para ozono y partículas con límites cercanos a los que recomienda la OMS, distribuir combustibles limpios, impulsar en forma decidida el transporte público de calidad y crear alternativas para disminuir el uso del automóvil. Organizaciones sociales demandaron acciones coordinadas a los distintos gobiernos en el país para reducir estas cifras, bajo tres líneas de trabajo: atender el rezago normativo, impulsar políticas de gestión vehicular y mejorar el monitoreo atmosférico. En lo cual se ha buscado mejorar el transporte público, según el GDF con alternativas de transporte no motorizado y ampliar infraestructura para ciclistas y peatones, generar estímulos para renovar la flota vehicular de carga, ampliar las redes de monitoreo atmosférico y garantizar la oportuna divulgación de sus registros, de acuerdo con un comunicado a medios.

Las organizaciones, que bajo el criterio de que "cuanto menor sea la contaminación atmosférica de una ciudad, mejor será la salud respiratoria (a corto y largo plazo) y cardiovascular de su población". En México la contaminación del aire causa

¹⁵¹ <http://www.uniradioinforma.com/noticias/graficosespeciales/articulo232109.html>

padecimientos cardiopulmonares e infecciones respiratorias que derivan en disminución de la función pulmonar, el aumento en los casos de asma, cáncer de pulmón y muerte prematura. De acuerdo con estudios de la OMS, cada año mueren en México 14,700 personas por enfermedades asociadas a la contaminación atmosférica. Entre los sectores más vulnerables destaca la población infantil, ya que la mortalidad por problemas respiratorios es la tercera causa de muerte en niños y niñas. Para apoyar tales medidas elaboró *Las Guías de calidad del aire de la OMS*¹⁵², que afirma "constituyen el análisis más consensuado y actualizado sobre los efectos de la contaminación en la salud y recogen los parámetros de calidad del aire que se recomiendan para reducir de modo significativo los riesgos sanitarios".

En 2010, se perdieron 461 mil 500 años de vida saludable, de acuerdo con el 'Global Burden of Disease', estudio elaborado por el Health Effects Institute (HEI), en donde se destacó que la mala calidad del aire contribuye con 3.2 millones de muertes prematuras alrededor del mundo y en México esta cifra llegó a un promedio de 20 mil 500 muertes en 2010,¹⁵³ causando una pérdida por 461 mil 500 años de vida saludable. En un listado de 20 causas de muerte en nuestro país, la contaminación atmosférica por partículas (PM) ocupó el número 9 y la primera causa de muerte por factores ambientales.

En el mismo contexto, el HEI elaboró un análisis de alrededor de 700 estudios sobre los efectos en salud debido al tráfico vehicular, en donde encontró que el riesgo mayor a la contaminación generada por vehículos automotores, se presenta a 300-500 metros de las avenidas principales. En la Ciudad de México, del 53 al 65% de la población es la que está mayormente expuesta a los riesgos por contaminación al vivir en zonas con un mayor número de tránsito. Este problema evidencia los efectos en la salud para la población expuesta, especialmente para el asma en niños y adultos mayores. Las partículas son consideradas como uno de los contaminantes más peligrosos en la salud. De acuerdo con datos del Estudio de Salud y Contaminación del Aire en Latinoamérica (ESCALA), en América Latina, se han encontrado aumentos constantes en la mortalidad de la población, los días siguientes a niveles elevados de contaminación del aire. En general, el análisis encontró que el número de muertes aumentó por padecimientos respiratorios, accidente cerebro-vascular y enfermedad pulmonar obstructiva crónica. La preocupación primordial sobre sus efectos va relacionada hacia las afectaciones

¹⁵² Las Guías de calidad del aire de la OMS
whqlibdoc.who.int/hq/2006/WHO_SDE_PHE_OEH_06.02_spa.pdf

¹⁵³ Datos de "Calculadora de Riesgos de la Contaminación del Aire". Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). Disponible en: imco.org.mx/calculadora-aire.

cardiacas, sobre todo cuando la exposición proviene del diesel sucio -con altos niveles de azufre.

Las partículas menores (PM) están reconocidas como cancerígenas en humanos. Según el *Global Burden of Disease*, aproximadamente existen 220 mil muertes por cáncer de pulmón atribuibles a contaminación del aire a nivel mundial. En varios estudios se ha demostrado que no existe ningún nivel seguro de partículas, sin embargo los niveles que recomienda la OMS presentan un nivel de riesgo menor. En México, la norma oficial para partículas menores a 10 micras (PM10) rebasa en 140% el límite recomendado por la OMS, y en 160% el límite sugerido para las menores a 2.5 micras (PM2.5). Por lo cual México rebasa los estándares recomendados por la OMS razón por la cual establecer parámetros más estrictos es un primer paso crítico para lograr un aire limpio. Desde 2005 no se ha actualizado la norma de partículas han habido 44,113 personas fallecidas teniendo como resultado que 40 mexicanos mueren al día de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS). A través de la Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer (IARC, por sus siglas en inglés) clasificó a la contaminación atmosférica como cancerígena para el ser humano, siendo este padecimiento una de las 10 principales muertes en México. Es importante considerar que la NOM 020 correspondiente a ozono no se ha actualizado en 11 años y la NOM 025 sobre partículas suspendidas tiene 8 años sin ninguna modificación.

Mucho se ha recomendado el establecer estándares altos de calidad del aire es el primer paso para lograr un aire limpio organizaciones como: La Red por los Derechos de la Infancia en México (Redim), El Poder del Consumidor y la Red Nacional de Ciclismo Urbano, reconocen y recuerdan a las más de 44,1131 niñas, niños, adultos y ancianos que han muerto en los últimos 8 años por enfermedades asociadas a la contaminación del aire en México, mismo tiempo que lleva sin actualizarse la norma que limita los niveles de las partículas suspendidas, uno de los contaminantes más peligrosos para la salud. Representando los 40 muertos que fallecen diariamente¹⁵⁴ por esta misma causa. Adicional al cáncer de pulmón, la contaminación del aire se asocia con muerte prematura por afectaciones cardiovasculares, del sistema nervioso, con nacimientos prematuros, retraso en el crecimiento intrauterino, bajo peso al nacer y enfermedades respiratorias, las cuales se han convertido en la tercera causa de mortalidad infantil con 300 niñas y niños fallecidos al mes en promedio.

¹⁵⁴ Dato calculado con base en el reporte de 14,700 muertos en 2010 en México. Organización Mundial de la Salud (OMS).

La contaminación atmosférica se ha convertido en un problema de salud pública en donde hay miles hospitalizaciones y consultas que recaen en los salarios de las familias y en menor medida al gasto del gobierno, de 2005 a la fecha se han acumulado más de 108,000 visitas hospitalarias y más de 6 millones de consultas, sólo tomando en cuenta las cifras de los hospitales que pertenecen al Sistema Nacional de Salud. No es suficiente actualizar los límites de las partículas suspendidas y del ozono (NOM 025 y NOM 020), de acuerdo a las recomendaciones que emite la OMS, con el fin de evitar más muertes pero es un primer paso necesario.

Pero son Pemex y Semarnat los principales opositores a que estas normas sean más estrictas, argumentando que los costos que se tendrán serán muy elevados, sin embargo la vida de una niña, niño y cualquier ser humano no puede ser negociable. Aún así la presión de organizaciones que por ejemplo en 2012, como El Poder del Consumidor, la cual menciono que:

“Si las autoridades no toman acciones inmediatas e integrales, durante este sexenio se acumularían 37,488 muertes prematuras, más de 103,000 hospitalizaciones y arriba de 6 millones de consultas, lo que generaría una pérdida económica por más de \$20,000 millones de pesos”.

En 2010 en la Ciudad de México se llevó a cabo la **Cumbre Mundial de Alcaldes sobre Cambio Climático (CCLIMA)** los cual es parte de una mayor coordinación a nivel internacional donde el tema central es la relación entre la ciudad y el cambio climático en donde se logró que 143 autoridades de gobiernos locales (191 para 2012) firmaran el Pacto de la Ciudad de México en el que se considera de mayor relevancia de las ciudades reducir las emisiones de GEI voluntariamente promoviendo medidas políticas, legislación, planes y campañas. En pocas palabras se comprometen a registrar sus compromisos y acciones climáticas bajo los criterios que sea: cuantificable, reportable y verificable (CRV) con relación a la reducción de emisiones de GEI en el Registro Climático de las Ciudades Carbón. Además en esta Cumbre se le otorgó a Marcelo Ebrard el título de "Alcalde Verde" por sus obras de la Línea 12 del metro y la Supervía Poniente, azoteas verdes, entre otros proyectos.

En 2013 la Ciudad de México recibió el premio de **Ciudades Sustentables** en reconocimiento a las "buenas prácticas" en el ámbito de los gobiernos locales que promueven iniciativas, soluciones y proyectos innovadores, para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos en un entorno sustentable. La capital del país ganó el primer lugar en este concurso, en el cual fueron evaluadas 77 urbes y cuyo reconocimiento fue entregado por Banamex, Infonavit y el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO).

El entonces Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda, Simón Neumann Ladenzon, argumentó "prácticas sustentables", el jurado calificador estuvo integrado por representantes de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), el Centro de Transporte Sustentable de México (CTS-EMBARQ), el Centro Eure y por la ONU-Hábitat. En donde se consideró, según el jurado calificador la competitividad con relación al ingreso por habitante, la fuerza laboral productiva, remuneración, educación, cobertura de servicios básicos, calidad de vida, desarrollo urbano compacto y ordenado así como la seguridad. También se acreditaron consideraciones relacionadas con ciudades compactas, finanzas públicas, seguridad, transporte y movilidad, gestión y aprovechamiento del agua, así como manejo y uso de residuos urbanos. En cuanto a calidad del aire, las emisiones a la atmósfera y consumo de energía, el sistema de transporte público, los usos del suelo, el sistema de drenaje y las políticas ambientales.

Todos los argumentos anteriores se daban a nivel institucional cuando la supervía se estaba construyendo, a nivel mundial la Ciudad de México vendió este proyecto como sustentable ambientalmente. Sin embargo, el problema no solo se reduce a la Ciudad de México, sino que el crecimiento de la urbanización ha llegado porque la dinámica urbana de la Ciudad de México se ha extendido desde muchos años a otros municipios del Estado de México, Estado de Hidalgo, etc; los cuales en conjunto conforman la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), las supervías poniente no solo se da con el argumento de mejorar la movilidad de Santa Fe o en su defecto del sur poniente de la Ciudad de México sino que también para conectar la expansión urbana de la ZMVM. Cabe mencionar que el aire regula el clima, sin embargo solo se considera como algo acotado y se mide en cuanto a la calidad a través de los contaminantes que tenga, en el caso de la zona por donde se construyó la supervía poniente el aire es más templado y limpio de partículas contaminantes, sin embargo la amenaza de su calidad está determinada por este tipo de proyectos viales.

En cuanto al suelo, como ya se ha mencionado con este proyecto se hace un uso catastrófico del espacio, es decir en su uso se da una saturación del mismo sobre todo por las vialidades y viviendas, se da un agotamiento de los recursos naturales y se sobreexplota todo lo necesario para que este tipo de proyectos urbanos se puedan llevar a cabo. Se da una saturación como límite del crecimiento urbano, donde además se muestra la omisión y mala regulación de los cambios de uso de suelo, en donde:

- no están vinculados los atlas de riesgo a la planeación urbana

- debe de haber controles presupuestales y de inversión para detener la saturación del espacio urbano
- deben ser obligatorios los estudios de prevención de riesgo para las obras de infraestructura por muy pequeñas que estas sean
- debe de haber una política de Estado en cuanto a planeación y participación para los cambios de uso
- la Ley de Desarrollo Urbano debe incluir el riesgo

El proyecto de la supervía en sus alrededores implicó gran cantidad de árboles deforestados, al principio se dijo que serían 11,000 y al final el GDF dijo que fueron 8,000; pero el hecho y el nulo cuidado de la zona, sobre todo al ser vasta en barrancas y pendientes aumenta el riesgo a la población colindante. También la deforestación destruye el hábitat de las especies silvestres endémicas de la zona, los bosques son su medio, la Supervía, viene a cubrir de asfalto zonas por las cuales se infiltra el agua de lluvia.

