



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN

**“LOS IMPACTOS SOCIOECONÓMICOS DEL CAMBIO DE USO DE SUELO DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN LA DELEGACIÓN
VENUSTIANO CARRANZA, COMO RESULTADO DE LA CONSTRUCCIÓN Y
FUNCIONAMIENTO DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
2016 – 2021”**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN ECONOMÍA
P R E S E N T A
BRANDON SAID BELTRAN FLORES

ASESOR

MTRA. HELLEN GEORGINA CASTAÑEDA VILLEGAS



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

Dedicada para:

Mis padres, por su amor incondicional ya que gracias a su coraje, fortaleza y valentía fue posible lograr este triunfo en mi vida profesional

¡Mamá, Papá, ¡lo logramos!

¡GOYA!

Agradecimientos

En primer lugar, quiero agradecer profundamente a mi Mamá, es un agradecimiento que nunca podré pagar, ella me ha dado todo y además de su amor incondicional, me ha apoyado en los momentos más difíciles y cruciales de mi vida, me ha inspirado a seguir superándome como persona y nunca conformarme con poco, también me ha enseñado que la vida no es nada fácil, sin embargo, es hermosa si se sabe vivir si se sabe disfrutar y que se debe tener la determinación de enfrentar todas las circunstancias que se presenten en la vida con la mejor actitud posible.

Todo esto, en mi existe una admiración enorme hacia ella, porque además de tener todas las cualidades de una excelente Madre, tiene el coraje, la determinación y la valentía que se necesita en la vida para superar todos los obstáculos que existen en el camino. Mamá con todo mi corazón te digo: “Es un honor que seas mi madre, te quiero, te admiro y de verdad muchas gracias por existir en mi vida”

A mi papá, gracias por tus consejos, por siempre estar ahí, por tus regaños además de esas paleas tan constructivas acerca de Marx que me ayudan a tener una visión distinta de la realidad, también por tus buenos deseos, por la paciencia que me tienes y también por siempre confiar en mí. Siempre serás mi héroe, porque admiro tu audacia para salir adelante en la vida, tu tenacidad para obtener las cosas y tu humildad es algo que siempre habrán de prevalecer en mí. Papá te quiero y siempre agradeceré la dicha de tenerte a mi lado.

A toda mi querida familia Michoacana, que más allá de los lazos formales, nuestros lazos de corazón a corazón son más valiosos y sobresalientes, particularmente le agradezco a “Don Aurelio” mi abuelito, por cuidarme, por quererme, así como a mi tía Lolita, una persona maravillosa en todo el sentido de

la palabra, quien me enseñó tantas cosas y fue para mí un gran ejemplo de vida, sé que a donde quiera que este, cuida de todos nosotros, tía lo logró. También a todos mis tíos y primos especialmente; mi tía Tina, mi tía Audelia, mi tía Ross, mi tía Norma, mi tío Oscar y mi tío Cuco, gracias por cuidarme, por escucharme, por acompañarme y por el inmenso amor que me brindan día con día.

Al Doctor Fernando Palma Galván, mi querido Profesor y guía en esta etapa tan importante de mi formación personal, así como académica, Profesor nunca tendré las palabras suficientes para expresarle todo mi cariño y admiración que le tengo, además de brindarme el privilegio de colaborar con usted, tengo la dicha de aprender todos los días de su persona, no solo en el carácter académico, sino también el sentido tan particular y característico de dirigirse con gran amor a su trabajo. Profesor Muchas Gracias por todo.

Al Doctor Orlando Eleazar Moreno Pérez, mi también querido profesor y quien me oriento para la realización de esta tesis, así como brindarme la confianza de colaborar con usted en diversos aspectos en la Facultad. A pesar de todo, llegue, y siempre le agradeceré todos sus regaños, así como la enorme paciencia que me brindo, no hay nadie en el mundo que pueda calmar mi ímpetu como lo ha hecho usted, con esa forma tan característica de plantear los diversos panoramas que pudiesen darse y responder a todas mis inquietudes académicas y personales.

A Cristian Nayely por su gigantesca paciencia y gran amor hacía mí, siempre estarás en mi corazón, te agradezco por estar a mi lado no solo en los buenos momentos si no en los más difíciles, admiro tu lealtad y es lo que más admiro de ti y agradezco profundamente. Eres y serás siempre, alguien muy importante y especial para el resto de mi vida.

Al Maestro Eduardo Josué Pérez, Profesor gracias por todo su apoyo, por no dejarme desistir en este proyecto, por defenderme tanto, es un profesor inigualable, sensible que sabe escuchar y entender, además de brindarme toda la confianza para desarrollarme como profesionista, créame siempre estaré eternamente agradecido con usted.

A la Maestra Hellen Georgina Castañeda, por el gran honor de dirigirme y orientarme en esta investigación, así como a la Doctora Guadalupe por ampliar y esclarecer la estructura de mi tema de tesis, les agradezco sus consejos, regaños y buenos deseos. Mis queridas e inseparables maestras muchas gracias por todo el apoyo brindado.

Ahora si para concluir, agradezco profundamente a la Máxima casa de Estudios del país, la grandiosa Universidad Nacional Autónoma de México por darme el más alto honor privilegio de ser su estudiante, orgullosamente PUMA, a la Facultad de Estudios Superiores Aragón por ser la sede principal de mis estudios también a la Dirección General de Asuntos del Personal Académico (DGAPA) por el financiamiento de recursos a través de una beca de tesis por el Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica PAPIIT IG300818 para la elaboración y conclusión de este trabajo.



“POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU”

BRANDON SAID BELTRAN FLORES

ENERO 2019

Índice

Índice de Cuadros.....	7
Índice de Mapas.....	7
Índice de Gráficos.....	8
Índice de Ilustraciones.....	8
Introducción.....	9
CAPÍTULO 1 La Teoría Valor – Trabajo Marxista y Las Condiciones Generales de la Producción Capitalista.....	13
1.1. Teoría Valor – Trabajo Marxista.....	14
1.1.1. La Ley de Acumulación Capitalista.....	31
1.1.2. Acumulación por desposesión.....	37
1.2. Definición de las Condiciones Generales de la Producción Capitalista...41	
1.2.1. Tipos de Condiciones Generales.....	43
1.3. El papel funcional del Gobierno.....	45
1.4. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y el Nuevo Aeropuerto Internacional (NAICM) como parte de las Condiciones Generales de la Producción.....	47
CAPÍTULO 2 Características, económicas, sociales y urbanas de la delegación Venustiano Carranza.....	54
2.1. Localización geográfica.....	55
2.2. Antecedentes Históricos.....	62
2.3. Dinámicas Sociodemográficas.....	70
2.3.1. Población (1990-2010).....	70
2.3.2. Educación (1990-2010).....	73
2.3.3. Salud (1990-2010).....	76
2.3.4. Características Socioeconómicas.....	78
2.3.4.2 Población Económicamente Activa Ocupada (PEAO).....	79
2.4. Economía.....	84
2.4.1 Principales Características Económicas por delegación 2014.....	86
2.4.2. Producción Bruta Total.....	92
2.4.3. Finanzas Públicas.....	94

2.5.	Estructura Urbana.....	95
2.5.1.	Vivienda.....	96
2.5.2.	Equipamiento y Servicios	99
2.5.3.	Vialidades y Transportes	99
CAPÍTULO 3 El impacto del Cambio de Uso de Suelo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México		107
3.1.	Contexto actual de la Delegación Venustiano Carranza.....	108
3.1.1.	Importancia de los Antecedentes Económicos y Sociales de la Delegación	108
3.2.	Contexto actual del AICM	112
3.2.1.	Antecedentes del AICM.....	112
3.2.2.	La construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	116
3.2.3.	Especulación inmobiliaria	122
3.3.	Impactos Socioeconómicos por el cambio de uso de suelo del AICM...	125
3.3.1.	Impactos actuales del AICM	125
3.3.1.	Especulación con el suelo del AICM	128
Conclusiones		131
Bibliografía		133

Índice de Cuadros

<i>Cuadro 1 Cronología de Hechos Históricos</i>	65
<i>Cuadro 2 Colonias de la Delegación Venustiano Carranza</i>	66
<i>Cuadro 3 Crecimiento de la población 1990-2010</i>	70
<i>Cuadro 4 Densidad de Población de la Ciudad de México</i>	71
<i>Cuadro 5 Nivel Educativo de la Población Delegacional 2010</i>	73
<i>Cuadro 6 Población de 15 años y más, según grado de escolaridad en la CDMX</i>	74
<i>Cuadro 7 Población total según derechohabiencia a servicios de salud 2010</i>	76
<i>Cuadro 8 Población Económicamente Activa de la Ciudad de México 2010</i>	79
<i>Cuadro 9 Población Económicamente Activa Ocupada por Sector de la delegación Venustiano Carranza 2010</i>	81
<i>Cuadro 10 Población Económicamente Inactiva de la delegación Venustiano Carranza 2010</i>	82
<i>Cuadro 11 Índice de marginación de las delegaciones de la Ciudad de México (1990-2010)</i>	83
<i>Cuadro 12 Unidades económicas, personal ocupado y producción bruta total por sector de la delegación Venustiano Carranza 2014</i>	85
<i>Cuadro 13 Principales Características Económicas por delegación 2014</i>	88
<i>Cuadro 14 Viviendas habitadas por tipo de viviendas 2010</i>	97
<i>Cuadro 15 Ocupantes de Viviendas Particulares 2010</i>	98

Índice de Mapas

<i>Mapa 1 Localización de la Ciudad de México</i>	57
<i>Mapa 2 Localización de la Delegación Venustiano Carranza</i>	58
<i>Mapa 3 Colindancias de la Delegación Venustiano Carranza</i>	59
<i>Mapa 4 Localización de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México</i>	60
<i>Mapa 5 Localización de los Volcanes Iztaccíhuatl y Popocatepetl</i>	61
<i>Mapa 6 Colonias de la Delegación Venustiano Carranza</i>	69
<i>Mapa 7 Densidad de Población de la CDMX</i>	72
<i>Mapa 8 Población de 15 años y más, según grado de escolaridad en la CDMX</i>	75
<i>Mapa 9 PEA de la Ciudad de México 2010</i>	80
<i>Mapa 10 Unidades Económicas por Delegación 2014</i>	87
<i>Mapa 11 Personal Ocupado por Delegación 2014</i>	91
<i>Mapa 12 Producción Bruta por Delegación</i>	93
<i>Mapa 13 Densidad Vial CDMX</i>	103
<i>Mapa 14 Localización del AICM</i>	113

<i>Mapa 15 Localización del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México</i>	117
<i>Mapa 16 Mapa de Zona de Impacto del NAICM</i>	119
<i>Mapa 17 Mapa de Zona de Impacto del AICM</i>	126

Índice de Gráficos

<i>Gráfica 1 Unidades económicas, personal ocupado y producción bruta por sector 2014</i>	86
<i>Gráfica 2 Unidades Económicas, personal ocupado y producción bruta total por delegación 2014</i>	89

Índice de Ilustraciones

<i>Ilustración 1 Volcanes Iztaccíhuatl y Popocatepetl</i>	56
<i>Ilustración 2 Aeropuerto Intenacional Benito Juarez</i>	66
<i>Ilustración 3 Edificio de la Delegación Venustiano Carranza</i>	71
<i>Ilustración 4 Hospital Pediátrico Moctezuma</i>	77
<i>Ilustración 5 Mercado Sonora</i>	84
<i>Ilustración 6 Hotel Camino Real cerca del AICM</i>	90
<i>Ilustración 7 Corporativo INTERJET dentro del AICM</i>	92
<i>Ilustración 8 Alberca Deportivo Oceanía</i>	94
<i>Ilustración 9 Estadio de Beisbol "Fray Nano"</i>	95
<i>Ilustración 10 Unidad Habitacional Presidente Kenedy en la colonia Balbuena</i>	96
<i>Ilustración 11 Vista Satelital del AICM</i>	100
<i>Ilustración 12 Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente TAPO</i>	101
<i>Ilustración 13 Boulevard Puerto Aéreo</i>	102
<i>Ilustración 14 Sistema de Transporte Metrobus</i>	105
<i>Ilustración 15 Foto del AICM en los 50's</i>	114
<i>Ilustración 16 Vista aérea del AICM</i>	115
<i>Ilustración 17 Vista área del NAICM</i>	116
<i>Ilustración 18 Plan Maestro del NAICM</i>	121
<i>Ilustración 19 Inundación en 2017 en el AICM</i>	127
<i>Ilustración 20 Proyecto de Gobierno Federal para el AICM</i>	130

Introducción

México es un país del continente de América, la palabra “México” es un topónimo de origen náhuatl y su significado ha sido sumamente debatido, Sin embargo, actualmente la estructura del vocablo más conocida es la de «Metzxico»: «metz(tli)» (luna), «xic(tli)» (ombligo, centro) y «-co» (locativo) cuyo significado es «el ombligo de la luna» o «en el lugar del lago de la Luna». Se encuentra localizado en las coordenadas 32° y 14° norte y 86° y 118° oeste.

Tiene una superficie de 1,964,375 Km² de los cuales 1,959,248 Km² corresponde a la superficie continental y 5,127 km² a la superficie insular, dada su superficie es considerado como el decimotercer país más extenso del mundo, además que casi toda la superficie continental se localiza en la placa Norteamericana. Tiene una división Político – Administrativa conformada por 32 Entidades Federativas dentro de ellas la Ciudad de México capital del país.

La ciudad de México está localizada en el coloquialmente conocido como “Valle de México”, considerado así, por la desecación del sistema de lagos, que, aunque ya no se intente eliminar todo rastro aparente de este sistema lacustre, el relieve de este territorio, naturalmente es y será una cuenca, “la Cuenca de México”. La Ciudad de México también, es el núcleo urbano más grande de toda la República Mexicana, además de ser el principal centro político, económico, turístico, financiero por mencionar los aspectos más importantes.

México también es considerado el segundo país del planeta con la mayor diversidad de ecosistemas, pues cuenta con una inmensa variedad de climas, flora y fauna, albergando a más de 12,000 especies endémicas. Es importante resaltar lo anterior pues debido a estas condiciones geográficas y biodiversas, cuenta con una vasta e inmensa cantidad de recursos naturales.

Estos mismos, pudiesen ser aprovechados y la riqueza social que se genere verse reflejados en el desarrollo de la nación, sin embargo, el modelo económico neoliberal, en el que se está inmerso, el gobierno suele facilitar a las empresas privadas, la legalidad de despojar, explotar todos esos recursos naturales. Permitiendo, el desarrollo de los particulares o privados, sin importar el desarrollo integral de la sociedad, ni los impactos ambientales que ocasiona la explotación de los recursos naturales que genere al entorno.

Se debe resaltar que el objetivo de los empresarios particulares, se centra en obtener la máxima ganancia permitiendo la reproducción y desarrollo de su capital el cual está constituido por una parte constante, permitiendo agudizar día con día, las problemáticas que enfrenta la población, así como la inmensa devastación de la naturaleza. Lo anterior puede sustentarse con el planteamiento de Marx (1989), el cual dice que “La desvalorización del mundo humano crece en razón directa de la valorización del mundo de las cosas”,

Esto es, que en medida que se van valorizando las cosas, los objetos, el ser humano o en este caso “la vida” quedará siempre en segundo término. Es por ello que la presente investigación tendrá un sustento teórico en la Teoría Valor – trabajo Marxista, permitiendo entender la dinámica de acumulación capitalista con la cual Marx nos plantea 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 el valor de capital adelantado para la producción de la misma. El proceso de acumulación del capital, por consiguiente, supone su proceso de circulación”¹ con este postulado se puede contextualizar a la conformación de la ciudad en el sistema capitalista, por la concentración y circulación necesaria de capital.

¹ (Marx, El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 2, 2009) pp. 691

La problemática del cambio de uso de suelo es derivada, por la necesidad de ampliar la capacidad aeroportuaria de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) ya que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Lic. Benito Juárez (AICM) localizado en la Delegación Venustiano Carranza ha rebasado el límite técnico de operaciones trayendo consigo una saturación excesiva de sus instalaciones.

Por tal motivo en 2001 en la administración de Vicente Fox anunció la construcción de un nuevo aeropuerto en Texcoco, fracasando en 2002 por la negativa de las comunidades. Posteriormente Enrique Peña Nieto, dio inicio al proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM) el cual consiste en construir este aeropuerto igual en parte de los terrenos del Ex – Lago de Texcoco, con algunas variaciones en la ubicación del proyecto de Fox, así como el cierre total de operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y la Base Aérea Militar N°1 Santa Lucía por su incompatibilidad en el tráfico aéreo de estas mismas.

Por tanto, el objetivo central de la investigación será determinar los impactos socioeconómicos del cambio de uso del suelo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en la Delegación Venustiano Carranza. Y los objetivos particulares serán.

- Desarrollar el marco teórico de referencia que soporte la investigación y permita comprender el funcionamiento del sistema capitalista.
- Identificar las características de la Ciudad de México así como de la delegación Venustiano Carranza, para comprender el escenario en que se encuentran y relacionarlo con la situación actual del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

- Conocer los impactos socioeconómicos que se originarían en la ciudad de México y la Delegación, con el cambio de uso de suelo que pudiese manifestarse en el AICM a partir de la construcción y funcionamiento del Nuevo Aeropuerto.

Como parte de la estructura de la investigación, en el primer capítulo se encontrara el desarrollo del marco teórico de referencia, iniciando con una breve síntesis de la Teoría Valor – Trabajo expuesta por Marx para comprender el funcionamiento del sistema capitalista, y el porqué de la dinámica de acumulación de capital, después se desarrolla el concepto de lo que es una Ciudad Capitalista, así como la definición de las condiciones materiales para que se efectúe el trabajo y permita el desarrollo del capital.

Con ese marco teórico desarrollado, entonces en el mismo apartado, contextualizamos al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para comprender ¿Qué es el Aeropuerto? y el papel activo que mantiene para el sistema como condición general, también se menciona en una sección el papel que tiene el gobierno para desarrollar las condiciones óptimas para el capital y su incidencia para la generación de todo tipo de infraestructura.

En el segundo Capítulo se realiza una descripción de la Delegación Venustiano Carranza para conocer la infraestructura y servicios con que cuenta, permitiendo interrelacionar con el entorno en el que está localizado el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. En el Tercer Capítulo, contando con los elementos teóricos y descriptivos previamente desarrollados, se identifican los impactos que se generarían por la construcción del Nuevo Aeropuerto en la Demarcación.

CAPÍTULO 1

La Teoría Valor – Trabajo Marxista y Las Condiciones
Generales de la Producción Capitalista

1.1. Teoría Valor – Trabajo Marxista

En este primer apartado se presentan las consideraciones teóricas que van a sustentar la presente investigación, desde el enfoque científico planteado por Karl Marx en su Teoría del Valor – Trabajo, esto para analizar de manera general el funcionamiento del sistema capitalista, además de comprender, la importancia que tiene el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para este sistema.

Es fundamental la comprensión de la teoría de Marx para contextualizar que en el sistema capitalista es mediante el proceso de producción en donde se acumula capital y dicha acumulación determinara las configuraciones de la estructura económica, urbana y social. En este caso, a nivel general, dentro de la Ciudad de México, así como en lo particular en la Delegación Venustiano Carranza por la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México la cual corresponde a dicha Acumulación.

Por lo anterior, la base material que (Marx, 2008) plantea es que a partir de que existe una Producción social.

“los hombres establecen determinadas relaciones, necesarias e independientes de su voluntad, relaciones de producción que corresponden a un determinado estadio evolutivo de sus fuerzas productivas materiales. La totalidad de esas relaciones constituye la estructura económica de la sociedad, la base real sobre la cual se alza una superestructura jurídica y política, y a la cual corresponden determinadas formas de conciencia social.”²

² (Marx, Contribución a la Crítica de la Economía Política, 2008) pp. 04

Lo anterior se comprende en esencia que los seres humanos al enfrentarse a la necesidad de subsistir, se dan a la tarea de transformar la naturaleza determinando una forma específica de producción, y posterior a ello, establecen relaciones sociales de producción que dependerá del estado de desarrollo en que se encuentren las fuerzas productivas, las cuales serán las herramientas además de medios materiales (aire, agua, electricidad, energía atómica, etcétera) que se utilizarán para la *transformación de la naturaleza*.

La totalidad de estas relaciones son las que le dan forma a una superestructura jurídica y política porque debe legitimar al sistema dominante para acentuar a través de la conciencia social de los individuos la forma de producir.

También Palma 2015 amplía el planteamiento de Marx al sostener que “en el entorno del sistema social del capital como totalidad sistémica, condiciona en un alto porcentaje el comportamiento del individuo, acentuando la forma de producción dominante de la época.”³ Esto es que estableciéndose ya el modo de producción, entonces la forma de pensar de los individuos se desarrolla, es decir su conciencia de su actuar se establece.

Dando continuidad a lo anterior Marx reitera que: “El modo de producción de la vida material determina el proceso social, político e intelectual de la vida en general. No es la conciencia de los hombres lo que determina su existencia”⁴. Será la existencia social de los individuos la que determinará la conciencia. Esto es, que, en este modo de producción, establece todas las formas de pensamiento o conciencia de forma social y con el cual el hombre tomará como base para su razonamiento individual.

³ (Palma G. Fernando, 2015) pp.15

⁴ (Marx, Contribución a la Crítica de la Economía Política, 2008) pp. 05

Partiendo del anterior análisis, la teoría de Marx considerará a la mercancía como base económica del sistema capitalista y la riqueza de las sociedades estará determinada entonces, por una enorme multitud de mercancías, y Marx define a la mercancía como “un objeto exterior, una cosa que a merced a sus propiedades satisface necesidades humanas del tipo que fueran”⁵

La mercancía posee una naturaleza dual; la de ser un valor de uso la cual será la utilidad para satisfacer una necesidad, esta utilidad se encontrara condicionada por la propiedades de la estructura de dicha mercancía (además de materializarse solamente en el consumo) y ser un valor de cambio que Marx expone que “se presenta como relación meramente cuantitativa, proporción en que se intercambian los valores de uso de una clase por valores de uso de otra clase, relación que se modifica constantemente según el tiempo y el lugar.”⁵

Al dejar de lado el valor de uso del cuerpo de la mercancía, la propiedad que es fundamental es que es producto del trabajo humano. Al hacer efectiva la abstracción de su valor de uso se desvanece la utilidad, así como las diversas formas concretas de los trabajos, obteniendo solo en sentido fisiológico, el gasto de fuerza de trabajo empleado o acumulado, y la cristalización de esa sustancia social común a ellas, son valores, deduciendo que a partir de la disolución del valor de uso se determina el valor.

