



Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Estudios Superiores Aragón

ECONOMÍA

“EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL
DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y SU
IMPACTO SOBRE LAS VIALIDADES DEL ORIENTE
DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA
CIUDAD DE MÉXICO, 2017-2020”

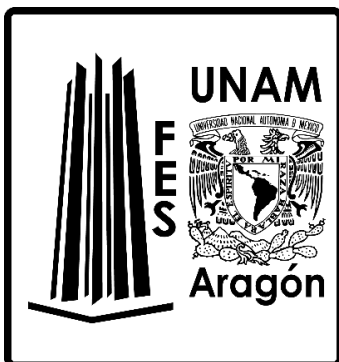
Tesis que para obtener el Título
de Lic. en Economía

PRESENTA

OSWALDO DIAZ AVILA

ASESOR DE TESIS

DR. JAIME LINARES ZARCO



CIUDAD NEZAHUALCÓYOTL,
ESTADO DE MÉXICO, NOVIEMBRE DE 2019.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Índice Temático

<i>Introducción</i>	8
---------------------------	---

CAPITULO 1

Marco Teórico

<i>1.1 - Crisis Económica Capitalista</i>	14
<i>1.2 - La Crisis Urbana</i>	19
<i>1.3 - Modelo Neoliberal</i>	25
<i>1.4 - El papel del Estado en el Neoliberalismo</i>	31
<i>1.5 - Teoría Marxista</i>	36
1.5.1 - La Teoría del Valor.....	37
1.5.2.- La Teoría de la Plusvalía.	39
1.5.3.- La Acumulación infinita de capital.	39
1.5.4.- La lucha de clases	40
1.5.5.- La crítica a la economía capitalista.....	41
1.5.6.- La ideología del sistema capitalista.....	42
1.5.7 - Ley General de Acumulación Capitalista.....	43
1.5.8 - Las Condiciones Generales De La Producción.....	46
1.5.9 - Las Condiciones Generales Para La Reproducción del Factor Trabajo	49

CAPITULO 2

Evolución Histórica de la Economía Mexicana de 1940 – 2018

<i>2.1 - Introducción</i>	53
<i>2.2.- Antecedentes</i>	55
<i>2.3 - Características del modelo de industrialización por sustitución de importaciones</i>	61
2.3.1 - Antecedentes del modelo ISI.....	61
2.3.2 - El Modelo ISI en México	65
<i>2.4 - Alcances y límites del “Milagro Mexicano”</i>	70
2.4.1 - Alcances del Milagro Mexicano	74
2.4.2 - Límites del Milagro Mexicano	81

2.5 - <i>El auge petrolero y la crisis económica</i>	87
2.6 - <i>La política neoliberal y la apertura comercial</i>	93

Capítulo 3

La zona Metropolitana de la Ciudad de México; dinámica y crecimiento urbano.

3.1 - <i>Antecedentes</i>	105
3.2 - <i>Origen y Desarrollo de la ZMCM 1950 – 1980</i>	108
3.3 - <i>Evolución y consolidación de la ZMCM 1980 – 2020</i>	118
3.4 - <i>Concentración y crisis urbana en la ZMCM</i>	126
3.4.1- <i>Concentración económica</i>	126
3.4.2 - <i>Concentración urbana</i>	128
<i>Mapa 3: Proceso de centralización y descentralización de la ZMCM</i>	130
3.4.3 - <i>Crisis urbana</i>	130
3.4.4 - <i>Crisis ecológica en la ZMCM</i>	135
3.5 - <i>Movilidad en la ZMCM</i>	138
3.5.1 - <i>La red vial de la ciudad de México 1900 – 1980</i>	141
3.5.2 - <i>Red vial 1900 – 1950, trazo hacia adentro de la ciudad</i>	142
3.5.3 - <i>Red vial 1950 – 1980, trazo centro – periferia</i>	146
3.6- <i>Modelo red vial Neoliberal 1980 – 2020</i>	152

Capítulo 4

El Aeropuerto Internacional "Benito Juárez vs El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en el Marco de la crisis económica y la crisis urbana.

4.1 – <i>Antecedentes</i>	158
4.2 - <i>Ampliación y saturación de aeropuerto Internacional de la ciudad de México</i>	163
4.2.1 - <i>Características de la ampliación</i>	163
4.2.2 - <i>Principales indicadores de la saturación</i>	165
4.3 - <i>Construcción del nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México</i>	168

4.3.1 - Antecedentes de proyectos de “Nuevos Aeropuertos” para la Ciudad de México	168
4.3.2 - Las condiciones actuales del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.....	171
4.3.3 - Problemas y retos del Aeropuerto de la Ciudad de México	175
4.4 - <i>Infraestructura Vial en el Oriente de la ZMCM</i>	177
4.4.1 - Condiciones generales de la red vial en la Zona Oriente de la ZMCM	178
4.4.2 - La red vial actual vs Aeropuerto “Benito Juárez”	183

Capítulo 5

Impacto del NAICM sobre las vialidades en el oriente de la ZMCM

5.1- <i>Antecedentes</i>	188
5.2 - <i>Características del proyecto maestro del NAICM</i>	198
5.2.1 - Características del proyecto maestro.....	198
5.3 - <i>Estructura de las vialidades principales y secundarias alrededor del NAICM</i>	203
5.3.1- Colapso vial en torno a la construcción del NAICM.....	205
5.3.2 – Demanda y problemática de movilidad vial adecuada en la zona oriente de la ZMCM.....	210
5.3.2.1- Demanda y problemática de movilidad en el oriente de la ZMCM.....	211
5.3.3 - Vialidades que serán modificadas y creadas entorno a la construcción del NAICM	215
5.4- <i>El Impacto del NAICM sobre las vialidades en el oriente de la ZMCM</i>	221
<i>Conclusiones</i>	238
<i>Recomendaciones</i>	239
<i>Índice de cuadros, gráficos, mapas e imágenes</i>	248
<i>Bibliografía</i>	251
<i>Cibergrafía</i>	256

Agradecimientos

Yo soy el Alfa y la Omega, principio y el fin, el primero y el último.

Apocalipsis 22:13

Para quienes desde mi primer día me han guiado, cuidado y apoyado incondicionalmente, gracias Mamá Maribel; incansable, trabajadora, resguarda de tiempos difíciles y mi madre, gracias por tu infatigable forma de darme Amor, cariño y respaldo. Para mi padre Alejandro; ejemplo de vida, fuerza, persistencia, inteligencia y nuestro resguarda irremplazable en la familia, gracias padre por enseñarme tantas cosas de ti, para ustedes que han dado sus manos, energías y vida a trabajar para que yo tuviera estudios, comida y techo.

Gracias por todo Amados padres

A Mi hermano Gerardo; Mi gemelo, amigo y compañero de vida.

Gracias por enseñarme de la nobleza, de tu tenaz forma de apoyarme en tiempos difíciles, tu incalculable forma de hacerme sentir paz. Gracias hermano por todo tu Amor hacia a mí, el mío hacia a ti es incondicional, para ti las siguientes letras que te describen.

“Recuerdo que juntos pasamos muy duros momentos y tu no cambiaste por fuerte que fueran los vientos, es tu corazón una casa de puertas abiertas”

– Roberto Carlos - “Amigo”.

A mi hermana Mariana

Gracias por tu peculiar forma de darme lecciones de vida, que estas letras sepas lo mucho que te Amo, de lo tanto que te admiro y respeto, por cuidarnos a Gerardo y a mí, por ser nuestra hermana infatigable, noble y ejemplo de vida, un ejemplo del cual yo puedo testiguar, Gracias Mari.

Para mi abuelita Martha y mi Tío Miguel Ángel

Gracias por ser nuestro respaldo, guías, por formar parte de nuestra familia, por darnos su amor incondicional y desde niño darme lecciones, correcciones y consejos de vida, por todos los momentos que hemo

A mi familia heredera que siempre han respaldado nuestros sueños, gracias a todos ellos que viven a la distancia pero que han sido piezas importantes en mi formación humana y profesional. Quiero hacerles saber que este logro es también suyo. Para mis 4 abuelos, a mis Tíos, Primos y Sobrinos que espero se sientan orgullosos de este su trabajo.

Al Dr. Jaime Linares Zarco

Ejemplo de vida, profesional y mi padre académico, quiero agradecer por su confianza, respaldo y de los múltiples consejos de vida que en repetidas pláticas hemos tenido, este trabajo y mi formación académica no se podría explicar sin usted, muchas gracias por abrirme las puertas a la docencia, quiero felicitarle por ser un profesor de excelencia, profesional y un ser humano extraordinario.

Para mis amigos

Agradecer a quienes por más de 4 años se convirtieron en más que amigos.

Erika Aparicio; ejemplo de persistencia, inteligencia y amistad, gracias Güera, Itzel Torres Nava; sentimental, acertada y capaz, gracias amiga. Brenda Baltazares; mi consejera y apoyo en tiempos turbulentos, gracias Bren. Dulce Monrroy; discreta, inteligencia y ejemplo de lucha, fuerza y tenacidad, gracias por la plática en la cual nos conocimos. Cesar Matías; sinceridad y proactivo, gracias por ir conmigo a los entrenamientos. Eduardo Eugenio; aventurero y apoyo incondicional, muchas gracias por darme “aventón”. Jesús Aguilera; inquieto, discreto y amante del fútbol; gracias por los partidos en las canchas. Miguel Moscosa Martínez; ocurrente, bromista y fiel amigo, gracias por tu amistad sincera.

Para mi Alma Mater, Mi Universidad; la UNAM.

Entre sus pasillos, aulas y bibliotecas forje mi educación. Quiero agradecer a la UNAM y a las personas que laboran en esta universidad que a diario la convierte en la mejor de México e Iberoamérica, estoy orgulloso de haber egresado de esta máxima casa de estudios. La UNAM ha sido y será mi casa de estudios a quien representaré con orgullo y profesionalismo.