Mediante el ordenamiento territorial, que es la que ordena el uso de suelo, en realidad se desmantelan todas las instituciones de planeación territorial. La PAOT, solo investiga, pero no tiene facultades para dictar alguna sanción, no puede realizar una “Acción Pública”. Pero en lo que si tiene facultades, es que la PAOT puede asignar folios para que la propiedad no se venda. Cada hectárea de bosque provee 10 millones de litros de agua por año, que equivale a la cantidad que consume en el mismo periodo entre 100 y 200 familias, datos de Exequiel Ezcurra¹⁵⁵ y su seguridad hídrica de la población.

También cabe considerar que la construcción de la supervía poniente incluye remover tierra y vegetación lo cual genera una afectación de suelo y de las especies vegetales, pero por otro lado la demolición de las casas expropiadas tenían que haber tenido un mejor destino como cascajo, contrariamente a esto los escombros fueron llevados a la zona boscosa de San Nicolás II y tapados con tierra como si fueran material orgánico, mientras que la tierra removida se colocó a unos metros de los hoyos de los túneles. Por lo cual se muestra la falta de un proyecto para los residuos generados por la obra.

¹⁵⁵ Video Exequiel Ezcurra sobre supervía: <https://www.youtube.com/watch?v=SWq0aSzgAok>



Datos de la MIA; en Revista Contralínea¹⁵⁶

3.1.3 Legal, derechos y discriminación

Derecho a la información. El GDF omitió el proporcionar información sobre el proyecto en primer lugar desde que lo daba por hecho en 2007, y en 2008 con el anuncio de este en medios de comunicación masiva. En los siguientes años la información proporcionada fue incompleta, carente de claridad y por lo tanto oportuna. Ocultamiento de información con intención de que los vecinos no tengan oportunidad de inconformarse y ejercer su derecho a la defensa como maniobra para el despojo.

El 29 de agosto con la aprobación de las iniciativas de Ley de Obras Públicas del DF, Ley de Adquisiciones para el DF, Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, Ley de Transporte y Vialidad del DF y del Código Financiero del DF. Publicadas el 15 de septiembre. Con estos cambios jurídicos se abrió la posibilidad de la participación de capital privado a través de la figura de concesión por adjudicación directa, con esta el GDF deja el proceso de selección de una empresa para ser su socio en la construcción de la Supervía, sin ninguna explicación. Se obtuvo información por la presión social por ejemplo en Mayo de 2010 la Secretaria del Medio Ambiente dio a conocer el resumen de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) y solo en resumen lo que es poco clara.

Desplazamiento Urbano. Sin información ni consulta previa se emitieron las expropiaciones el 6 y 7 de abril de 2010 dando como plazo hasta el 10 de Julio de ese mismo año para que las 1,320 personas desplazadas dejaran sus hogares, aunque se llevaran todo el material de construcción con lo que estaban construidas sus antiguas

¹⁵⁶ <http://contralinea.com.mx/archivo-revista/index.php/2010/07/04/supervia-poniente-el-desastre-ecologico/>

casas, pues al gobierno solo le interesaba, el terreno. La población expropiada destruyó sus antiguas viviendas y sacaron lo que pudieron, varilla, vidrio, azulejo; a lo cual se denominó: Zona Cero, porque parecía una zona de guerra.



"Zona Cero", casas derrumbadas en la colonia La Malinche, límite Magdalena Contreras y Álvaro Obregón, 2010

Aunque la población expropiada haya tenido una compensación a precio comercial esto no les fue suficiente si se considera que esta no contempla el trabajo y esfuerzo que realizaron las familias en la construcción o adquisición de la vivienda, dicha compensación no considera también el costo social de una reubicación en un nuevo lugar, comprando un terreno para volver a empezar y construir o comprar una casa del mismo tamaño para el mismo número de miembros que antes habitaban la casa expropiada por lo cual no se establece de la misma forma la familia, esto para los afectados que fueron expropiados los cuales no se les puede reparar plenamente el daño causado por el desplazamiento; mientras que a los afectados que no fueron expropiados también se rompe el tejido social, modifica no solo su vida sino su calidad y salud de los que han quedado al margen del proyecto, sufriendo los daños de la construcción y la operación del megaproyecto, la exclusión de su propia localidad, viviendo en la incertidumbre de ser marginado de su propia colonia, dividido con sus demás vecinos, resintiendo los cambios en los precios de los servicios.

Cuando se ha despojado la tierra, se destruye el tejido social, se rompen los lazos culturales con el área geográfica, incluso se modifican los medios de subsistencia que se consumen.

Cuando las comunidades en su legítimo rechazo hicieron protestas pacíficas el gobierno reprimió, cuando antes ya había ignorado las solicitudes diversas de: información previa en todo momento desde que se conoció la obra, por medio de notas de periódico del día 22 de abril de 2008¹⁵⁷, sin previo aviso ni consulta a la población, consulta, diálogo público ante peticiones de las comunidades y otras organizaciones ciudadanas. El gobierno avanzó con el megaproyecto sin importarle los costos para el medio ambiente ampliamente argumentados y los derechos de la población afectada directa e indirectamente, incluso amenazando a las personas que han llegado a oponerse. Bajo esta lógica el gobierno no investiga estos ataques.

¹⁵⁷ Gómez, Laura y Ramírez, Bertha Teresa "Construirá dos supertúneles el gobierno del DF" , periódico La Jornada, 22 de abril de 2008
<http://www.jornada.unam.mx/2008/04/22/index.php?section=capital&article=037n1cap>



Vecinos en oposición a la Supervía Poniente, represión por granaderos, 31 de Octubre de 2010



Zona de asentamiento irregulares "La Angostura", Álvaro Obregón, regularizaron sus predios a cambio de promover la Supervía Poniente, 2010



Vista de Av. de las Torres, 2012



Construcción inmobiliaria sobre Av. de las Torres, 2012



Construcción de la supervía poniente a la altura de "La Angostura", 2012



Construcción Puente de los Poetas, 2012 Construcción supervía poniente en Av. Luis Cabrera, octubre de 2012

El GDF fue responsable de violaciones a los derechos humanos, aparte de los actos previos a la construcción, por los actos de represión para la población, estas violaciones a los derechos de la población fueron documentadas por la recomendación al Gobierno del Distrito Federal y de las delegaciones Magdalena Contreras y Álvaro Obregón, la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) 1/2011¹⁵⁸

Los que se quedan con el proyecto incrementan el valor del suelo, los terrenos, aumentan los impuestos donde la gente se irá tarde que temprano. Se desplazará a la gente a las periferias, generación de esa población flotante, contrario al argumento utilizado en su implementación

¹⁵⁸ Recomendación de la CDHDF 1/2011 para suspender la construcción de la Supervía Poniente: http://issuu.com/cencos/docs/reco01_2011

Participación Ciudadana. El GDF al no dar información oportuna y clara sobre el proyecto, en primer lugar a los ciudadanos que la pedían desde abril de 2008¹⁵⁹ y en segundo a la ciudadanía en general; no se permitió la oportunidad de participación de la población conforme a la Ley de Participación Ciudadana¹⁶⁰ y la Ley Ambiental del Distrito Federal¹⁶¹, en la primera menciona la importancia de la información previa a la población, mientras que en la segunda trata el tema de consulta en proyectos que afecten al medio ambiente de una comunidad. Por lo que el gobierno en primer lugar no se apego a la normativa que respecta a la implementación de la Supervía Poniente.

Certeza Jurídica. Las autoridades no fueron claras en el momento de la notificación de las 126 expropiaciones, debido a que no tenían la dirección correcta, como en el caso de la Colonia Malinche llegaba como San Bernabé Ocotepc que era la antigua colonia, cuando era ejido y no tenía datos de la longitud de las viviendas, únicamente entregó hojas con cientos de coordenadas de referencia UTM donde se decía que el área total que se necesitaba para la supervía era de 336 mil 626.524 metros cuadrados

El trazo de los 5 polígonos por donde se construyó la vialidad y se expropió la vialidad. Se puede observar gran número de afectaciones en zonas verdes y habitacionales que, aseguran, no ha sido informado por el Gobierno del Distrito Federal. El GDF al no respetar la normativa dada para la obra de los propios organismos del DF, pero además al hacer reformas legales, decretos y declaraciones a destiempo, es decir, durante el proceso de implementación del megaproyecto, fueron expedidos para posibilitar el mismo. Sí hubo certeza jurídica para las empresas, pero no para los ciudadanos.

Concesión. El 11 de diciembre de 2009 la unión empresarial de OHL, Copri y Atco solicitan la adjudicación directa de la obra. Al mismo tiempo que la declaratoria de necesidad fue publicada por la Gaceta Oficial del DF y la se constitución oficial de la empresa Controladora Vía Poetas en la Notaría. La irregularidad radica de que la solicitan el mismo día de la declaratoria de necesidad por lo cual, es decir, un día antes

¹⁵⁹ Lagarde, Jade "Protestan colonos por libramiento", periódico La Jornada, 31 de agosto de 2008.

Ramírez, Kenia "Vecinos demandan respeto al ambiente", periódico Excélsior, 2 de septiembre de 2008.

Cruz Alejandro, "Califican de elitista obra en el poniente", periódico La Jornada, 1ro de octubre de 2008.

Sánchez, Enrique, "Anuncian 10 túneles al poniente del DF", periódico Excélsior, 1ro de octubre de 2008.

Sánchez, Enrique, "Como se temía, el túnel Reforma y la ampliación del puente de Los Poetas deberán aguardar al menos a 2009", periódico Excélsior, 27 de noviembre de 2008.

¹⁶⁰ Ley de Participación Ciudadana : www.sds.df.gob.mx/pdf/leydeparticipacionciudadana.pdf

¹⁶¹ Ley Ambiental del Distrito Federal :

www.fimevic.df.gob.mx/.../transparencia/ley_local/LAmbientalDF.pdf

de que surta efecto legal. Además de una empresa que al mismo tiempo se estaba registrando ante la Notaría. Se dio por adjudicación directa, con un esquema de coinversión público-privada, como el ejemplo de los Proyectos de Prestación de Servicios que son desde el ámbito federal para la privatización de los servicios públicos.

Utilidad Pública. El sustento jurídico del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2010 (déficit en las vialidades, disminución de los tiempos de traslado). Con base en supuestos dictámenes técnicos como la Encuesta Origen-Destino del 2007. Bajo la figura de utilidad pública se cometen ilícitos ocultamiento de información, de estudios técnicos fuera de tiempo y sin consulta previa en materia ambiental.

Audiencia pública. La población inconforme por el proceso en que se implementó la vialidad, pedían una audiencia pública con el jefe del GDF Marcelo Ebrard¹⁶², la población recordaba, sobre todo los mayores que en el año de 1992 con la carretera "Contadero-Luis Cabrera", se logró cancelar el proyecto con una audiencia pública en donde la comunidad inconforme mostró un estudio de MIA, en ese tiempo difícil de realizar por lo que fue hecho por un particular y en donde se mostraba la inviabilidad ambiental y social de la obra. Sin embargo, en esta última ocasión Ebrard nunca aceptó ninguna solicitud de audiencia pública o de plebiscito en algunos casos se establece en la Ley de Participación Ciudadana, se buscaban opciones, como por ejemplo si la consulta no era vinculante, el plebiscito sí lo sería para cancelar el proyecto vial.