Analizando el concepto de mercancía, es ¿el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) una mercancía? Por ello, se parte del hecho de que es una mercancía de la cual depende la esencia del sistema capitalista. Y que el AICM se considera como una mercancía por contener un valor de uso y un valor de cambio

⁵ (Marx, El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 1, 2013) pp. 43 - 45

Ahora para llegar a entender lo que es una mercancía hay que seguir resaltando que lo que hace posible su existencia, es el trabajo humano. (Marx, 2013) por tanto define que “El trabajo es, en primer lugar, un proceso entre el hombre y la naturaleza, un proceso en que el hombre medía, regula y controla su metabolismo con la naturaleza. El hombre se enfrenta a la materia natural misma como un poder natural.”⁶

Es por ello que el hombre al enfrentarse de manera directa a la naturaleza tendrá que poner en movimiento todas las fuerzas y capacidades naturales físicas y mentales con las que cuenta, es decir, sus brazos, piernas, cabeza, manos, destreza, etc; esto con el fin de transformar los recursos de la naturaleza a una forma concreta con alguna utilidad.

En cuanto al trabajo, existen dos formas; el trabajo abstracto y el concreto, lo cuales se transforman en una mercancía, correspondiendo de manera proporcional al carácter dual de esta misma por su valor de uso y valor de cambio. Esto es que en ella están contenidas dos facetas del trabajo, la primera como, “gasto de fuerza humana de trabajo en un sentido fisiológico y es en esta condición de trabajo abstractamente humano como se constituye el valor de la mercancía”⁷

Ahora bien la segunda forma que se manifiesta en la transformación de la mercancía será “el gasto de fuerza humana de trabajo en una forma particular y orientada a un fin, y en esta condición de trabajo útil concreto produce valores de uso”⁷ Se aclara que con relación a lo anterior no existen dos tipos distintos de trabajo, si no por el contrario son dos aspectos que conforman al mismo.

⁶ (Marx, El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 1, 2013) pp. 215

⁷ (Marx, El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 1, 2013) pp. 57

Entonces un valor de uso en general solo puede contener valor porque en él está materializado el trabajo abstractamente humano y a su vez la magnitud del valor será medida por la cantidad de *sustancia generadora* de dicho valor, es decir la cantidad de trabajo contenida en la mercancía. Esta cantidad de trabajo se mide por su duración y el tiempo de trabajo reconociendo su patrón de medida en determinadas fracciones temporales (hora, día, etc.).

En el sistema capitalista, cada fuerza de trabajo individual es igual que la fuerza de trabajo que las demás, en cuanto posee el carácter de fuerza de trabajo social media, esto es que para la producción de cualquier mercancía se utilizara una determinada cantidad de Tiempo de trabajo promedio denominada por Marx como el Tiempo de Trabajo Socialmente Necesario (TTNS).

El TTSN será por tanto el requerire, para producir cualquier valor de uso en condiciones normales de producción con vigencia para toda la sociedad y este mismo estará determiando por un cierto grado de destreza social promedio de los trabajadores así como una cierta intensidad de trabajo. Es solo el Tiempo de Trabajo Socialmente Necesario el que determinara la magnitud del valor.

Dicha magnitud de valor se mantendría constante si el tiempo de trabajo requerido para su producción se mantuviera igual, pero este tiempo cambia en relación directa en que evolucione la Fuerza productiva del trabajo, cuyos cambios estarán determinados por el nivel medio de destreza del obrero. A lo que Marx 2013 explica que consistira en:

“el estadio de desarrollo en que se hallan la ciencia y sus aplicaciones tecnológicas, la coordinación social del proceso de producción, la escala y la eficacia de los medios de producción, las condiciones naturales.”⁸

⁸ (Marx, El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 1, 2013) pp. 49

Comprendiendo la génesis de una mercancía se puede considerar a el AICM como una mercancía pues en primera, su construcción es producto del trabajo humano, y por tanto posee un valor de uso, el cual consiste en, funcionar como medio de transporte y permite transportar mercancías de un lugar a otro, ya sea de forma local como de forma internacional. Por otra parte también la de transportar personas, permitiéndoles desplazarse al interior del país como al exterior del mundo.

El AICM posee también un valor de cambio, pues se puede determinar o fijar un precio en relación a su valor, es decir, al trabajo humano que fue necesario para su construcción así como, las condiciones en la que está localizado. Puede pasar de ser propiedad federal a propiedad de particulares, a partir de su comercialización como aeropuerto.

Ahora bien para que pueda darse un intercambio, las mercancías deben ser cualitativamente diferentes en su valor de uso y los trabajos por medio de los cuales llegan a existir. Si esto no fuese así no podrían contraponerse como mercancías. Marx 2013 amplía lo anterior diciendo que “A partir del cúmulo de los diversos valores de uso, se pone de manifiesto un conjunto de trabajos útiles igualmente disímiles, diferenciados por su tipo, género, familia, especie, variedad: una **división social del trabajo**”⁹

Entonces dicha división del trabajo es una condición para la existencia misma de la producción e intercambio de mercancías, además de que cada producto de los trabajos diversos y autónomos que existen en el proceso de producción son los que habrán de enfrentarse unos a otros como mercancías.

⁹ (Marx, El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 1, 2013) pp. 52

Por tanto, el valor existe en las mercancías debido a que son productos del trabajo humano, es así que la forma o expresión más simple de valor será la relación entre una mercancía y otra mercancía de especie diferente. En esta forma las dos mercancías desempeñan dos funciones diferentes; la primera mercancía expresa el valor, esto es, que se representa valor relativo; y la segunda mercancía funciona como equivalente, por realizar las veces materiales para expresar el valor de la primera mercancía, es decir adopta una forma equivalente.

Ahora bien, la forma relativa y la forma de equivalente, son aspectos interrelacionados entre sí, que se condicionan de manera recíproca, pero a su vez componen extremos excluyentes o contrapuestos, dos polos extremos de la misma expresión de valor; que se reparten siempre entre las distintas mercancías que la expresión del valor pone en interrelación. Entonces para expresar el valor de una mercancía de forma relativa es necesario recurrir a la comparación con otra mercancía, cualitativamente y cuantitativamente.

El hecho de que una mercancía adopte la forma relativa de valor o la de equivalente, dependerá de manera exclusiva de la posición en la que se encuentre o la función que asuma dentro del intercambio. Ahora bien la forma equivalente de una mercancía, es la forma en que se puede intercambiar con otra. En otros términos, es que su valor de uso como equivalente, se convierte en la forma en que se manifiesta la mercancía contraria.

Se debe entender que el cuerpo de la mercancía que funciona como equivalente, habrá de convertir el trabajo concreto contenido en ella, en la forma en que se manifiesta la mercancía contraria, el trabajo abstractamente humano. Ahora bien, el trabajo privado que adopta la forma contraria de la equivalente será bajo la forma directamente social. El valor de una mercancía equivalente quedará expresado en innumerables mercancías y este se manifiesta como una parte superficial del trabajo humano indiferenciado.

La forma relativa desplegada del valor, se compone de una suma de expresiones de valor relativas simples. Las mercancías ahora representaran su valor de manera simple porque lo representan en una sola mercancía y de manera unitaria porque lo representa en una misma mercancía. “Su forma de valor es simple y común a todas y, por consiguiente, general. Una mercancía solo alcanza la expresión general de valor porque simultáneamente todas las demás mercancías expresan su valor en el mismo equivalente.”¹⁰

Ahora bien la objetividad del valor de las cosas se vuelve visible por ser la existencia de una producción total de la sociedad, por ello la forma de valor de las mercancías tiene que ser una forma social vigente con una utilidad general, ya que el valor de las mercancías estará determinando por la sociedad y no por el valor que le determine cada individuo.

En el caso de la forma equivalente general, será aquella forma que puede adoptar cualquier mercancía y esta se encuentra bajo esta condición porque todas las demás mercancías la han separado de sí mismas en calidad de esta equivalencia. Y es con esta separación se forma una clase específica de mercancías, que servirá como medida equivalente unitaria con objetividad y vigencia social.

Por tanto esta clase específica de mercancía, en el caso actual el dinero fiduciario, que con su forma natural a de fusionarse con la forma equivalente, se transforma a mercancía dineraria o funciona como dinero. Es pues esta, su función específica, el papel de equivalente general. La expresión relativa simple del valor de una mercancía, es la forma de precio, en relación con la mercancía que ya funciona como dinero.

¹⁰ (Marx, El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 1, 2013) pp. 80- 81

Las mercancías no actúan de manera autónoma ni acuden al lugar donde serán intercambiadas por si mismas, es decir, el mercado; por ello se debe analizar al custodio de estas, es decir al poseedor de la mercancía, dado que son cosas u objetos y no ponen resistencia al hombre, y para que las cosas se puedan vincular entre sí como mercancías es necesario que los custodios se reconozcan el uno al otro como propietarios privados, de manera que sólo con un acto voluntario común de los dos se puedan apropiarse de la mercancía ajena al enajenar la propia.

Es solo el intercambio quien realiza a las mercancías como valores. Y es a través de un actor social con el cual todas las mercancías existentes apartan a una mercancía determinada la cual representara los valores de todo el conjunto de mercancías y así convertirse a través del proceso social en su función específica de equivalente general, es de esta manera en cómo se convierte en dinero.

“El dinero constituye un producto necesario del proceso de intercambio, en el cual se equiparan de manera efectiva y recíproca los diversos productos del trabajo y por consiguiente se transforman realmente en mercancías. Por consiguiente, en la misma medida en que se consuma la transformación de los productos del trabajo en mercancías, se lleva a cabo la transformación de la mercancía en dinero.”¹¹

La mercancía dineraria, en este caso el dinero fiduciario, consiste en suministrar a todas las mercancías el material para la expresión de su valor, es decir, representar todos los valores de las mercancías como magnitudes de igual denominación, cualitativamente iguales y cuantitativamente comparables. Es por ello que el dinero fiduciario funcionará como medida general que como mercancía equivalente específica, se habrá de derivar el dinero.

¹¹ (Marx, El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 1, 2013)pp. 106

Entonces todas las mercancías consideradas como valores, en relación al trabajo humano objetivado, se pueden medir colectivamente todos sus valores en la misma mercancía específica equivalente y esta convertirse en su medida colectiva de valor, es decir dinero. En cuanto a la medida de valor, el dinero será la forma de expresión necesaria de la medida de valor inseparable a las mercancías.

Ahora bien, el precio de las mercancías, es su forma de valor en general, una forma distinta de sus cualidades reales y tangibles, por ello si dos mercancías distintas funcionan al mismo tiempo como equivalente general, todas las mercancías poseerán dos precios, los cuales fluirán paralelamente sin alteración mientras permanezca invariable la relación de valor entre los precios de referencia.

El dinero al considerarse como medida de valor, así como de patrón de precios desempeñará entonces dos funciones distintas: Como medida de valor en referencia al trabajo humano contenido en la mercancía, para entonces convertir en precios, en cantidades figuradas de papel dinerario, los valores de todas las mercancías; y como patrón de precios como denominación fija (unidad de medida).

Por tanto, el precio será entonces la denominación dineraria del trabajo humano contenido en la mercancía. El dinero entonces asumirá el papel de mediador de circulación de las mercancías, dando paso a un proceso de cambio que consiste en transferir las mercancías de las manos para quienes no son valores de uso a manos para quienes si lo serán.

Marx 2013 deduce que se encontrara ante un sistema de metabolismo social, es decir, frente a una serie de cambios de la metamorfosis o forma de la mercancía dineraria. Cuando el objeto desempeña su función de valor de uso, la mercancía pasa de la esfera de intercambio a la del consumo.

El proceso de cambio de las mercancías que ahora adquiere mayor importancia, existirán dos formas antagónicas que se completan recíprocamente la transformación de la mercancía en dinero y la transformación de este en mercancía, estas dos etapas son a la par un trato comercial de los poseedores; venta o cambio de la mercancía por dinero M-D que es mediante la división social del trabajo la que permite que las mercancías funcionen como valores de cambio.

El AICM tiene cualidades diferentes de una mercancía permitiéndole ser intercambiable por diner, en la segunda metamorfosis o final de la mercancía es la compra D-M, o cambio de dinero por la mercancía. La compra será a la vez venta, M-D, entonces esta forma final será a la vez la primera forma de otra mercancía.

Concluyendo, que la metamorfosis final de una mercancía, estará constituida por la suma de primeras formas de otras, para el poseedor de la mercancía constituye una venta y para el poseedor del dinero una compra M-D-M. El curso del dinero constituirá la repetición “constante y monótona” del mismo proceso de un movimiento cíclico (M – D – M) es decir, la repetición del proceso de circulación respecto a una nueva mercancía, (el tránsito de manos de unos a otros poseedores).

La forma unilateral del movimiento del dinero se expresa por la doble forma del movimiento de la mercancía, los cambios opuesto de forma de la misma mercancía se reflejan en los dos cambios de lugar del dinero en sentido opuesto (compra-venta). Marx 2013 ha planteado que, la masa de medios de medios de circulación necesaria para alimentar el proceso circulatorio de las mercancías estará determinada por la suma total de los precios de esta mismas.

Permaneciendo invariables los valores de las mercancías, sus precios oscilan con el valor del papel moneda, subiendo en la proporción en que el valor del papel disminuye, y a la inversa bajando en la proporción en que el valor de este

aumente. Al subir o bajar la suma de los precios de las mercancías se tiene que aumentar o disminuir la masa del dinero en circulación, es decir, el precio de las mercancías cambiara en razón inversa del valor del dinero, por consiguiente, la masa de los medios de circulación cambiara en razón directa al precio de a mercancías

El papel moneda es entonces solo un signo del valor, signo del dinero, y este a su vez exige una validez social objetiva propia, y esta misma se le da al papel moneda el cual solo estará en vigor dentro de las fronteras de la comunidad. El dinero será “la mercancía que funciona como medida de valor y como medio de circulación”. Funciona como dinero por presentarse su cualidad brillante y por tanto como mercancía dineraria y por otra parte la forma en que la desempeñe en persona y lo fija como figura única de valor. Se derivan distintos aspectos del dinero a continuación planteado por Marx:

- a) Atesoramiento: Las mercancías se venden, no para comprar con su producto otras, si no para sustituir la forma mercancía por la forma dinero. La continua sucesión de ventas y compras se expresará en la circulación intangible del dinero y si este se inmoviliza se convierte de moneda en dinero. Cuando comienza a desarrollarse la circulación de mercancías, comienza también la necesidad de retener dinero.

Con la posibilidad de retener esta mercancía como valor de cambio se despierta el deseo por la obtención de oro que será una “expresión social de Riqueza” al extenderse la circulación aumenta el poder del dinero.

El valor de la mercancía para el poseedor medirá el grado de su fuerza de atracción sobre los elementos de la riqueza material.

- b) Medio de pago: Al desarrollarse la circulación de mercancías, se interponen factores cronológicamente la venta de una mercancía de su precio ya que una clase de mercancías requieren más tiempo que otra para producirse y

por otro lado la producción de otra se condicionará inseparablemente por diversas estaciones del año.

Entonces algunos poseedores podrán actuar como vendedores antes de que los otros actúen como compradores ya que las condiciones de venta de las mercancías se ajustarán a sus condiciones de producción. El comprador no obtiene el valor de uso hasta que no transcurre el tiempo señalado porque a de comprarla antes de pagarla, convirtiendo al vendedor en acreedor y al comprador en deudor.

El desarrollo de su forma de valor, se convierte en medio de pago. El dinero en forma de crédito surge directamente de esta función como de medio de pago, al poner en circulación certificados de deuda representativos de las mercancías vendidas.

- c) Dinero Mundial: Al salir de la circulación interna, el dinero se desprende de las formas internas como patrón de pecios y regresa a su forma originaria de metal. En el comercio mundial, las mercancías despliegan su valor con carácter universal, realización del trabajo humano y en abstracto. El dinero mundial por ende funciona como medio general de pago, de compra y como materialización social absoluta de la riqueza en general.

Por tanto, todo país necesita tener un fondo de reserva para la circulación del mercado mundial, así como su circulación al interior. Las funciones del atesoramiento corresponden a la función del dinero como medio interior de circulación y de pago. El atesoramiento excesivo de dinero, cuando rebasa todo el nivel medio, es indicio de que la circulación de mercancía se ha estancado o que la metamorfosis de estas mismas se desarrolla interrumpidamente.

Hasta esta primera parte de la investigación, se sintetiza la esencia de la teoría valor trabajo marxista para centrada prácticamente e la existencia de la mercancía la cual debe ser un valor de uso por su utilidad de la sociedad, para entonces poder concluir que dicha mercancía es un valor y que esta debe intercambiarse por otra mercancía de otro tipo para poder realizarse como tal. Ahora bien, lo único podrá generar valor es el trabajo humano. Por la cualidad humana de transformar la naturaleza a un objeto en concreto útil para la sociedad.

Después comprender el anterior análisis, se explica por qué la aparición del dinero, la cual se da en el proceso de intercambio y también el desarrollo de este como una mercancía de equivalente general de todas la demás existentes además de la adopción de un papel moneda en específico para representar a dicha mercancía equivalente. Lo desarrollado hasta aquí, es para pasar a la comprensión de la esencia del sistema capitalista, la Transformación de ese dinero en capital, ya que la circulación de mercancías es el punto de partida y base material del capital

El comercio, la producción de mercancías y la circulación mercantil desarrollada, constituye un supuesto histórico del capital. Es la base general de su funcionamiento o la parte que puede expresarse en lo superficial, pero en el siguiente apartado entonces comprendemos ya a partir de definiciones como el Tiempo de trabajo socialmente necesario y excedente en donde se puede complementar lo anterior.

La fórmula general del capital

El producto de la circulación mercantil es el dinero, la primera forma de aparición del capital, en términos históricos y del proceso de circulación. La circulación del dinero como capital es un fin en sí mismo, puesto que busca la valorización del

valor del dinero, mediante un movimiento de renovación perpetua, cuyo producto es el plusvalor, excedente de dinero sobre el dinero originario.

El dinero entonces será el producto último de la circulación de mercancías. El dinero en cuanto dinero y el dinero en cuanto a capital, se distinguen entre sí, por su distinta forma de circulación. La forma directa de la circulación mercantil es M-D-M y representa la conversión de mercancía en dinero y la reconversión de este en aquella, de vender para comprar y la forma de circulación del dinero D-M-D, que representa la conversión de dinero en mercancía y la reconversión de mercancía en dinero, comprar para vender.

Entonces el valor que se valoriza a sí mismo, esto es, dinero para obtener más dinero que el inicial. D – M – D es una tautología porque el inicio, así como el fin es dinero, siendo cualitativamente iguales variando su magnitud cuantitativa. Esto es la forma plena de este proceso D – M – D' por ende, es la suma de dinero adelantado más un incremento denominado por Marx como el "plusvalor" donde su fórmula se expresará por $D' = D + \Delta D$.

El fin del capitalista es el movimiento infatigable de obtención de ganancia. El atesorador saca el dinero de la circulación, el capitalista lo lanza una y otra vez. El dinero que sale del ciclo adopta la forma de capital porque tiene como objetivo la apropiación de riqueza abstracta, de acumular. "En realidad pues, D – M – D', tal como se presenta directamente en la esfera de la circulación, es la fórmula general del capital."¹² Esta modalidad es propia del capital mercantil, aunque también el capital industrial es dinero que se convierte en capital.

Entonces el capital industrial aparece cuando el poseedor de los medios de los medios de producción, mediante el capital dinero contrata al obrero libre por la

¹² (Marx, El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 1, 2013) pp. 190

venta de su fuerza de trabajo, en el proceso de producción histórico en que se encuentre, en este caso cuando, la acumulación mercantil desarrolla una magnitud cuantitativa mayor, permitiendo la metamorfosis cualitativa del régimen comercial al modo de producción manufacturera.

El Plusvalor entonces nace en realidad en la producción. El secreto está en “la compra y venta de la fuerza de trabajo del obrero”, la que está contenida en el intercambio mercantil, ya que se debe buscar una mercancía cuyo valor de uso en cuanto tal produzca valor, esta mercancía es la fuerza de trabajo, cuyo consumo es fuente de valor.

Es el obrero quien da crédito al capitalista, al venderle su fuerza de trabajo contra el período devengado y comprometido (jornada o mes vencido). El valor de esta fuerza de trabajo será el promedio de gastos necesarios para mantenerse o subsistir, no para su desarrollo en su cabalidad, pues ello mantiene a la clase obrera sumisa e interdependiente del capitalista.

Para Rosa Luxemburgo “El productor, que no sólo produce mercancías, sino capital, debe engendrar, ante todo plusvalor. El plusvalor es el fin último y el motivo impulsor del productor capitalistas. Las mercancías elaboradas, una vez vendidas, no sólo deben suministrar a que el capital anticipado, sino un excedente sobre él, una cantidad de valor a lo que no corresponde gasto alguno de parte suya”.¹³

Marx plantea que “fuerza de trabajo o capacidad de trabajo serán el conjunto de las facultades físicas y mentales que existen en la corporeidad, en la personalidad viva de un ser humano y que él pone en movimiento cuando produce valores de uso de cualquier índole.” Por otro lado, debe haber vendedores desposeídos de

¹³ (Luxemburgo, Rosa, 1970) pp. 7

medios de producción, de modo que no vendan los productos de su trabajo, sino la fuerza de trabajo misma. Obreros libres de medios de producción y de vender su fuerza de trabajo. Este estado no es natural, se explica por la acumulación originaria.