Gracias por darme la oportunidad de ser parte de esta extraordinaria comunidad, extendiendo mi agradecimiento a profesores, investigadores y amigos de generación que recordare con gran gusto, gracias UNAM, un GOYA en tu honor y por la gente que a diario hace de esta universidad el proyecto educativo más grande y éxito de la historia de México.

Gracias a mi amada FES Aragón donde pase mis mejores años como universitario.

Agradecer al COLMEX donde pase armando parte de este trabajo, en especial a las personas que laboran en la biblioteca Daniel Cosío Villegas.

Para México y sus habitantes.

Agradecer a todos los ciudadanos de este país que gracias a sus impuestos pagados es como yo pude obtener mi carrera universitaria. La labor de un egresado de esta máxima casa de estudios es poner al servicio del país y sus habitantes nuestros conocimientos para hacer una mejor Nación para todos; menos desigual, con oportunidad de trabajar, con condiciones dignas de vivir, con oportunidad de estudiar y desarrollarnos en un ambiente de calma y paz que este país exclama a gritos. Agradecer a los mexicanos que desde la frontera norte hasta la sur han contribuido para que yo terminara mi carrera universitaria.

En especial este agradecimiento a las personas menos favorecidas; discapacitadas, enfermas y pobres de este país que han contribuido para que yo tuviera mis estudios universitarios.

Agradecer a todas las personas que de alguna forma directa o indirecta aportaron para que yo culminara mi carrera universitaria, una aventura por demás desafiante, llena de experiencias enriquecedoras, personas, amigos y lugares que conocí durante mi estancia, a todos los anteriores; muchas gracias porque, este mi éxito es también su éxito.

Por último, un especial agradecimiento a la Biblioteca Central de la UNAM, lugar donde se escribió gran parte de este trabajo. A sus incansables trabajadores mi admiración total por el trabajo profesional e indispensable que realizan para la grandeza la Universidad y su comunidad de universitarios.

Gracias Dios.

Gracias Familia.

Gracias Amigos.

Gracias amada UNAM, nos vemos en la próxima parada.

Biblioteca Central, Ciudad Universitaria.

9 de agosto de 2019.

Introducción

Hay pocos registros históricos que se igualen a la metamorfosis urbana que la Ciudad de México sufrió durante el siglo XX, pasando de lo rural a lo urbano en tan solo 40 años donde el cambio de régimen político y la coyuntura de la Segunda Guerra Mundial dio paso a un modelo económico que permitió a México la oportunidad de industrializarse e impulsar el crecimiento de ciudades, así como la generación de empleos y financiamiento de infraestructura que no se ha repetido en nuestra historia.

Durante el siglo señalado la ciudad de México sufrió sus cambios urbanos más importantes y con ello el crecimiento económico manifestó la inversión y el rápido proceso de industrialización, la migración campo-ciudad representó el olvido del campo, la inversión en infraestructura registró sus niveles más altos con construcciones emblemáticas y a la par se gestaba el recuerdo de ese México del cual fue desapareciendo gradualmente. Se construyó una ciudad que representaba el parteaguas del México rezagado hacia el México moderno, tecnológico e innovador, no podemos explicarnos los grandes avances de México como nación del siglo pasado sin el papel predominante de la Ciudad de México como el motor económico y social, desde los años 30's hasta los 70's.

Incrustados en el nuevo siglo, la capital del país se alza como una ciudad global que forma parte de la red mundial mencionada por Manuel Castells que se gestó desde los años 80's como respuesta del cambio de régimen de acumulación de capital donde la ciudad pasó a ser el aparato físico del sistema capitalista que asegura las condiciones de reproducción de capital, de la fuerza laboral y la imposición de está sobre las barreras geográficas, primordialmente las del medio ambiente.

El actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se construyó en varias fases durante gran parte del siglo XX, a finales del mismo llegan las primeras señales de saturación, en 1990 se presentan los primeros problemas de retrasos de vuelos y se hace el llamado a la SCT de un proyecto capaz de reemplazar al actual

aeropuerto. Una serie de proyectos surgieron, finalmente nada sucedió, la crisis de los años 90's impidió su consolidación. A comienzos de siglo llega un proyecto que proponía ampliar la actual terminal, de la mano del presidente Fox Quesada se comienza la construcción de la Terminal 2, su finalización se dio en 2008 ya en el sexenio del presidente Felipe Calderón, dicha ampliación canalizaría cerca de 32 millones de vuelos al año.

La cantidad de vuelos se ve disminuida por la crisis de 2008-2009, siendo el año 2010 el que menos vuelos registró con 24,130,535, hay una rápida recuperación tras la crisis y en 2014 se llega al límite operativo de la terminal 2, el registro de ese año fue de 34,255,739 millones de viajes, tras este año surgen una serie de discursos políticos encabezados por el entonces presidente Enrique Peña Nieto de que se el actual aeropuerto sería sustituido por uno nuevo, con mayor capacidad y que elevaría la competitividad.

En el año 2014 el presidente Enrique Peña Nieto daba a conocer el proyecto del que sería el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México que se construirá en los terrenos del Lago de Texcoco y tras darse a conocer esta noticia comenzaría una serie de discusiones por parte de los campesinos, colonos y la comunidad de investigadores de todas las disciplinas que se manifestaban en contra de dicho proyecto ya que la consideraban: costos, llena de corrupción, inviable ecológica y geográficamente lo que ponía en riesgo la estabilidad medioambiental de la cuenca de la Ciudad de México, sin embargo el proyecto avanzó.

Ante su construcción y el panorama hacia el futuro de esta mega obra es necesario estudiar las implicaciones económicas, urbanas y ecológicas que traerá su construcción. Este trabajo pretende estudiar el impacto que tendrá sobre las vialidades vialidades del oriente de la Zona Metropolitana de la Ciudad e México la construcción del NAICM, tomando en cuenta que la infraestructura de movilidad es de suma importancia para el éxito del proyecto, la movilidad forma parte del aparato físico de la ciudad que se encarga de establecer la conexión entre los puntos nodales y las vialidades que permitan el traslado hacia puntos de trabajo, estudio y ocio desde la periferia hasta el casco central de la ciudad.

Hoy las vialidades del oriente de la zona metropolitana se encuentran colapsadas debido en gran medida por la irregularidad de los medios de transporte concesionados, el aumento del parque vehicular y la concentración de los puntos de trabajo, estudio y recreación que ha generado que los flujos de viaje se intensifiquen en un sentido periferia-centro que provoca grandes cuellos de botella, horas pico y que en suma se manifiestan en horas-trabajo pérdidas en tiempos, salarios, deterioro de salud y el malestar social por los prolongados tiempos de traslados de un punto a otro dentro de la ciudad.

Las vialidades que se encuentran en la periferia de la construcción del nuevo aeropuerto tendrán el gran reto de canalizar los crecientes flujos de movilidad y esto dictaminará su posible éxito debido en gran medida a que en ellas se gestará el tránsito de todos los medios de comunicación desde autos particulares hasta la llegada de mercancías con las que tendrá que proveerse una obra de tal dimensión, las vialidades actuales del oriente de la ciudad se encuentra en un estado de deterioro, saturación en horas pico, falta de señalamientos así como de una incorrecta gestión de las diversas rutas que prestan servicios al actual aeropuerto y otros puntos importantes de la ciudad, por lo que si en el plan maestro de construcción no se plasman correctamente los proyectos de movilidad, presupuesto y tiempos de construcción será difícil poder hacer un diagnóstico adecuado sobre la demanda futura de movilidad en la zona oriente que se verá afectada y modificada ante la magnitud del proyecto.

Si la construcción del nuevo aeropuerto soluciona el problema de competitividad y de atención de vuelos habrá cumplido con su fin último, pero será crucial analizar el impacto que este aeropuerto representará para las vialidades del oriente de la Ciudad de México teniendo como referencia el escenario de crisis urbana, movilidad y ecocidio. Este trabajo busca ser un antecedente y un primer acercamiento a dicha problemática, las vialidades son las articulaciones de movilidad de una ciudad y forman parte de las condiciones generales de la producción necesarias para la reproducción de la fuerza de trabajo y de capital.

Una de las principales características de las ciudades del siglo XXI, es que deben ser redes de comunicación, distribución, movilidad y fuente de riqueza, si la Ciudad de México pretende ser el motor económico del país es necesario crear la infraestructura necesaria para los millones de habitantes, el aeropuerto podría ser la oportunidad de generar un nuevo polo de desarrollo urbano que detone la actividad económica de la zona oriente y permita impulsar un reordenamiento urbano que permita a que esta obra se convierta en una oportunidad para generar fuentes de empleo, mejorar la calidad de los servicios urbanos y elevar la calidad de vida de los habitantes de la zona oriente de la Ciudad de México que históricamente se han visto afectados por la exclusión urbana, el desempleo y las políticas de corte neoliberal.

El siguiente proyecto de investigación parte de la pregunta de investigación ¿Qué impacto tendrá el NAICM en las vialidades del oriente de la ZMCM?, nuestra pregunta generadora servirá como eje de investigación. Para responder a ella se partió de la siguiente hipótesis: El NAICM al ser un proyecto de gran dimensión urbana para la Ciudad de México, traerá nuevos flujos de movilidad, incrementará el parque vehicular y se intensificarán los cuellos de botella, por tanto, se investigará si las vialidades del oriente de la zona metropolitana cuentan con las condiciones de infraestructura para poder canalizar los crecientes flujos que se presentarán a partir de la construcción del nuevo aeropuerto.

El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México será la obra de infraestructura más importante del siglo XXI en la Ciudad de México, su consolidación o fracaso dependerá de múltiples factores; económicos, urbanos, políticos y sociales. Un proyecto de tal magnitud necesita múltiples estudios que puedan dar certidumbre de dicha construcción, este trabajo pretende investigar una parte que se considera de suma importancia; el estudio de las vialidades como parte de las condiciones necesarias de la reproducción del sistema capitalista.