Protesta Pública y criminalización. Todo ciudadano tiene derecho a exigir que no sean violados sus derechos ¿pero cuáles derechos son considerados. El GDF actuó de forma desproporcionada, inhumana, discrecional y con abuso de autoridad. La resistencia pacífica que surgió a partir del decreto expropiatorio ha sido constantemente amedrentado por el gobierno capitalino. La más reciente agresión desafía, incluso, medidas precautorias que emitió la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF): se usó la fuerza pública el 1 de enero para tomar posesión de 50 predios de La Magdalena Contreras. A pesar de que el documento emitido por el organismo autónomo establecía que las autoridades no debían hacer uso de la fuerza pública

¹⁶² González Rocío, Gómez Laura "Opositores a la supervía solicitan a la ALDF interceder ante Marcelo Ebrard", periódico La Jornada, 16 de abril de 2010.

Jara, Nora Patricia "La gente debe ser escuchada", periódico La Jornada, 16 de abril de 2010.

durante el periodo vacacional, 800 granaderos se impusieron a los vecinos a las 06:30 horas del pasado 1 de enero de 2011.

Derechos:

- Medio Ambiente

Los decretos de protección ambiental son parte de toda una estrategia legal para que la vía se construya sin contratiempos, dichos decretos expedidos durante el proceso y no antes del planteamiento y planeación de la Supervía. Por lo cual este megaproyecto careció de estudios suficientes sobre el impacto ambiental.

En el ANP La Loma hay barrancas de alto valor ambiental, el bosque ésta formado por de árboles de encino, pastizales, flora y fauna, algunas de ellas endémicas. Pero como parte de la restauración ecológica y mitigación, el GDF y la Secretaria de Medio Ambiente, han hecho la propuesta de rellenar las barrancas, utilizando la tierra extraída de los mismo túneles, como si eso no dañara aún más el medio ambiente. La excusa para esto es que las **barrancas** sean convertido en cárcavas, en drenajes a cielo abierto. Pero muchos especialistas han mencionado que por si solas las barrancas se estabilizan, por su misma formación geomorfológica ya que son formaciones, caminos que la naturaleza ha ido creando con el paso del agua, quien las afecta son los desechos humanos que no son regularizados y rompen con el equilibrio de una barranca, y del agua que corre por ella descendiendo de las altas montañas para posteriormente infiltrarse en lo acuíferos, además de que ayudan a la regulación de la temperatura, porque una barranca en sí misma es una pequeña biodiversidad por la flora y fauna que alberga además de que su estructura hundida y el escurrimiento de agua promueve que la temperatura sea más fresca.

El relleno de las barrancas y nada más de La Loma tendría un costo inicial de 6 millones de pesos según la Secretaria del Medio Ambiente, **el Negocio de un Plan de Manejo de ANP o AVA, que prevén que la zona de bosques y reservas ecosistémicas del** sur poniente va a desaparecer.

La Defensa

Un gobierno prudente está obligado a esperar las resoluciones de los jueces para iniciar los trabajos mientras que para el GDF no existen elementos para que les sea dado el

fallo a favor a quienes interpusieron el juicio de amparo ante el Juzgado Décimo de Distrito en Materia Administrativa del Primer Circuito en contra de la vialidad: “Esperamos que fenezcan los plazos de los amparos, que les den la negativa para iniciar los trabajos”, ningún amparo impide que una obra, de utilidad pública, se pare. La quieren detener poniéndose enfrente, y aunque los amparos siguen, estamos completamente seguros que los van a perder, pues no se les afecta. Quienes se oponen a la vialidad están por mero interés político”. Un ejemplo de esto fue las demoliciones con uso de la fuerza pública.

Violación del derecho a la Ciudad

Es un derecho común y colectivo antes que individual. Durante el proceso de imposición de la obra, Marcelo Ebrard dijo: “seremos cuidadosos para reducir la afectaciones al máximo, no nos interesa molestar a ningún ciudadano, pero cualquier obra va a enfrentar oposición y estamos en una ciudad donde se respetan los derechos de las personas, entonces vamos a tomar en cuenta sus puntos de vista. Pero por encima de todos está el interés de la ciudad”¹⁶³ Esto no quiere decir que estuviera velando por el interés general colectivo ya que amenaza al modo de vida, actividades y el futuro de la población, pero es un discurso bajo su postura de interés y poder que concentraba en ese momento.

Muestra de esto es la creación de esquemas de incentivos para la inversión e incorporación de nuevas tecnologías orientadas a satisfacer la demanda de infraestructura vial de la Ciudad, ésta muy lejos de obligar a los “inversionistas” que por cierto ellos no invirtieron, y sea el GDF y los ciudadanos en los que recaiga de un eventual rescate carretero, por una inversión irrecuperable. Por lo que se puede vislumbrar un fraude y quiebra financiera. Lo que puede llegar a ser una hipoteca de 6 mil millones de pesos, según los datos del 2010 por el préstamo de derecho de vía que es un recurso público a Fonadin y Banobras las cuales tienen recursos del gobierno federal estas empresas no arriesgan un capital propio, porque no lo tienen, son empresas con problemas de liquidez y en bancarrota o con deudas. Además de la clausula de rescate financiero (carretero) del que son beneficiadas. El GDF no recupera lo prestado o tiene alguna utilidad sobre la ganancia de la vialidad, solo el 1% de las ganancias que se obtengan en la operación,¹⁶⁴ datos ocultados en los anexos antes

¹⁶³ Periódico Milenio, martes 2 de septiembre de 2008

¹⁶⁴ Hernández Llamas, Héctor "Autopista Urbana: Obra necesaria e inaplazable", periódico Reforma, 11 de diciembre de 2011

mencionados. Mientras que la operación y mantenimiento de la Supervía rebasan el ingreso obtenido por el peaje (600%), la Tasa Interna de Retorno (TIR) garantiza la quiebra de la Supervía y el GDF aún así otorgó la concesión, incluyendo los bancos que otorgaron prestamos.

3.1.4 Movilidad y transporte

La movilidad de las personas es una como condición impuesta para realizar nuestras actividades cotidianas, ésta determinada en el caso de la Ciudad de México por las infraestructuras viales, resultado de la lógica de acumulación de capital. En los últimos años y ante el caos para la movilidad se ha desarrollado el llamado "Derecho a la movilidad", el cual se constituye por: 1) obligación del Estado, 2) obligaciones de los ciudadanos, donde el Estado sanciona. ¿Quiénes pagan? Los más pobres, las minorías. El derecho se cumple cuando se cumplen ciertos requisitos, por ejemplo en Alemana, zonas de bajas emisiones, cobro prepago.

Santa Fe por su ubicación geográfica no tiene movilidad fluida, porque está entre cañadas, y encerrada entre colonias populares, así no hay forma de ponerle más calles. Es mucho más barato desarrollar transporte público eficiente de superficie, integrado en una red de rutas, donde los usuarios tengan facilidades de acceso y conectividad, y que a un costo accesible puedan viajar en forma cómoda y segura Esta es la manera de realmente desalentar el uso excesivo de coches, la principal causa del congestionamiento y la contaminación. El único problema es que hacerlo requiere más voluntad política que dinero.

La propuesta de un "hoy no circula", se genera mayor desigualdad entre los pocos que circulan mucho en contraste con los muchos que circulan poco. Proyectos que muevan a las personas no que busque mover automóviles. El proyecto de la supervía el cual fue planteado para mejorar la movilidad urbana a demostrado que es distinto lo que se dice de lo que se hace. Se hace más compleja la movilidad, flujo de autos crecientes por la ubicación del proyecto.

A la población que se ha opuesto se les ha acusado de estar defendiendo solamente sus derechos como vecinos de la zona afectada y de estar en contra del progreso. Si progreso es mayor movilidad de capital en contra del bienestar de los ciudadanos, dicen, entonces sí están en contra. El punto es que para el gobierno progreso es construcción de infraestructura vial.

La disyuntiva ha sido el problema de movilidad o un asunto de interés de ciertos negociantes inmobiliarios que quieren tener vialidades para seguir vendiendo terrenos comprados, a lo mejor, en conveniencia con ciertos funcionarios.

Incremento de la superficie de rodamiento. Desde antes de la Supervía, con el segundo piso del periférico, la parte de abajo del periférico sigue saturado

El argumento siempre fue que la supervía, hay gente dispuesta a pagar por ahorrar tiempo. La nueva Supervía Poniente no ha ayudado a resolver el caos vehicular que enfrenta la zona de Santa Fe y sus alrededores. La mayoría de los automovilistas no ocupan esta vialidad porque el costo por usarla es alto, y no se trata de que disminuya el costo por su uso o que se hubiera modificado el trazo. De acuerdo con la Secretaría de Obras del Distrito Federal, al cierre del primer trimestre de 2013 el total de automóviles que transitaban en un día por la Supervía era de 25 mil unidades.¹⁶⁵ Este dato, no lo emitió públicamente la Secretaría de Obras, se basa en una declaración dada a medios de comunicación.

3.3 Crisis urbana y expansión de la zona poniente

Santa Fe geográficamente no tiene movilidad porque está entre cañadas, así no hay forma de ponerle más calles. Y tampoco de abastecerla de agua, ya lo hacen actualmente con pipas. Lo peor es que la forma en que han querido solucionar ese problema, que es la Supervía, viene a cubrir de asfalto zonas por las cuales se infiltra el agua de lluvia.

No se debería construir casas sin infraestructuras y servicios necesarias para el hábitat con una calidad de vida mínima indispensable para la reproducción de la población. El crecimiento inmobiliario sin planeación y sin desarrollo de infraestructura vial o de servicios públicos para satisfacer las necesidades de la población. Los servicios deficientes, colapso de las vialidades existentes, las vialidades, no hay estudios de origen-destino confiables para tomar decisiones en la Ciudad de México, ha problemas en este estudio. Esta encuesta busca no colapsar las infraestructuras viales existente, previendo también que nuevas vías requieren mayor capacidad de operación y desfuegos que se vinculen y permitan salir por las calles circundantes. Esta encuesta debería estar en los hechos vinculada a estudios de medio ambiente, considerar el

¹⁶⁵ <http://ciudadanosenred.com.mx/noticia/que-la-supervia-ha-reducido-el-trafico/>

impacto de los vehículos atraídos y generados por una nueva vialidad y no sólo por que conecte con zonas de desarrollo habitacional, comercial, etc; sino por el impacto que generara de manera integral a las vialidades existentes, las comunidades por donde pasaría y afectaciones al medio ambiente, en pocas palabras no basta con identificar a donde se necesitan nuevas rutas y definir propuestas. No se considera un transporte público eficiente.

3.3.1 Crisis y colapso de los servicios técnicos y de los servicios reproductivos básicos

El Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2010 habla de “Integral” cuando es parcial y poco operativo debido a que el trazo de los 5 polígonos por donde se construyó la vialidad y se expropió la vialidad. Se puede observar gran número de afectaciones en zonas verdes y habitacionales el GDF declaró que no serán necesarias nuevas expropiaciones para construir las llamadas “adecuaciones viales y obras complementarias”, previstas en el proyecto, según el título de concesión, pero que pasa con las afectaciones que aún no han sido dadas a conocer a la opinión pública y que vendrán a partir de la Supervía En 2010 ¿Quién garantiza que no habrá más expropiaciones? Si faltan las adecuaciones que la empresa Controladora Vía Rápida Poetas, establece la ampliación de tres carriles a cuatro por sentido en la Avenida Luis Cabrera. “Se necesitarían 4 metros más, los cuales sólo se podrían obtener mediante afectaciones a las propiedades que se encuentran a las orillas de la vialidad”. Entonces lo más seguro es que se decreten expropiaciones subsecuentes para el proyecto ejecutivo entregado por la concesionaria a la Secretaría del Medio Ambiente carece de planos respecto de las adecuaciones y obras complementarias, en la décimo octava condición del *Título de concesión para el uso, aprovechamiento, explotación y administración de la vía de comunicación urbana de peaje*, el gobierno de la ciudad permite la ejecución de obras adicionales con el objeto de ampliar la vía “mediante la incorporación de tramos adicionales o derivaciones que puedan beneficiar el tránsito vehicular de la zona” Cuando se ha tenido conocimiento de que tiene conocimiento de que funcionarios del gobierno de la ciudad se han acercado con propietarios que viven en Álvaro Obregón y en La Magdalena Contreras para negociar de manera directa la compra de sus casas: “Las autoridades no hacen uso de instrumentos legales, lo que deja en la indefensión y el anonimato a los dueños de los predios. A los vecinos circundantes han sufrido todo el proceso desde la notificación inesperada a los vecinos

expropiados, el acoso policiaco, además de todo lo que implica la demolición y construcción de la carretera. 126 expropiaciones emitidas, 124 realizadas, 2 impugnadas, una por un juicio de amparo.