El valor de la fuerza de trabajo, como el de toda mercancía, lo determina el tiempo de trabajo necesario para la producción. La fuerza de trabajo sólo se realiza ejercitándose, y sólo se ejercita trabajando. Al ejercitarse, al trabajar, se gasta una determinada cantidad de músculos, de nervios de cerebro humano, que es necesario reponer. Al intensificarse este gasto, tiene que intensificarse también, forzosamente el ingreso.

Los productos del trabajo son mercancías solo a propósito del modo de producción capitalista. La condición de posibilidad del capitalismo no es el mero intercambio, sino el trabajo asalariado. El valor de la fuerza de trabajo como cualquier mercancía es el tiempo de trabajo necesario para su producción, es el valor de los medios de subsistencia necesarios para la producción y reproducción del poseedor esta.

De esta manera, si la reproducción de un día de la fuerza de trabajo cuesta 4 horas de trabajo, el consumo de la fuerza de trabajo generará ese mismo valor. La fuerza de trabajo suele pagarse después de la realización del valor de uso de la fuerza de trabajo, el obrero adelanta al capitalista el valor de su fuerza de trabajo. La jornada laboral incluye el trabajo necesario y el plustrabajo.

Durante el primero el trabajador repone su valor, durante el segundo trabaja sin remuneración alguna para él y sí para el capitalista. Por ejemplo, la jornada laboral legal actual en muchos países es de 8 horas, entonces si el trabajo necesario es de 4 horas, el plustrabajo será de 4 horas, tiempo del cual se apropia el capitalista por su posición social como dueño de los medios de producción.

El capitalista compra los medios de producción y en la realización de la fuerza de trabajo se genera el plusvalor y la mercancía. El valor de uso de la fuerza de trabajo se realiza como todo valor de uso fuera de la esfera del mercado, en este caso en la producción. El vendedor de fuerza de trabajo se hace obrero y el poseedor de dinero en capitalista, pero es solo el plusvalor la fuente de la ganancia del capitalista. Es en esta relación donde se da el origen de la lucha de clases.

Complementando los dos aspectos anteriores el primero la comprensión de las características de una Mercancía, es decir, el valor, siendo la base material del sistema capitalista y mayor conglomerado de mercancías mayor riqueza social, el segundo punto fundamental para la comprensión de la teoría del valor marxista es el trabajo y las características que tiene en el proceso de producción, concluyendo hasta aquí, que el capitalista obtendrá una ganancia, en primer lugar no para la venta de mercancías para satisfacer necesidades vitales, ni por el intercambio de dicha mercancía, sino por la búsqueda incesante del aumento de valor procedente de la parte no pagada del trabajo asalariado del obrero, en otras palabras, por la explotación de los obreros a través de la jornada laboral sin paga.

1.1.1. La Ley de Acumulación Capitalista

Marx parte como planteamiento central, que el capital se acumula por ciclos de producción. Al inicio del ciclo de producción el capitalista destina determinada cantidad de capital en materias primas, salarios, maquinaria, etc. y al final del ciclo (una vez producida y vendida su mercancía) obtiene una cantidad mayor de dinero de la que destino en primer lugar “la ganancia” pero no la obtiene solo así, si no por el trabajo excedente del obrero que capitalista se apropia denominado plusvalor.

El capitalista se da a la tarea de reinvertir parte de esa ganancia o toda para empezar el próximo ciclo. De esta manera el capital invertido crece, y así se acumula. Se entiende por reproducción como el proceso social de producción capitalista considerado en sus constantes vínculos, ahora en el flujo ininterrumpido de su renovación se aborda la reproducción capitalista simple, este será renovado a una escala invariable y el plusvalor se invierte íntegramente en las atenciones personales del capitalista,

Al final de cada proceso de producción el patrono se encuentra una y otra vez propietario del capital que le permite enriquecerse mediante la explotación del obrero. Y el obrero, así como también sale constantemente del proceso de producción como el proletario desposeído, que si quiere subsistir tiene que vender su fuerza de trabajo al capitalista.

La reproducción de la fuerza de trabajo es siempre condición indispensable para la reproducción de capital. Ahora en la reproducción ampliada será la repetición del proceso de producción en mayor escala, pues el capitalista destina una parte del plusvalor a incrementar la producción, comprando nuevos medios de producción y contratando nuevos obreros, por lo tanto, se demuestra que la fuente de la acumulación este plusvalor.

El motivo propulsor de la acumulación del capital es, ante todo la búsqueda insaciable por incrementar el plusvalor. Analizando ahora la demanda creciente de la fuerza de trabajo con la acumulación manteniéndose igual a la composición orgánica del capital (K) Marx denomina a la composición orgánica de capital como “la relación variable que existe entre su parte de valor convertida en medios de producción y la que se convierte en fuerza de trabajo.”¹⁴

¹⁴ (Marx, El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 3, 2013) pp. 771

Esto es, la relación entre la masa de capital destinada a medios de producción y la invertida en fuerza de trabajo. La composición orgánica del capital sólo cambia bajo la influencia de los cambios producidos en la composición técnica del mismo. El desarrollo tecno-industrial y el consiguiente aumento acelerado de la inversión en maquinaria, edificios, materia prima, materias auxiliares, insumos (capital constante) respecto a la inversión en fuerza de trabajo (capital variable).

Al producirse acumulación, es decir aumento del capital social, se genera ciertamente un crecimiento proporcional en su componente variable, es decir, la fuerza de trabajo, bajo el supuesto de composición orgánica constante. Esto a su vez hará que los salarios suban gradualmente, pues las necesidades de la creciente acumulación determinarán una superación de la oferta ordinaria de trabajo y su consecuente mejora salarial. Por tanto, acumulación de capital será igual al aumento de proletariado.

También al acumular con una disminución relativa en la fuerza de trabajo se trata del tema de la productividad; esto es, con la misma fuerza de trabajo, se obtiene una mayor cantidad de producción, sea por mayor destreza o, más usualmente, por un cambio tecnológico. Es una disminución relativa de la fuerza de trabajo respecto de la masa de medios de producción que pone en movimiento.

Esto es, se producen más productos con la misma fuerza de trabajo. Es una variación de la composición técnica del capital. Dado que este es un proceso continuo, que se acelera al incorporar al menos parte del plusvalor generado en el ciclo anterior de producción. Llevado a un proceso de concentración de capital por el aumento del volumen del capital como resultado de la acumulación de plusvalor.

La concentración del capital se efectúa a costa de transformar en capital parte del plusvalor que los obreros asalariados crean, que el capitalista se apropia, así que valorizando el plusvalor, se aumenta el capital utilizable productivamente, ello sirve

de base para ampliar las dimensiones de la producción, premisa para que se incremente la productividad del trabajo social y aumente la ganancia de los capitalistas. Este fenómeno tiene su expresión vigente en el sistema, sobre todo una expresión espacial, claramente visible en las ciudades capitalistas.

Esto habrá de generar también un fenómeno de centralización por el crecimiento del volumen del capital por la unión de varios capitales en uno solo o por la absorción de uno de ellos por otro. Este proceso significa que entre los capitalistas se redistribuyen capitales ya acumulados. Ciertos propietarios de medios de producción se arruinan y son absorbidos por otros, crece la riqueza en manos de los mayores capitalistas.

La particularidad del proceso de centralización del capital estriba en que tal proceso refleja relaciones sobre todo entre los propios capitalistas. Sirven de palanca para acelerar la centralización del capital la lucha competitiva entre los capitalistas y el desarrollo del crédito capitalista. La centralización del capital hace que la riqueza social se concentre en un pequeño grupo de grandes magnates del capital o en una unión de capitalistas.

Una de las formas en que el capital se centraliza es la sociedad anónima (empresa), que en apartados posteriores nos ayudaran a entender la metamorfosis de una ciudad Capitalista. La ley de la concentración y centralización del capital trae consigo la acumulación de gigantescas riquezas en manos de unos cuantos individuos y su mejor ejemplo espacial, es la constitución de la ciudad.

El incremento de los capitales abre grandes posibilidades a la concentración de la producción, es decir, las grandes empresas pueden introducir en gran escala máquinas nuevas, perfeccionamientos técnicos y utilizar ampliamente la división y especialización del trabajo. La competencia lleva consigo muchos gastos y grandes pérdidas a su absorción por grandes empresas.

Los grandes capitalistas obtienen préstamos en dinero muchísimo más fácilmente y en condiciones más favorables a tasa de interés más bajas. Hay que tomar de referencia un concepto muy importante también, para entender el mecanismo de acumulación, el llamado “Ejército industrial de reserva” que en el incremento de la producción, se aumenta o modifica la composición orgánica del capital, por ello la demanda de mano de obra no depende del volumen de todo el capital, sino del capital variable, así que parte del plusvalor acumulado incrementará el capital constante, mientras que otra acrecienta el capital variable.

Parte del capital variable disminuye relativamente en proporción del capital constante, a medida que van acumulando capital y creciendo su composición orgánica disminuye relativamente la demanda de mano de obra, aunque el volumen total del proletariado aumenta a medida que se desarrolla el capitalismo como consecuencia de esto pasando a ser parte de la población obrera “sobrante” llamada superpoblación relativa.

- a) Superpoblación flotante; formada por los obreros que han quedado sin trabajo por cierto tiempo, al reducirse la producción, introducirse nuevas máquinas o cerrarse algunas empresas, tiene relación con las crisis económicas de superproducción, periódicamente reiteradas. En tiempo de crisis, la superpoblación flotante aumenta bruscamente al sumarse a ella los obreros despedidos.

- b) Superpoblación latente; formada por pequeños productores arruinados, se formará entonces en la agricultura, ya que a medida que la producción capitalista se apodera de una rama de la agricultura la mano de obra disminuye. Parte de la población agrícola arruinada se incorpora constantemente al proletariado industrial o al ejército urbano de los parados forzosos, los pequeños campesinos arruinados poseen economía propia y aparecen como proletariados independientes.

En concreto el Ejército Industrial de reserva son los obreros desplazados de la producción, que en el auge industrial el paro forzoso se reduce. Con crisis de superproducción se engruesa el ejército de reserva de los sin trabajo. Se expresa concreta de la vigencia como la ley económica fundamental del capitalismo.

La ambición descontrolada por aumentar el plusvalor, del trabajo obrero no remunerado, su afán de aumentar el plusvalor pone de manifiesto cuál es el motivo propulsor, el estímulo del crecimiento de la producción capitalista. El desarrollo del Capitalismo genera entonces la acumulación de capital, la cual se basa en dos: en primer parte en la sociedad burguesa, con sus inmensas riquezas, y dos en el aumento del grado de la explotación, crecía el paro forzoso y descendía el nivel de vida de la clase obrera.

Por ello al ser la meta del capitalismo la obtención de plusvalor, conduce a la acumulación de riquezas en manos de las clases explotadoras. Acentúa la desigualdad e inseguridad social. Marx, manifiesta que a medida que se acumula el capital, necesariamente empeora la situación del obrero. Paralelamente se desarrolla el Proceso de Depauperación del Proletariado, la cual tiene dos clases:

- a) Pauperización Relativa: A medida que aumenta la riqueza social, disminuye la participación de los obreros en la renta nacional producida en las empresas capitalistas y la de los Capitalistas se incrementa.
- b) Pauperización Absoluta: Descenso del nivel de vida de los obreros, la cual se determina por el conjunto de sus condiciones de vida y de trabajo (nivel del salario real y su relación con el valor de la fuerza de trabajo). El Capitalismo acentúa constantemente la discordancia entre el salario real y el valor de la fuerza de trabajo.

Sin embargo, un índice realmente importante del descenso del nivel de vida de los obreros es el aumento de la intensidad del trabajo y el empeoramiento de las condiciones de éste, ya que obliga al obrero a aumentar la carga de trabajo la cual termina afectando a la salud de éstos.

La intensificación del trabajo contribuye a aumentar la discordancia entre el valor de la fuerza de trabajo y su precio. En estas condiciones, el salario resulta cada vez más insuficiente para la reproducción normal de la fuerza de trabajo. Todo este desgaste físico y nervioso no se ve compensado por la elevación del salario. El obrero envejece rápidamente y pierde su capacidad de trabajo convirtiéndose en un inválido.

Uno de los factores importantes que determina la Depauperación del Proletariado es la extensión del paro forzoso y su duración. Los capitalistas son los más interesados en que exista el paro, ya que les asegura mano de obra barata. El crecimiento del paro forzoso condena a la miseria a millones de obreros. A empeorar la situación de la clase obrera contribuyen enormemente las crisis económicas, guerras e incremento del militarismo, que traen consigo el descenso de los salarios, el aumento de los impuestos y la carestía de la vida. La lucha de la clase obrera por mejorar su situación es un factor que contrarresta el bajo nivel de vida.

1.1.2. Acumulación por desposesión

En el entendido que la base de la acumulación capitalista es la explotación y pauperización del obrero debemos comprender también la génesis de la acumulación originaria, la génesis del Capitalismo, es decir, el resultado del modo de producción capitalista, se basa, como proceso histórico, en la separación del productor (el trabajador) y los medios de producción. El plusvalor, la producción capitalista y la acumulación de capital se presuponen en el sistema Capitalista.

La base del sistema capitalista es el proceso expropiatorio para conseguir personas libres que vendan su fuerza de trabajo. La propiedad privada del trabajador sobre sus medios de producción constituye el fundamento de la pequeña industria; y ésta es una condición necesaria para el desarrollo de la producción social y de la libre individualidad del obrero mismo.

Este modo de producción supone el fraccionamiento de la tierra y de los demás medios de producción. Excluye tanto la concentración de éstos como también la cooperación, la división del trabajo dentro del mismo proceso de producción, el dominio y la regulación sociales de la naturaleza, el libre desarrollo de las fuerzas productivas sociales.

David Harvey geógrafo teórico marxista expone que "La acumulación por desposesión" significa el saqueo y el robo de los derechos de las personas. Cuando se analiza lo ocurrido en la economía global de los pasados treinta años, podemos comprobar que el expolio ha sido a domicilio. En algunos casos, porque se arrebatan los derechos a las personas a disponer de sus propios recursos.

Entonces el sentido de abordar la génesis de la acumulación originaria, es porque David Harvey expone que "La teoría general de Marx sobre la acumulación de capital parte de ciertas hipótesis cruciales, que poco más o menos equivalen a las de la economía política clásica: mercados competitivos que funcionan libremente con dispositivos institucionales de propiedad privada, individualismo jurídico y libertad contractual, más las correspondientes."¹⁵

Así como estructuras jurídicas gubernamentales garantizadas por ser un medio facilitador, que también asegura la estabilidad del dinero como depósito de valor y medio de circulación." Es decir, el objeto de los bancos centrales de cada país,

¹⁵ (Harvey, David, 2003) pp. 115

además de las entidades bancarias en el ámbito internacional. Las hipótesis planteadas por Harvey, permiten proyectar qué ocurriría si se materializara el proyecto liberal de la economía política clásica en su totalidad, lo cual equivale en esta época al proyecto llamado “neoliberal”, que por sus características debería ser llamado “ultraliberal”.

La acumulación por desposesión tiene siempre como objetivo mantener el sistema capitalista, repercutiendo en los sectores más empobrecidos la crisis de sobreacumulación del capital. Entonces dicha acumulación consistirá en prácticamente en la privatización (despojo), el financiamiento y manipulaciones de las crisis tanto, como el papel activo del estado para perpetuar las relaciones de interdependencia de los obreros.

Derivados de un amplio proceso que conlleva la acumulación originaria lo anterior y citando a David Harvey estará basado en:

“La mercantilización y privatización de la tierra y la expulsión por la fuerza de las poblaciones campesinas; la conversión de varios tipos de derechos de propiedad (comunal, colectiva, estatal, etc.) en derechos de propiedad privada exclusivos; la supresión del acceso a bienes comunales que prevalece en pleno siglo XXI y;

La mercantilización de la fuerza de trabajo y la supresión de formas alternativas (indígenas) de producción y consumo; los procesos coloniales, neocoloniales e imperiales de apropiación de bienes (incluidos los recursos naturales como el evidente caso mexicano); la monetarización del intercambio y los impuestos, en particular sobre la tierra; la trata de esclavos; y la usura, la deuda nacional ahora el llamado sistema de crédito.”¹⁶

¹⁶ (Harvey, David, 2003) pp. 116

Es importante contextualizar que las teorías mencionadas por Marx en su momento, sobre la acumulación originaria o primitiva siguen estando presentes en el contexto geográfico e histórico del capitalismo en la actualidad, el gobierno es parte fundamental de la superestructura que le da legalidad, así como sustenta y perpetua el despojo a los obreros de sus medios de producción por parte de los capitalistas.

También a lo largo de la historia el proceso de acumulación capitalista tiene su propia expresión espacial, de modo que la mayor cantidad de riqueza social que funciona como capital, se concentra en manos de muchos capitales individuales, y estos se localizarán en donde existan todas aquellas condiciones materiales óptimas para facilitar el desarrollo del capital. Deduciendo por ello, que es en la ciudad, en donde estarán concentrados dichos capitales, por encontrarse en ella dichas condiciones.

Por ello el proceso de concentración de capitales, en distintos ámbitos de la producción y distribución habrán de expresarse en la localización de las principales actividades económicas en el centro de las ciudades y por el lado contrario, la concentración de la fuerza de trabajo estará localizada en las periferias de dicho núcleo central de la ciudad, donde prevalecen todas las condiciones más desfavorables para vida de los obreros, haciendo posible solo la subsistencia de estos mismos.

“La ciudad constituye una forma de la socialización capitalista de las fuerzas productivas; crea las condiciones generales, socializadas, de la reproducción ampliada del capital. Esas condiciones generales conciernen por una parte a la producción y circulación del valor, y, por otra, a la reproducción de lo que crea valor: la fuerza de trabajo.”¹⁷

¹⁷ (Topalov, 2006) pp. 22

La ciudad en el capitalismo, también es el resultado de la división social del trabajo, además es una forma desarrollada de la cooperación entre unidades de producción. Contamos ahora con un panorama más amplio, para entender la existencia del AICM y su importancia para el desarrollo del capital, así como su constitución como condición general para la producción.

1.2. Definición de las Condiciones Generales de la Producción Capitalista

Marx nos hace un planteamiento introductorio, de lo que constituyen a las condiciones generales o como es que pueden ser analizadas, él explica que “el proceso laboral cuenta entre sus *medios* —además de las cosas que median la acción del trabajo sobre su objeto, y que sirven por ende de una u otra manera como vehículos de la actividad— con las *condiciones objetivas* requeridas en general para que el proceso acontezca.”¹⁸

“Estas mismas, no se incorporan directamente al proceso, pero sin ellas éste no puede efectuarse o sólo puede realizarse de manera imperfecta. El medio de trabajo general de esta categoría es, una vez más, la *tierra misma*, pues brinda al trabajador [lugar donde estar] y a su proceso el *campo de acción*.”¹⁸ Y antes de continuar, es importante destacar que las fuerzas productivas capitalistas, estarán constituidas por los medios de producción y la fuerza de trabajo.

“Marx ha mostrado cómo el movimiento mismo del capital arrastra una revolución permanente en las fuerzas productivas. Para obtener un plusvalor extra, cada capitalista transforma su manera de producir, aumenta la productividad de la fuerza de trabajo que controla.

¹⁸ (Marx, El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 1, 2013) pp. 219

Este movimiento conduce al aumento de la productividad social, arrastra revoluciones en las relaciones de valor, es decir, la disminución del tiempo de trabajo necesario, y el aumento del plusvalor relativo a la escala social.”¹⁹

Por ello planteo que Marx solo nos da una parte introductoria a la definición de las Condiciones generales de la producción ya que solo estudia principalmente las transformaciones de la división del trabajo en el seno de la unidad de producción, no se refiere, sino en forma alusiva, a las "condiciones generales" de esta búsqueda del plusvalor relativo.

Y dentro de estas condiciones generales Marx sólo menciona a los medios de comunicación y de transporte como parte de ellas, pero haciendo esta aclaración propuesta por Topalov, son más que eso, es una fuerza productiva nueva y específica la cual constituirá la ciudad capitalista (Espacio capitalista) centralización y concentración del capital.

Las condiciones generales de la producción para Gustavo Garza “constituyen un conjunto de complejos sistemas interconectados de renglones de infraestructura que transforman las ciudades en colosales fuerzas productivas, de tal suerte que tejido urbano sustituye a la tierra como factor de producción. La introducción de este concepto, como nuevo factor productivo en los esquemas analíticos del desarrollo económico permite, en forma de descubrimiento concebir una teoría que explique simultáneamente la dinámica y la distribución espacial dicho desarrollo.”²⁰

¹⁹ (Topalov, 2006) pp. 10

²⁰ (Garza, Gustavo, 2013) pp. 65

1.2.1. Tipos de Condiciones Generales

Topalov nos dice que se pueden clasificar estas condiciones generales en dos tipos: “las condiciones generales de la producción y de la circulación del capital, y las condiciones de la reproducción de la fuerza de trabajo.” Esto consiste en que buena parte del capital social no generará valor ni plusvalor, y en la producción, esta parte creciente del capital será el capital constante, el cual no produce valor, pero es fundamental para la producción.

Por otro lado, parte del capital social está permanentemente destinada y comprometida en la circulación de mercancías y del dinero. Topalov argumenta entonces que “todos estos elementos, capital productivo constante, capital mercancía, capital dinero, son indispensables para la reproducción, pero son estériles desde el punto de vista de la producción de plusvalía. Ellos pesan sobre la tasa de ganancia general, y, sin embargo, exigen su parte de plusvalor.”²¹

Por ello, cada revolución o cambio en las fuerzas productivas, implicara un desequilibrio en la composición orgánica del capital, consolidando la tendencia a la baja en la tasa de ganancia del capitalista. Pero Topalov dice, “que, al mismo tiempo, se desarrollan tendencias contrarias que van a oponerse a la tendencia fundamental de la disminución de la tasa de ganancia. Es así como, en cada etapa de la división capitalista del trabajo dentro de las unidades de producción, aparecen nuevas formas de cooperación espacial entre las unidades de producción”²¹

Hay que considerar entonces que la ciudad capitalista estará constituida por un conjunto de elementos concretos para su desarrollo, por un lado, la existencia de fuerza de trabajo que proviene de la periferia a la ciudad, disponible en las

²¹ (Topalov, 2006) pp. 11

distintas actividades que la producción necesita. Esta mano de obra se produce y reproduce gracias a la existencia de medios generales de consumo socializados, así como de formación, adaptación y encuadramiento, de transporte hacia los lugares de producción, etc.