Este trabajo estará conformado por 5 capítulos, en el primero abordaremos el *Marco Teórico* que contenga las categorías, conceptos y corrientes del pensamiento que explican la dinámica capitalista de acumulación, la crisis

económica y urbana características de la ciudad del siglo XXI que nos permitirá tener una perspectiva más amplia sobre la teoría urbana y económica que explica la estrecha relación que existe entre ambas disciplinas.

En el segundo capítulo haremos un recuento histórico de la *económica de México de 1940 a 2018* que nos permita comprender las coyunturas, periodos, modelos económicos, hechos y personajes que fueron relevantes en el transcurso económico y urbano gracias al modelo industrializador por sustitución de importación ayudó a crecer a niveles entre 6 y 7 % anual entre 1950 y 1980, hasta producirse el desgaste del modelo económico que dio paso al Neoliberalismo en principios de los años 80's que se ha caracterizado por ser excluyente, desigual y depredador como ya lo ha mencionado David Harvey.

El desarrollo urbano de la Ciudad de México se ha gestado a la par del crecimiento económico, el recuento histórico ayudará a comprender la transición del campo a la ciudad, la migración y los diversos programas de infraestructura que se gestaron en la ciudad desde los años 40's hasta los 80's que hizo de la ciudad el motor económico del país que se manifestó en concentración económica, urbana y política.

En el capítulo tercero abordaremos *La zona Metropolitana de la Ciudad de México; dinámica y crecimiento urbano*. En este apartado podremos analizar el proceso de urbanización de la ciudad y sobre todo pondremos énfasis en el proceso de centralización industrial de 1930 a 1970 para dar paso a la descentralización en los años 80's y con ello tener un panorama más amplio sobre el proceso de metropolización de la Ciudad de México hasta convertirse en la urbe que hoy conocemos.

En el capítulo cuarto estudiaremos los antecedentes, las problemáticas y el proyecto conjunto del NAICM que nos ayudará a comprender la historia del aeropuerto actual de la ciudad y porque el proyecto de Texcoco puede o no ser una opción viable ante la situación de congestionamiento en el actual aeropuerto Benito Juárez.

En el capítulo cinco trataremos de dar respuesta a la pregunta central de investigación, para ello el capítulo anterior y los datos estadísticos que se han armado proporcionarán los elementos esenciales para dar conclusión a este trabajo, donde analizaremos los impactos que el NAICM tendrá sobre la dinámica urbana y de movilidad en la zona oriente de la Ciudad de México hasta poder concluir y proponer soluciones.

Capítulo 1

Marco Teórico

1.1 - Crisis Económica Capitalista

La expansión gradual del sistema capitalista está presente en casi todos los países del mundo¹ las crisis son esenciales para la reproducción del capitalismo y en ellas sus desequilibrios son confrontados, remodelados y reorganizados para crear una nueva versión de su núcleo dinámico² provocando un rompimiento en las fronteras geográficas, físicas, sociales, culturales e históricas del hombre para instalarse. Desde su comienzo este sistema económico se ha caracterizado por una centralización y acumulación de las fuerzas productivas, de los medios de producción y de la fuerza de trabajo, a costa de una mayor depreciación y despojo mediante los diversos mecanismos que el sistema tiene para dicha tarea; guerras, militarización y la creación de organismos globales encargados de gestionar y salvaguardar el interés de países y empresas.

Durante el siglo XX surgieron algunas manifestaciones de economías con una visión diferente y contraria a la capitalista que se alzaban para proclamar un modelo alternativo ante el avasallador dominio de los países imperialistas que buscaban la expansión de sus territorios y apropiación de sus medios de producción y fuerza de trabajo para impulsar la acumulación centralizada del capital. Una manifestación de ello fue la ex Unión Soviética que es el antecedente más conocido

¹ La mayoría de las manifestaciones de economías socialistas se dieron en el siglo XX debido primordialmente al movimiento llevado a cabo en la URSS a principios del siglo, todo ello influido por el pensamiento marxista que tenía auge en Europa y Asia y que ponía en tela de juicio la viabilidad del sistema capitalista como el único modo de producción. (Martínez Heredia, Fernando, “*Socialismo*”, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, Pág. 3).

² Harvey, David, “Las diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo”, Madrid-España, Traficantes de sueños, 2014, pág. 11

de dicho hecho histórico, además de Cuba tras el triunfo de los hermanos Castro sobre el dictador F. Batista en la revolución de 1953 y en China en 1946 tras la llegada del partido comunista al poder con Mao Tse Tung y más actualmente unas naciones de América Latina como Venezuela con Hugo Chávez y tras su muerte el poder se quedó con Nicolás Maduro y Bolivia con Evo Morales que han intentado ir en contracorriente de lo que sus presidentes llaman “El Imperialismo Yanqui”³. Este imperialismo se ha acentuado en los últimos 30 años, donde el capitalismo financiero de los Estados Unidos y otros países más van en contra de lo que naciones como Venezuela o Corea del Norte hacen con su sistema político, económico y social ya que va en contra de los principios del libre mercado y de la política neoliberal de acumulación de capital y despojo de recursos naturales, Naomi Klein argumenta que esa “filosofía de poder” y el “poder” mismo de los países capitalistas se ha visto atentado por estos países que han buscado caminos alternos y pretenden adherir a más países a dicho movimiento; el movimiento anticapitalista⁴.

Con la finalidad de salvaguardar sus recursos naturales, evitar la intervención Estadunidense y de otros países desarrollados en sus territorios y en el caso de Corea del Norte hasta hace poco el comenzó del avance en el programa del rearme nuclear nos habla de lo que estas naciones deben de hacer para proteger sus intereses nacionales que van en contra de los principios y reglas del capitalismo Neoliberal y de la dinámica del “libre mercado” que manifiesta la crisis humanitaria, de guerra y el intervencionismo en Medio Oriente que no es más que el avance geográfico del capitalismo por el despojo, control y aprovechamiento de estas naciones que hasta el día de hoy manifiestan brotes de resistencia y masivas migraciones en América Central, África y Medio Oriente.

La aniquilación de las economías de alternancia se dio finalmente con la desintegración de la URSS en 1991 que coincidió con la caída del muro de Berlín y

³ La terminología “Imperialismo Yanqui” se refiere puntualmente a la intervención de Estados Unidos en otras naciones del mundo por un interés Económico o Político que se manifiesta en la llegada de capital privado de Estados Unidos a estos países y mediante la posición de las mismas empresas van apropiándose los medios de producción de las naciones más vulnerables del mundo, a este hecho se la ha denominado el “Nuevo Imperialismo” que se hace mediante la incursión de capital privado en otras naciones. Consultar en. Ecured, “Imperialismo Yanqui”, disponible en https://www.ecured.cu/Imperialismo_yanqui fecha de consulta 02/05/2019.

⁴ Klein, Naomi, “Esto lo cambio todo, el capitalismo contra el clima”, Paidós editorial, 2014, pág. 33.

con ello el fin de un periodo de Guerras del siglo XX dejando a Cuba como el único representante de este tipo de economía y que en el periodo del presidente Barack Obama se dio la posibilidad de que Cuba y Estados Unidos (el máximo representante del sistema capitalista) dieran el último revés a la economía de alternancia. Manifestaciones como las de Venezuela y Bolivia han sido intentos claros de seguir la vía de la economía de alternancia sin mucho resultado y que de fondo parece tener más problemas que soluciones hasta ahora.

La actual crisis manifiesta muchas vertientes, no solo es de valorización, sino también del deterioro de las bases económicas, sociales y ambientales que le dan sustento al sistema capitalista⁵

La crisis del sistema capitalista se encuentra en su propia naturaleza y contradicciones de acumulación de capital, las cuales sistemáticamente ponen en duda la permanencia y futuro de un sistema de explotación que se basa en la extracción y apropiación de la plusvalía⁶ y que se manifiesta en las constantes crisis que ha vivido con el fin de reinventar nuevamente la acumulación que es cada vez más centralizada e interconectada por redes como lo describe Manuel Castells que antes, por otro lado siguiendo a Ernest Mandel las crisis obedecen primordialmente a los ciclos económicos⁷ y que son manifestaciones inherentes del sistema capitalista como lo mencionó Marx en *“El Capital”*, Ernest menciona 3 tipos causantes de las crisis; Subconsumo, Sobreproducción y Desproporcionalidad⁸.

La crisis capitalista según Mandel se deben a dos tipos; las crisis coyunturales y las crisis cíclicas. Las cíclicas corresponden a las fuerzas inherentes del sistema capitalista y son de carácter social, mientras que las segundas corresponden primordialmente a fenómenos naturales como: sequías,

⁵ Covarrubias Márquez, Humberto, “Crisis capitalista mundial: paradojas y respuestas”, México, Universidad Autónoma de Zacatecas, 2010, pág. 438.

⁶ Linares Zarco, Jaime, “La imagen urbana, México en el siglo XXI”, México, H. Cámara de Diputados, LX Legislatura, UNAM, FES Aragón, Editorial Porrúa, 2009, Pág. 20.

⁷ “Los ciclos económicos pueden definirse como las oscilaciones de la actividad económica que dan lugar a la expansión y la contracción alternada de la economía en forma de eventos sucesivos, esto implica que el crecimiento no es lineal, sino que presenta alternativamente épocas de auge y recesiones”. Resico F. Marcelo, “Introducción a la Economía Social de Mercado”, Argentina, Konrad Adenauer Stiftung, 2010, Pág. 179.

⁸ Linares Zarco, Jaime, op. cit. Pág. 25.

inundaciones, guerras y demás de condiciones sociales. Aquí nos enfocaremos en las primeras; las inherentes al sistema capitalista.