El pago a las expropiaciones fue a valor comercial y no catastral la cual es más alta que la segunda, sin embargo, ya instaurado el proyecto se da una revalorización de los precios del suelo de la zona, incrementan los impuestos, la personas re irán por este aumento del valor de su vivienda y servicios, es así que será desplazada tarde que temprano. Pero además una vialidad nueva cerca de zonas no construidas por inmobiliarias y que han quedado como reservas tienden a urbanizar con construcciones, dándose una mayor especulación inmobiliaria.

51 viviendas expropiadas en colonia La Malinche, no corresponden con las cifras del polígono 1, que mencionan 336 mil 626.524 metros cuadrados

Si se considera que la defensa agrupo a la población en 3 grupos:

- 1) quienes fueron expropiados y notificados;
- 2) quienes pensaban que podían ser expropiados, pero carecían de certeza de ello,
y
- 3) por quienes pensaban que no serían expropiados, siendo habitantes aledaños, pero que consideraban que la construcción de la Supervía violentaba sus derechos

En la resolución de Secretaria del Medio Ambiente de Julio de 2010, se menciona que:

“se otorga sin perjuicio de que la empresa a su caso, tramite y obtenga las autorizaciones, concesiones, licencias, permisos y similares necesarios para la realización de las obras motivo de la presente resolución administrativa, o bien para su operación y otras fases cuando así lo consideren los ordenamientos jurídicos que corresponda aplicar”

3.5.1 Construcción de un derecho a la ciudad como alternativa

Movimientos sociales urbanos mediadores entre demandas particulares y la lógica general de acumulación de capital. Lo optimo sería alcanzar la Revolución Urbana, considerando a la Revolución de las ciudades como diría Lefebvre el momento del no

retorno a escala global “Esa revolución le pondría fin, sustituyéndolo por los poderes, los de la apropiación y de la reapropiación”¹⁶⁶

Los movimientos sociales urbanos mediadores entre demandas particulares y la lógica general de acumulación de capital.

En las condiciones actuales de abuso de poder “el primer objetivo por alcanzar es ante todo la limitación del poder”¹⁶⁷ no solo hay que hablar del derecho a la ciudad “hace falta que lo urbano se haga amenazador”¹⁶⁸

En la ciudad constantemente reproducimos la relaciones sociales de producción, en la vida cotidiana, en todas las actividades, hasta en las más simples, esto es práctica social que es parte de una especificad urbana ya mencionada. Se ha impuesto una visión de la realidad social urbana, esta impuesta por determinadas relaciones de poder.

Ir en contra de “La propiedad privada de la tierra supone fundamentalmente cierto poder monopolista: nadie puede situar su fábrica allí donde ya ésta la mía”¹⁶⁹

“... ciudad, urbano , espacio, corresponden a una realidad global (...) y no refleja un aspecto de menor importancia de la realidad social, el derecho a la ciudad se refiere a la globalidad así apuntada... significa el derecho de los ciudadanos – ciudadanos urbanos, y de los grupos que ellos constituyen (sobre la base de las relaciones sociales) a figurar en todas las redes y circuitos de comunicación, información, de intercambios”¹⁷⁰

En primer lugar una ciudad que no sea excluyente como es el caso de Santa Fe que en la mente de los planeadores prevalece el ideal de materializar un espacio de la ciudad ordenado, limpio, productivo, susceptible de crear fuentes de trabajo, con personas que presten sus servicios de manera eficiente; un espacio que debe ser ocupado y vivido por el prototipo de los ciudadanos del progreso, y quienes no se ajustan a este perfil corren el riesgo de ser descalificados por no compartir los valores en los que ellos creen, la creación de empleos al inició de Santa Fe, de las zonas aledañas, generando exclusión.

“Si en la práctica Santa Fe se ha convertido en un sitio cerrado y excluyente, ofrece pocas posibilidades de acceso a los sectores de escasos recursos como para la gente del pueblo de Santa Fe y sus alrededores, lo cual no era el objetivo inicial, “la creación de Santa Fe apuntaba más a impulsar una zona generadora de riqueza a través de la

¹⁶⁶ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 7

¹⁶⁷ *Ibíd.* Pág. 7

¹⁶⁸ *Ibíd.* Pág. 8

¹⁶⁹ Harvey, David. *El nuevo imperialismo*. Akal, p. 85

¹⁷⁰ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 18

transferencia del conocimiento tecnológico para la ciudad, y lo que ocurrió fue que el mismo diseño individual de sus edificios fue macando la pauta para que se convirtiera en un lugar aislado”¹⁷¹

Se da una paradoja si el plan era hacer una ciudad abierta por que el resultado ha sido una ciudad cerrada, Santa Fe:

“El proyecto intentaba hacer una zona que negara o al menos que escondiera en su interior las condiciones existentes de México – un sitio sin ambulantes, sin pobreza, con una imagen urbana de desarrollo y progreso -; es decir, se buscaba abarcar en el plan maestro algo que no podía materializarse en la sociedad mexicana, porque no se podía prescindir de ella para su realización. Hasta la fecha, no se ha logrado incorporar exitosamente a la población (su fuerza de trabajo) en los corporativos, ni en las universidades, aunque, como ya se dijo, se han realizado varios intentos al respecto”.¹⁷²

Santa Fe nació como una zona exclusiva, por lo tanto excluyente y todo proyecto ahí planeado ha sido de esta forma

“Santa Fe actualmente es una zona de acceso restringido para muchos sectores de la sociedad es porque lo que aquí se ha fomentado tiene vínculo con la expansión de distintos elementos que estructuran el espacio público en zonas privadas y semipúblicas, en donde, además se introducen fuertes criterios restrictivos. No es necesario colocar un letrero que diga “prohibido el paso” para que la gente se sienta que la entrada a algún sitio no es libre para ellos”¹⁷³

Las personas son excluidas de los territorios que antes habitaron como es el caso de el proyecto de ciudad llamado Santa Fe, ahora Magdalena Contreras y Álvaro Obregón con la Supervía Poniente, como opera, como se administra ello condiciona el acceso con bases económicas de consumo, estatus y prestigio. Primero se crearon espacios (Santa Fe) sin infraestructura apta en movilidad, sin mencionar, agua, etc; otros servicios necesarios.

“El *derecho a la ciudad* legitima el rechazo a dejarse apartar de la realidad urbana por una organización discriminatoria, segregativa”¹⁷⁴ con la segregación se renuncia a la calle, cuando la apropiación de la calle, recuperación del espacio urbano según lo menciona Henri Lefebvre. “El derecho a la ciudad significa, por lo tanto, la constitución

¹⁷¹Pérez Negrete Margarita. *Santa Fe: Ciudad, espacio y globalización*. Universidad Iberoamericana Puebla, p. 65

¹⁷² *Ibíd.* Pág. 66

¹⁷³ Pérez Negrete Margarita. *Santa Fe: Ciudad, espacio y globalización*. Universidad Iberoamericana Puebla, p. 66

¹⁷⁴ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 19

o la reconstitución de una unidad espacio-temporal, de una unión en vez de una fragmentación...reconstitución de lo que ha sido fragmentado, disociado, diseminado, a todo lo largo de la historia social”¹⁷⁵

“El derecho a la ciudad formulado de esta guisa implica y aplica un conocimiento que no se define como << ciencia del espacio >> (ecología, geopolítica, ordenación, etcétera), sino como conocimiento de una *producción*, la del espacio”¹⁷⁶ Un modelo de ciudad pensada para las personas no para los automóviles

Por un tiempo la propuesta fue la demolición no es descabellada. Al contrario, países como Australia, Canadá, Japón y Estados Unidos, están emprendiendo acciones en ese sentido porque las obras no sólo alteran la estética urbana, sino crean inseguridad y aíslan a la población. Los límites y condiciones del crecimiento urbano, debe ser una política expresa y con sanciones definidas. No se contemplan la demolición como sanción. EL movimiento social se consideró no es contra personas específicas sino contra modos de actuar.

3.3.1 Breve cronología de la memoria colectiva de la defensa de la comunidad

2008

15 de febrero, inicio de operaciones de la empresa “Capital en Crecimiento”

21 de Abril, la empresa Capital en Crecimiento abrió un proceso de selección de socio, para el periodo 30 de mayo al 30 de septiembre de 2008, el cual no se concluyó. Desde ese entonces OHL, Copri S.A.P.I. y Atco; mostraron su interés en la concesión de la obra.

22 de Abril, se da a conocer el megaproyecto Supervía Poniente en periódicos de circulación nacional, en donde es anunciada por Marcelo Ebrard

23 de mayo. Visita de Andrés Manuel López Obrador (AMLO) en el Parque Hidalgo (El Tanque), para promover a Eduardo Hernández para delegado por el PRD, ahí se le exige a AMLO que si llega este a ser Jefe Delegacional se cancela la obra, el refirió que sí

¹⁷⁵ *Ibíd.* Pág. 20

¹⁷⁶ *Ibíd.* Pág. 20

Junio-Julio. Reuniones con Parques Urbanos, Leonel Luna (diputado de Álvaro Obregón), vecinos y "defensores del parque "La Loma" para considerar su declaración como zona de conservación

29 de agosto. Se da la aprobación de las iniciativas de Ley de Obras Públicas del DF, Ley de Adquisiciones para el DF, Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, Ley de Transporte y Vialidad del DF y del Código Financiero del DF. Publicadas el 15 de septiembre. Abriéndose así la posibilidad de la concesión por adjudicación directa.

6 agosto. Carta de Subsecretario Hernández Llamas y Jorge de los Santos, Funcionarios del GDF a Vecinos sobre consulta de la Supervía Poniente

septiembre. Posible cancelación de la obra y la empresa "Capital en Crecimiento" dejó de funcionar dejando a la Secretaría de Obras y Servicios (a cargo de Fernando Aboitiz Saro). El titular de la empresa Jorge de los Santos, quien después de que dio a conocer una denuncia por falta de pago hacia los trabajadores, dejó el cargo el 30 de diciembre de 2008

Por problemas financieros por la falta de rigor en el manejo de los recursos públicos con los que operaba, la paraestatal Capital en Crecimiento comenzará un proceso de reestructuración para hacerse más pequeña y enfocarse a concretar la rehabilitación de cuatro Centros de Transferencia Modal (Cetrams), que incluyen inversión privada

17 de septiembre. Anuncia Marcelo Ebrard ante medios de comunicación que los deudores de servicios pueden ser expropiados, de la misma forma que los 5,000 predios irregulares en toda la ciudad

Septiembre. Formación del Frente contra la Supervía Poniente en Defensa del medio ambiente en la Casa Popular, en ese entonces el Frente se componía por 8 organizaciones populares vecinales

2009

22 julio. Decreto que declara a la Barranca de Tarango como Área de Valor Ambiental (22 julio 2009)

11 diciembre. Declaratoria de Necesidad para la creación de una Vía de Comunicación Urbana de Peaje (11 diciembre 2009)

11 diciembre 2009 – Acta de Constitución Controladora Vía Rápida Poetas

2010

6 abril. Título de Concesión de Supervía

6 y 7 de abril. Comienzan expropiaciones de predios en La Malinche, Magdalena Contreras y Álvaro Obregón

14 abril. Organizaciones como el ITDP y El Poder del Consumidor se pronuncian contra Segundos Pisos y Supervía

17 abril. Se presenta el primer amparo y bajo el expediente 605/2010 a principios de mayo de 2010 es admitido por el Juzgado 10 de distrito en materia administrativa del D.F.