La ciudad debe, por lo tanto, proveer al capital las condiciones necesarias de la reproducción ampliada de la fuerza de trabajo. La ciudad también será la existencia de un conjunto de medios de producción ya establecidos que requieren las empresas ~~industriales~~: tales como el suministro de energía y de agua, medios de transporte de mercancías.

Todo esto supone no sólo la existencia de infraestructuras de equipamiento, sino también su funcionamiento, mantenimiento y expansión. “La ciudad va entonces a permitir que se excluyan de la esfera del capital los sectores no-rentables necesarios a la producción”.²² Es así como la ciudad permitirá una disminución en los gastos generales de la circulación de capital así como una reducción en los tiempos de circulación, además de una reproducción y subsistencia de la fuerza de trabajo para que el proceso de producción pueda llevarse a cabo favorablemente.

Gustavo Garza nos resume lo siguiente “En síntesis, los elementos constitutivos de las fuerzas productivas de la sociedad se pueden dividir en aquellos que forman parte de la producción de mercancías en las empresas, y los que se orientan a la producción del binomio condiciones y servicios generales de la producción, que son indispensables para todo el proceso productivo y la reproducción simple y ampliada de los estratos de trabajadores.”²³

²² (Topalov, 2006) pp. 12

²³ (Garza, Gustavo, 2013)pp. 124

1.3. El papel funcional del Gobierno

Topalov hace referencia que, sin importar las formas de la desvalorización que existan, se presenta un fenómeno constante: “las fases rentables del ciclo del capital invertido en las infraestructuras y equipamientos permanecen generalmente privadas; especialmente, la producción misma de estas infraestructuras sigue siendo privada en la casi totalidad de los casos.” Esto quiere decir que, si bien el Gobierno va a administrar, “las infraestructuras”, no quita el hecho que éstas habrán sido, en un principio, construidas por el sector privado.

El gobierno entonces debe asegurar su circulación, pero no es encargado de su producción, para ello está presente el sector privado. Además, amplia Topalov que, al aparecer una rentabilidad a nivel de la circulación, las condiciones políticas pueden permitir un nuevo regreso al sector privado de una parte del ciclo por supuesto dado con un financiamiento del sector público. Y pone el claro ejemplo, de las autopistas de cobro.

Topalov, puntualiza que aunque existan privatizaciones se cobina parte del privado con un financiamiento público pues dependera de la condición de este;

“Hay privatización de lo que antes era servicio público, pero, aunque ésta se dé se mantiene una parte de financiamiento público, una combinación de capitales públicos desvalorizados y de capitales privados generalmente monopolistas. Las modalidades de la combinación cuando ésta tiene lugar en una relación de fuerzas políticas favorable a la burguesía monopolista, conducen a limitar los puntos de inserción del capital privado sólo a los puntos de elevada rentabilidad en el ciclo de rotación de conjunto del capital.”²⁴

²⁴ (Topalov, 2006) pp. 18

Es aquí, donde el gobierno entra a su actuación como facilitador del desarrollo del capital, al establecer las políticas públicas, con las cuales se instrumenten acciones, que permitan la tendencia insaciable de acumulación de capital por parte del sector privado. Dando legalidad a que los capitalistas retomen el control del sector que anteriormente dirigía el gobierno según la rentabilidad de este sector.

Sustentando lo anterior Harvey nos dice que “El gobierno será la entidad política, el organismo político, más capacitado para orquestar los dispositivos institucionales y manipular las fuerzas moleculares de acumulación de capital a fin de preservar la pauta de asimetrías en el intercambio más provechosa para los intereses de los capitalistas dominantes que funcionan en su marco.”²⁵

Considera Harvey que la construcción de la infraestructura urbana constituida en un segundo circuito de acumulación capitalista, se utiliza en los periodos de crisis, cuando el Gobierno se endeuda para utilizar el capital excedente, con lo que contrarresta la baja en la tasa de ganancia saliendo afectado el sector público, pero beneficiado el privado.

Si bien en el tema que nos ocupa, el sector aeroportuario en México, aun es administrado por el gobierno, en este caso, el organismo descentralizado “Aeropuerto y Servicios Auxiliares (ASA), este ha mantenido una fuerte tendencia por ser delegado al sector privado (privatizarse) y es aplicable a lo anteriormente expuesto por Topalov en el sentido de la rentabilidad de este sector.

Por tanto, una característica de las condiciones y servicios generales para las empresas y personas, es que tendrán una tendencia prestarse por organismos gubernamentales, debido al latente riesgo o disfuncionalidad, que pudiese existir

²⁵ (Harvey, David, 2003) pp. 109

entre distintas empresas, que proporcionen los requerimientos generales de la estructura económica. Por sus diversas fricciones entre sí.

La función central para Gustavo Garza será “constituir un capital fijo y variable externa las empresas individuales, pero indispensable para el proceso general de producción de mercancías se realice y permite la acumulación ampliada del capital. El proceso de valorización se estimula mediante la transferencia directa de valor de los medios de producción constituidos por las condiciones generales de la producción, así como indirecta de los medios de consumo colectivo es que permiten abaratar la fuerza de trabajo.”²⁶

Por ello en primera instancia, deben ser administrados por el aparato gubernamental la infraestructura necesaria, para disminuir los costos implícitos en el proceso de producción, y que de no ser es gobierno quien realice este gasto, el capitalista tendría la necesidad de proveer dichas condiciones.

1.4. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y el Nuevo Aeropuerto Internacional (NAICM) como parte de las Condiciones Generales de la Producción

El punto central de este apartado final del Capítulo 1, es entender y analizar que es el Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, además de la función que tiene según las “Condiciones Generales de la Producción” para el desarrollo del sistema capitalista en México y particularmente en la CDMX. Con ello, se puede contextualizar de igual forma al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, sin embargo, solo se retoma en el Capítulo 3.

²⁶ (Garza, Gustavo, 2013) pp. 128

Comenzando por la descripción de David Harvey que consiste en que “La acumulación de capital mediante las operaciones de mercado y el mecanismo de los precios se desarrolla mejor en el marco de ciertas estructuras institucionales (Leyes, propiedad privada, contratos y seguridad monetarios, esto es, de la forma del dinero). Un Gobierno fuerte armado con fuerzas policiales y el monopolio sobre los instrumentos de violencia puede garantizar ese marco institucional y proporcionarle dispositivos constitucionales bien definidos.”²⁷

Deduciendo entonces que el gobierno será quien proporcione un marco legal y jurídico, que habrá de aplicarse a través del uso de la fuerza pública y su fuerte sujeción sobre la población, para permitir un mejor entorno para el desarrollo y acumulación de capital en su máxima expresión espacial, “la ciudad” y en el caso particular del país la Ciudad de México.

Se debe retomar el planteamiento de Topalov el cual dice que “La ciudad constituye una forma de la socialización capitalista de las fuerzas productivas.” Ella misma es el resultado de la división social del trabajo y es una forma desarrollada de la cooperación entre unidades de producción. En otros términos, para el capital el valor de uso de la ciudad reside en el hecho de que es una fuerza productiva, porque concentra las condiciones generales de la producción capitalista.”²⁸

También complementa que “Estas condiciones generales a su vez son condiciones de la producción y de la circulación del capital, y de la producción de la fuerza de trabajo. Son, además, el resultado del sistema espacial de los procesos de producción, de circulación, de consumo; procesos que cuentan con soportes físicos, es decir, objetos materiales incorporados al suelo”²⁸

²⁷ (Harvey, David, 2003) pp. 81

²⁸ (Topalov, 2006) pp. 9

Es decir, con las concepciones anteriores, se entiende que la ciudad conforma un papel como fuerza productiva, al encontrarse en ella las condiciones necesarias para el óptimo desarrollo del sistema capitalista, y que no es más que el gobierno el que en primer lugar brinde un marco jurídico que le de legalidad al despojo de la clase obrera de sus medios de subsistencia, y segundo, que administre la infraestructura a la ciudad, para mejorar la condiciones de producción, circulación y consumo de las mercancías.

Ahora bien, Lefebvre plantea lo siguiente; “la acumulación de capital en las ciudades promueve la expansión del tejido urbano mediante la construcción inmobiliaria privada y de la realización de las grandes obras de infraestructura por parte del gobierno, lo cual conlleva una creciente socialización de las fuerzas productivas cristalizadas en la ciudad misma”.²⁹ Podemos deducir la fuerte interrelación de la acumulación con la centralización del capital constituida en la ciudad.

Ya que la edificación de la ciudad contemporánea constituirá la esencia del espacio capitalista, que hace posible la combinación entre el ejercicio del poder y el objetivo del intercambio comercial. Contextualizando que las Condiciones Generales de Producción Capitalista que la ciudad va a producir y reproducir bajo el contexto que Topalov describe lo siguiente:

“En primer término, hay un conjunto de infraestructuras físicas necesarias a la producción y a los transportes. En segundo, una reserva de mano de obra donde la fuerza de trabajo se reproduce con base en equipamientos colectivos de consumo. En tercer término, un conjunto de empresas capitalistas privadas, en el sector productivo o en el sector de la circulación, cuya cooperación en el espacio aumenta la productividad”³⁰

²⁹ (Lefebvre, Henri, 1968) pp. 118

³⁰ (Topalov, 2006) pp. 14

Esto puede ser expresado a través de un del denominado “binomio” por Gustavo Garza de los medios de producción naturales y construidos (infraestructura), así como por trabajadores e insumos, todo esto se requerirá para realizar el proceso general de producción y reproducción de la fuerza de trabajo. Sin embargo, este binomio es externo a los capitales individuales constituidos en la ciudad, pero indispensables para realizar sus operaciones diarias.

En general dicho binomio proporcionara servicios y materias auxiliares que pueden estar tanto en el sector público o privado, según Garza “el nivel de cohesión y justicia social alcanzada” así como el modelo económico establecido en este caso el neoliberal. Por ello denominado binomio por la combinación entre condiciones materiales y servicios.

Los servicios comprenderán aspectos muy importantes para la población, por ejemplo, los servicios educativos, servicios de salud, dotación de agua y drenaje, seguridad pública, cultura y esparcimiento, tramitación de derechos y aprovechamientos, elección de gobernantes, etc. Así como para el aparato productivo será indispensable contar con condiciones y sistemas adecuados de comunicación y transporte, dotación de energéticos, servicios bancarios, adecuación gestión para el aparato gubernamental, entre otras.

Por tanto, Garza hace una clasificación más detallada planteando que “Los medios de producción están subdivididos en medios de trabajo y objetos de trabajo los primeros están constituidos por el capital constante fijo privado en edificios maquinaria equipo de transporte, mobiliario, etc., que según la ortodoxia marxista sólo transfiere valor a las mercancías en la medida que se desprecia durante el proceso productivo sin agregar pluvvalor. A esto se les agrega las condiciones generales de la producción o capital constante fijo general.”³¹

³¹ (Garza, Gustavo, 2013) pp.124

“En los objetos de trabajo, estarán formados por los diversos insumos y materias primas auxiliares según el tipo de producto elaborado en forma capitalista, los cuales tienden a consumir si integralmente durante el proceso productivo, Suponiendo que se mantienen constantes sus inventarios. Los objetos de trabajo privado se diferencian de los objetos de trabajo utilizados en la generación de servicios generales de la producción, constituyendo los segundos un capital constante circulante general”³²

Teniendo la clasificación más concreta entre dos grandes tipos: los Medios de trabajo socializados que sirven el aparato productivo así que facilitan la acumulación ampliada del capital; y los Medios de consumo colectivo que son complementarios a la masa salarial, permitiendo la reproducción simple y ampliada de la fuerza de trabajo. Como se menciona anteriormente vivienda, dotación de servicios de agua y electricidad, educación, etc.

Los medios trabajo socializados del binomio se pueden subdividir en se pueden subdividir en primer lugar el cumplimiento de la circulación y en segundo de la producción. El primero está constituido por las carreteras, ferrocarriles sistema transporte aéreo y marítimo, etc.; y el segundo comprende a las refinerías, ductos y todo el sistema de venta de hidrocarburos; las centrales eléctricas con todos los elementos infraestructurales, etc.

Entendiendo todo el planteamiento anterior, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México cumple una tarea fundamental en el sentido de la infraestructura necesaria para el proceso general de la producción capitalista. Pues puede ser clasificado dentro de los medios de trabajo socializados, por ser una infraestructura necesaria para la reproducción ampliada del capital. Sin importar la condición actual del AICM abordada en el capítulo 3.

³² (Garza, Gustavo, 2013) pp. 124

En la subdivisión de estos medios socializados el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México puede ser localizado dentro de las condiciones generales de la circulación del capital, pues tiene una función clasificada como básica y permite el flujo libre bienes en este caso, mercancías, a nivel, nacional e internacional. En el sentido particular de este aeropuerto, pertenece la administración al sector público, disminuyendo claramente los costos de producción a los empresarios.

En concreto el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) es indispensable para el posicionamiento de la Ciudad de México en el ámbito nacional e internacional, por su función específica de proveer el acceso a bienes, insumos materias auxiliares o energía para la producción o el consumo final, así como por el libre flujo de personas y mercancías anteriormente mencionado.

Como punto final el AICM forma parte de una red de transportes especializados para el país, pues es un sistema de transportes de alta velocidad con la capacidad de hacer eficiente la circulación de mercancías. Y a pesar de transportar personas no puede clasificarse en la categoría de Medios de consumo colectivos pues la tarea primordial del aeropuerto va enfocada al proceso productivo en este caso al proceso de circulación.

Por eso, al inicio de la investigación fue importante comenzar con la síntesis de la Teoría valor – trabajo de Marx la cual consiste en entender que el valor de un objeto está determinado por la cantidad del trabajo socialmente necesario para producirla; permitiendo comprender el funcionamiento del sistema en que se estamos inmersos, el “capitalismo”, y que por ello su base material estará sustentada en un enorme conglomerado de mercancías.

Es en la jornada laboral en donde se está establecido el tiempo de trabajo socialmente necesario promedio para producir una mercancía, pero es en esta jornada, donde el capitalista obtiene una ganancia excedente, el plusvalor, por la

prolongación del tiempo de trabajo excediéndose del necesario plus trabajo. Es así como el capitalista obtiene una ganancia, más otros elementos ya desarrollados a lo largo del capítulo.

Deduciendo que el capitalista obtiene una ganancia a base de la explotación perpetua y continua del obrero. Esta ganancia se expresa en forma de dinero y retorna al ciclo productivo en la forma de capital, así la acumulación de capital se efectúa a costa de transformar en capital parte del plusvalor generado por los obreros que el capitalista se apropia. Este proceso repetido consecutivamente, mediante los mismos ciclos en la reproducción simple y a una escala mayor y global en reproducción ampliada del capital, con características particulares cada una.

Es por ello es importante analizar la teoría de valor marxista, para llegar al análisis de la dinámica acumulación de capital, pues esta tendrá su expresión espacial en la ciudad, ya que la riqueza social concentrada en pocos capitales estará localizada en dicha ciudad, y esta localización es promovida, por la infraestructura y equipamiento generada en la urbe capitalista, siendo que tiene aquí las condiciones óptimas y necesarias para el desarrollo.

Se analiza el papel del gobierno y su labor para administrar o en su defecto para generar estas condiciones generales de la producción en este caso el AICM, funcionando como transporte aéreo, pues es parte integral de esas condiciones en la Ciudad de México. La construcción es derivada por una política gubernamental para comenzar a dotar a la ciudad de las condiciones generales de la producción y así permitir el traslado de mercancías. Respondiendo a la pregunta entonces que el aeropuerto forma parte de una condición general para el proceso productivo.

CAPÍTULO 2

Características, económicas, sociales y urbanas de la
delegación Venustiano Carranza

2.1. Localización geográfica

La delegación Venustiano Carranza se encuentra en el núcleo central de México la Ciudad de México la cual, es una de las 32 entidades federativas que conforma a la República Mexicana y anterior a la Constitución Política de esta entidad era conocida como Distrito Federal esta entidad es la capital del país, así como sede de los poderes federales Ejecutivo, Legislativo y Judicial.

Geográficamente, la Ciudad de México se encuentra localizada al suroeste de la inmensa Cuenca de México (ver mapa 1) esta misma denominada por el gobierno como “Valle de México” y gran parte de su territorio principalmente la zona centro queda comprendida en las partes bajas y de escaso relieve de la cuenca, casi en lo general en áreas que antiguamente se localizaban el sistema de lagos de la Cuenca.

Según datos de la Encuesta intercensal 2015 de INEGI tiene una población aproximada de 8.9 millones de habitantes e históricamente ha sido una de las zonas más pobladas del país y una superficie de 1,495 km² y su división político – administrativa se subdivide en 16 delegaciones. La delegación Venustiano Carranza, se localiza en la zona centro-oriente del Ciudad de México (ver mapa 2).

Colinda en la parte norte con la delegación Gustavo A. Madero, en el extremo este con el Municipio de Nezahualcóyotl del Estado de México, al sur con la delegación Iztacalco y al oeste con la delegación Cuauhtémoc³³ (ver mapa 3). Pertenece a la

³³ (Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Delegación Venustiano Carranza 2012-2015, 2013) pp. 67

Zona Metropolitana de la Ciudad de México esto con base en la delimitación de Zonas Metropolitanas del consejo Nacional de Población (CONAPO) y es una de las mayores aglomeraciones urbanas del mundo entero. (ver mapa 4)

Por lo anterior, se hace alusión a una cuenca pues aquí convergen cuatro valles en la parte central del territorio mexicano, dentro de la región hidrológica Pánuco y la región “Valle de México y Sistema Cutzamala”, con elevaciones mínimas entre 2,150 m.s.n.m. a 2,390 m.s.n.m. en sus valles y de 5,800 m.s.n.m. en los volcanes que la rodean (Ver Mapa 5) , aunque con una elevación promedio de 2,900 m.s.n.m. de las montañas que la cierran, dentro de la cual se halla casi toda la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.³⁴

Ilustración 1 Vista panorámica de la CDMX



Foto recuperada de la Página de Pueblos de México Mágicos

³⁴ (CONAGUA, 2004)

2.2. Antecedentes Históricos

La historia de los asentamientos humanos en el territorio de la Delegación Venustiano Carranza se remonta al período prehispánico, cuando se fundaron los poblados Mixiuhca y Peñón de los Baños, que se desarrollaron a partir de islotes primitivos existentes en el lago que cubría parte de la actual jurisdicción.

Consumada la Conquista, la nueva traza definida por los españoles estableció los antiguos barrios de La Merced, San Lázaro y La Candelaria de los Patos, que hoy son parte de su territorio. En el Barrio San Lázaro se levantó lo que fue probablemente la primera construcción española en la capital: Las Atarazanas, lugar donde se establecieron los españoles en tanto se repartían los solares de la nueva traza.³⁵

A principios del siglo XIX, se terminó la calzada y dique del Peñón, que corría por la parte sur del lago de Texcoco y que comenzaba en una garita ubicada en San Lázaro y se dirigía al oriente con rumbo a Veracruz, en una extensión de 13 kilómetros. Así surgió lo que hoy es la Calz. Gral. Ignacio Zaragoza. Fue hasta fines de siglo, en 1893 cuando la metrópoli reinicia su crecimiento hacia su costado oriente, creándose la Colonia Morelos.

Ésta se extendió rápidamente hacia el norte en los siguientes 20 años, a pesar de la escasez de servicios públicos (Colonia Penitenciaría y Romero Rubio). Ahí predominaba el uso habitacional popular, industrial y usos relacionados con el abasto y estrechamente vinculados con los grandes mercados Merced, La Viga y Jamaica.

³⁵ (Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de la Delegación Venustiano Carranza, 2005)

En el siglo XX la mancha urbana se extendió hasta lo que actualmente es la Av. del Congreso de la Unión, surgiendo nuevos barrios aparte de La Merced y La Candelaria, como San Lázaro, Santo Tomás, Manzanares y La Soledad. Además, se comenzaron a formar otras Colonias ahora tradicionales, como la Morelos y la Moctezuma. A principios del siglo XX, los límites de la ciudad por el lado oriente llegaban hasta la Av. Eduardo Molina y Francisco Morazán.

El costado Oriente permanecía con llanos salitrosos, pantanos y aguas someras, excepto el Peñón de los Baños. En los llanos de Balbuena tuvieron lugar, en este siglo dos sucesos importantes: se inauguró el Centro Deportivo más antiguo de la ciudad, que llevaría el nombre de “Venustiano Carranza”, y se inició la construcción del AICM en terrenos de la Colonia Moctezuma, donados por la familia Braniff y de los ejidos de Texcoco.³⁶

Para 1954 inicia actividades el AICM. En la década de los cincuenta se construyó el viaducto Miguel Alemán, debido al entubamiento de los ríos Tacubaya, Piedad y Becerra; se concluyó el AICM y se edificaron nuevas instalaciones al sureste de La Merced, entre las que se encuentra el mercado Sonora, importante por los productos de medicina tradicional y herbolaria que en él se expenden. Para 1959 se constituyen las Colonias Industrial, Puerto Aéreo y Federal.

En los años de 1967 y 1968, comienzan las obras del drenaje profundo y en el mes de junio de 1967 dan comienzo las obras para la construcción del Sistema de Transporte Colectivo “Metro”. Otra de las grandes acciones que se realizan en dicho período tiene que ver con el planteamiento del proyecto de una Central de Abasto de carácter regional proponiendo su ubicación al interior de la Delegación Iztapalapa. Con esta obra se pretende controlar el acelerado crecimiento de la actividad comercial en el área de la Merced.