1.- Sobreproducción: Esta se manifiesta cuando (ocasionalmente) el propietario de las mercancías no encuentra a quién vender dicha mercancía para realizar su valor de cambio.

2.- Sub-consumo: Hay un desarrollo ilimitado de la producción y por tanto una restricción en el consumo, mediante el poco poder de compra de los trabajadores.

3.- Desproporcionalidad: Hay una descomposición en cuanto al equilibrio de los dos sectores, donde la demanda supera la oferta y al revés⁹

Las condiciones en las cuales el sistema capitalista se ha escudado y ha podido nuevamente saltar a escena es primordialmente reinventando las contradicciones que el mismo capital tiene, el más importante de ellos es la mencionada por Karl Marx; *La tendencia decreciente de la tasa de ganancia*.

El avance de las fuerzas productivas y la salida de la fuerza de trabajo en el proceso de creación de mercancías, significa que la composición orgánica del capital está disminuyendo y ello provoca una baja gradual de la tasa de ganancia media que el capitalista puede obtener, es resultado del incesante avance en la especialización y tecnificación en la creación de mercancías, esto ha generado que el sistema capitalista busque nuevas formas de expansión territorial y geográfica ante la apertura de nuevos mercados para colocar su capital ante la inminente baja en la obtención de plusvalía. Por tanto; la expansión cada vez será más rápida y más violenta por la búsqueda de esa tasa de ganancia es una de las características del capitalismo.

Si bien las crisis capitalistas se manifiestan en muchas más esferas de la vida social y económica podemos decir que son primordialmente las contradicciones del propio sistema capitalista en sí las que podrían en algún momento dado llevar al capitalismo al colapso, la más probable y que ha demostrado no haber sido resuelta

⁹ Mandel Ernest, "Tratado de economía marxista", México, Editorial Era, 1969, Pág. Cap.4, Pág. 3.

del todo ha sido la tendencia decreciente de la tasa de ganancia, puesto que la inversión en capital constante es un reflejo de la competencia económica por los mercados.

Una nueva visión llegó en la década de los años 80's con la incursión del modelo Neoliberal que dejó detrás al modelo "sustitutivo de importaciones" y arrastró la crisis inflacionaria y deuda externa en los países en desarrollo, esta renovada estructura llamada "economía global" dejó en sus comienzos escenarios de crisis, con el repunte tecnológico y científico, las crisis que antes eran meramente locales o de países específicos se volvió una crisis mundial que se manifiesta no solo en el sector financiero sino en más esferas de la vida social de los países que ahora viven atados a los procesos económicos de otras naciones y que de alguna forma u otra se manifiesta en una nueva dependencia económica a nivel continental; de igual forma la crisis es ahora mundial, una evidencia de este hecho lo podemos encontrar en la crisis del 2008-2009.

Los crecientes y alarmantes niveles de pobreza, de hambruna, conflictos bélicos, contaminación ambiental y la latente crisis migratoria de países en guerra, ha generado distorsiones a nivel global y dejan de manifiesto que el sistema capitalista busca de alguna forma nuevas esferas de expansión territorial que le aseguren colocar ese excedente de capital y buscan la máxima ganancia posible ya que el capital no conoce fronteras ni clase social.

Con la globalización y la implementación del modelo neoliberal los países del mundo ahora están más interconectados e interdependientes, en donde unos dependen de otros, la vulnerabilidad de este modelo queda de evidencia, dado que financieramente lo que pasa en China tendrá un impacto en Argentina, el precio del petróleo, el Dólar y los conflictos bélicos ahora son de interés mundial y está de por medio la capacidad del sistema en revertir todos estos escenarios que ponen en peligro la tasa de ganancia del capitalista y que buscará todos los medios para que dichos fenómenos sean coyunturales o inherentes del sistema capitalista como menciona Mandel se resuelvan tan pronto sea posible para poder acumular capital y sacar la máxima plusvalía posible de los procesos de producción.

1.2 - La Crisis Urbana

Manuel Castells nos dice que la *crisis urbana* aparece cuando la organización de las grandes ciudades contradice los valores y las necesidades de la mayor parte de los grupos sociales y al mismo tiempo dificulta la realización de los objetivos que asignan al sistema urbano los intereses estructurales dominantes¹⁰.

El campo y la ciudad¹¹ han cambiado mucho su imagen y sus condiciones, antes de la Revolución Industrial donde el predominio del campo sobre la ciudad era mayor, con el avance tecnológico y científico fue como las nuevas ciudades nacieron cimentadas en la industrialización¹² que atraía a la fuerza de trabajo¹³ del campo a la moderna y la joven ciudad, posteriormente las condiciones de las cuales se le proveía a la ciudad y los servicios con los cuales se le equiparan dio paso a que los trabajadores del campo se establezcan cada vez más cerca de la ciudad atraídos por las mejoras de salarios y de calidad de vida.

Podemos decir que la división del campo y la industria dio paso a la llegada histórica de las ciudades y con ello se dio una nueva división de trabajo¹⁴ que

¹⁰ Castells, Manuel, "Crisis urbana y cambio social", España, Siglo XXI, 1981, Pág. 1

¹¹ Manuel Castells, percibe la ciudad como un lugar geográfico donde se instala la subestructura político-administrativa de una sociedad, en donde coexisten un sistema de clases sociales, un sistema político, un sistema institucional y un sistema de intercambio con el exterior. Son a la vez centros religiosos, administrativos y político que representan la expresión especial de una complejidad social determinada por el proceso de apropiación y reinversión del excedente de trabajo. Castells, Manuel, "La era de la información. El poder de la identidad", Vol. II, México, Siglo XXI, 1999, Pág. 163, en Linares Zarco, Jaime "La imagen urbana, México en el siglo XXI", México, Porrúa, UNAM – FES Aragón, Pág. 37

¹² "Una organización del proceso productivo que, de forma racional y automatizada, implica la aplicación de tecnologías avanzadas al proceso integral de diseño, producción, fabricación y gestión, bajo la perspectiva de una lógica" (Del Águila García 2008) en García Marquina, Esteban, "Estudio-diagnóstico sobre las posibilidades del desarrollo de una edificación residencial industrializada dirigida a satisfacer las necesidades de vivienda pública y muy especialmente en alquiler en la comunidad autónoma del país vasco", España, ERIAKAL, 2013, Pág. 17.

¹³ "Es la capacidad del hombre para trabajar, conjunto de fuerzas físicas y espirituales de que el hombre dispone y que utiliza en el proceso de producción de los bienes materiales. La fuerza de trabajo es la condición fundamental de la producción en toda sociedad. En el proceso de producción, el hombre no sólo actúa sobre la naturaleza que le rodea, sino que desarrolla, además, su experiencia productiva, sus hábitos de trabajo. En las sociedades antagonicas de clase, los obreros carecen de medios de producción y son explotados. Las formas en que la fuerza de trabajo se explota dependen del tipo de propiedad imperante. Bajo el capitalismo, la fuerza de trabajo se convierte en una mercancía". Boríssov, Zhamin y Makárova *El diccionario de Economía Política* Unión Soviética, eumed, 1965. Disponible en <http://www.eumed.net/cursecon/dic/bzm/f/fuerza.htm>, fecha de consulta 03/05/2019

¹⁴ Eumed, "División del trabajo y progreso económico". "La expresión división del trabajo hace referencia a la división de un proceso o tarea en partes, cada una de las cuales se lleva a cabo por un individuo diferente. Esta noción se usa para referirse a la separación por ocupaciones o profesiones dentro de la sociedad considerada en su conjunto (división social del trabajo) y también para referirse a la separación de tareas en el seno de la

fomentaría cada vez más el abandono del campo y pondría a la ciudad como sinónimo de desarrollo económico, político, social y cultural. La economía urbana se basó en los cimientos del sector industrial, el comercio entre naciones y los servicios, éste último sería el verdadero detonante de las ciudades ya que tendría al campo como el ente subordinado del cual se desprendía y dependería en primera instancia para satisfacer la necesidad de la misma ciudad.

El proceso de urbanización¹⁵ de las primeras ciudades se dio entre la transición del modo de producción feudal al capitalista, donde se comenzaba a dar las primeras señales de la ocupación de las ciudades en los mapas mundiales. En países como Inglaterra y sus principales ciudades como (Manchester, Liverpool, Cardiff), en Francia (Paris, Marsella), Alemania (Berlín, Hamburgo, Munich, Frankfurt) o el Imperio Ruso (San Petersburgo) se comenzaba una transición de lo feudal a lo industrial así como del campo a la Ciudad donde el proceso de industrialización detonó la vida cotidiana de las personas y albergó en las ciudades a la élite dominante y se crearon las condiciones de la nueva forma de vida social y económica que prevalece hasta nuestros días, dejando de lado el campo, que comenzaría con el proceso de abandono y el despojo territorial por parte del interés individual del hombre.

Llegada la industrialización y la mejora tecnológica en los procesos de producción de mercancías en las ciudades trajo consigo el detonante demográfico y la expansión de estas ciudades a nuevos horizontes, ya que los nuevos residentes demandaban más espacios para habitar la ciudad que de igual forma sufrió un cambio de imagen, pasando de una rústica con asentamientos¹⁶ dispersos e

familia (división sexual del trabajo)". Disponible en <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/jrcr/C-10.pdf>, fecha de consulta 06/07/2019

¹⁵ "El proceso de urbanización es aquel donde se manifiesta un porcentaje cada vez mayor de población que reside en la ciudad y deja atrás el campo, de igual manera sucede con las ciudades donde cambia el uso de suelo e imagen del territorio". Gobierno de Aragón, España "El proceso de urbanización" Ciencias Sociales. http://e-ducativa.catedu.es/44700165/aula/archivos/repositorio/500/615/html/Unidad_03/pagina_1.html. Otra definición sobre el proceso de urbanización la podemos encontrar en el trabajo de (Garza, Gustavo, "El proceso de industrialización en la ciudad de México, 1821 – 1970", México, COLMEX, 1985, Pág. 29).