20 abril. Decreto que declara a La Loma como zona de conservación ecológica

11 mayo. Diputados locales y vecinos solicitan la cancelación de la Supervía al Jefe de Gobierno.

19 mayo. Foro Inter-disciplinario sobre Supervía, Facultad de Arquitectura, UNAM

31 mayo. Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) de SIGEA-Controladora Vía Rápida Poetas presentados ante la Secretaria de Medio Ambiente del DF

1 junio. Se solicita una consulta pública ante la Secretaria de Medio Ambiente del DF para analizar los impactos negativos de la Supervía

8 junio. A pesar de la negativa de la consulta pública (por no considerarla “necesaria”), se entrega a la Secretaria de Medio Ambiente del DF Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) elaboradas por científicos de UNAM, UAM y Centro Mario Molina

14 y 17 junio. Se presenta denuncia popular ante PAOT-2010-0575-SPA-318 y acumuladas. Los dictámenes de PAOT

30 junio. Se amplía el amparo 605/2010 incluyendo el Título de Concesión

9 julio. La Secretaria de Medio Ambiente del DF da la autorización de Impacto Ambiental

15 julio. El Quinto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito niega suspensión de oficio del amparo 605/2010 y ordena al Juzgado Décimo de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal ampliar demanda de amparo contra la

autorización de construir túneles por debajo de La Loma, (decreto que la declara como ANP y zona de conservación ecológica)

26 julio. Llega maquinaria de la empresa, los vecinos la detienen al no contar con los permisos correspondientes para la obra ni la participación ciudadana pedida por las comunidades, por lo cual comienza el plantón en la colonia La Malinche, Magdalena Contreras, con petitorio de:

- 1) No hostigamiento por parte de las autoridades,
- 2) Cumplimiento de las medidas precautorias para los habitantes de la colonia y para sus predios dictadas por la CDHDF
- 3) Participación ciudadana
- 4) No comenzar la obras hasta que de sentencia los amparos interpuestos, una Manifestación de Impacto Ambiental clara considerando a la PAOT y observaciones de académicos sobre las deficiencias de la obras
- 5) Considerar otras opciones de hacer eficiente la movilidad y el transporte

26 julio. Se realizó el foro "No a las Supervías" con organizaciones urbanas y de medio ambiente

1 agosto. Cadena humana de vecinos y simpatizantes sobre la Av, Luis Cabrera llamada "de manos y corazones por la Ciudad"

8 agosto. Se da un pronunciamiento de varias organizaciones en donde se menciona que "a Supervía no cumple con los estándares del Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal ni con la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad realizadas por diversas instancias, colectivos, organizaciones populares de la Ciudad de México y firmada por el Jefe de Gobierno

23 agosto. Se solicita ante el Tribunal Contencioso y Administrativo del DF (TCADF) un juicio de nulidad (43103/2010) ante la Autorización de Impacto Ambiental emitido por la Secretaria de Medio Ambiente al no haber realizado la consulta solicitada sobre el proyecto en materia ambiental. Recurso promovido por vecinos, Greenpeace y el Centro Fray Francisco de Vitoria

23 agosto. Se solicita ante el TCADF un juicio de nulidad del Título Concesión otorgado por el GDF

30 agosto 6 y 13 septiembre. Se realizan 3 foros con academicos y expertos en temas urbanos y de movilidad y transporte en la CDHDF llamado: La Supervia a debate: Mitos y Realidades sobre Movilidad Urbana, Derechos Humanos, Legalidad y Medio Ambiente. Del cual emanan argumentos incluidos en la recomendación de la misma instancia.

Participantes:

Dr. Belisario Hernández Romo, Consultor experto en ingeniería de tránsito, Ing. Jorge Jiménez Alcaraz, Comité Panamericano de Desarrollo Urbano y Patrimonio Histórico de la UPADI, Dr. Jorge Legorreta, UNAM; Lic. Luis Miguel Cano, LITIGA Organización de Litigio Estratégico, Lic. Alfonso García, Centro D.H. Fray Francisco de Vitoria, Lic. Simón Hernández León, Centro D.H. Miguel Agustín Pro Juárez; Dra. Mónica González Contró, Instituto Investigaciones Jurídicas, UNAM, Dr. Rodrigo Gutiérrez, Instituto Investigaciones Jurídicas, UNAM, Dra. Catalina Pérez Correa, Instituto Investigaciones Jurídicas, UNAM; Mtro. Pedro Álvarez Icaza, Comisión Nacional para la Biodiversidad (CONABIO), Dr. José Luis Lezama, El Colegio de México; Dra. Ana Mendoza, Instituto de Ecología, UNAM, Dra. María de Jesús Ordoñez, CRIM, UNAM y Dr. Luis Zambrano, Instituto de Biología, UNAM.

Al mismo tiempo se realizó una estrategia de redes sociales en donde se busca posicionar los argumentos a las personas que no estaban presentes.

10 octubre. Se realizó un festejo en relación a un marco global sobre las soluciones al cambio climático 350, promovido por Bicitekas A.C.

31 octubre. Intento de desalojo del plantón 26 de julio en La Malinche por granaderos, personas de otras delegaciones que estaban a favor de la obra con tal de regularizar sus predios, se realizó una manifestación en la Av. Luis Cabrera desde las 3pm. En ese momento se hizo un pliego petitorio en donde se pide:

- 1) Se respeten las medidas cautelares decretadas por la Comisión de Derechos Humanos del DF desde Julio del 2010
- 2) Se informe sobre el cumplimiento de las 60 observaciones realizadas por la PAOT a la MIA
- 3) Que presenten el dictamen técnico que se comprometió a realizar Protección Civil desde el 5 de octubre del 2010

4) Que el GDF y la empresa suspendan toda actividad y provocación el plantón permanente de La Malinche, hasta en tanto no cumplan con todos los permisos y evaluaciones técnicas que señala la Ley General de Obras Públicas y el Reglamento de Construcción del DF y hasta que se resuelvan los amparos interpuestos.

Desde temprano llegaron medios de comunicación oficiales y alternativos, organizaciones simpatizantes y vecinos de otras colonias e incluso delegaciones. Al mismo tiempo la Tercera Visitaduría de la CDHDF acompaña a los vecinos ante la represión. Sin embargo varios camiones de granaderos ingresaron al ANP La Loma por el lado de "La Angostura" y por la entrada de La Loma en la delegación Álvaro Obregón, tomando los predios expropiados, para comenzar el derrumbe y tala de árboles (antes los quemaron).

21 octubre. Conferencia de prensa en donde varias organizaciones y defensores de derechos humanos rechazan uso de la fuerza pública del GDF.

15 noviembre. Se lleva a cabo la Cumbre Climática Mundial de Alcaldes (CCLIMA), en donde se realizan pequeñas manifestaciones, entre ellas volanteo para mostrar la incongruencia del Jefe de Gobierno con sus obras como la Supervía

25 noviembre. Se forma la Comisión Civil de Acompañamiento en un primer momento por: Marcela Lagarde, Miguel Ángel Granados Chapa, Miguel Concha Malo, Luis Arriaga Valenzuela, Daniel Cazes Menache y Manuel Fuentes Muñiz. Los cuales fungen como mediadores para que se diera un diálogo con el Jefe de Gobierno y las comunidades en oposición a la obra

14 diciembre. 34 diputados federales, pertenecientes al PRD, PAN, PRI, PT y Convergencia llaman al Jefe de Gobierno para que ceda al diálogo público con vecinos, activistas y especialistas, varios diputados fueron invitados a asistir a la colonia para hacerlo público ante medios y así el Frente reafirmará cualquier preferencia partidista dentro del movimiento

2011

1 enero. A las 6am granaderos y funcionarios del GDF, intentan desalojar el Plantón 26 de julio en la colonia La Malinche, no lo logran sin embargo varios periodicos de divulgación nacional dieron la nota el día siguiente, como si en verdad se hubiera dado el desalojo

20 enero. La CDHDF emite su recomendación 1/2011 por las violaciones de derechos humanos del GDF en el diseño y la construcción de la Supervía, esta incluye a Marcelo Ebrard, los jefes delegaciones de Magdalena Contreras y de Álvaro Obregón además de otros responsables institucionales

enero. Varias organizaciones entre ellas más de 100 intelectuales y artistas solicitan al GDF que cumpla la recomendación de la CDHDF

15 febrero. El GDF rechaza la recomendación de la CDHDF sobre una consulta pública y suspensión de la Supervía, únicamente acepta cuatro puntos.

Febrero. El Ombusman de la CDHDF solicita a la Asamblea Legislativa del DF haga comparecer al Jefe de Gobierno por no cumplir su recomendación.

10 marzo. El Quinto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa, de Primer Circuito niega el amparo de la suspensión de la construcción de la Supervía

20 marzo. Denuncia popular ante PROFEPA por falta de Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) para el cambio de uso de suelo forestal de la Supervía

5 abril. Suspensión temporal de la Supervía, únicamente en las 16 barrancas por las cuales se estaba construyendo, suspensión realizada por PROFEPA hasta que presente MIA federal

3 mayo. SIGEA-Controladora Vía Rápida Poetas (OHL-COPRI) presenta la MIA ante la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)

27 mayo. El GDF y la empresa solicitan permisos de CONAGUA para la obra, cuando se supone que este tipo de permisos tienen que ser previos, los cuales siempre se pidieron por parte de los opositores a la obra

24 junio. Muere el peatón Abraham Nava Martínez, quien vivía en La Magdalena Contreras, al caer en un hoyo de 20 metros de profundidad por faltas en protección civil de la construcción de la Supervía a la altura de Periférico y Luis Cabrera. La Procuraduría no encontró responsables y mucho menos a la empresa, aunque después se concluyó que el lugar no estaba protegido ni tenía medidas de seguridad para los peatones.

29 junio. Se aprueba la MIA por SEMARNAT, con lo cual PROFEPA levanta clausura impuesta a puntos forestales de zona federal que se encuentran entre Lomas de Tarango, La Loma y Luis Cabrera

19 julio. El Fonadin junto con Banobras y Banorte otorgan un crédito de por \$4,000 millones de pesos a OHL y COPRI (Controladora Vía Rápida Poetas

2 septiembre. Sale el Decreto por el cual se deroga a la Baranca de Tarango

3 noviembre. Senado solicita al Jefe de Gobierno para que acepte la recomendación 1/2011 emitida por la CDHDF en todos sus términos y no solo los 4 puntos.