³⁶ (GCDMX (PDDU Venustiano Carranza), 2005)

Cabe destacar que, al perímetro de la Delegación Venustiano Carranza, le corresponde el 25 % de la superficie del Centro Histórico de la Ciudad de México, considerado por la UNESCO³⁷ patrimonio de la humanidad. Por ello se considera dentro del primer anillo central de la Ciudad, y es importante analizar en los siguientes apartados.

En 1977 el Palacio de Lecumberri es acondicionado y se convierte en el actual Archivo General de la Nación. En 1979 el sistema de Transporte Colectivo Metro, se convierte en la mayor estructura del sistema de transporte de la ciudad, con 98 trenes en tres líneas, y aproximadamente 41.52 Km de longitud, trasladando a 2,555 mil usuarios por día.³⁷

Hacia la década de los 80's, la infraestructura en la Delegación se encontraba cubierta en un 92% por el servicio de agua potable, con un déficit cercano al 8.2 %; así mismo, el sistema de drenaje cubría el 91%. En 1982 se realiza el cambio de las bodegas de abasto de la Merced a la Central de Abasto (Iztapalapa), dada la afectación de 530,000 metros cuadrados que amenazaban con crecer indefinidamente.

Se usaron con este fin edificios señoriales adaptados como bodegas y se desarrollaron viviendas precarias. Las grandes modificaciones en los sistemas de transporte se presentan en este período, con el inicio de la ampliación de la línea 4 del metro ubicada sobre la Av. Congreso de la Unión, atravesando el territorio delegacional de sur a norte.

³⁷ (GCDMX (PDDU Venustiano Carranza), 2005)

Cuadro 1 Cronología de Hechos Históricos

Año	Acontecimientos
1325	Fundación de la Ciudad de México Tenochtitlán
13 de Agosto de 1521	Cae México Tenochtitlan
Mayo de 1522	Se comienza a construir las Atarazanas
1528	La hija de Moctezuma solicita a Cortés el nombre de "Magdalena para su pueblo natal Miihuca
1603	Bernardo de Balbuena publica "Grandeza Mexicana". La Colonia Balbuena tomó ese nombre en memoria del poeta
1625	El fraile ingles Thomás Gagevisita las ruinas de las ataranzas
1763	Francisco de Ajofrín visita los Baños del Peñón
Abril de 1803	Humboldt mide la altura del cerro de los Baños del Peñón
9 al 12 de Enero de 1804	Humboldt visita las obras de desagüe de la ciudad.
18 de Noviembre de 1824	Se crea el Distrito Federal
1843	La Marquesa Calderón de la Barca visita los Baños del Peñón
1855	Llega a la garita de San Lázaro el dramaturgo español José Zorrilla, autor de Don Juan Tenorio.
29 de Septiembre de 1900	Se inaugura el Palacio de Lecumberri
1909	Los Llanos de San Lázaro son preferidos por los primeros automovilistas.
22 de Febrero de 1913	Fusilan a Francisco I. Madero y a Pino Suárez a un costado de Lecumberri
5 de Febrero de 1917	Se promulga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
21 de Mayo de 1920	Venustiano Carranza es asesinado
1953	Promulgación de la Ley de Planeación del Distrito Federal
29 de Diciembre de 1970	Se crea la Delegación Venustiano Carranza mediante la ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal
1 de Diciembre de 1974	Se inaugura el Edificio de la Delegación Venustiano Carranza
1 de Septiembre de 1981	Se inaugura en San Lázaro la Cámara de Diputados. 5to informe de Gobierno de José López Portillo

Fuente: Cuadro recuperado de (INAFED, 2017)

De 1997 a 1998 se concluyó la obra de la Línea “B” del Metro, la cual permitió una reducción considerable en los tiempos de recorrido de una parte importante de la población que vive en el oriente de la Ciudad de México; en el año 2003 se desarrolla la construcción del Distribuidor Vial Zaragoza-Oceanía, el cual está integrado por dos cuerpos separados y a doble nivel. La implementación de esta red vial representa un gran alivio en la movilidad regional que proviene de la periferia y tiene como destino la zona centro y sur del área metropolitana.

En el segundo semestre del año 2003, se propone la construcción de una nueva Terminal Complementaria del AICM, en la parte sur-poniente de las instalaciones existentes, colindando con la Av. Hangares y la Colonia Federal, lo cual genera el mayor impacto a la Delegación.³⁸

La Demarcación cuenta con una extensión de 3,342 hectáreas, las cuales representan el 2.24% del territorio de la Ciudad de México. El territorio delegacional comprende 3,220 manzanas, distribuidas en 70 colonias, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México está localizado alrededor de las colonias importantes como, Moctezuma 1era y 2da sección, Arenal, Caracol, Valentín Gómez Farías por mencionar algunas

Ilustración 2 Aeropuerto Intenacional Benito Juárez



Fotografía recuperada de Mexican Bussiness Web

³⁸ (Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de la Delegación Venustiano Carranza, 2005)

N°	Nombre	Superficie Ha	% Delegación
1	10 de Mayo	19,04	0.57
2	1° de Mayo	12,62	0.38
3	20 de Noviembre	64,35	1.93
4	24 de Abril	6,2	0.19
5	5° tramo 20 de Noviembre	41,05	1.23
6	7 de Julio	29,72	0.89
7	Aarón Sáenz	3,68	0.11
8	Aeronáutica Militar	14,52	0.43
9	Arenal Puerto Aéreo	29,55	0.88
10	Álvaro Obregón	14,93	0.45
11	Ampl. 20 de Noviembre	19,34	0.58
12	Ampl. Aviación Civil	12,13	0.36
13	Ampl. Caracol	17,75	0.53
14	Ampl. Adolfo López Mateos	13.66	0.41
15	Ampl. Michoacana	11,08	0.33
16	Ampl. Penitenciaría	26,07	0.78
17	Ampl. Simón Bolívar	12,15	0.36
18	Ampl. Venustiano Carranza	11,27	0.34
19	Aquiles Serdán	41,95	1.26
20	Artes Gráficas	15,35	0.46
21	Aviación Civil	30,74	0.92
22	Azteca	9,74	0.29
23	4 Árboles	49,05	1.47
24	Cuchilla Pantitlán	34,17	1.02
25	Damián Carmona	12,04	0.36
26	El Parque	103,4	3.09
27	Arenal 1ª. Sección	25,92	0.78
28	Arenal 2ª. Sección	14,85	0.44
29	Arenal 3ª. Sección	33,82	1.01
30	Arenal 4ª. Sección	21.90	0.72
31	Caracol	26,86	0.80
32	Escuela de Tiro	8,88	0.27
33	Emilio Carranza	21,67	0.65
34	Federal	83,24	2.49
35	Felipe Ángeles	23,75	0.71
36	Fraccionamiento Industrial Puerto Aéreo	18,07	0.54
37	Valentín Gómez Farías	36,42	1.09
38	Jamaica	22,88	0.68
39	Janitzio	13,02	0.39

40	Jardín Balbuena	333,09	9.97
41	Adolfo López Mateos	38.09	1.14
42	Lorenzo Boturini	35,39	1.06
43	Madero	5.17	0.15
44	Magdalena Mixiuhca	41,67	1.25
45	Merced Balbuena	31,86	0.95
46	Michoacana	15,15	0.45
47	Miguel Hidalgo	5,58	0.17
48	Moctezuma 1ª. Sección	62,79	1.88
49	Moctezuma 2ª. Sección	157,01	4.70
50	Morelos	87,02	2.60
51	Nicolás Bravo	11,99	0.36
52	Penitenciaría	16,4	0.49
53	Pensador Mexicano	97,23	2.91
54	Peñón de los Baños	69,09	2.07
55	Popular Rastro	32,51	0.97
56	Progresista	5.40	0.16
57	Puebla	44,98	1.35
58	Pueblo Magdalena Mixiuhca	20,5	0.61
59	Revolución	20	0.60
60	Romero Rubio	68,63	2.05
61	Santa Cruz Aviación	14,5	0.43
62	Sevilla	12,66	0.38
63	Simón Bolívar	27,94	0.84
64	Tres Mosqueteros	1,61	0.05
65	Valle Gómez	35,49	1.06
66	Venustiano Carranza	16,29	0.49
67	General Ignacio Zaragoza	107,56	3.22
68	Zona Centro	95,57	2.86
69	Aeropuerto Internacional Cd. de México	731,73	21.89
70	Alameda Oriente	90.27	2.70
	Total	194.49	100.00

Fuente: Elaboración propia con datos de (Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de la Delegación Venustiano Carranza, 2005)

2.3. Dinámicas Sociodemográficas

2.3.1. Población (1990-2010)

Como parte del proceso de despoblamiento que sufre la zona central de la Ciudad de México, la población en la delegación Venustiano Carranza, comenzó a disminuir, a causa de la sustitución de los usos habitacionales, de la carencia de zonas de reserva para crecimiento urbano y el alto costo del suelo. La Demarcación tiene de acuerdo con el Censo de Población y vivienda 2010, se encuentran 430,378 habitantes, de los cuales 54.61% son mujeres y 46.38% hombres.

Cuadro 3 Crecimiento de la población 1990-2010

AÑO	VENUSTIANO CARRANZA	CIUDAD DE MÉXICO
1990	519,628	8,235,744
1995	485,623	8,489,007
2000	462,806	8,605,239
2005	447,459	8,720,916
2010	430,978	8,851,080

Fuente: Elaboración propia con datos del Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010)

La densidad promedio de población es de 12,895.81 habitantes por Kilómetro cuadrado. Ésta ha disminuido principalmente en las últimas 2 décadas, como efecto del alto número de población que sale de la Delegación, principalmente en busca de nuevas alternativas de vivienda y de la disminución de las tasas de crecimiento. No obstante, Venustiano Carranza se mantiene dentro de las demarcaciones de la entidad con mayor densidad poblacional.

Cuadro 4 Densidad de Población de la Ciudad de México

Delegación	Población	Superficie Km2	Densidad de Población
Álvaro Obregón	727,034	93.70	8,004.08
Azcapotzalco	414,711	34.50	11,598.87
Benito Juárez	385,439	27.00	15,459.85
Coyoacán	620,416	59.20	10,278.36
Cuajimalpa de Morelos	186,391	72.90	2,732.84
Cuauhtémoc	531,831	32.00	16,642.28
Gustavo A. Madero	1,185,772	91.50	12,726.52
Iztacalco	384,326	21.80	17,905.87
Iztapalapa	1,815,786	124.50	14,681.67
La Magdalena Contreras	239,086	62.20	3,921.00
Miguel Hidalgo	372,889	46.80	7,787.16
Milpa Alta	130,582	268.60	513.50
Tláhuac	360,265	88.40	4,090.42
Tlalpan	650,567	309.70	2,186.32
Venustiano Carranza	430,978	33.42	12,895.81
Xochimilco	415,007	134.60	3,090.14

Fuente: Elaboración propia con datos de Censo de Población y vivienda (INEGI, 2010)

Ilustración 3 Edificio de la Delegación Venustiano Carranza



Las proyecciones de CONAPO indican que la tasa de crecimiento media anual disminuyó en el período 2000-2010, en - 1.12%; seguirá disminuyendo en la siguiente década a un ritmo de -1.03% con lo cual se espera que la población en la Delegación se reduzca a 397,508 en 2020, lo cual representará el 4.6% y 4.2% de la población en la Ciudad de México respectivamente.

2.3.2. Educación (1990-2010)

En lo referente al perfil educativo de la población, las cifras del Censo de Población y Vivienda 2010, muestran que el 11.55% completó la primaria, el 23.1% la secundaria, el 2.8% la educación media superior, mientras el 16.4% cuenta con instrucción de nivel superior, éste último representa el 4.8% del total de la CDMX. Sólo el 2% se encuentra en condiciones de analfabetismo, lo cual indica que no es un problema grave en la Delegación. Estas cifras muestran cambios importantes respecto al año 2000, producto de la disminución de la población en la Demarcación.³⁹

Cuadro 5 Nivel Educativo de la Población Delegacional 2010

Características	Población	% de la Población
Población Analfabeta	12881	3.21
Población con Primaria Terminada	46341	11.55
Población con Secundaria Terminada	92355	23.1
Población con Educación Media Superior Terminada	50920	15.45
Población con Nivel Educación Superior	85093	25,82

Fuente: Elaboración propia con datos de Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010)

³⁹ (Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Delegación Venustiano Carranza 2012-2015, 2013)

2.3.2.1 Grado de escolaridad

El grado promedio de escolaridad nos permite conocer el nivel de educación de una población determinada. En cuanto a la población de 15 años y más según el grado de escolaridad promedio, la delegación Venustiano Carranza se encuentra el séptimo lugar con un 10.53 según su grado de escolaridad en comparación con las demás demarcaciones de la Ciudad de México y puede decirse que está dentro del grupo de las primeras delegaciones con buen nivel educativo.

Cuadro 6 Población de 15 años y más, según grado de escolaridad en la CDMX

Delegación	Grado de escolaridad	Posición
Benito Juárez	13.52	1
Miguel Hidalgo	11.88	2
Coyoacán	11.66	3
Cuauhtémoc	11.32	4
Azcapotzalco	10.80	5
Tlalpan	10.70	6
Venustiano Carranza	10.53	7
Iztacalco	10.50	8
Álvaro Obregón	10.38	9
Gustavo A. Madero	10.23	10
Cuajimalpa de Morelos	10.22	11
Xochimilco	10.15	12
La Magdalena Contreras	9.93	13
Tláhuac	9.69	14
Iztapalapa	9.61	15
Milpa Alta	9.07	16

Fuente: Elaboración propia con datos de Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010)

Mapa 8 Población de 15 años y más, según grado de escolaridad en la CDMX

2.3.3. Salud (1990-2010)

En la CDMX el 64% de la población tiene derecho a servicios médicos de alguna institución pública o privada; la Venustiano Carranza ocupa la posición once en este rubro con una cobertura para su población de 64 % como podemos observar en siguiente tabla:

Cuadro 7 Población total según derechohabiencia a servicios de salud 2010

Delegación	Población Total	Derechohabientes	% Respecto al Total	Posición
Azcapotzalco	414,711.00	301,040.00	72.59	1
Miguel Hidalgo	372,889.00	259,891.00	69.70	2
Álvaro Obregón	727,054.00	494,813.00	68.06	3
Benito Juárez	385,439.00	262,155.00	68.01	4
Gustavo A. Madero	1,185,772.00	803,418.00	67.75	5
Cuajimalpa de Morelos	183,391.00	123,175.00	67.17	6
Coyoacán	620,416.00	411,833.00	66.38	7
La Magdalena Contreras	239,086.00	156,569.00	65.49	8
Iztacalco	384,326.00	249,671.00	64.96	9
Cuauhtémoc	531,831.00	340,430.00	64.01	10
Venustiano Carranza	430,978.00	275,004.00	63.81	11
Iztapalapa	1,815,786.00	1,096,133.00	60.37	12
Tláhuac	360,265.00	211,530.00	58.72	13
Tlalpan	650,567.00	367,618.00	56.51	14
Xochimilco	415,007.00	222,238.00	53.55	15
Milpa Alta	130,582.00	69,193.00	52.99	16

Fuente: Elaboración propia con datos de Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010) Tabulados del Cuestionario Básico

En lo referente al rubro de Salud, la Delegación se coordina para atender a la población con 14 Centros de Salud, a cargo de la Jurisdicción Sanitaria (S.S.A.), 1 Hospital Infantil, 1 Hospital Pediátrico, 1 Hospital General, todos los anteriores pertenecientes a la Secretaría de Salud del Gobierno de la Ciudad de México, 5 Unidades de Medicina Familiar (I.M.S.S.), 3 clínicas (I.S.S.S.T.E.), 1 Centro Toxicológico, 1 Cruz Roja Mexicana.

Ilustración 4 Hospital Pediátrico Moctezuma



Foto: Recuperada del sitio web Página ciudadana

2.3.4. Características Socioeconómicas

2.3.4.1 Población Económicamente Activa (PEA)

Banxico define a la Población Económicamente Activa como “el grupo de personas de 12 años o más que la semana anterior a la entrevista no se encontraba ocupada, ni en situación de desocupación abierta, pero que declararon estar dispuestas a trabajar en forma inmediata, aun cuando no lo buscaron activamente en los meses anteriores al periodo de referencia, por razones atribuibles al mercado de trabajo (desocupación abierta).”⁴⁰

En el año 2010 la Población Económicamente Activa (PEA) de la delegación, estaba constituida por 197,483 personas, colocando a la delegación en la posición seis respecto a las demás demarcaciones, con una participación del 45.82% del total de la población en la delegación, formando parte de las demarcaciones con mayor participación de Población Económicamente Activa (PEA).

Del total de la Población Económicamente Activa de la delegación Venustiano Carranza, 187,508 personas estaban ocupadas es decir un 94.95%, mientras que solo 9,975 personas estaban desocupadas esto es el 5.05% del total de la PEA. Poco menos de la mitad de población se encontraba según a la definición de Banxico, con condiciones de disponibilidad para trabajar.

Pues en el siguiente cuadro, se muestra la posición de la Venustiano Carranza respecto las demás delegaciones en el número 6, que es importante en relación a la característica de la V.C. como parte del primer anillo central de la Ciudad de México mantener índices similares a las delegaciones Benito Juárez y Cuauhtémoc.

⁴⁰ <http://www.anterior.banxico.org.mx/divulgacion/glosario/>

Cuadro 8 Población Económicamente Activa de la Ciudad de México 2010

Delegación	Población total	PEA	% de participación	Posición
Benito Juárez	385,439	199,003	51.63	1
Cuauhtémoc	531,831	270,867	50.93	2
Miguel Hidalgo	372,889	182,105	48.84	3
Álvaro Obregón	727,034	342,414	47.10	4
Coyoacán	620,416	286,899	46.24	5
Venustiano Carranza	430,978	197,483	45.82	6
Iztacalco	384,326	175,316	45.62	7
Cuajimalpa de Morelos	186,391	84,664	45.42	8
Tlalpan	650,567	294,694	45.30	9
Azcapotzalco	414,711	187,402	45.19	10
Magdalena Contreras	239,086	108,000	45.17	11
Gustavo A. Madero	1,185,772	526,179	44.37	12
Xochimilco	415,007	182,565	43.99	13
Iztapalapa	1,815,786	792,297	43.63	14
Tláhuac	360,265	151,240	41.98	15
Milpa Alta	130,582	53,947	41.31	16

Fuente: Elaboración propia con datos de Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010)

2.3.4.2 Población Económicamente Activa Ocupada (PEAO)

De la PEA deriva el conjunto de personas que tiene por lo menos una ocupación, es decir, la PEA ocupada, que en la semana de referencia ha trabajado como mínimo una hora (en una actividad económica). El criterio de una hora trabajada, además de preservar la comparabilidad con otros países, permite captar las múltiples ocupaciones informales y/o de baja intensidad que realiza la población.

La mayoría de la Población Económicamente Activa Ocupada se concentró en actividades del sector terciario con una participación de 84.59% de las cuales el

26.42% se dedicó al comercio, en el sector secundario la participación de la PEAO fue muy poca con 13.43% y la población que se dedicaba a actividades primarias fue prácticamente nula con un 0.06% de participación. Se puede apreciar esa participación tan alta en el sector terciario como característica de las economías globalizadas y rasgo distintivo de la economía en la Ciudad de México

Cuadro 9 Población Económicamente Activa Ocupada por Sector de la delegación Venustiano Carranza 2010

Actividad	Población	% De Participación
Primario	123	0.06
Secundario	26,325	13.43
Comercio	51,789	26.42
Servicios	114,031	58.17
No especificado	3,768	1.92
Total	196,036	100

Fuente: Elaboración propia con datos de Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010)

2.3.4.3 Población Económicamente Inactiva

La Población Económicamente Inactiva en el año 2010, estaba formada por 149,121 personas, en su mayoría dedicadas a labores del hogar (43.12%) o eran estudiantes (36.70%). Asimismo, había más jubilados y pensionados (13.47%) que en la entidad (11.31%), lo que lleva a considerar una mayor demanda con relación a las necesidades de atención de estos sectores.

Cuadro 10 Población Económicamente Inactiva de la delegación Venustiano Carranza 2010

Tipo de inactividad	Venustiano Carranza	%
Estudiantes	54734	36.70
Dedicadas al hogar	64295	43.12
Jubilados y pensionados	20089	13.47
Incapacitados	2908	1.95
Otro tipo	7905	5.30
Total PEI	149121	100

Fuente: Elaboración propia con datos de Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010)

2.3.4.4 Índice de Marginalidad

Las características de la vivienda y los aspectos socioeconómicos manifiestan el nivel de marginalidad al interior del territorio Delegacional; lo anterior se refleja particularmente en las zonas más viejas de la Delegación tales como la mayor parte del territorio de la Merced, la Colonia Morelos, 20 de noviembre etc.; en donde las condiciones de la vivienda no cuentan con todos los satisfactores básicos para lograr un nivel de vida aceptable.

En cuanto a los índices de marginalidad y calidad de vida correspondientes al año 2010, el Consejo Nacional de Población, refiere en su estudio respecto a la Ciudad de México, que Venustiano Carranza ocupa el décimo lugar. Esto indica que la Delegación se encuentra en el quinto sitio en cuanto a bienestar social, aspecto que se puede apreciar en el siguiente cuadro, donde se enlista el total de las Delegaciones.

*Cuadro 11 Índice de marginación de las delegaciones de la Ciudad de México
(1990-2010)*

Delegación	Lugar que ocupa en el contexto estatal			
	1990	2000	2005	2010
Benito Juárez	16	16	16	16
Miguel Hidalgo	13	14	14	15
Coyoacán	15	15	15	14
Cuauhtémoc	14	13	13	13
Azcapotzalco	12	12	12	12
Iztacalco	10	10	11	11
Venustiano Carranza	11	11	10	10
Álvaro Obregón	7	7	9	9
Cuajimalpa de Morelos	3	6	6	8
Gustavo A. Madero	9	8	8	7
Tlalpan	8	9	7	6
Magdalena Contreras	6	5	5	5
Iztapalapa	5	3	4	4
Tláhuac	2	4	3	3
Xochimilco	4	2	2	2
Milpa Alta	1	1	1	1

Fuente: Elaboración propia con datos de Consejo Nacional de Población (CONAPO), Indicadores socioeconómicos e Índice de Marginación Municipal 2010.