¹⁶ "Se considera como toda manifestación o presencia de personas con residencia fija en un lugar determinado, a partir del cual desarrollan sus actividades vitales. Constituye la expresión física del poblamiento y puede ser según el nivel de concentración de las viviendas de dos tipos, concentrado y disperso". Dirección de estadísticas sociales oficina nacional de estadísticas, "Asentamientos humanos urbanos y rurales concentrados", Cuba, 2006, pág. 3.

interconectados a una más conectada, habitada y con la maquinaria industrial a su servicio, este proceso acentuó aún más el abandono del campo y confirmó la consolidación de la ciudad.

Para el siglo XX la industrialización de gran parte de los países del mundo dejó de lado al campo, que significó el rompimiento y la renovación en las formas de producción y consumo naturales, ahora se manifestaría en su forma más amplia; la industrialización, que en la mayoría de los países sería el motor económico. El rápido proceso de industrialización de los países europeos, Estados Unidos en América y Japón en Asia fue la clara evidencia de que la idea de una rápida industrialización traería mejores condiciones de vida, sin embargo, esta capacidad de producción y los conflictos bélicos (guerras mundiales) destruyeron las fuerzas productivas y en otras partes del mundo comenzó y reafirmó el proceso de industrialización en países subdesarrollados que favoreció el capitalismo tardío de estas naciones, entre ellas; México.

El rápido proceso de industrializador llevado a cabo en países de América Latina tendría consecuencias, en su etapa final en los 70's provocó altos índices de inflación, deuda externa y la ocupación territorial de una gran industria obsoleta que sería desplazada por el nuevo modelo; *"El Neoliberalismo"* que en los años 80's en Estados Unidos y Reino Unido iba expandiéndose y rápidamente lo fue haciendo a nivel mundial, en México se consolidaría en los años 90's durante la presidencia de Carlos Salinas de Gortari.

Manuel Castells nos dice que la nueva infraestructura tecnológica, el proceso globalizador de la economía y de la comunicación han cambiado las formas de producir, consumir, gestionar, informar y pensar¹⁷ esto confirma el fin de tal modelo; el cambio en la estructura económica, política, cultural y social mundial. El agotado modelo de industrialización por sustitución de importaciones dio paso al Neoliberalismo liderado por Ronald Reagan y Margaret Thatcher en los años 80's, este modelo buscaba una reestructuración de la economía mundial, entre las

¹⁷Borja, Jordi y Manuel Castells "Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información", España, Taurus, 1997, Pág. 21.

medidas más primordiales en las cuales se basó este modelo fueron: La liberación económica y la nula intervención del Estado en la actividad económica, así mismo la privatización y la alta entrada de inversión extranjera por mencionar algunas¹⁸.

El cambio estructural e ideológico que desató el Neoliberalismo se manifestó en la ciudad, convirtiéndola en una especie de tablero de ajedrez donde podría mover las fichas y con ellas poder manipular a satisfacción las relaciones sociales tanto de producción como de fuerza de trabajo que ahí se desarrollaban, convirtiendo a la economía global en una especie de territorios articulados en torno a redes de ciudades. (Sasse,1999).

Ahora la ciudad se convertiría en el ente más importante (territorialmente) del capitalismo, debido a que en esta descansan todas las formas de relaciones sociales de producción de capital. En la era neoliberal la ciudad será la máxima representante del despojo territorial y del desplazamiento geográfico donde vacía el excedente de capital que este genera y de igual forma en ella descansa la infraestructura que sirve para la reproducción de capital que es de suma importancia para la acumulación de más capital.

Es sabido que, desde la era feudal hasta su transición al modelo capitalista, la ciudad ha cambiado en función, estructura y dinámica¹⁹ estos cambios han condicionado de manera importante la imagen urbana de las ciudades y por ende ha cambiado internamente la estructura social, política, económica y cultural de quienes habitan en ellas.

Es verdad que la crisis urbana del modelo neoliberal cuenta con características particulares, la más importante; hacer de la ciudad una mercancía más, de la cual debe y puede explotar sus cualidades para condicionar las formas

¹⁸ "... A mediados del siglo XX, en el mundo capitalista prevalecían diferentes formas del Estado social, entre ellos el Estado keynesiano. Esto no fue impedimento para que el austriaco Von Hayek publicará su libro *Camino de servidumbre*. En esta obra planteaba una dura impugnación al Estado keynesiano de bienestar y con él nació el neoliberalismo, como una reacción teórica y política vehemente contra el Estado intervencionista y de bienestar", en palabras de Perry Anderson (Anderson, 1999: 15) en, Calvento, Mariana "*Fundamentos teóricos del neoliberalismo: su vinculación en la temáticas sociales y sus efectos en América Latina*", México, UAEM, 2006, Págs. 42 y 43.

¹⁹ Linares Zarco, Jaime, op. cit., pág. 31.

de obtención de ganancia y maximizar las condiciones de explotación y desposesión.

La crisis urbana se manifiesta de muchas formas ya sea en; asentamientos irregulares, sobrepoblación, congestionamiento vial o en la pobreza y la falta de servicios básicos, en los llamados “Movimientos sociales urbanos” se expresa esta crisis que son muestra del avance constante del capital por absorber a las ciudades a la dinámica del capitalismo y que se ha encontrado con resistencia ya que estos movimientos van en contra de la dinámica capitalista de la ciudad.

Los movimientos sociales urbanos llevados a cabo en Chile en los años 70’s con la conocida movilización que surgió en la ciudad y terminaría con la toma del poder con el movimiento de los llamados “Pobladores”, de igual forma la lucha en París en contra de la “renovación – deportación” donde más de 2 millones de Parisinos fueron reubicados a otras zonas residenciales que carecían totalmente de los servicios básicos que provocó una lucha constante por parte de los reubicados por las mejoras de infraestructura, en Estados Unidos con la revolución “Ecológica” de los años 60’s y que se extendería hasta los 80’s. Así mismo en Montreal donde la acción política de los “comités ciudadanos” buscaban una reivindicación urbana que les proveyera de las condiciones de vivienda y de desarrollo humano que estos demandaban, una lucha contra la nueva forma de planificación del Estado que buscaba reubicarles en otros terrenos con condiciones paupérrimas²⁰.

Lo anterior deja muestra de que el sistema capitalista y sus contradicciones han venido arrastrando y solucionando las crisis urbanas que se manifiestan en estos movimientos, que se localizan en todas partes del mundo, algunas con más eco que otras pero todas manifiestan la crisis urbana, los anteriores ejemplos representan la constante lucha entre los intereses del capital y las barreras que no le permiten avanzar y expandirse, ante dicho escenario el sistema busca los mecanismos de represión, todo esto para cambiar las condiciones y modificar a la

²⁰ Castells, Manuel, “Movimientos Sociales Urbanos”, España, Siglo XXI, 1974, Págs. 14, 42, 63 y 86

ciudad junto con quienes la habitan para integrar, condicionarla y someterle a la dinámica capitalista de acumulación.

Los espacios geográficos que anteriormente eran inaccesibles para el capital, se han modificado y este los ha tomado y adaptado a sus necesidades, con ello se demuestra que hoy en día la expansión territorial del capital no tiene frontera, así mismo la crisis urbana se manifiesta en cada esquina, en cada asentamiento irregular, los elevados índices de inseguridad, como también los altos índices de desempleo y el avance tecnológico que no está disponible y ni al alcance de todos pero que deja en rezago y excluye al grueso de población. El congestionamiento vial y la contaminación en las ciudades son problemas ambientales de los cuales el capital nunca se ha hecho cargo, pero si es el máximo responsable del degrado ecológico que las ciudades tienen y que buscan revestirse en la llamada “economía verde” que no ha solucionado mucho, pero se mantiene la búsqueda del capital por nuevos territorios y ciudades donde colocar ese excedente de capital.

Los servicios básicos, el empleo y la seguridad pública son las demandas de la sociedad actual que se ve atada y condicionada ante una cruda realidad de desorden social, económico y político que se acentúa de manera importante en países de América Latina y en el caso específico de México, estas tres demandas han venido a colapsar la estructura social, política y económica del país dejando de manifiesto la corrupción y la falta de un marco constitucional y democrático que esté a la altura de las circunstancias. La ineficacia de los gobiernos locales y nacionales en la dotación de los equipamientos urbanos, condicionó a la mayoría de la población urbana de las grandes metrópolis como la ciudad de México, donde se ha cobrado factura de tal fenómeno y que se manifiesta en los millones de pobres, desplazados y excluidos que sobreviven en los colonos proletariados, que viven condicionados por no formar parte primordial de la dinámica capitalista de la ciudad.

Ante la incapacidad de representación que tiene la ciudadanía en los diversos mecanismos de toma de decisión sobre presupuesto en sus localidades o ciudades, sus gobernantes han optado por la irregularidad que tiene una cara de exclusión, marginación y despojo. La gobernabilidad debe ser un tema importante en la gestión

y en la provisión de recursos económicos para poder revertir los problemas mencionados y que en todo sentido han dado paso a los movimientos urbanos como lo sucedido en Francia o en Estados Unidos.

1.3 - Modelo Neoliberal

La crisis económica capitalista del 2008 dejó en evidencia la clara fractura del sistema y del modelo neoliberal así como su idea de “inclusión global económica” que ya lleva un poco más de 35 años implementándose a nivel mundial y con ello se externalizó, puesto que las crisis ahora son globales y que a su vez este modelo dejó entrever que las contradicciones del capital juegan un papel importante en la reestructuración del sistema, pero así mismo dejó en claro que es capaz de reinventarse y salir a flote con nuevas formas de acumulación y de expansión geográfica que éste va librando y modificando gradualmente a su necesidad de acumulación.