5 diciembre. La primera Sala del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal (TCADF) declara nula la Autorización Ambiental de la Supervía, al no realizar la consulta pública que se contempla en el artículo 50 de la Ley Ambiental del DF (I-43103/2010)

21 diciembre. Ante las elecciones presidenciales el Frente Amplio contra Supervia envía carta a Andrés Manuel López Obrador, para que se pronuncie contra la Supervía. Es ignorado

2012

20 enero. La CDHDF realiza medidas precautorias a autoridades en tanto acciones que pongan en grave peligro el medio ambiente por la Supervía, considerado en un plazo de 48 horas para que envíen informe al respecto

23 enero. La Comisión Civil de Acompañamiento solicita al Presidente de la Comisión de Derechos Humanos en la ALDF, David Razú Aznar, que llame a comparecer al Jefe de Gobierno respecto de su negativa a cumplir esta recomendación

enero. Se quitan las esculturas de la “Ruta de la Amistad de 1968” por construcción del segundo piso de Periférico a la altura de San Jerónimo

20 febrero. Se amplía la Comisión Civil de Acompañamiento con Sergio Cobo, Rodrigo Gutiérrez, Luis Zambrano, Margarita Pérez Negrete y Cristina Sánchez Mejorada

23 de marzo. Muere el trabajador de la supervía en túnel, Clemente Sánchez Sánchez

27 marzo. El Juzgado 10º de Distrito en Materia Administrativa dictó sentencia en el juicio de amparo indirecto 605/2010, interpuesto por vecinas del Frente Amplio contra la Supervía

junio 2012 – Se amplía el amparo 992/2012 por la construcción de un nuevo tramo de Supervía por casi 3 kilómetros a la altura de Luis Cabrera

2 junio. Surge el rumor que la Casa Popular Centro de Transferencia de la Ruta de transporte público a Santa Fe y se recolectan firmas para solicitar que no se lleve a cabo

4 junio. Muere la peatona Guadalupe Aurelia Rodríguez Cruz al caer de un puente peatonal "provisional" cerca del segundo piso de periférico y Av. Luis Cabrera.

29 julio 2012 – Movilización y represión en la Glorieta de las Quinceañeras, después que llegaron granaderos con trabajadores de la supervía a poner vallas, vecinos y activistas resultaron heridos.

2 agosto. Carta de la comunidad académica en rechazó a la represión ocurrida por la defensa de la Glorieta de la Quinceañeras

28 agosto. Explota depósito de químicos de aditivos para concreto necesarios para la supervía, con mangueras de agua dirigen los químicos al drenaje sin mostrar ningún plan de protección o manejo de residuos

5 septiembre. Se presentan ante el Juzgado Cívico denuncian sobre daños y grietas a casas y calles aledañas a la construcción de la supervía, no reciben respuesta inmediata

22 octubre. El Quinto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa suspende el juicio de amparo 605/2010

11 noviembre. Granaderos desalojan e incendian el plantón en La Malinche

21 abril. Encarcelamiento injustificado de la vecina de Loma de Guadalupe, de 59 años de acusada de robo de tres vallas con valor de \$300 por OHL-COPRI-ATCO, e ingresada al Reclusorio Femenil, sale libre con una fianza de \$ 20,000

diciembre. Se inaugura parcialmente la supervía por Marcelo Ebrard

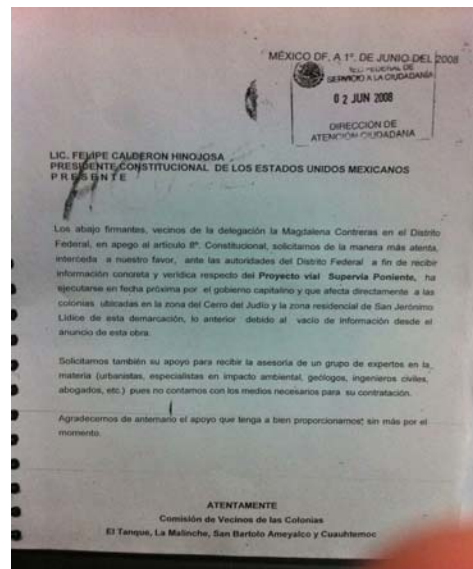
2013

mayo. Se inaugura en su totalidad la supervía poniente

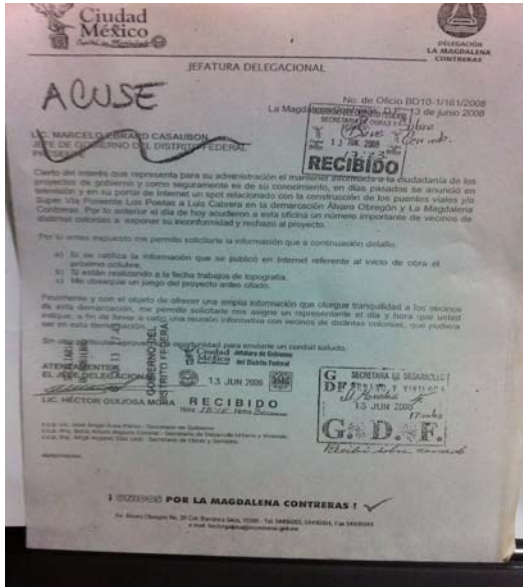
2008



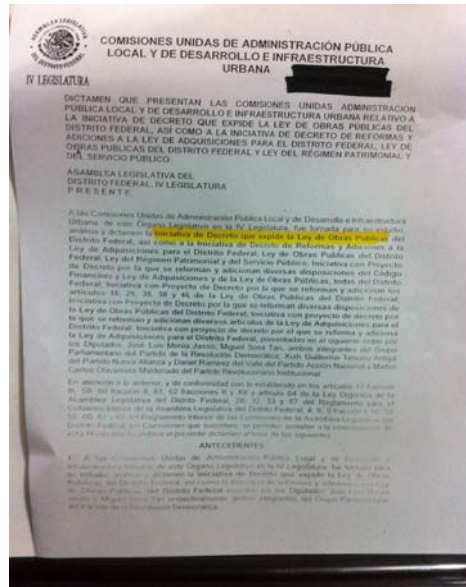
Nota de periódico 22 de abril de 2008



Petición de información a Felipe Calderón, realizada por vecinos de varias colonias, 2008



Petición de información al delegado de M. Contreras 2008



Nueva Ley de Obras, 2008



Mapa realizado por vecinos para sus juntas informativas, 2008



Gráfica vecinal, M. Contreras, 2008



Gráfica vecinal, M. Contreras, 2008

2010



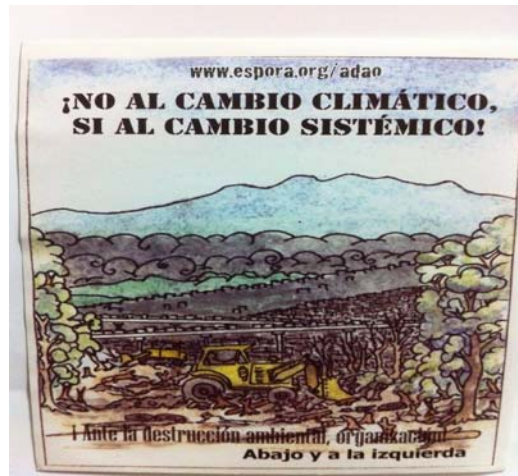
Gráficas de moneros en periódicos de circulación nacional



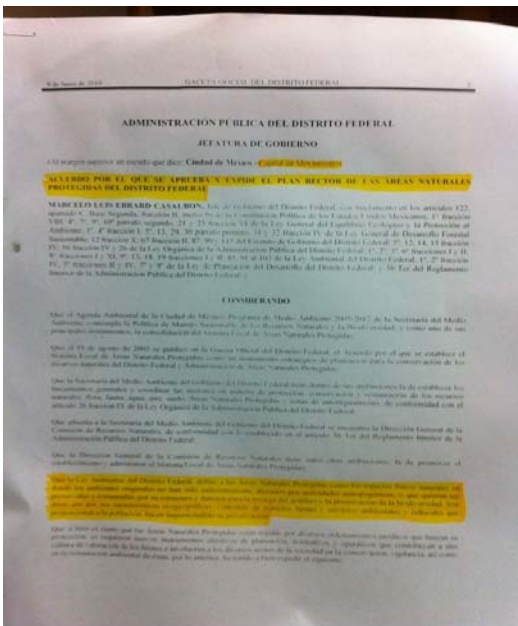
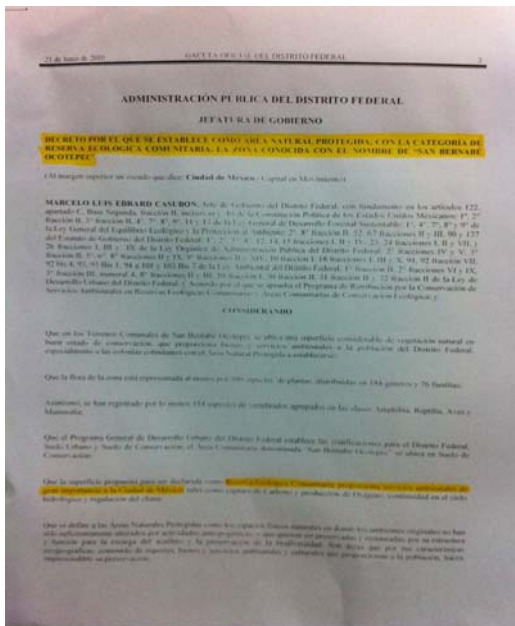
Gráfica autónoma espora.org en apoyo a la población, 2010



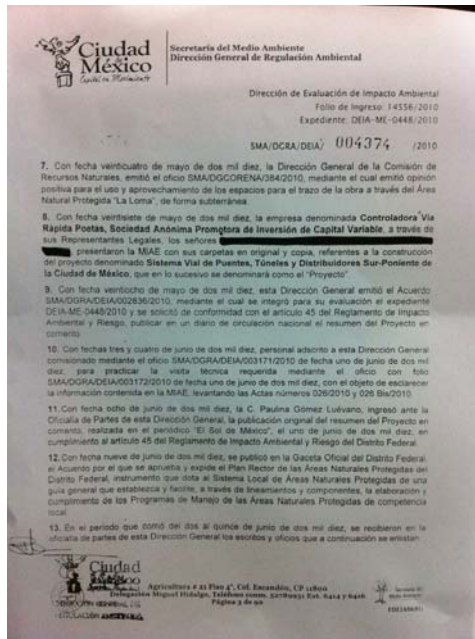
Gráfica de monero, 2010



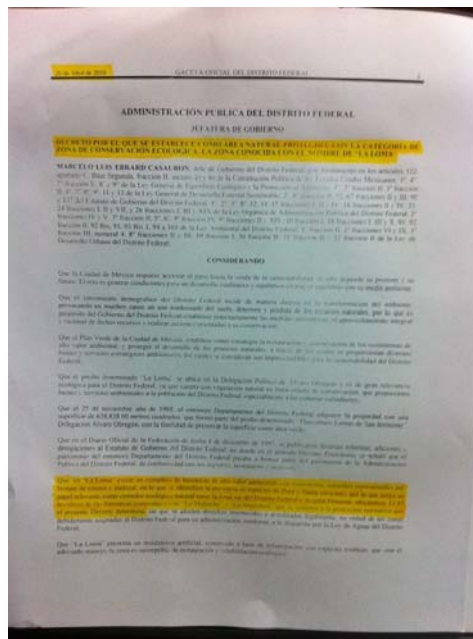
Gráfica autónoma espora.org en apoyo a la población, rumbo a la COP 16, 2008



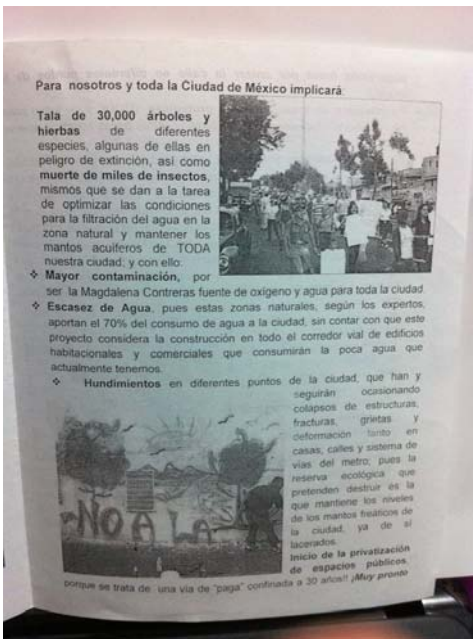
Decretos de Áreas Naturales Protegidas, 2010