Hasta esta sección se puede observar, que en la delegación VC existen diversos servicios de educación, salud, además de la infraestructura adecuada para el desarrollo del capital, cuyas condiciones son características intrínsecas de la constitución de una ciudad capitalista. En el caso de la delegación cumple con estas características por pertenecer al primer cuadrante central de la Ciudad de México.

2.4. Economía

La actividad económica Delegacional mantiene índices importantes de participación en la economía de la CDMX. Según datos de los Censos Económicos de 2014 la actividad económica más destacada en esta, fue el comercio, el cual contaba con 18,475 establecimientos mercantiles, esto es el 60.06% del total de las unidades económicas en la delegación, en segundo lugar, el sector servicios con 10,011 unidades con 32.54% de participación, en cuanto la actividad industrial se registró la presencia de 1739 unidades industriales y una participación de 5.65% del total.

Se puede relacionar de las características socioeconómicas, la Población Económicamente Activa Ocupada de la demarcación, que se localizó en el sector terciario, (comercio y servicios) con lo anteriormente mencionado, de la concentración de 10,011 establecimientos del sector terciario. De los cuales, existe un alto índice de participación de estos establecimientos a lo largo y ancho, dentro y fuera, del perímetro utilizado por el AICM

Ilustración 5 Mercado Sonora



Foto: Recuperada de pagina web "Yelp"

Cuadro 12 Unidades económicas, personal ocupado y producción bruta total por sector de la delegación Venustiano Carranza 2014

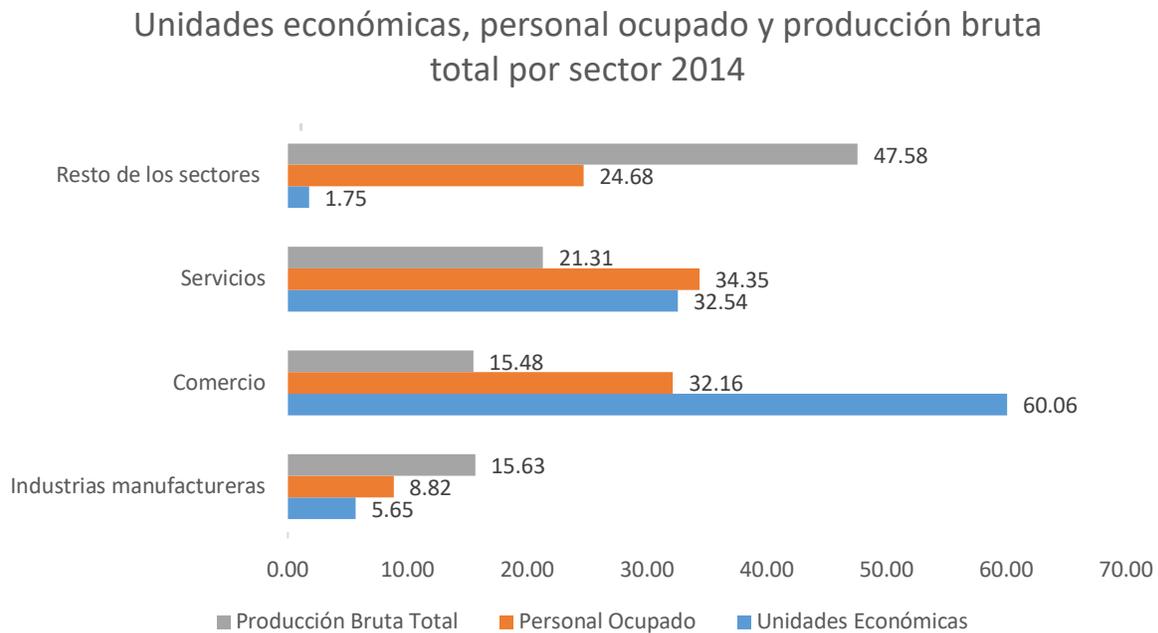
Sector	Unidades Económicas	%	Personal Ocupado	%	Producción Bruta Total	%
Industrias manufactureras	1,739	5.65	12,547	8.82	8,228,760	15.63
Comercio	18,475	60.06	45,750	32.16	8,148,102	15.48
Servicios	10,011	32.54	48,863	34.35	11,220,639	21.31
Resto de los sectores (construcción, transportes, correos, etc.)	538	1.75	35,110	24.68	25,048,464	47.58
Total	30,763	100.00	142,270	100.00	52,645,965	100.00

Fuente: Elaboración propia con datos de Censos Económicos de INEGI 2014

Respecto al personal ocupado, como se mencionaba, los sectores más sobresalientes: fueron los Servicios privados con 34.35%, Comercio con 32.16%, el resto de los sectores como los Ramos de la Construcción, Transporte, Correos y almacenamiento concentraron el 24.68 % y las Manufacturas con 8.82 por ciento. Siendo que más de 10,000 establecimientos de la parte proporcional de los sectores de servicios, están localizados dentro y fuera del perímetro del AICM.

Asimismo, los sectores que en conjunto generaron el valor de la producción bruta total fueron: los ramos de la construcción, Transporte, Mensajería y almacenamiento con 47.58% en segundo lugar los Servicios privados con 21.31%, en tercer lugar, las Manufacturas con 15.63% y el comercio con 15.48 por ciento. Cuya producción bruta de transportes, más de la mitad de ese 48%, fue generado por el funcionamiento del AICM y los negocios localizados en el perímetro del Aeropuerto de transporte y mensajería.

Gráfica 1 Unidades económicas, personal ocupado y producción bruta por sector 2014



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo económico 2014, INEGI

2.4.1 Principales Características Económicas por delegación 2014

Conforme a los censos económicos INEGI 2014, la Ciudad de México concentra 415,481 establecimientos, es decir, el 9.8% de las unidades económicas en el país y aporta el 16.92% del PIB. En esta economía, la delegación Venustiano Carranza concentra 30,763 establecimientos y el 7.40 % del total de las unidades económicas de la Ciudad de México. Posicionando a la delegación en el lugar 4 de acuerdo al porcentaje de concentración de las unidades Económicas en la Ciudad.

Las delegaciones con mayor densidad de población en la entidad también presentaron los porcentajes más elevados de unidades económicas, siendo: Iztapalapa con 17.6% y Gustavo A. Madero con 11.1%. Asimismo, la delegación Cuauhtémoc reportó el 16.0% de los establecimientos. Las delegaciones Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero, concentraron 44.7% de todos los establecimientos.

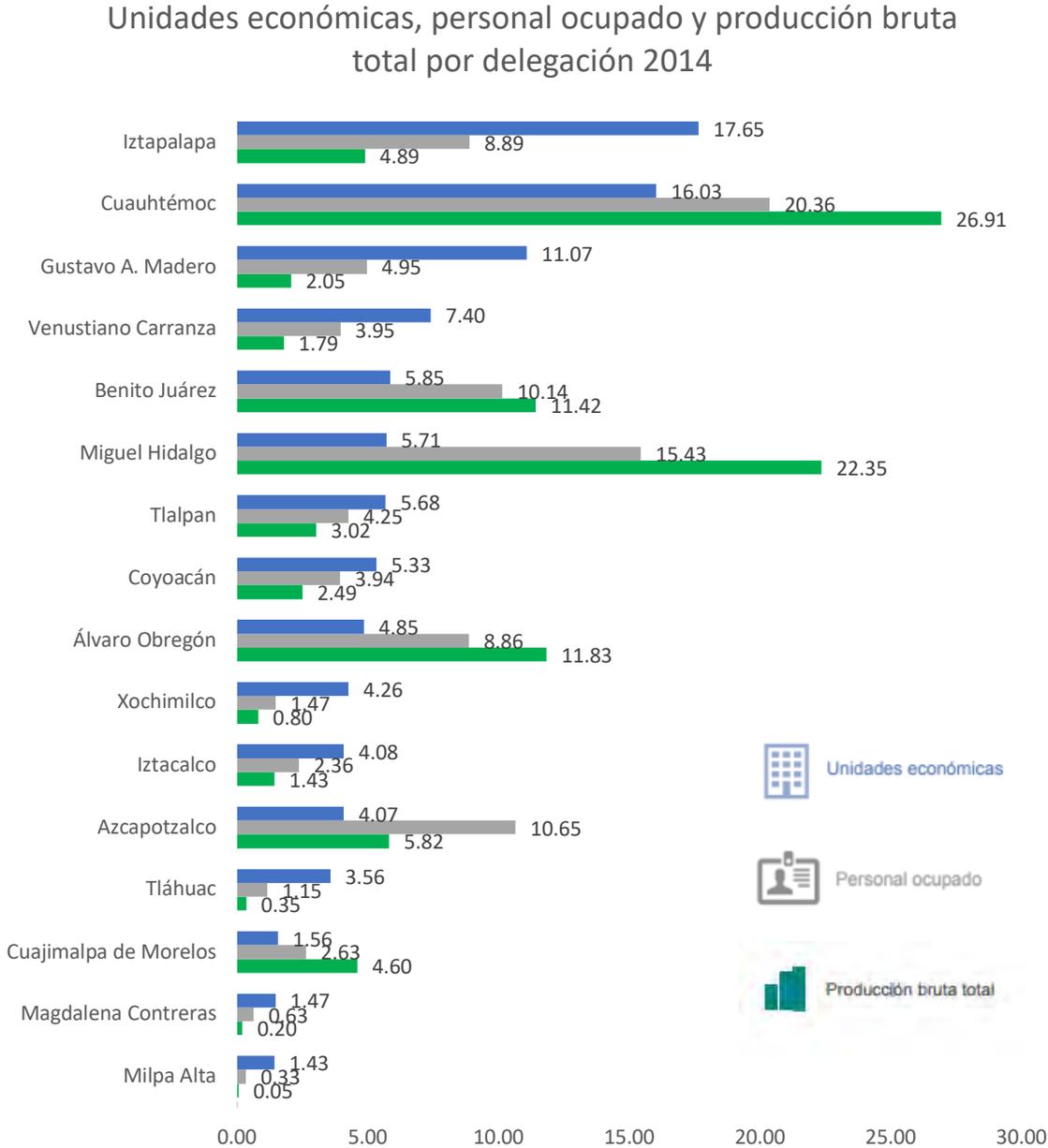
Cuadro 13 Principales Características Económicas por delegación 2014

Delegación	Unidades económicas		Personal ocupado		Producción bruta total	
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%
Álvaro Obregón	20,170	4.85	319,302	8.86	348,204,793	11.83
Azcapotzalco	16,928	4.07	383,735	10.65	171,224,236	5.82
Benito Juárez	24,293	5.85	365,565	10.14	336,140,738	11.42
Coyoacán	22,142	5.33	141,805	3.94	73,428,212	2.49
Cuajimalpa de Morelos	6,491	1.56	94,894	2.63	135,364,397	4.60
Cuauhtémoc	66,587	16.03	733,557	20.36	792,318,950	26.91
Gustavo A. Madero	46,007	11.07	178,537	4.95	60,464,906	2.05
Iztacalco	16,955	4.08	85,182	2.36	42,149,837	1.43
Iztapalapa	73,321	17.65	320,196	8.89	143,917,001	4.89
Magdalena Contreras	6,094	1.47	22,589	0.63	5,964,245	0.20
Miguel Hidalgo	23,724	5.71	556,130	15.43	657,791,999	22.35
Milpa Alta	5,928	1.43	11,932	0.33	1,386,681	0.05
Tláhuac	14,810	3.56	41,615	1.15	10,235,371	0.35
Tlalpan	23,581	5.68	153,223	4.25	88,943,702	3.02
Venustiano Carranza	30,763	7.40	142,270	3.95	52,645,965	1.79
Xochimilco	17,687	4.26	53,040	1.47	23,601,806	0.80
Total CDMX	415,481	100	3,603,572	100	2,943,782,839	100

Fuente: Elaboración propia con datos de Censos Económicos de INEGI 2014

El Sistema de Información Empresarial Mexicano (SIEM), para el año 2012 tiene registradas en la Delegación 4,226 empresas, de las cuales 177 se dedican a actividades manufactureras lo que representa el 4.1% del total de la CDMX y emplean en este ramo al 2.4% de los trabajadores de la entidad.

Gráfica 2 Unidades Económicas, personal ocupado y producción bruta total por delegación 2014



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo economico 2014, INEGI

2.4.1.1. Personal Ocupado por delegación

En personal ocupado total, las delegaciones que generaron el mayor número de empleos en la entidad fueron: Cuauhtémoc 20.4%, Miguel Hidalgo 15.4% y Azcapotzalco con 10.6 por ciento. La delegación Venustiano Carranza genero un 3.95% de empleos con un personal ocupado de 142,270 personas. Siendo que en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se mantienen más de 35 mil puestos de empleo directos.⁴¹

Ilustración 6 Hotel Camino Real cerca del AICM



Fuente: Recuperado de Página web del Hotel

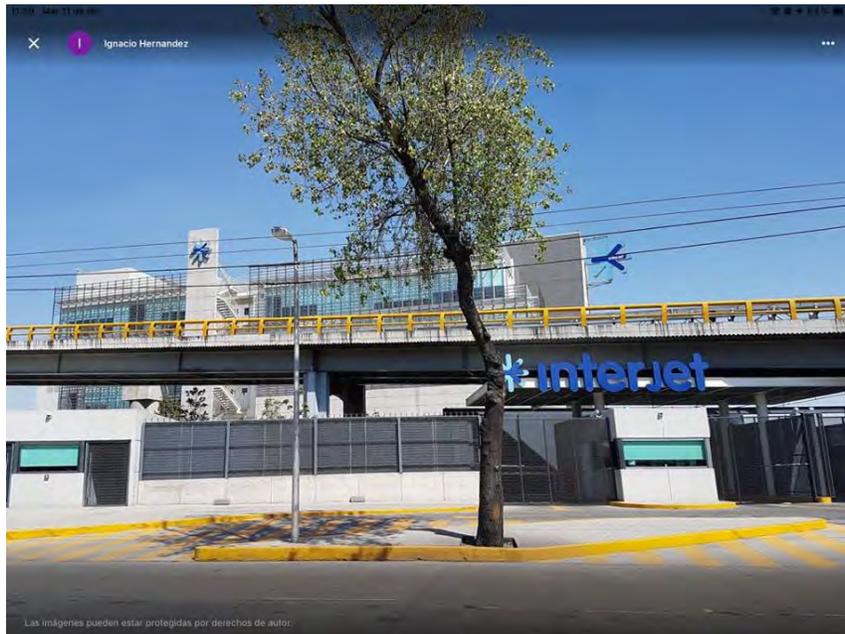
⁴¹ (Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Delegación Venustiano Carranza 2012-2015, 2013)

2.4.2. Producción Bruta Total

La producción bruta total es el valor de todos los bienes y servicios producidos o comercializados por la unidad económica como resultado del ejercicio de sus actividades. La Ciudad de México ocupó el primer lugar en la producción bruta total en el país, con 2,943,782,839 pesos y representó más de una quinta parte del total nacional. Por ello la mención de ser el centro económico más importante del país.

Con relación a la producción bruta total, la delegación Venustiano Carranza aportó 52,645,965 pesos con una participación del 1.79% con respecto a las demás demarcaciones en la Ciudad de México. Las delegaciones que concentraron las mayores participaciones en la producción bruta total fueron Cuauhtémoc con 26.9%, Miguel Hidalgo con 22.3%, Álvaro Obregón con 11.8% y Benito Juárez con 11.4 por ciento. Siendo Benito Juárez y Cuauhtémoc el centro de la CDMX.

Ilustración 7 Corporativo INTERJET dentro del AICM



Fuente: Foto recuperada de Google Maps 2018

2.4.3. Finanzas Públicas

2.4.3.1 Ingresos

Los ingresos de las delegaciones de la Ciudad de México se rigen por el “Acuerdo por el que se instruye a las Unidades Administrativas que integran la Administración Pública de la Ciudad de México a implementar las acciones necesarias para incorporar en la documentación oficial la denominación “Ciudad de México”. Que, por su naturaleza de Órganos Desconcentrados, las Delegaciones ejercen y administran recursos públicos con la personalidad jurídica de la Ciudad de México, por lo que se encuentran sujetos a una Hacienda Pública centralizada, conforme a lo establecido en la fracción IV del artículo 115 del Estatuto de Gobierno de la Ciudad de México.

En el caso de la delegación Venustiano Carranza el monto asignado para el periodo 2015 fue de 732,846,676 pesos que en relación con el total de ingresos de la Ciudad de México que ascendió a 214,647,194,500 representa el 0.34 por ciento. Una aplicación reciente de estos ingresos fue en la obra “Alberca Deportivo Oceanía” a un costado de esta misma estación del metro línea B, e inaugurada a principios de este año.

Ilustración 8 Alberca Deportivo Oceanía



2.5. Estructura Urbana

El 94% de la superficie de la Demarcación está urbanizada. Existe una importante zona comercial, colindante con la delegación Cuauhtémoc, considerada parte del primer cuadro; donde se localizan los mercados de La Merced, Sonora y Jamaica. La parte industrial está entre avenida Oceanía, el Boulevard Puerto Aéreo y la Calzada Zaragoza.

En cuanto al medio ambiente, en esta Delegación se localiza una sección del conjunto deportivo de La Magdalena Mixiuhca, uno de los importantes pulmones de la Ciudad de México. No obstante, buena parte del territorio de Venustiano Carranza sufre deterioro ambiental, como consecuencia de la desecación del lago de Texcoco y la creciente urbanización de la Ciudad de México

Ilustración 9 Estadio de Beisbol "Fray Nano"



Fuente: Foto recuperada de la página web "local.mx"

2.5.1. Vivienda

Las cifras del Censo de Población y Vivienda, INEGI 2010, señalan que en la Delegación hay 123,327 viviendas; 94.83% cuenta con servicio de agua entubada, 99.16% tiene drenaje; 99.12% energía eléctrica. En cuanto a distribución, los multifamiliares, como edificios y unidades habitacionales, se ubican principalmente en las colonias:

“Puebla, Ignacio Zaragoza, Gómez Farías, Penitenciaría, Morelos, Balbuena, Rastro, Pensador Mexicano, Aquiles Serdán, Simón Bolívar, Venustiano Carranza y Magdalena Mixiuhca; las viviendas unifamiliares se encuentran dispersas en las colonias 24 de Abril, Lorenzo Boturini, Artes Gráficas, Obregón, Moctezuma y Federal.”⁴²

Ilustración 10 Unidad Habitacional Presidente Kenedy en la colonia Balbuena



Fuente: Foto recuperada de Google Maps 2018

⁴² (Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Delegación Venustiano Carranza 2012-2015, 2013)

El número de U.H. en la Delegación asciende a 1,619, de las cuales en la última administración delegacional se dio mantenimiento mayor por deterioro a 217 y 3 más recibieron reparaciones de obra menor.

Cuadro 14 Viviendas habitadas por tipo de viviendas 2010

Tipos de vivienda	Número de viviendas habitadas	%
Total viviendas habitadas(1)	123,327	100
Vivienda particular	123,317	99.99
Casa	57,713	46.8
Departamento en edificio	49,215	39.91
Vivienda o cuarto en vecindad	10,261	8.32
Vivienda o cuarto en azotea	473	0.38
Local no construido para habitación	84	0.07
Vivienda móvil	9	0.01
Refugio	9	0.01
No especificado	5,53	4.5
Vivienda colectiva	10	0.01

Fuente: Elaboración propia con datos de Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010)

La Delegación Venustiano Carranza forma parte de las cuatro delegaciones centrales que han sufrido un acelerado proceso de despoblamiento y deterioro, producto de la consolidación de actividades comerciales y de servicios, muchos de los inmuebles antes destinados a vivienda, se han convertido en comercios, despachos, oficinas, restaurantes y todo lo relacionado con actividades terciarias.

Sin embargo, a pesar de que la población ha disminuido, el nivel de hacinamiento es el más alto de las delegaciones centrales, pues llega al 30.7%, lo que implica un amplio déficit habitacional. Por otra parte, el deterioro de las viviendas, también es elevado, debido principalmente a la antigüedad de las construcciones, que en 2005 promediaban 60 años.

Este problema es más evidente en las vecindades cercanas al Centro Histórico, consideradas como de alto riesgo estructural, pues fueron edificaciones construidas en los siglos XVIII y XIX. A raíz del decreto de congelamiento de rentas en 1948, iniciaron un proceso de deterioro por falta de mantenimiento, gracias al rescate del perímetro B del Centro Histórico, este problema ha disminuido.

Cuadro 15 Ocupantes de Viviendas Particulares 2010

Tipos de vivienda	Ocupantes	%
Viviendas habitadas	430.885	100
Viviendas particulares	430.661	99.95
Casa	214.748	49.84
Departamento	161.660	37.52
Vivienda o cuarto en vecindad	35.631	8.27
Vivienda o cuarto en azotea	1.360	0.32
Locales no construidos para habitación	227	0.05
Vivienda móvil	30	0.01
Refugio	29	0.01
No especificado	16.976	3.94
Viviendas colectivas	224	0.05

Fuente: Elaboración propia con datos de Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010)

El bando 2 emitido por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal en el año 2000, que sólo autoriza la construcción de vivienda en las cuatro delegaciones centrales, abrió oportunidades para que los programas de vivienda que lleva a cabo el Instituto de Vivienda del Distrito Federal se realicen en esta Delegación, aprovechando los recursos que se tienen destinados para tal fin. Sin embargo, no se cuenta con reserva territorial para demasiados desarrollos habitacionales.