Una de las características más importantes de los postulados del neoliberalismo está en su origen el cual sigue debatiéndose. Se considera que el origen del “Liberalismo” se le adjudica a Adam Smith en su libro *“Investigación sobre la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones”* de 1776 y que pronuncia 3 principios fundamentales del liberalismo económico; la libertad personal, propiedad privada²¹ y libre mercado²². Es claro que la idea del individuo juega un papel

²¹ “... La propiedad privada son los bienes de cualquier tipo (viviendas, capitales, vehículos, objetos, herramientas, incluso fábricas, edificios enteros, terrenos o corporaciones) que pueden ser poseídos, comprados, vendidos, arrendados o dejados como herencia por personas naturales y jurídicas distintas del Estado, es decir, por elementos del sector privado de la sociedad. Los bienes de la propiedad privada no son enajenables bajo ningún concepto sin la voluntad expresa de su dueño (excepto en los casos de nacionalización o estatización, llevados a cabo por el Estado en pro del bien común), y hacerlo de cualquier forma constituye un delito punible por ley. La protección de la propiedad privada es tenida por muchos como una de las tareas de las fuerzas del orden público y del Estado”. Enciclopedia de conceptos (2018). “Propiedad privada”. Recuperado de: <HTTPS://concepto.de/propiedad-privada/>. Fecha de consulta: 11/06/2019

²² “El Libre Comercio es un concepto económico, referente a la venta de productos entre países, libre de aranceles y de cualquier forma de barreras comerciales. El libre comercio supone la eliminación de barreras artificiales (reglamentos gubernamentales) al comercio entre individuos y empresas de diferentes países. El comercio internacional es a menudo restringido por diferentes impuestos nacionales, aranceles, impuestos a los bienes exportados e importados, así como otras regulaciones no monetarias sobre bienes importados. El libre comercio se opone a todas estas restricciones”. Diario Exterior. “¿Qué es el libre comercio?” 2005, Pág. 1, en sección, “Cooperación, desarrollo y política Exterior” disponible en: www.eldiarioexterior.com, fecha de consulta: 14/06/2019

primordial en la estructura de la ideología y que el papel del Estado en la actividad económica se ve cómo un ente que “entorpece, restringe y condiciona” la actividad económica y en cambio se promueve las ideas del libre mercado entre naciones y empresas.

En los años 30's del siglo XX debido a la crisis de 1929 los postulados clásicos de los cuales la economía se había anclado dejó a los países capitalistas al borde del colapso financiero y político, ya que paralelamente a la primera y la segunda Guerra Mundial se disputaban el mundo que daría paso a una nueva configuración territorial y económica. En 1936 Keynes publicaba su libro “*Teoría general sobre la ocupación, el interés y el dinero*” en el manifiesta las ideas contrarias a las cuales la economía clásica se había sustentado.

Al escenario vuelven los temas de la intervención estatal con la idea de que este propiciará las condiciones necesarias para el crecimiento de la inversión y en consecuencia de la producción, el empleo y así solventar la crisis de desempleo²³. Podemos decir que las ideas Keynesianas se mantuvieron hasta los años 60's de manera que a nivel mundial y como parte a una salida a la crisis económica muchas naciones tomaron la vía de la inversión y la intervención estatal²⁴ como referencia y motores del desarrollo económico.

En los años 40's surge una corriente de investigación sobre la teoría del crecimiento económico, la medición del capital e inversión, en las principales universidades del mundo que se prolongaría hasta los años 70's encabezada por Paul Samuelson, Nikolás Kaldor, John Hicks, Robert Solow sobre la teoría del crecimiento económico que ponía de manifiesto los postulados de Keynes y la llamada nueva teoría Macroeconómica de estos años que en gran parte dio como resultado el conocido el debate de las dos Cambridges, que terminó en una clara

²³ “Se trata de un desajuste en el mercado laboral, donde la oferta de trabajo (por parte de los trabajadores) es superior a la demanda de trabajo (por parte de las empresas)”. Kiziryan, Mariam y Sevilla, Andrés, “Desempleo”, México, Economipedia, 2008, pág. 1.

²⁴ “...La segunda forma de intervención del Estado se refiere a su actuación como agente económico, es decir cuando se comporta como productor o consumidor de bienes y servicios. En efecto, el Estado interviene en el mercado monetario, crediticio, bursátil, asegurador, etc., antes como productor y actualmente como productor y consumidor. Dentro de esta forma de intervención la función más importante que desarrolla es la de consumidor de bienes y servicios, pues de ella se derivan diferentes políticas de incentivo”. Maroto, Diego, “Intervención económica del estado”, Mendoza, 2010, Pág. 1.

declinación en los postulados de Samuelson y Solow con la síntesis clásico-keynesiana sobre los de Robison y Piero Sraffa del poskeynesianismo.

La crítica al modelo Keynesiano surgió fuertemente de dos vertientes importantes pero que a su vez van en la misma dirección; acabar con los planteamientos Keynesianos. En primera instancia Milton Friedman y Hayek que afirmaban que la intervención del Estado había llevado a los países a grandes deudas, altas tasa de inflación y fomentar las economías de alternancias, más puntualmente Hayek en su libro *Camino de Servidumbre* pone el telón y perniciosos de los nuevos postulados ideológicos en los cuales el Neoliberalismo descansaría y se expandiría.

En la década de los años 80's en Estados Unidos y en Inglaterra comienza un movimiento encabezado por el citado Friedman y la escuela de Chicago que es trasladada a las esferas más altas de la presidencia de Donald Reagan y en Inglaterra con Margaret Thatcher que conjuntamente fomentarían el "Neoliberalismo" como la nueva vía para salir de la crisis proteccionista e inflacionista que había traído la intervención del Estado en la actividad económica, entre sus principales postulados se encontraban; apertura comercial, nula intervención del Estado, descentralización, buscar un equilibrio financiero y gubernamental.

Tras la caída de las economías de alternancia, el Neoliberalismo queda, así como el sistema predominante y se instala en todo el mundo con sus principios, uno de ellos fueron los acuerdos internacionales como el GATT y la OMC que fueron fundamentales en la consolidación del sistema, entre los más conocidos está el TLCAN²⁵ que representó el rompimiento de las barreras arancelarias y el libre paso de mercancías y de circulación de capital entre México, E.U.A y Canadá aunque a

²⁵ "El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), suscrito por México, Estados Unidos y Canadá, entró en vigor el 1 de enero de 1994. El instrumento fue el resultado de la negociación entre los gobiernos de los presidentes Carlos Salinas de Gortari y George W.H. Bush y del primer ministro Brian Mulroney durante los años de 1991 y 1992 con la finalidad de poder crear una zona de libre comercio donde estos países pudiesen importar y exportar sus bienes para el fortalecimiento de su aparato económico". Centro de estudios Internacionales Gilberto Bosques, "El tratado de libre comercio de América del Norte", México, CEIGB, 2014, Pág. 3.

nivel mundial muchos más tratados de *libre intercambio de mercancías, capital y mano de obra* se efectuaron.

La globalización económica forma parte de la estructura del Neoliberalismo, con esto asegura que el mundo esté en una economía “interconectada mundialmente” y esto, de alguna forma facilita que las grandes potencias del mundo que sigan teniendo el dominio de la actividad económica, los mercados y el control político de algunas naciones mediante la intervención militar.

El neoliberalismo lo constituyeron un conjunto de ideas que trataban de dar respuesta a los desequilibrios surgidos por la crisis inflacionaria de la década de los sesenta, señalando que la causa de la inflación es el exceso de dinero en circulación, por lo que sugieren:

- a) Restringir el circulante monetario;
- b) Reducir el gasto gubernamental;
- c) Eliminar el déficit presupuestal;
- d) Reducción del tamaño del Estado;
- e) Mayor libertad económica;
- f) Eliminar el control de precios y salarios (ley de oferta y demanda) ²⁶

El neoliberalismo refuerza la mercantilización de los servicios esenciales, como lo son; la salud, vivienda, educación, el abastecimiento del agua, la energía, de igual forma lo hace con los bienes simbólicos o representativos de la sociedad como lo son; la cultura, el arte, que pierde su valor “artístico o estético” por la fama del artista. El Neoliberalismo ha sido toda una revolución económica, social, cultural y política, que junto con la globalización han venido a modificar las estructuras de relaciones sociales, de consumo, reproducción y de vida.

El “Nuevo Liberalismo” no ha garantizado el crecimiento económico de las naciones, las ha sumergido en sus políticas de libre mercado que distorsionan aún

²⁶ Ortiz Wadgymar, Arturo, “Política económica de México 1982 – 1995”, México, Nuestro Tiempo, 1995, pág.17, citado por Linares Zarco, Jaime “*La imagen urbana, México en el siglo XXI*”, México, Porrúa, UNAM – FES Aragón, Pág.27

más sus ideas de competencia económica. Hoy en día muchos países sufren los estragos de las políticas de corte Neoliberal. La crisis humanitaria, los grandes desplazamientos de millones de personas del continente africano y de Medio Oriente hacia los países Europeos deja más que claro el estado de Guerra por parte de los países hegemónicos por la lucha incansable del control de los recursos naturales y los mercados mundiales, han dejado sin hogar y sin nación a estas personas que buscan nuevas oportunidades de vida en otras naciones con diferentes idiomas costumbres y culturas que ha generado choques de todo tipo, llevando a países como Turquía, Alemania, Polonia, Hungría y Francia a invertir grandes cantidades de dinero en seguridad fronteriza debido a los fuertes desplazamientos provenientes de África.

Los mercados mundiales que dejan ganancias billonarias a las empresas que son respaldadas por los gobiernos hegemónicos con intervenciones en países con altos índices de pobreza, de corrupción e inseguridad, ya que estos son los más fáciles de sitiar para el gran capital, el cual llega, se instala y despoja de los recursos naturales, de la fuerza de trabajo y condiciona las formas de vida en estos países.