Semarnat, 2010



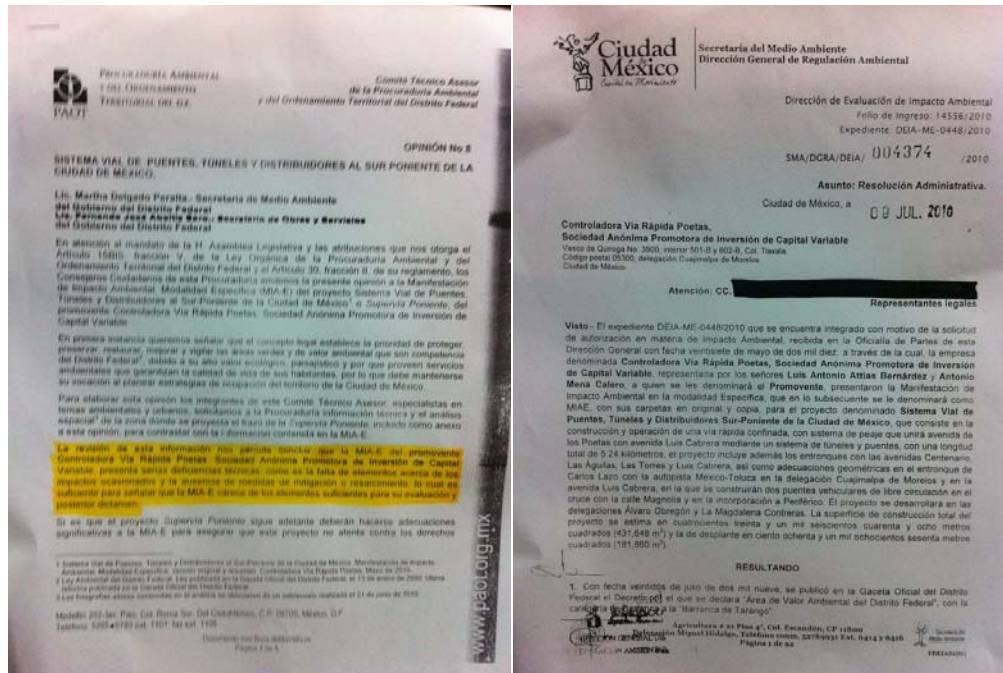
Decreto de "La Loma" como ANP, 2010



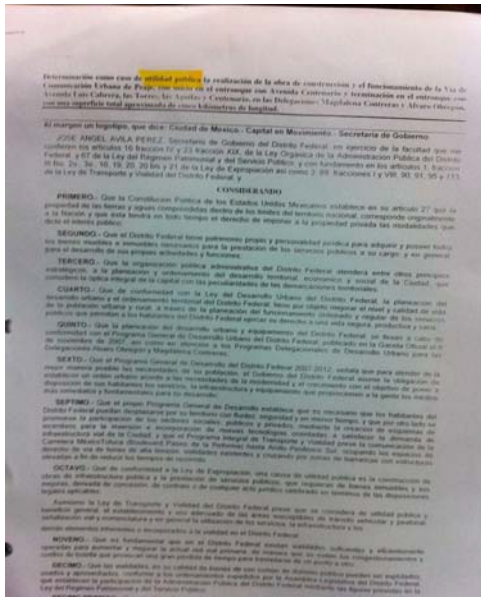
Periodiquito informativo, realizado por la iglesia para informar a la población, Magdalena Contreras, 2010



Nota de periódico, Martha Delgado promueve la supervía sin considerar afectación en barrancas, 2010



Resolución PAOT, 2010



Decreto sobre "necesidad pública"



Volante vecinal, 2010



Fotografía sobre el plantón en periódico "La Jornada", 2010



Árboles talados por la construcción, 2010

4. Reflexiones finales

Si la crisis urbana, incluye a otras crisis a su vez, es necesario considerar la justicia urbana desde los procesos de despojo que están sucediendo en la actualidad, considerar la "Justicia social... adquiere universalidad mediante un proceso de abstracción de ejemplos y circunstancias particulares; pero una vez establecida como principio o norma aceptados, vuelve a hacerse particular al actualizarse mediante acciones particulares en circunstancias particulares"¹⁷⁷

En estos tiempos en que el capital determina todo en el ser humano, incluyendo la vida urbana se hace necesario hablar de justicia social y no solo ambiental, la justicia social como "principio universal". En cuestión urbana "no se puede llegar a forjar una realidad urbana, ..., sin la existencia de un centro: sin un agrupamiento de todo cuanto puede nacer en el espacio y producirse en el, sin encuentro actual o posible de todos los objetos y sujetos."¹⁷⁸

En cualquier movimiento social u organización inmersa en la lucha de clases se hace importante y no dejar a un lado el evitar ante todo la fragmentación y el aislamiento, luchar contra lo homogéneo que se expresa en lo general como ciudad y en cada hecho en las relaciones sociales dentro de esta, el luchar contra la fragmentación del espacio ciudad es una lucha contra el sometimiento y poder realmente producir sin enajenación el espacio, revertir la fragmentación es revertir el sometimiento, el cual es tendencia en la ciudad capitalista, el campo de batalla como bien lo decía Henri Lefebvre, es el espacio urbano, como punto de partida. La ciudad es el espacio propicio para el sometimiento de la población, reducida a ser un gran EIR.

La especialización espacial, un solo uso del espacio de forma abstracta, en donde el consumo es impuesto con fines de intercambio donde hay que seguir normas cívicas por las cuales podemos acceder y usar el espacio urbano, sin embargo cada individuo o colectivo nos (apropiamos) de distinta manera del espacio, del lugar que habitamos o usamos con diversos fines desde el productivo hasta el reproductivo, lo que necesitamos es reapropiarnos del espacio urbano, de la ciudad.

La producción del espacio ciudad, la cual se da como ciudad capitalista ha sido el resultado y condición para la producción de otras mercancías, su racionalidad determina ciertas actividades y prohíbe otras que rompan o atenten contra la subordinación del

¹⁷⁷ Harvey, David. *Espacios de capital*. Akal, p. 210

¹⁷⁸ Lefebvre, Henri. *Espacio y política*. Península, p. 19

valor de uso al valor de cambio. Lo urbano bajo la lógica capitalista no es estático, continuamente ésta en disputa y en construcción, corresponde a un momento histórico concreto, contrario a ser fijo e inamovible. La reducción por más que esa sea la tendencia "la cosa no alcanza completamente lo absoluto"¹⁷⁹

Cambiar la técnica, las fuerzas productivas implica cambiar también la forma de las relaciones sociales de producción, la construcción de espacios urbanos auténticos y no mistificados, reducidos, ni fragmentados, una ciudad que sea común sin que sea excluyente.

"El valor de uso, subordinado durante siglos al valor de cambio, puede recuperar el primera rango. ¿Cómo? Por y en la sociedad urbana, partiendo de esta realidad que resiste todavía y conserva para nosotros la imagen del valor de uso: la ciudad"¹⁸⁰ Una ciudad <<ideal>> considera el valor de uso sobre el valor de cambio, el espacio tendría que ser contemplado en su desgaste y reproducción a través del tiempo, por lo que el tiempo también sería de gran importancia.

Y es así como en esta tesis me planteé las siguientes preguntas: 1) ¿qué hacer? y ¿qué no hacer?. Sin saberlo al principio sobre que yo recomendaría a otros movimientos sociales urbanos tanto a las personas en lo individual como en lo comunitario en su defensa legítima por un derecho a la ciudad. En primer lugar lo que recomendaría es no dejarse someter y despojar de nuestra conciencia, relaciones sociales y en todos los ámbitos de nuestra vida; someter quiere decir dejarse llevar por la explotación capitalista incluso en cuanto al tiempo y la distancia en que se vive cotidianamente en la ciudad, por otro lado el despojo implica perder lo que nos hace humanos, lo concreto de la vida comunitaria y la espontaneidad de la vida comunitaria. Para evitar todo esto hay muchas formas pero lo más importante es no dejarse fragmentar y tomar en cuenta los rumores, desmotivaciones e incluso traiciones ya que todo esto es funcional para el sistema capitalista, nos deja divididos y despojados de la conciencia y la materialidad, cuando el único que gana es el capital.

"El derecho a la ciudad se manifiesta como forma superior de los derechos: el derecho a la libertad, a la individualización en la sociedad, al hábitat y al habitar. El derecho a la *obra* (a la actividad participante) y el derecho a la *apropiación* (muy diferente a la

¹⁷⁹ Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing, p. 139

¹⁸⁰ Lefebvre, Henri. *El derecho a la ciudad*. Península, p. 151

propiedad) están imbricados en el derecho a la ciudad"¹⁸¹ apropiarnos de la ciudad, de toda ella.

El derecho a la ciudad como derecho a "... la vida urbana, a la centralidad renovada, a los lugares de encuentros y cambios, a los ritmos de vida y empleos del tiempo que permiten el uso pleno y entero de estos momentos y lugares, etc."¹⁸² Reafirmarnos día a día la ciudad, producirla sin perderla, sino en relación con lo que queremos construir como individuos urbanos, colectivos urbanos, donde controlemos nuestras decisiones.

Por último y no por eso menos importante, aunque de todas formas se terminó construyendo la supervía poniente, no es una derrota ya que el movimiento social tenía todo a su favor, se hicieron vínculos, se tejieron redes entre vecinos de diferentes niveles salariales, se realizaron múltiples actividades como mítines, asambleas, posadas, marchas, fiestas, actividades para niños, rodadas ciclistas, danzas prehispánicas, murales, entre tantas otras cosas que no muestran más que la creatividad y variedad de la comunidad humana, concreta y diversa, como decía Lefebvre en su derecho a la ciudad, se hace poesía, lo cual es una obra de arte.

También se vincularon sectores como el académico, para dar respaldo y fundamentos que el gobierno no hacía y no le importaba considerar, mucho menos a las empresas. Se dio de igual forma una importante articulación de medios de comunicación, en la comunidad se discutía y aprobaba lo que se iba a decir y se buscaban múltiples formas para difundirlo desde los medios convencionales, medios libres y los medios comunitarios de comunicación como el brigadeo, asambleas y volanteo.

En cuestión jurídica se exploró todos los alcances posibles sin cerrarse a que tuviera que ser únicamente y estrictamente jurídico, se incluyó el discurso de derechos humanos. La forma en que se llevó el caso legal dio tiempo y en todo momento se mostraron las contradicciones e irregularidades en que recurría continuamente todas las instancias de gobierno. Se ganaron en todas las instancias reguladas por el propio gobierno, en sus propios términos, se desecharon cuando parecía que ya no se podía hacer nada más, lo que motivaba a innovar más en la lucha jurídica y política. Hoy en día, me atrevo a decir que no se ha desarrollado ningún otro movimiento social urbano en la Ciudad de México, tan vasto en poner en jaque al gobierno en sus propios terrenos y en los que ha hecho ajenos a la población.

¹⁸¹ *Ibíd.* Pág. 159

¹⁸² *Ibíd.* Pág. 167

5. Bibliografía

Barreda, Andrés. *El espacio geográfico como fuerza productiva estratégica en El Capital de Marx* en La internacionalización del capital y sus fronteras tecnológicas. Ediciones El Caballito, México D.F., 1995

----- *Impacto ambiental y social global de las megainfraestructuras de transporte* en Revista Ecología Política número 31, Icaria Editorial, Madrid 2006.

Echeverría, Bolívar. *Circulación capitalista y reproducción de la riqueza social. Apunte crítico sobre los esquemas de K. Marx*, México, UNAM, 1994.

Ceceña, Ana Esther (Coord.) *Producción estratégica y hegemonía mundial*. Siglo veintiuno editores, México, D. F. 1995

----- *La internacionalización del capital y sus fronteras tecnológicas*. Ediciones El Caballito, México D.F., 1995

Davis, Mike. *Planeta de ciudades miseria*. Ediciones Foca, España 2007.