2.5.2. Equipamiento y Servicios

Como parte de la zonificación del uso del suelo de la Delegación Venustiano Carranza, el equipamiento urbano ocupa el 30% del espacio territorial, el cual consta de los siguientes servicios: educación, cultura, salud, recreación, deporte, asistencia pública, comercio, abasto, administración pública, comunicaciones, servicios urbanos y transporte.

Los datos del Censo de Población y Vivienda, INEGI 2010, señalan que la Delegación cuenta con una infraestructura educativa de 433 planteles, de éstas, 150 son preescolares, 185 primarias, 72 secundarias, 6 profesionales técnicas y 20 bachilleratos o equivalentes.

2.5.3. Vialidades y Transportes

La delegación Venustiano Carranza, al ubicarse en la zona centro-oriente de la ciudad y colindar con algunos municipios del Estado de México y debido a su importancia como zona de tránsito de éstos hacia la Ciudad de México, se ha convertido en acceso importante del transporte de diversas modalidades, proveniente del Estado de México, Morelos y Puebla. Además, en la Demarcación se ubican el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y la Terminal de autobuses de pasajeros de Oriente (TAPO).

Ilustración 11 Vista Satelital del AICM



Fuente: Foto recuperada de la página oficial de “Sin embargo”

La Zona Centro-Oriente presenta una amplia demanda de transporte público en el ámbito metropolitano. Por la concentración en tiempo (período de máxima demanda) y espacio (vialidades sentido oriente-poniente), dos de los problemas más importantes son los que se refieren a la infraestructura vial y al servicio de transporte público. En la Delegación se ubican 6 Centros de Transferencia Modal, que Albergan 38 empresas y Rutas del Estado de México y 24 de la Ciudad de México, con 207 destinos, lo que propicia un gran movimiento vehicular.

Adicionalmente, en la Demarcación se ubican los mercados más importantes de la ciudad: Jamaica, Merced y Sonora, por lo que hay un gran flujo vehicular y peatonal. Esta relación con los estados circunvecinos provoca que las delegaciones de la CDMX acrecienten sus problemas para atender las necesidades de la población fija y la flotante. De ahí que, la infraestructura vial deba ser manejada en dos conceptos básicos, la conectividad y la accesibilidad, es decir, que los usuarios de otras Delegaciones, de los Municipios del Estado de México y los turistas, puedan trasladarse fácilmente de su punto de origen a su destino.

Es importante destacar que en la Demarcación existe un número importante de población flotante, algunas cifras señalan que, tan sólo en el año 2011, la Terminal TAPO registró la llegada de 8,073,930 pasajeros y el AICM 26,368,861 en sus 2 Terminales, turistas nacionales y extranjeros. Por otra parte, la red de transporte puede alcanzar una cifra superior al millón de usuarios diarios, tan sólo el sector Moctezuma, donde se ubica el corredor industrial de la Demarcación registra una población flotante de 50,000 personas diariamente.

Ilustración 12 Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente TAPO



Fuente: Foto recuperada de página DeFe

2.5.4.1 Vialidades

En la delegación Venustiano Carranza se ubican 4,958 calles, que representan el 5.10% del total en la Ciudad de México. De éstas, 17.53 km. son de Vías de Acceso Controlado, 34.66 Km. Vialidades Primarias y 431.79 Km. de Vialidad Secundaria. Las vías rápidas o de Acceso Controlado son las que contienen una circulación continua de grandes volúmenes de tránsito vehicular, con accesos y salidas de enlace con las vialidades primarias, este tipo de vialidades tienen secciones de 50 m. y 60 m. promedio.

Las vialidades que atraviesan la Delegación son: Circuito Interior, Calzada General Ignacio Zaragoza, Viaducto Miguel Alemán, Distribuidor Vial “Heberto Castillo”. Las vías Primarias facilitan el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre la Demarcación y el territorio circundante, con secciones promedio de 30 y 40 m., entre calles secundarias.

Ilustración 13 Boulevard Puerto Aéreo



Fuente: Foto recuperada de Google Maps 2018

Son Vialidades Primarias Fray Servando Teresa de Mier y los Ejes Viales; sobre estas vías se diseñaron carriles exclusivos permitiendo la circulación del transporte público integrado por: autobuses RTP, trolebuses, microbuses, taxis y metrobus. Metrobus cuya línea es importante para el AICM y se aborda en la siguiente sección de transporte de la demarcación.

Los Ejes Viales son vialidades semaforizadas, formando un tipo de retícula en la CDMX, vías diseñadas con carriles exclusivos para autobuses del transporte público, en sentido preferencial y en contrasentido. Son 34 Ejes Viales, de los cuales 7 se localizan dentro de la Delegación, siendo estos:

“Eje 1 Ote. (Av. del Trabajo, Vidal Alcocer, Anillo de Circunvalación, Calzada de la Viga), Eje 2 Ote. (Av. Congreso de la Unión), Eje 3 Ote. (Av. Ing. Eduardo Molina, Francisco del Paso y Troncoso), Eje 3 Sur (Av. Morelos), Eje 2 Sur (24 de Abril, Av. del Taller), Eje 1 Sur, Eje 1 Nte. (Av. del Trabajo, Albañiles, Norte 17, Hangares Aviación, Fuerza Aérea Mexicana, Miguel Lebrija) Eje 2 Nte. (Av. Canal del Norte, Transval).”⁴³

Las vías Secundarias permiten la distribución interna en un área específica, comunicando así las diferentes zonas urbanas, con las vialidades primarias, en una sección promedio de 20 y 30 m. Las vialidades secundarias que forman parte de la Delegación son: Av. Oceanía, Norte 17, Iztaccíhuatl, Av. Oriente 172, Av. del Peñón, Aluminio, General Anaya, Lorenzo Boturini, Economía, López Mateos, Iglesias Calderón, Genaro García y Ferrocarril de Cintura. Mientras que las vías Locales facilitan el acceso directo a las propiedades, están ligadas a las calles colectoras, los recorridos son cortos y los volúmenes son bajos, y generalmente son de doble sentido.

⁴³ (Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Delegación Venustiano Carranza 2012-2015, 2013)

2.5.4.2 Transportes

El servicio público de transporte de pasajeros, se integra por el Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, Líneas 1, 4, 5, 9, A y B; Servicio de Transportes Eléctricos (Trolebuses); Red de Transporte de Pasajeros (RTP); Servicio de Transporte Concesionado local y metropolitano (Microbuses); Servicio individual de transporte de pasajeros (Taxis).

El importante MetroBus, con servicio de Buenavista a San Lázaro, además de otro servicio expreso al Aeropuerto de la Ciudad de México, los cuales transportan no sólo a sus habitantes a todo lo largo y ancho de la Demarcación, sino que dadas las condiciones geográficas de la Delegación, sirve de enlace para comunicar al centro de la Ciudad de México, con las Delegaciones Iztacalco, Iztapalapa, Gustavo A. Madero y el Estado de México, siendo el Servicio Público de transporte de pasajeros (Microbuses), junto con el Sistema de Transportes Colectivo “METRO”, la columna vertebral del transporte en la localidad.

Ilustración 14 Sistema de Transporte Metrobus



Fuente: Foto recuperada de página oficial de METROBUS

El costo de servicio de la ruta de Metrobus que va de Buenavista al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, es de \$30.00 pesos, con lo cual solo es accesible para el sector turístico visitante de la CDMX. Se reflejado también en la saturación del servicio normal, sobre todo en las llamadas “Horas picos” tanto en la mañana del oriente hacia la ciudad como a la inversa por la tarde.

2.5.4.2.2 Unidades de la Ciudad de México y del Estado de México que realizan base en la Demarcación.

Existen 55 bahías en los Centros de Transferencia Modal de Pantitlán, Zaragoza, Puerto Aéreo y San Lázaro, con capacidad para 4,262 vehículos, que dan servicio a 38 empresas de la Ciudad de México y 24 del Estado de México. Los principales destinos al Estado de México son hacia los municipios de Nezahualcóyotl, Los reyes la Paz, Chimalhuacán, Chalco, Valle de Chalco, Ecatepec, por mencionar los mas relevantes.

2.5.4.2.3 Taxis.

La Delegación cuenta con 50 bases y sitios registrados y en proceso de regularización, con un parque vehicular de 7,766 unidades. Debido al número excesivo de unidades de este tipo de transporte y a la falta de infraestructura que las albergue, los operadores se estacionan en vías primarias, en segundos y terceros carriles y lugares no permitidos, ocasionando congestionamientos viales y conflictos entre vecinos, usuarios y transportista

CAPÍTULO 3

El impacto del Cambio de Uso de Suelo del Aeropuerto
Internacional de la Ciudad de México

3.1. Contexto actual de la Delegación Venustiano Carranza

3.1.1. *Importancia de los Antecedentes Económicos y Sociales de la Delegación*

La delegación Venustiano Carranza mantiene un papel fundamental para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) al ubicarse aquí el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), considerado pieza central para el transporte aéreo en el país, ya que es el principal Aeropuerto Metropolitano en México y América Latina por brindar atención a más de 41 millones de personas y realizar más de 448 mil operaciones aéreas en 2016, representando más del 35% del total nacional.

Por su localización geográfica en la zona centro de la Ciudad de México, la población de la demarcación se ha ido reduciendo paulatinamente, pues el dato para el año 2010 fue de 430,978 habitantes, y para el año 2015 fue de 427,263, siendo notoria dicha reducción, por los precios tan elevados del suelo en esta demarcación que obliga a sus habitantes a cambiar de residencia a hacia la periferia de la Ciudad de México.

Dicho precio es elevado, por la calidad de vida que se tiene en esta demarcación pues existe una amplia infraestructura de transporte, en red hidráulica, sistema de drenaje y alcantarillado, etc.; además de un conjunto de servicios de alto nivel en educación, salud, entretenimiento, bancarios, entre otros, siendo que estas características destacan en toda la zona central de la Ciudad de México, a la cual pertenece la Venustiano Carranza.

En el caso de la demarcación otro aspecto importante de despoblamiento de la zona, como aspecto crítico, es el deterioro del paisaje urbano, en su mayoría en sus zonas centrales, producto de las nuevas actividades comerciales que se han desarrollado en dicha zona, pues muchos inmuebles destinados a fungir como vivienda se convirtieron en establecimiento con el fin de ser sede de actividades del sector terciario.

Con relación a los datos del capítulo 2, que se encuentran sustentados en los Censos Económicos de INEGI del año 2014; más del 60% de la actividad económica estaba representada por establecimientos comerciales, los cuales sumaban un total de 18,475 en aquel año, mostrándose como la actividad más productiva. Otro sector importante es el de los servicios, ostentando el 32%.

La delegación alberga también 42 mercados públicos, siendo los más importantes los mercados de La Merced, Sonora y Jamaica, no solo para la demarcación, sino para toda la CDMX. Dentro de los corporativos que resaltan en la demarcación son los de las empresas Aeromar, Interjet y Aviacsa cuyas sedes están localizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en la colonia Federal

La mayoría de la Población Económicamente Activa Ocupada en Venustiano Carranza se concentró en actividades del sector terciario con una participación de 84.59% de las cuales el 26.42% se dedicó al comercio. Relacionado directamente con el número de unidades económicas preestablecidas en la demarcación del sector terciario enfocado en su mayoría al comercio.

Se puede apreciar esa participación tan alta en el sector terciario como característica de las economías globalizadas y rasgo distintivo de la economía en la Ciudad de México, pues al menos en el casco central, predominan todas las actividades económicas orientadas al comercio de bienes y servicios de consumo

final. El aspecto teórico de la formación de una ciudad capitalista, tiene un estrecha relación y aplicación con la concentración de capitales en la misma.

En su equipamiento urbano en concreto, derivado del capítulo 2 cabe destacar, la infraestructura educativa con 433 planteles, cuenta con más de 10 centros sociales y deportivos, además del estadio de béisbol “Diablos Rojos” y la recién construida Alberca “Deportivo Oceanía. El equipamiento de Administración Pública, ubicado dentro de la Delegación, cuenta con importantes edificios de servicio nacional como el Palacio Legislativo, el Palacio de Justicia Federal, además de las agencias aduanales, que operan en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.⁴⁴

Los Servicios Urbanos con los que cuenta la Delegación son: 2 estaciones de bombeo, 2 campamentos-bodega de servicio de limpia, 8 plantas de bombeo, 1 campamento-bodega de transporte, 1 campamento electromecánico, 1 campamento con almacén de materiales de construcción, 1 campamento de obra civil, 8 campamentos de desazolve, 8 campamentos de limpia y 1 campamento del servicio de limpia de la demarcación Venustiano Carranza. Los cuales se encuentran distribuidos⁴⁴

Las vialidades que atraviesan la Delegación y sirve de conexión con el Aeropuerto principalmente son: Circuito Interior, Calzada General Ignacio Zaragoza, Viaducto Miguel Alemán, Distribuidor Vial “Heberto Castillo”. Además, cabe resaltar que de la Vialidades Primarias Fray Servando Teresa de Mier y los Ejes Viales; sobre estas vías se diseñaron carriles exclusivos permitiendo la circulación del transporte público integrado por: autobuses RTP, trolebuses, microbuses, taxis y el importante metro bus como ruta para el Aeropuerto Internacional.

⁴⁴ (Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Delegación Venustiano Carranza 2012-2015, 2013)

Los Ejes Viales son vialidades semaforizadas, formando un tipo de retícula en la Ciudad de México, vías diseñadas con carriles exclusivos para autobuses del transporte público, en sentido preferencial y en contrasentido. Se localizan 7 de 34 ejes viales dentro de la Delegación, siendo los más cercanos al AICM: Eje 2 Oriente. (Av. Congreso de la Unión), Eje 3 Oriente. (Av. Ing. Eduardo Molina, Francisco del Paso y Troncoso), Eje 1 Norte. (Av. del Trabajo, Albañiles, Norte 17, Hangares Aviación, Fuerza Aérea Mexicana, Miguel Lebrija).

En relación al transporte en la demarcación, se integra por el Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, Líneas 1, 4, 5, 9, A y B, siendo la línea 5 y 9 amarilla y café respectivamente cercanas al Aeropuerto, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) que tiene como ruta al interior de la colonia Balbuena y el Metro Bus, de Buenavista a San Lázaro, con el mencionado servicio expreso al Aeropuerto de la Ciudad de México, cuyo costo de esta ruta exprés es de \$30.00 por viaje.

Con los elementos anteriores, podemos concluir en este apartado, deduciendo que existe una infraestructura y equipamiento urbano, bastante amplio, que no solo es funcional para la demarcación, sino también para el funcionamiento operativo de interconexión del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México con el resto de la Ciudad, cumpliendo su tarea de Condición General de la producción, tanto para la circulación de mercancías como para la movilidad de pasajeros.

En el siguiente se explica y se relaciona más a detalle la infraestructura que existe en la delegación Venustiano Carranza en relación con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para contextualizarlo además de evaluar la situación actual de su funcionamiento operativo, en donde existe ya una saturación excesiva de operaciones para este año.

3.2. Contexto actual del AICM

3.2.1. Antecedentes del AICM

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México ha tenido distintos nombres en el transcurso de sus más de 50 años oficiales de operación, primero como Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México, después como Aeropuerto Central de la Ciudad de México, Aeropuerto de México, Aeropuerto Benito Juárez y el actual, Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México (AIBJCM).

“En el año 1928 se inició la construcción de la primera terminal para la aviación civil; el “Puerto Aéreo Central” en las afueras de la ciudad, en el mes de febrero de 1929 la nueva terminal empieza a proporcionar normalmente los servicios, y hasta fines de ese año oficialmente entra en operación. En 1939 se inauguró el puerto Aéreo Central de la Ciudad de México, construido por la SCOP con la participación de Mexicana, que fue destinado a la aviación civil, sin embargo desde esas fechas la ampliación y remodelación ha sido permanente.”⁴⁵

“El 6 de julio de 1943 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el decreto que declara internacional, para efectos de entrada y salida de aviones y pasajeros, al Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México. El 2 de diciembre de 1963 el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Walter Buchanan, dictó un acuerdo que lo denominaba oficialmente “Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, como ya se le conocía desde hacía algunos años.”⁴⁵

⁴⁵ (Pag. Oficial AICM, 2018)

La extensión territorial del AICM es de 756 hectáreas representando un 23% del total del territorio de la delegación. Además, cuenta con dos terminales intercomunicadas por un corredor vial y un aerotrén con capacidad de movilizar 7,800 pasajeros diarios. Es propiedad del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, la cual es una Entidad de participación estatal mayoritaria, con personalidad jurídica y patrimonio propio y es tenedora directa del 99.99% de las acciones y del control accionario de sus Entidades Subsidiarias.

Ilustración 15 Foto del AICM en los 50's



Fuente: Foto recuperada de "El Universal"

Es importante mencionar que en el AICM se mantienen más de 35 mil puestos de trabajos directos y alrededor de 15 mil indirectos en sus áreas adyacentes, y en materia comercial, concentra el 65% de las mercancías que se comercian vía aérea con el resto del mundo. Comprendiendo lo anterior, el primer evento de examinar será, el impacto directo en el empleo de la demarcación, ya que, se modificarán muchos de los establecimientos comerciales que existen, en el área del AICM, transformando el uso de suelo de estos mismos negocios, al reubicarlos, cerrarlos totalmente o cambiar el giro comercial de cada uno de estos.

El aeropuerto capitalino para septiembre del presente año, fue posicionado por la consultora británica OAG en el lugar 20 dentro del Top 50 de “Megahubs Internacionales”, al registrar un índice de conectividad de 181, el más alto de América Latina. Le siguió el Aeropuerto Internacional de Sao Paulo-Guarulhos (GRU), que apareció en lugar 37 a nivel mundial.⁴⁶

El AICM forma parte fundamental de la estructura económica, social y urbana de la delegación y la Ciudad de México, que con las medidas que tomo el Gobierno Federal de finalizar cabalmente toda operación aeroportuaria en estas instalaciones, a partir del funcionamiento del Nuevo Aeropuerto, es decir, cancelar un sistema de aeropuertos para construir uno nuevo, fenómeno que no se ha presentado en ninguna otra Ciudad en el mundo, traerá consigo distintos fenómenos analizados a continuación.

Ilustración 16 Vista aérea del AICM



Fuente: Foto recupera de “El Universal”

⁴⁶ (OAG, 2018)

3.2.2. La construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

La problemática actual consiste en la necesidad de ampliar la capacidad aeroportuaria de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México ya que el Aeropuerto Benito Juárez ha rebasado el límite técnico de operaciones que trae consigo una saturación excesiva de sus instalaciones. Por tal motivo el Gobierno Federal puso en marcha el 2 de septiembre de 2014 el proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM)

Dicho proyecto consiste en construir un Nuevo Aeropuerto en áreas federales del Ex - lago de Texcoco y en terrenos adquiridos a ejidatarios por distintas dependencias gubernamentales en los municipios de Atenco, Ecatepec y Texcoco, así como el cierre total de operaciones del AICM y la Base Aérea Militar N°1 Santa Lucía por su incompatibilidad en el tráfico aéreo de estas mismas.

Ilustración 17 Vista área del NAICM



Fuente: Foto recuperada de página web “El País”

Desde los años noventa, el gobierno federal ya se planteaba la necesidad de ampliar el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que para esas fechas momento movilizaba alrededor de 15 millones de pasajeros por año, previendo un incremento anual según datos de Encinas 2015 de entre el 5 y el 6 por ciento, lo que implicaba su inminente saturación en pocos años.

El actual Aeropuerto Internacional, aclara Encinas 2015 “ha permitido hasta el momento, ofrecer servicio de transporte a 32 millones de pasajeros al año, sin embargo, la demanda continúa en aumento debido a que el volumen de tráfico aéreo global se duplica cada 15 años con un crecimiento del 5.3 por ciento anual, limitando la comunicación entre las entidades del país y restringiendo la conectividad y competitividad con el mundo.”⁴⁷

Y es el proyecto del Nuevo Aeropuerto NAICM considerado por diversos especialistas, así como por las comunidades que tendrán un impacto directo, como un mega proyecto con costos monetarios onerosos y demasiados elevados, sin precedentes en la historia moderna del país. Además de traer consigo un conjunto de impactos severamente nocivos para el medio ambiente, así como en materia social urbana y económica.

Encinas 2015; también puntualiza que significa una regresión en el avance de políticas públicas en la planeación para alcanzar un desarrollo sustentable pues es “Un error de planeación del desarrollo nacional y para el desarrollo regional equilibrado en el país”, lo denomina así ya que tenía proyectada una inversión de 169 mil millones de pesos en su primera fase al 2020, de los cuales el 85 por ciento se destinará a evitar que las nuevas instalaciones aeroportuarias se hundan o se inunden pues las condiciones del suelo no son aptas para este tipo de obras.

⁴⁷ (Encinas Rodríguez, Alejandro, 2015) pp. 13

Desde los primeros estudios realizados por MITRE en octubre de 2000 hasta los actuales, han sido severamente cuestionados por diversas entidades como Aeropuertos y Servicios Asociados (ASA) entre demás especialistas de la UNAM en donde las discusiones se han centrado en torno a las ventajas que tendría construir el aeropuerto en Tizayuca además ahora en Santa Lucía y no en Texcoco.