Los beneficios económicos de los han apoderado una fracción mínima de la población mundial, esto como consecuencia de la alta concentración de los ingresos que los países más avanzados tienen y que la tendencia como comenta Thomas Piketty en su libro *“El capital en el siglo XXI”*, será ascendente, las crisis y la reivindicación del capital en cada una de ellas acentúan cada vez más la concentración de capital, con la globalización esta se vuelve una concentración a escala mundial. Menciona Thomas:

“Desde la década de 1970, la desigualdad de ingresos ha aumentado significativamente en los países ricos, especialmente Estados Unidos, en donde la concentración del ingreso en la primera década del siglo XXI recuperado-de hecho, superó ligeramente el nivel alcanzado en la segunda década del siglo anterior”²⁷

²⁷ Piketty, Thomas, *“El capital en el siglo XXI”*, México, FCE, 2014. Pág. 18

Como ya ha mencionado Piketty, la desigualdad de los ingresos desde los años 70's y más notablemente a partir de las políticas de corte neoliberal, han exponenciado la concentración del ingreso a nivel mundial como nunca, ante ello hace el llamado de que:

“Ya es tiempo de reubicar el tema de la desigualdad en el centro del análisis económico y de replantear las cuestiones propuestas en el siglo XIX.”²⁸.

Sin lugar a dudas Piketty se refiere al estudio de la distribución *del ingreso* que se dejó de lado y de igual forma al hecho de vivir en una economía más global, acentúa de manera importante la concentración del capital. Las ciudades también forman parte de la dinámica del capital y en ella también se concentra el capital, también la distribución del ingreso por parte de los diferentes niveles de gobierno es ineficaz y muchas de las veces, los programas sociales son en su mayoría tomadas como urnas para el desvío de recursos sin tener el impacto que la sociedad demanda.

La crisis del sistema capitalista y la crisis urbana, se resumen puntualmente en lo que David Harvey Menciona:

“...Pero lo más llamativo de las crisis no es tanto la transformación total de los espacios físicos, sino los cambios espectaculares que se producen en los modos de pensamiento y de comprensión, en las instituciones y en las ideologías dominantes, en las alianzas y en los procesos políticos, en las subjetividades políticas, en las tecnologías y las formas organizativas, en las relaciones sociales, en las costumbres y los gustos culturales que conforman la vida cotidiana”²⁹

David Harvey hace un análisis profundo sobre la decadencia del modelo Neoliberal, diciendo que la salida de una crisis es la raíz de la próxima crisis y dejando de manifiesto que el modelo Neoliberal nos ha dejado más al borde del colapso social, ecológico y humano que en cualquier otro momento de la historia humana.

²⁸ Ibid., pág.6.

²⁹ Harvey, David, “Las 17 contradicciones del capitalismo y el fin del neoliberalismo”, Madrid, Traficantes de Sueños, Pág. 11.

Es verdad que el modelo Neoliberal desde su aplicación vino a cambiar el panorama mundial, donde sólo una parte de la población mundial se ha visto beneficiada y millones de personas cada día entran a las estadísticas de la pobreza extrema en muchos países del mundo, las ciudades han sido modificadas a la dinámica del gran capital, el aparato político oscilando entre la corrupción y el seguimiento de los intereses particulares, los aspectos culturales y de diversidad étnica se han visto cambiados en sus orígenes y en su reproducción, así mismo como la supervivencia ante el arrasador discurso del sistema por eliminar las ideas que por muchas generaciones fueron el sello de estilos de vida y desarrollo personal ya que esta élite las considera “viejas y desgastadas”.

Pero el modelo Neoliberal es la versión más global del capitalismo, que es verdad que ha dejado al mundo en una crisis y caos total, pero que dentro de la dinámica capitalista, el hecho de poder mediante los medios de información llegar a cada hogar, a cada persona y a cada país, significó el logro más grande del Neoliberalismo, que atacó puntualmente en la ideología de cada persona en los estilos de vida, en la forma de vestir, pensar, hablar, de manifestarse, comer, de comunicarse, prácticamente en toda la cultura, por tanto “... *Las crisis sacuden hasta la médula nuestras concepciones mentales y nuestra posición en el mundo.*”³⁰

1.4 - El papel del Estado en el Neoliberalismo

Comprender la estrecha relación que tiene el Estado y el Neoliberalismo en la dinámica del capitalismo es de suma importancia para poder tener un panorama más amplio sobre las implicaciones políticas, económicas, culturales y sociales en la cual tanto el Estado con el Neoliberalismo están inmersos.

Etimológicamente la palabra “Estado” está compuesta del latín *status* que significa “Estatus” de estar, estaré, es decir, condición de ser, la cual en un sentido político nos dice que es una “Unidad política moderna”, o bien una sociedad política.

³⁰ Ibid. Pág. 11.

Los griegos, según los historiadores, llamaron al Estado “Polis” que era algo idéntico a la ciudad actual, lo cual se considera que los griegos basaron sus principios políticos en torno a la “Polis”.

A Maquiavelo (1469-1527), en 1513 el filósofo en su obra *“El Príncipe”* se le atribuye la inclusión de la palabra “Estado” estableciendo: “Los Estados y soberanías que han tenido y tienen autoridad sobre los hombres fueron, y son, o repúblicas o principados”³¹.

La definición de la Real Academia Española sobre el Estado nos dice: *“El Estado es una forma de organización política, dotada de poder soberano e independiente, que integra la población de un territorio”*.

Por otro lado, la corriente marxista que dentro del campo de estudio de Karl Marx era muy importante comprender las cualidades del Estado que velará por los intereses del proletariado. Lenin, uno de los máximos representantes de la Revolución Rusa y seguidor de los principios marxistas, hace esta mención sobre el Estado:

“... Ya he dicho que difícilmente se encontrará otro problema en que deliberada e inconcientemente, hayan sembrado tanta confusión los representantes de la ciencia, la filosofía, la jurisprudencia, la economía política y el periodismo burgueses como en el problema del Estado. Todavía hoy es confundido muy a menudo con problemas religiosos; no sólo por los representantes de doctrinas religiosas (es completamente natural esperarlo de ellos), sino incluso personas que se consideran libres de prejuicios religiosos confunden muy a menudo la cuestión específica del Estado con problemas religiosos y tratan de elaborar una doctrina -- con frecuencia muy compleja, con un enfoque y una argumentación ideológicos y filosóficos -- que pretende que el Estado es algo divino, algo sobrenatural, cierta fuerza, en virtud de la cual ha vivido la humanidad, que confiere, o puede conferir a los hombres, o que contiene en sí algo que no es propio del hombre, sino que le es dado de fuera: una fuerza de origen divino”

Lenin, *“Sobre el Estado”* (Conferencia pronunciada en la Universidad Sverdlov, 1919).

³¹ Porrúa Pérez, Francisco, Capítulo II “El Estado y sus Orígenes”, México, UNAM, 1954, Pág. 6.

La concepción marxista de que el Estado debe de jugar un papel primordial en la dotación de todos los servicios básicos que la población necesita para llevar a cabo todas y cada una de sus actividades como son la; salud, vivienda, educación, trabajo y ocio. El mecanismo de dominio del capitalista pasa de igual forma por el Estado, ya que este es el aparato que el capitalista tiene para ejercer el poder, ya que mediante éste se asignan los recursos, normas y formas para una mayor explotación hacia el trabajador y de igual forma, el capitalista adapta el cuerpo constitucional (leyes y normas) para la obtención de recursos naturales que junto con la fuerza de trabajo le hacen dueño de los medios de producción.

Anteriormente se definió el Neoliberalismo, partiendo puntualmente de la concepción de que el Estado es un medio y ente más del aparato del capitalismo, tenemos en cuenta que el Estado garantizará los medios y formas necesarias para que el capital se instale en determinadas condiciones, por ejemplo.

- Dotación adecuada de equipamiento en la ciudad; Agua, Luz, Tierra, internet, etc.
- Infraestructura carretera y conectada.
- Mediante los programas sociales que el Estado implementa puede hacer que fuerza de trabajo entre o no en determinadas actividades.
- Educación para una mayor productividad.
- Financiamiento económico al gran capital.
- El Estado provee al capitalista de los recursos naturales, mediante la privatización.
- El Estado no interviene en la actividad económica, todo ello para que deje al capitalista participar y aprovechar esas condiciones para una mayor ganancia y desarrollo del mercado.
- Se modifican leyes y normas para generar las condiciones legales del capital que se vendrá a instalar, como, por ejemplo, los paraísos fiscales y la reducción de aranceles o concesiones en los sectores económicos más productivos.

- Las jornadas laborales, pueden extenderse o reducirse si así el capital lo necesita, el mecanismo mediante el cual se realiza es el control de las instituciones de las cual el Estado depende.
- El elemento más importante dentro de la relación que hay entre Capital y Estado es la garantía de la propiedad privada.

En el Neoliberalismo como en toda la historia del capitalismo, el Estado juega un papel primordial en la dinámica de la apropiación de los recursos naturales, de la tierra y de la fuerza de trabajo, que en su aspecto más concreto se puede decir que el Estado garantiza al capital la obtención de los medios de producción y de la fuerza de trabajo financiando y facilitando la obtención de los sectores más productivos de los cuales hace provecho el gran capital.

¿Cuál debería de ser la función del Estado?, Citando a Herman Heller, sobre la función del Estado, comenta:

“La función del Estado, como la de todo fenómeno histórico, consiste, pues, en la organización y activación autónoma de la cooperación social-territorial, fundada en la necesidad histórica de un status vivendi común que armonice todas las oposiciones de interés dentro de una zona geográfica, la cual, en tanto no exista un Estado Mundial, aparece delimitada por otros grupos territoriales de dominación de naturaleza semejante”³².