Durand, Jorge. *La ciudad invade al ejido*. Ediciones de la Casa Chata, México D.F, 1983.

Engels, Federico, *La situación de la clase obrera en Inglaterra*. Ediciones de Cultura Popular, México 1974.

Garza, Gustavo. *El proceso de industrialización en la Ciudad de México, 1821-1970*", Colmex, México 1985.

Harvey, David. *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI Editores, México, D.F.1977.

----- *El nuevo imperialismo*. Akal, Madrid España 2004.

----- *Espacios de capital*. Akal, Madrid España 2007.

----- *Breve historia del neoliberalismo*. Akal, Madrid España 2009.

----- *El enigma del capital*. Akal, Madrid España 2010.

----- *Ciudades Rebeldes*. Akal, Madrid España 2013.

Heller, Ágnes. *Historia y vida cotidiana*, Ediciones Grijalbo, Barcelona - México D.F., 1972

Illich, Iván. *Energía y Equidad en Obras Reunidas I*. Fondo de Cultura Económica, México D.F., 2005

Karl, Korsch. *Karl Marx*, Ediciones Folio, México 2004.

Lefebvre, Henri. *El pensamiento marxista y la ciudad*. Editorial Extemporáneos, México 1973.

----- *Espacio y política*. Península. Barcelona 1976.

----- *Tiempos Equívocos*. Editorial Kairós. España 1976.

- *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona 1978.
- *La producción del espacio*. Editorial Capitán Swing. Madrid 2013.
- Marx, Carlos. *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. I. Editorial Siglo XXI, México 2005.
- *Introducción general a la crítica de la economía política/1857*, Editorial Siglo XXI, México 1985.
- *El capital. Crítica de la economía política*, Tomo I, Vol. I. Editorial Siglo XXI, México 2005.
- *Manuscritos económico-filosóficos de 1844*, Editorial Colihue Clásica, Buenos Aires, Argentina 2004.
- Marx, Carlos y Engels Federico. *La Ideología Alemana*. L'Eina editorial, España 1988.
- Miranda, Gloria. *Proceso de resistencia y empoderamiento en el Bosque y Parque Ecoturístico Ejidal San Nicolás Totoloapan, Ciudad de México* en Carlos A. Rodríguez (Coord.), *Defensa comunitaria del territorio en la zona central de México. Enfoques teóricos y análisis de experiencias*. Editorial Juan Pablos, México 2011.
- Nava, Javier. *Importancia de la valorización económica de los servicios ambientales hídricos para la Ciudad de México* en Quintero Soto María Luisa y Fonseca Hernández Carlos (coords.), *Dimensiones económicas, sociales e institucionales del desarrollo sustentable*. Editorial Miguel Ángel Porrúa, México 2011.
- Smith, Neil. *La nueva frontera urbana*. Editorial Traficante de sueños, Madrid 2012.
- Patiño Camacho, Luis H., *El acceso al suelo en dos casos extremos de ocupación reciente del espacio urbano de la ciudad de México*, en Revista De El Colegio De San Luis-Vetas, número 30, enero-junio 2009.
- Pérez Negrete Margarita. *Santa Fe: Ciudad, espacio y globalización*. Universidad Iberoamericana Puebla. Puebla, México 2010.
- Veraza, Jorge. *Leer El capital hoy. Pasajes selectos y problemas decisivos*. Editorial Ítaca, México 2007.
- *Subsunción real del consumo al capital*. Editorial Ítaca, México 2008.
- *Karl Marx y la técnica desde la perspectiva de la vida*, Editorial Itaca, México 2012.

6. Hemerografía

2008

Bolaños, Ángel " En transporte público, 70% de los viajes diarios en el DF y la ZMVM", periódico La Jornada, 12 de enero de 2008.

Laura Gómez y Bertha Teresa Ramírez, "Construirá dos supertúneles el gobierno del DF" , periódico La Jornada, 22 de abril de 2008
<http://www.jornada.unam.mx/2008/04/22/index.php?section=capital&article=037n1cap>

Lagarde, Jade "Protestan colonos por libramiento", periódico La Jornada, 31 de agosto de 2008.

Ramírez, Kenia "Vecinos demandan respeto al ambiente", periódico Excélsior, 2 de septiembre de 2008.

Cruz Alejandro, "Califican de elitista obra en el poniente", periódico La Jornada, 1ro de octubre de 2008.

Sánchez, Enrique, "Anuncian 10 túneles al poniente del DF", periódico Excélsior, 1ro de octubre de 2008.

Sánchez, Enrique, "Como se temía, el túnel Reforma y la ampliación del puente de Los Poetas deberán aguardar al menos a 2009", periódico Excélsior, 27 de noviembre de 2008.

2009

Cuenca, Alberto "Decretan zona protegida a la barranca de Tarango", periódico La Jornada, 23 de julio de 2009.

Gómez, Laura "No están muertos los proyectos viales en el DF, afirma Arganis", periódico La Jornada, 25 de junio de 2009.

Jiménez, Rebeca "Descartan hacer gratuito el Viaducto Bicentenario", periódico El Universal, 7 de julio de 2009.

Salina, Carlos y Pineda Georgina "Exige Conagua a GDF plan para rehabilitar barrancas" periódico Milenio, 17 de julio de 2009.

Aguilar, David "VW recibirá 18.2 mdp del gobierno por crisis", periódico El Universal, 18 de junio de 2009.

"Avalan venta de GM; EU controlará 60%", periódico El Universal, 7 de julio de 2009.

2010

Romero Gabriel, Salgado Agustín, "Niegan suspensión provisional a empresa afectada por construcción de la supervía", periódico La Jornada, 15 de abril de 2010.

González Rocío, Gómez Laura "Opositores a la supervía solicitan a la ALDF interceder ante Marcelo Ebrard", periódico La Jornada, 16 de abril de 2010.

Jara, Nora Patricia "La gente debe ser escuchada", periódico La Jornada, 16 de abril de 2010.

Salgado Agustín, Romero Gabriela "Más de 600 vecinos piden amparo contra la construcción de supervía", periódico La Jornada, 18 de abril de 2010.

2011

Granados Chapa, Miguel Ángel "Ni Fox se enteró tanto", periódico Reforma, 5 de enero de 2011

López, Allan "Rechazan recomendación de la CDHDF por supervía", periódico El Universal, 21 de enero de 2011: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/739129.html>

Zuñiga, Juan "OHL usará nuevo crédito en la construcción de la supervía", periódico La Jornada, 19 de julio de 2011

Hernández Llamas, Héctor "Autopista Urbana: Obra necesaria e inaplazable", periódico Reforma, 11 de diciembre de 2011

2012

Moreno, Alejandro "Ven mejora en Vialidades", periódico Reforma, 4 diciembre de 2012.

2013

De la Rosa, Yared "Supervía, la más cara del país: 31 pesos por 1.9km", periódico La Razón, 26 de junio de 2013.

Documentos electrónicos

Recomendación de la CDHDF 1/2011 para suspender la construcción de la Supervía Poniente: http://issuu.com/cencos/docs/reco01_2011

Vida y muerte de las autopistas urbanas, ITDP-EMBARQ:
<http://mexico.itdp.org/documentos/vida-y-muerte-de-las-autopistas-urbanas/>

Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, CDHDF, ITDP: <http://issuu.com/politicaspUBLICAS/docs/cdhdf-informe-especial-movilidad-2013>

Manual de Herramientas Jurídicas para la Defensa de los Derechos Económicos, Sociales, Culturales y Ambientales (DESCA) en el Distrito Federal. Centro de Derechos Humanos Fray Francisco de Vitoria O.P. A.C., 2014:
<http://www.derechoshumanos.org.mx/spip.php?article199>

Informe Anual sobre la Situación de los DESCAs en México y su exigibilidad. Centro de Derechos Humanos Fray Francisco de Vitoria O.P. A.C., 2011:
<http://www.derechoshumanos.org.mx/spip.php?article54>

Perspectivas y retos en DESCAs en el Distrito Federal. Experiencias de participación ciudadana en la exigibilidad y justiciabilidad. Centro de Derechos Humanos Fray Francisco de Vitoria O.P. A.C., 2012:
<http://www.derechoshumanos.org.mx/spip.php?article44>

Análisis de la Tasa Interna de Retorno (TIR):
<http://cronicadeunecocidiollamadosuperviaponiente.wordpress.com/2012/06/15/carta-a-las-candidatas-y-candidato-a-la-jefatura-de-gobierno-del-distrito-federal-caso-supervia-poniente/>

Las Guías de calidad del aire de la OMS
whqlibdoc.who.int/hq/2006/WHO_SDE_PHE_OEH_06.02_spa.pdf

7. Programas y leyes del GDF y federales

Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2010:
<http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/2906.htm>

Encuesta 2007 de Origen-Destino que realizó el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI)

Programa de Acción Climática de la Ciudad de México (PACC) 2008-2012:
<http://centromariomolina.org/desarrollo-sustentable/evaluacion-del-programa-de-accion-climatica-de-la-ciudad-de-mexico/>

Ley de Participación Ciudadana:
www.sds.df.gob.mx/pdf/leydeparticipacionciudadana.pdf

Ley Ambiental del Distrito Federal:
www.fimevic.df.gob.mx/.../transparencia/ley_local/LAmbientalDF.pdf

Ley Orgánica de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal y su Reglamento (2009)

Programa Integral para el Desarrollo sustentable del poniente de la Zona Metropolitana del Valle de México, Síntesis Ejecutiva (Primera Etapa), Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi) realizado por el Instituto de Arquitectura y Urbanismo, A. C., Año: 2007

Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (2010)

Plan Nacional de Desarrollo 2007-2011

MÉXICO, DOF. 2012. Ley de Asociaciones Público Privadas. DOF 16-01-2012, México.

MÉXICO. SCT. 2006. Asociaciones Público-Privadas para el desarrollo carretero de México.

MÉXICO. SCT. 2007. Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012., México.

Estudio para la Manifestación de Impacto Ambiental en su modalidad general de la carretera Contadero-San Jerónimo, en el Distrito Federal(1992)

8. Páginas Web

Datos del 24 de septiembre de 2013 día mundial sin automóvil
<http://blog.aventones.com/image/62156237761>

4 mitos de la Supervía Poniente:
<https://ciudadpedestre.wordpress.com/2010/05/06/4-mitos-de-la-supervia-poniente/>

Contaminación del aire en la ciudad de México (conteo hasta el 24 de septiembre de 2013):

<http://hazladetos.org/la-contaminacion-del-aire-en-mexico-ha-generado-costos-aproximados-de-14-mil-millones-de-pesos-desde-2010-a-la-fecha/>

Kit de lucha contra autopistas urbanas:

<http://bicitekas.org/kit-de-lucha-contr-autopistas-urbanas/>

<http://contralinea.com.mx/archivo-revista/index.php/2010/07/04/supervia-poniente-el-desastre-ecologico/>

Supervía Poniente no cumple con observaciones de Manifestación de Impacto Ambiental

<http://bit.ly/LWztid>

Santa Fe, proyecto de exclusión

<http://contralinea.com.mx/archivo-revista/index.php/2010/06/27/santa-fe-proyecto-de-exclusion/>

Patiño Camacho, Luis H., "El acceso al suelo en dos casos extremos de ocupación reciente del espacio urbano de la ciudad de México", Revista De El Colegio De San Luis-Vetas, número 30, enero-junio 2009.

<http://www.colsan.edu.mx/revistacolegio/archivos/30vpi.pdf>

Resolutivo de Manifestación de Impacto Ambiental de Supervía <http://bit.ly/dLzkT3EI>

desastre ecológico de la Supervía Poniente

<http://bit.ly/9VQr47>

Supervía y del segundo piso en Periférico causarán, para el año 2013, un incremento en las emisiones de CO₂ de 163,647 toneladas al año

<http://bit.ly/NcLewp>