Encinas 2013 complementa lo anterior dado que “En un reporte ejecutivo de los diversos estudios realizados sobre la viabilidad del NAICM, señala que MITRE no consideró, en el caso del proyecto Texcoco, información relativa a la meteorología, orografía, suelos, riesgo aviario o volcánico, factores urbanísticos, de vulnerabilidad, demográficos o de hidrología.”⁴⁸

Sin embargo, el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se pretende construir a lo largo de los próximos 50 años, en terrenos del Ex - lago de Texcoco, generando un impacto proyectado a 3 km a la redonda de la obra, siendo su incidencia directa a los municipios de Atenco, Chimalhuacán, Ecatepec, Nezahualcóyotl y Texcoco. (ver Mapa 16)

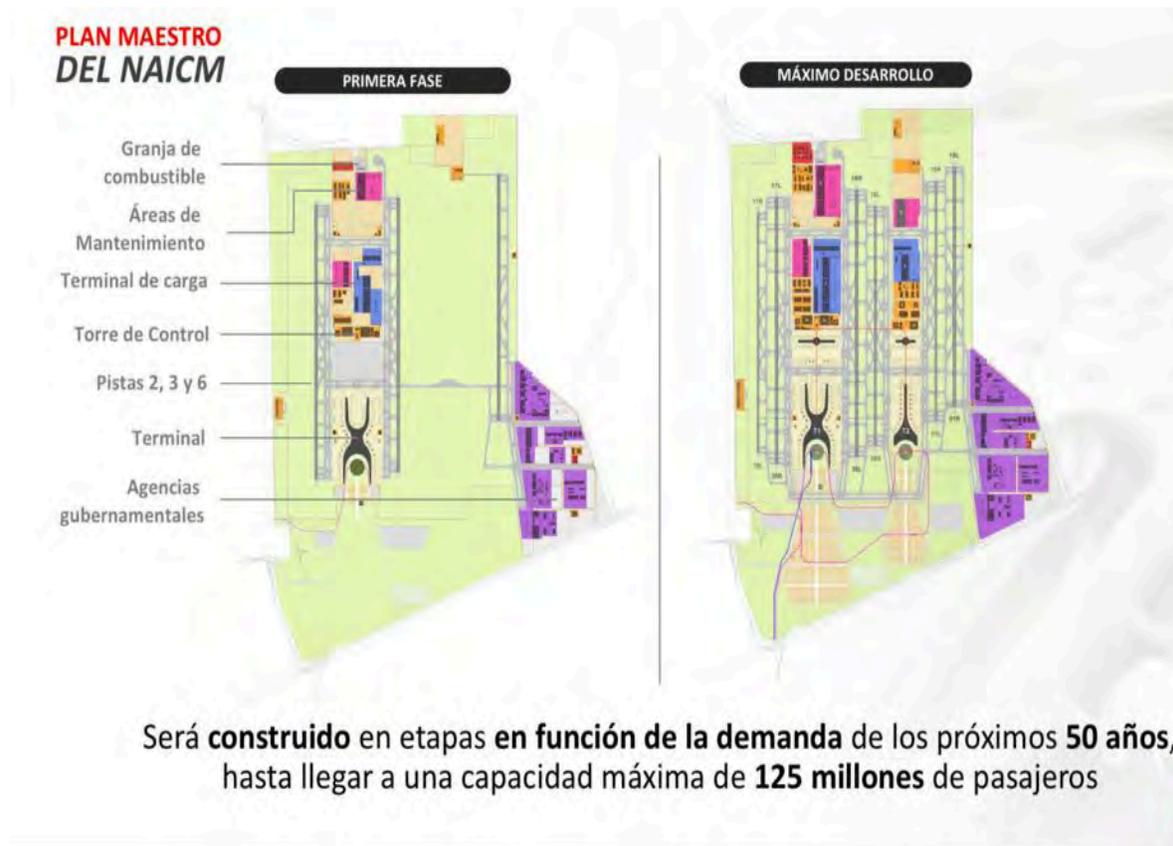
En terrenos de propiedad federal, como se menciona anteriormente, que se encuentran bajo la administración de la Comisión Nacional del Agua, así como en predios adquiridos a ejidatarios y particulares y en terrenos donados por el gobierno del Estado de México, que suman una superficie de 12 mil 500 hectáreas, de las cuales se destinarán 4 mil 430 hectáreas para la construcción del aeropuerto y el resto para diferentes usos y desarrollos inmobiliarios.

La primera etapa del proyecto es la que lleva se comenzó a construirse en 2015 y lleva un avance arriba del 30 % al presente año, iniciando con la cooperación del

⁴⁸ (Encinas Rodríguez, Alejandro, 2015) pp. 27

Ejército Mexicana para la construcción de toda la barda perimetral del Nuevo Aeropuerto, y se espera que para el año 2020 tenga en operación simultanea tres pistas, además tendrá un edificio terminal de 550 mil metros cuadrados.

Ilustración 18 Plan Maestro del NAICM



Fuente: Foto recuperada de página oficial del GACM

Durante el inicio del desarrollo del proyecto de un Nuevo Aeropuerto se generó un desenvolvimiento de una enorme especulación inmobiliaria a lo largo y ancho de la región extendiéndose a las 756 hectáreas de donde se encuentra localizado el actual Aeropuerto Benito Juárez, que incluso ya existen diversos desarrollos inmobiliarios a su alrededor.

3.2.3. Especulación inmobiliaria

¿Precio de un bien sin valor?

Hay que comprender que la tierra o el suelo fértil en general, no tiene ningún valor, pues en él aún no está materializado el trabajo humano objetivado, sin embargo, este tiene un precio, Pero porque se forma este precio, la primera diferencia que subrayan los economistas marginalistas es que el terreno tiene un precio, sin duda, pero éste se establece en un mercado que no es de competencia perfecta, y de allí nacen todos los problemas. El llamado “*mercado del suelo*”.

Lo fundamental plantea Topalov, “es que el precio del terreno es el precio de una mercancía sin valor”, ampliando, en sentido estricto de una mercancía norma su precio de mercado, aunque pueda alejarse del precio de la mercancía, tiende siempre, por el propio juego de la competencia entre los que ofrecen y los que demandan, a ajustarse según el precio de producción.

Y este precio para Topalov “es la medida económica inmediatamente perceptible por los agentes económicos y, especialmente, por los productores capitalistas: está constituido por el costo de producción, es decir por el capital consumido más la ganancia media sobre ese capital. Sin embargo, el precio de producción está regulado por algo aún más fundamental: el tiempo de trabajo socialmente necesario para su producción, es decir, el valor.”⁴⁹

Pero cuando se trate de que la mercancía sea un terreno, es evidente que no existe como tal una regulación por el precio de producción, por el valor: el terreno si bien tiene un precio, puesto que se recibe dinero a cambio de él. No obstante,

⁴⁹ (Topalov, 2006) pp.119

este no tiene valor porque no es un producto del trabajo humano como se ha mencionado o, por lo menos, no es un producto del trabajo privado controlado por el capital.

Desde el punto de vista marginalista, la utilidad de la localización la que explicará el precio, puesto que el valor es la utilidad, en concreto plantea Topalov “un terreno cuesta caro porque procura muchas ventajas y porque tiene mucha demanda, desde una visión más desarrollada destaca que, la propia estructura del modo de producción capitalista esconde la esencia de las relaciones sociales bajo la apariencia de las mercancías: el capitalista conoce sus costos y su ganancia; ignora el valor y el plusvalor.”⁵⁰

En concreto, ¿cómo se establecerá el precio del suelo? Topalov plantea dos supuestos; el primero es que “los precios de los terrenos son determinados por el precio de la demanda capitalista del suelo y, de manera más precisa, por la jerarquía de los precios de demanda de los agentes que valorizan el capital al transformar el uso del suelo. Y la segunda es que no hay precio de oferta autónomo. Son los precios de transacción constatados los que determinan los precios de oferta.”⁵⁰

Las rentas del suelo son en concreto ganancias extraordinarias localizadas, producidas por un proceso de valorización del capital, donde una parte de las condiciones para esta no se pueden reproducir y son monopolizables. En el sistema desarrollado de producción capitalista de las mercancías inmobiliarias (el cual Topalov denomina “el sistema de la promoción”), éstas adoptan dos formas concretas, a saber, la ganancia extraordinaria de promoción, por una parte, y el precio del suelo por otra.

⁵⁰ (Topalov, 2006) pp.120

El precio del suelo puede ser retomado como una forma transformada de la ganancia capitalista, una transformación exigida por la existencia de una propiedad del suelo que rechaza al capital, que tiene la posibilidad efectiva de prohibirle el acceso a sus condiciones externas de valorización.

Las ganancias extraordinarias pueden tener varias bases, varios procesos de formación, y, por tanto, una diferente evolución histórica. Topalov plantea la definición de tres grandes categorías de ganancias extraordinarias localizadas, que pueden ser transformadas en las tres categorías de renta del suelo que distingue Marx: la renta absoluta, la renta diferencial y la renta de monopolio.⁵¹

En concreto ciertas condiciones de la producción de mercancías inmobiliarias, así como del uso de los inmuebles para la producción de ganancia, son estrictamente no reproducibles por un capital particular. Cuando la actividad capitalista de que se trata comprende una tasa de ganancia interna de ramo superior a la tasa de ganancia media, esta ganancia extraordinaria de ramo puede transformarse en renta absoluta.

En el sentido de la especulación Existen dos grandes tipos de especulación: la especulación financiera y la especulación inmobiliaria. La primera consiste en la reventa de activos financieros de empresas títulos y/o acciones, valores, divisas, etc. y la segunda en la reventa de inmuebles. La especulación inmobiliaria se realiza en primer lugar en el suelo sin ningún uso, a través de su compra a precio bajo, recalificación y venta, con grandes rentabilidades aparentes para el especulador.

La especulación con viviendas la cual provoca el elevado número de viviendas vacías, se tiende a producir en terrenos de elevado valor, bien en zonas

⁵¹ (Topalov, 2006)

estratégicamente céntricas o en ensanches dedicados a viviendas de lujo. En el primer caso la alta demanda de vivienda en el centro de las grandes ciudades puede hacer subir el precio del metro cuadrado de suelo de forma casi ilimitada. Como es el caso de la zona Central de la Ciudad de México

En un segundo escenario, el propietario del suelo se encuentra con las limitaciones del mercado de viviendas de lujo, que puede saturarse fácilmente, permaneciendo vacías largo tiempo a la espera de un comprador. Cuando se dan grandes subidas del precio del suelo y la vivienda, de forma provocada o no, los suelos pueden pasar por muchas manos, cada una de las cuales obtiene su parte de ganancia especulativa.

Cuando los precios del suelo se disparan, al ser tal la tasa de ganancia de estas inversiones, los propietarios tienen tendencia a no vender o vender solo a precios tales que no pueden pagar a menudo más que sociedades que compran con una finalidad superespeculativa. Estos fenómenos se pueden ver expresados a partir del inicio del proyecto de un Nuevo Aeropuerto pues han prevalecido diversas compras de inmuebles por la especulación que ha generado dicho proyecto.

3.3. Impactos Socioeconómicos por el cambio de uso de suelo del AICM

3.3.1. *Impactos actuales del AICM*

El cambio de instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México AICM se debe comprender como un enorme conjunto de megaproyectos que reconfiguraran a la Ciudad de México en el aspecto urbano, económico ambiental y social. El aspecto fundamental de Medio Ambiente actual de la CDMX, se ha visto severamente afectado, pues mantiene índices elevados de contaminación constantes.

Pues la Ciudad de México utiliza cada vez más energía para mantener sus problemáticas de abastecimiento de recursos como lo es el agua, la descarga de desechos, problemas severos en la movilidad espacial sumamente relacionados con los índices de contaminación de la ciudad.

Problemáticas ambientales muy severas, que al menos ya la sociedad tiene encima, de tal forma que pueden aumentar en un futuro no muy lejano, si es que no se implementan estrategias de sustentabilidad contundentes en el presente. El actual Aeropuerto está localizado en la parte de la Zona oriente de la Ciudad, la cual ha mantenido una tendencia natural a inundarse.

Sin embargo, en escenarios meteorológicos muy extremos el AICM, se ha mantenido como un vaso regulador, permitiendo que su superficie se inunde en forma controlada, pues cuenta con un sistema de bombeo continuo para dicho control de aguas pluviales. Es importante resaltar que está localizado en la zona más baja de la ciudad, es por ello que en temporada de lluvias los escurrimientos inundan la zona, y esta problemática se ha ido aumentando con el pasar del tiempo.

Ilustración 19 Inundación en 2017 en el AICM



Fuente: Foto recuperada de página web NITU

La Ciudad de México, para su abastecimiento de agua se requiere de la explotación del manto freático en un 80%, impidiendo la recuperación de este mismo afectando directamente a la CDMX, la Zona Metropolitana de la Ciudad de México además del área en que se encuentra el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Con la gradual explotación del manto freático, cambia el comportamiento del suelo, pues sufre una desecación acelerada provocando el hundimiento de la Ciudad.

A pesar de ser una zona con pocos pozos de extracción se hunde de manera distinta en sus diversas ubicaciones, siendo la zona oriente con casos de mayores hundimientos, Esta desecación del manto freático además de modificar el comportamiento del suelo, modifica su resistencia ante los sismos. La cuenca se ubica en una de las zonas tectónicas más complejas del país, con una alta sismicidad. Durante el transcurso del siglo XX ocurrieron seis sismos de magnitud mayor a ocho grados Richter, el más reciente el del 19 de septiembre del 2017.

El Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México no presentó las características técnicas de los proyectos que supuestamente desviarán los escurrimientos. Por lo tanto, es imposible aseverar que el problema de las inundaciones estará resuelto. Además, el proyecto carece de estudios de riesgo ambiental asociados a la posibilidad de inundaciones ante eventos hidrometeorológicos extremos que muestren que dicha ampliación cuenta con la capacidad de regulación su eficiente

3.3.1. Especulación con el suelo del AICM

Desde que se anunció el proyecto para el NAICM, las presiones inmobiliarias por las áreas rurales empezaron a intensificarse. La región Atenco-Texcoco se ha transformado en una zona codiciada por desarrolladores y especuladores inmobiliarios que buscan beneficiarse del impacto urbano que tendrá este proyecto. Lo que incrementará las invasiones de predios, conflictos agrarios,

pulverización de la propiedad ejidal, el rentismo de los terrenos agrícolas, la pérdida de la autosuficiencia alimentaria, desinterés por la participación social, el deterioro del tejido social y la precarización de los servicios, entre otros desórdenes.

Los promotores del nuevo aeropuerto han señalado que la obra y posterior operación del nuevo aeropuerto generará altas tasas de empleo, que contribuirá a responder a la demanda a nivel nacional que requiere de la creación de un millón de nuevos empleos por año, de los cuales 202 mil 796 se necesitan en el Estado de México, y 137 mil 902 para la Ciudad de México

Por lo que resultarán insuficientes los 160 mil empleos que se han creado y se estiman crear a lo largo del proyecto, la mayor parte de los cuales son de carácter temporal, en lo que corresponde a la construcción de la obra, al tiempo que el total estimado se generará a lo largo de los 50 años, lo que representa 3 mil 200 nuevos empleos por año en promedio.

Comprendiendo lo anterior, el primer impacto que se generará de forma directa, sería el empleo en la demarcación, ya que, se modificarán muchos de los establecimientos comerciales que existen, en el área del AICM, transformando el uso de suelo de estos mismos negocios, al reubicarlos, cerrarlos totalmente o cambiar el giro comercial de cada uno de estos.

Ahora bien, actualmente existe un destino incierto en los terrenos del AICM, que, al designar ya un uso de suelo en concreto, se manifestará un impacto de carácter dual, tanto para la demarcación como para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, considerado así por incluir dos aspectos a examinar.

Ilustración 20 Proyecto de Gobierno Federal para el AICM



Fuente: Foto publicada en página web CiudadanosENRED

El primero es la modificación de las dinámicas urbanas preestablecidas y el segundo será el incremento de las problemáticas existentes de la demarcación y la ZMCM, estimando que cualquier cambio de uso de suelo en esta área, atraerá más y más población a la extremadamente poblada Zona Metropolitana en el oriente, población que demandará servicios y que no podrá ser abastecida en su totalidad.

Conclusiones

La delegación Venustiano Carranza mantiene índices importantes en términos de calidad de vida, pues concentra diversos servicios de alto nivel, comercios importantes como los mercados Merced, Sonora, además de diversos corporativos localizados en la demarcación y alrededor del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, manteniendo una aportación importante a la Economía de la Ciudad de México, pues forma parte del anillo central de esta misma.

Mediante el cambio de uso de suelo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por la construcción y funcionamiento del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México en los terrenos del Ex Lago de Texcoco, la Delegación Venustiano Carranza enfrentará cambios, económicos, sociales y urbanos que darán paso al reordenamiento de las actividades económicas, así como una mayor atracción de población a la demarcación, independientemente del uso de suelo a designar. Agudizando las problemáticas existentes en dicho territorio.

La idea sustancial, es darle un uso eficiente y adecuado a los terrenos donde está localizado el actual Aeropuerto Internacional de la ciudad de México después de la puesta en marcha del Nuevo Aeropuerto. Por lo tanto, se propone no deshacerse totalmente de los recursos con los cuales cuenta el AICM, ya que hay una gran infraestructura, y habrá cosas que sí, pero hay otras que se pueden planear en un aprovechamiento sustancial

El gobierno plantea que cuando deje de operar el actual Aeropuerto debe contribuir a ordenar y mejorar el crecimiento urbano de la Zona Oriente de la Ciudad de México. Por ello una de las políticas públicas que se pueden establecer y que beneficien a los habitantes de la delegación, es que parte de la AICM se conserve para el establecimiento de empresas de los rubros aeroportuarios en

conjunto con la construcción de Zonas de uso habitacional para las familias dependientes de las actividades que se despliegan por la operación del NAICM.

Dicho esto, otra política pública a establecer, es utilizar la infraestructura aeroportuaria para ser un punto funcional de investigaciones científicas mediante la localización y puesta en marcha universidades y escuelas técnicas del sector público. Generando así un aumento en el nivel educativo de la fuerza de trabajo dedicada a estos sectores, tanto de la demarcación como de la ZMCM. Partiendo de que para el desarrollo de cualquier economía la educación de la población es un aspecto fundamental para lograrlo.

Claro dichas medidas como propuestas a corto plazo, pero dichas problemáticas existentes en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México pueden cesar mediante una serie de acciones gubernamentales que descentralicen tanto los poderes de la unión como las principales actividades económicas al resto del territorio nacional. Además de generar un ambiente de certidumbre económico, estabilizando un poc la especulación inmobiliaria

Entonces como conclusión podemos decir que el nuevo rumbo del desarrollo en la delegación Venustiano Carranza debe transformarse en un verdadero polo de desarrollo, con la inversión en infraestructura educativa de servicios, etc que permita equilibrar y corregir poco a poco todo el desordenamiento que existe no solo en el Oriente sino en toda la Zona Metropolitana.

Bibliografía

- 1) Aguilar Martínez, A. G., & Rodríguez Hernández, F. (1997). *Economía global y proceso urbano en México*. México: Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias UNAM.
- 2) Castells, Manuel. (1986). *La cuestión Urbana*. México: Siglo XXI.
- 3) CONAGUA. (2004). *Compendio del agua, 2004, región XII. México*. México.
- 4) Encinas Rodríguez, Alejandro. (2015). *El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Política negocios y poder*. México: Senado de la República.
- 5) Garza, Gustavo. (2000). *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*. México: El Colegio de México y Gobierno del Distrito Federal.
- 6) Garza, Gustavo. (2003). *La urbanización de México en el siglo XX*. México: Ilustrada.
- 7) Garza, Gustavo. (2013). *Teoría de las condiciones y los Servicios generales de la producción*. México: El colegio de México.
- 8) Harvey, David. (2003). *El nuevo imperialismo*. Madrid España: Akal S.A.
- 9) INAFED. (2017). *Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México*.
Obtenido de <http://siglo.inafed.gob.mx/enciclopedia/EMM09DF/delegaciones/09017a.htm>
|
- 10) INEGI. (2000). Censo General de Población y Vivienda.
- 11) INEGI. (2010). Censo de Población y Vivienda. Recuperado el 2017, de <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/2010/>
- 12) INEGI. (2017). Marco Geostadístico Nacional. México. Obtenido de <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/mapas/mg/>
- 13) Lefebvre, Henri. (1968). *El derecho a la Ciudad*. Paris: Edicionesn península.

- 14) Luxemburgo, Rosa. (1970). *La acumulación del capital*. Editorial de Ciencias sociales.
- 15) Marx, K. (1980). *Manuscritos: Economía y Filosofía*. Madrid: Alianza Editorial.
- 16) Marx, K. (2008). *Contribución a la Crítica de la Economía Política*. México: Siglo XXI Editores.
- 17) Marx, K. (2009). *El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 2*. México: Siglo XXI Editores.
- 18) Marx, K. (2009). *El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo II Vol. 5*. México: Siglo XXI Editores.
- 19) Marx, K. (2009). *El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo III Vol. 6*. México: Siglo XXI Editores.
- 20) Marx, K. (2009). *El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo III Vol. 7*. México: Siglo XXI Editores.
- 21) Marx, K. (2013). *El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 1* (Vol. 1). México: Siglo XXI Editores.
- 22) Marx, K. (2013). *El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo I Vol. 3*. México: Siglo XXI Editores.
- 23) Marx, K. (2013). *El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo II Vol. 4*. México: Siglo XXI Editores.
- 24) Marx, K. (2013). *El Capital, Crítica de la Economía Política, Tomo III Vol. 8*. México: Siglo XXI Editores.
- 25) Moreno Perez Orlando. (2008). *Desarrollo Económico y urbanización en el oriente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México 1980 - 2010*. México: Porrúa.
- 26) Pag. Oficial AICM. (11 de 2018). *Página Oficial del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*. Obtenido de <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm>

- 27) Palma G. Fernando. (2015). *La vivienda de interés social, Factor de movilidad social y espacial. Ixtapaluca Estado de México*. México: UNAM FES ARAGÓN.
- 28) Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de la Delegación Venustiano Carranza. (26 de Enero de 2005). *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*. Recuperado el 2017, de http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetass/2015/PDDU_VENUSTIANO-CARRANZA.pdf
- 29) Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Delegación Venustiano Carranza 2012-2015. (2013). *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*. Recuperado el 2017, de http://www.vcarranza.cdmx.gob.mx/web_oficio/art_14/24_F_XXIV/PROGRAMA_DELEGACIONAL_DE_DESARROLLO_2012_2015.pdf
- 30) Tamayo, M. T. (2003). *el proceso de la Investigación científica*. México: Limusa.
- 31) Topalov, C. (2006). *La Urbanización Capitalista*. Buenos Aires.
- 32) Zarco, J. L. (2014). *Ciudad Nezahualcoyotl de la pobreza a la globalización económica y la saturación urbana*. México: UNAM FES ARAGON.