Es verdad que la función del Estado desde un punto de vista jurídico e Institucional puede por mucho acercarse a la definición de Herman, pero lo que aquí se trata de sintetizar es poder comprender *la dinámica de la función del Estado en el Neoliberalismo*.

Las bases del liberalismo pronuncian que el “Estado, debe de salir de la actividad económica”, pero este aparato es elemental para el funcionamiento de la maquinaria capitalista, entonces. ¿Qué papel juega el Estado en el Neoliberalismo?

Responder no será simple, ya que el Estado está compuesto de muchas aristas económicas, políticas, sociales y culturales de una nación, pero el Estado es

³² Heller, Herman, “Teoría del Estado”, Sección Tercera, Parte III, México, FCE, 1942, p.213.

el máximo organismo que influye de manera directa en cada una de éstas, por ejemplo; el Estado puede determinar el alza de sueldos, también un programa educativo, la instalación de un partido político con intereses particulares y también determinar aspectos culturales como el rechazo a cierto tipo de contenidos en las escuelas o incluso privar de información a las esferas más bajas o dotar al gran capital de recursos físicos y ecológicos.

El Estado es un ente muy complejo, que se encuentra en constante cambio lo cual se ha demostrado en algunos trabajos de David Harvey, Karl Marx, Manuel Castells, Gustavo Garza, Henri Lefebvre, Jordi Borja entre otros, que el capitalismo (puntualmente, Marx y Henri Lefebvre) ha cambiado las funciones del Estado y lo ha adaptado para que este sirva como mediador y facilitador de las necesidades del gran capital, aunque en ambos casos, llegan a la conclusión que en esencia esa no es su función, sino la de poder velar por el interés del pueblo y poderle proveer de las condiciones necesarias para vivir.

Más recientemente Harvey, Castells, Borja y Garza hacen estudios más que no necesariamente tienen que ver con el Estado, pero sí con temas que integran al Estado y al Neoliberalismo como son: Las crisis económicas de corte Neoliberal , La sociología urbana y los movimientos sociales urbanos, el Medio Ambiente y la crisis ecológica y los equipamientos colectivos de la Ciudad y los componentes que la integran en la dinámica del capital en el caso de Garza, en todos ellos, El Estado y el Neoliberalismo se encuentran estrechamente unidos en la búsqueda de las condiciones generales de la producción que aseguren la máxima ganancia.

En conclusión, el Estado es la maquinaria que ayuda al Neoliberalismo para mantener a flote las condiciones ideológicas, económicas y políticas de la clase dominante, de igual forma resguardará la obtención de la máxima ganancia mediante los postulados del libre mercado, de la economía globalizada y de la supuesta libertad del hombre. Con todo ello, el Estado seguirá siendo el ente más importante del capital en cuanto a que promueve las condiciones que permiten la centralización del capital y para el Neoliberalismo este mismo jugará un papel primordial en la dotación material, física e intelectual de esa idea liberal del mercado

y de la interconexión mundial de las ciudades en la competencia comercial a nivel global.

Tanto Hayek como Friedman en sus postulados de “Libre mercado y la nula participación estatal” concluían que mientras el Estado menos interviniera en la actividad económica sería mejor, ya que la distorsionaba y condicionaba mediante el control de lo que las personas querían hacer, por otro lado, el Geógrafo Harvey hace mención de lo que él cree que es el verdadero papel del Estado en la era Neoliberal; El aparato de dominio por parte del sistema capitalista, además de convertirse en facilitador de los negocios e intereses de los grandes capitalistas.

1.5 - Teoría Marxista

El abanico tan amplio de los trabajos referente a la Teoría Marxista deja en claro que, dentro de los estudios sociales, dicha teoría ocupa un lugar específico dentro del bagaje de conocimientos de dicha área, su vigencia teórica y práctica en muchas áreas del conocimiento científico deja muestra de lo que Karl Marx junto con Federico Engels desarrollaron; comprender la dinámica y las contradicciones del sistema capitalista mediante las relaciones sociales de producción.

Interpretar al sistema capitalista no sólo como el medio de producción dominante sino comprender la esencia del funcionamiento de las relaciones sociales de producción, consumo y de trabajo ha sido la síntesis central de la teoría, así mismo sus contradicciones y sus implicaciones reales que sujetan, condicionan y la vez estimulan al hombre a la dinámica del capital; la explotación del hombre por el hombre, la búsqueda infinita de la ganancia y el despojo total de todo aquello que el capital considera rentable y lo más importante, hacer que todo aquello despojado entre en la dinámica de obtención de ganancia, en esencial el capital crea las condiciones para convertir todo objeto material o natural en mercancía, esta ha sido una de los aportes más importantes y vigentes de la teoría económica y en general de las ciencias sociales.

Mucho antes de su libro *El capital*, Marx ya comenzaba sus estudios sobre las clases sociales (Burgués y Proletariado) y las implicaciones dentro del aparato económico y social³³ de muchos países que empezaban a experimentar los primeros grandes problemas de las contradicciones del capitalismo; las manifestaciones por mejoras en las condiciones laborales, mejores salarios, horarios de trabajo menos extensos así como derechos laborales que para aquel entonces no se tenían y que sería como lo ha mencionado Marx; la lucha de clases.

Comprender el análisis de la Teoría Marxista es muy amplio, aquí trataremos de hacerlo lo más simplificado y concreto posible. Las obras más conocidas del pensamiento Marxista y de Karl son; *El Capital (1867)*, *El Manifiesto comunista (1848)*, *La ideología alemana (1846)*, *La lucha de clases en Francia de 1848 – 1850 (1850)*, *Contribución a la crítica de la Economía Política (1859)*. En algunos de los trabajos citados se contiene la base y en otros la materialización de la Teoría Marxista, pero sin duda “*El Capital*” es por mucho el trabajo más importante de Marx, en donde se concreta la esencia del pensamiento marxista.

La Teoría Marxista se basa esencialmente en siete elementos; la teoría del valor, la teoría de la plusvalía, la acumulación infinita de capital, la lucha de clases entre el proletariado y la burguesía, la crítica a la economía capitalista, la ideología del sistema capitalista.

1.5.1 - La Teoría del Valor.

Para poder abordar la Teoría del valor, en primera instancia habrá que dejar en claro el papel de la *Mercancía* para poder determinar el valor de uso y valor de cambio y por último el valor como tal. Primeramente, Marx nos dice que “*la riqueza de las sociedades en las que denomina el modo de producción capitalista se presenta*

³³ Hay que recordar que Marx y Engels desarrollan la mayoría de sus estudios tomando como muestra las condiciones de trabajo, gobierno y por tanto del capitalismo que se venía desarrollando en Inglaterra en el siglo XIX, ya que en este país la revolución industrial venía creando las condiciones de un capitalismo más desarrollado y por tanto Marx hace un estudio de las condiciones del capitalismo que para aquel entonces contaba Inglaterra como el país más avanzado del mundo.

como un enorme cúmulo de mercancías”³⁴ posteriormente nos define a la mercancía como: “un objeto exterior, una cosa que merced a sus propiedades satisface las necesidades humanas del tipo que fueran. La naturaleza de esas necesidades, el que se originen, por ejemplo, en el estómago o en la fantasía, en nada modifica el problema.”³⁵.

Es muy importante la definición de la mercancía, al respecto Marx la define como el principal aparato del sistema Capitalista para seguir adelante en la acumulación de capital y se debe primordialmente a la forma de cómo el sistema convierte objeto u/o cosa en mercancía y es lanzado al mercado para su venta, esto se realiza mediante su valor de uso y su valor de cambio, ya que la mercancía tiene un doble valor. Marx nos dice que el valor de uso “ se efectiviza únicamente en el uso o en el consumo. Los valores de uso constituyen el contenido material de la riqueza, sea cual fuere la forma social de ésta”³⁶ y también nos dice que al hablar de este valor de uso proporciona la materia para una disciplina especial, la merceología³⁷ con ello queda claro que el valor de uso de la mercancía es el contenido material de la riqueza como menciona Marx.

Por último, define al valor de cambio como: “relación cuantitativa, proporción en que se intercambian valores de uso de una clase por valores de uso de otra clase”³⁸ más adelante nos dice la diferencia entre ambas formas de valor: “El valor de cambio, pues, parece ser algo contingente y puramente relativo, y un valor de cambio inmanente, intrínseco a la mercancía es exactamente tanto como lo que habrá de rendir.”³⁹. Es decir, el valor de uso de las mercancías lo constituye la utilidad de las mismas, su capacidad para satisfacer una demanda social, mientras

³⁴ Marx, Karl, “El Capital”, Tomo I, España, Siglo XXI Editores, 1975, Pág. 25.

³⁵ Ídem. Pág. 25.

³⁶ Ibid. Pág. 26.

³⁷ Según la Real Academia Española la definición de *Merceología* no tiene significado. En el trabajo de J. M. García P, O. Núñez V. “Merceología: un nuevo campo para químicos e ingenieros químicos”, Re. Per. Quím. Ing. Quím. Vol. 13. N° 2, 2010. Pág. 89. Define: La merceología es la disciplina que estudia la clasificación de las mercancías, ya sea por origen animal, vegetal o mineral, o por función.

³⁸ Marx, op.cit. Pág. 26.

³⁹ Ibid. Pág. 27.

que el valor de cambio lo integra, la capacidad de cambio de un bien por otro bien en la medida en que ambos son producto del trabajo del hombre.

1.5.2.- La Teoría de la Plusvalía.

La teoría de la plusvalía se basa primordialmente en la obtención de la ganancia que se obtiene con la extensión de la jornada laboral ya que el trabajador asalariado produce más mercancías en un tiempo que no le es retribuido, la plusvalía fue definida por Marx de la siguiente forma, al decir que *“La fuerza de trabajo tiene un valor de cambio (el sueldo que recibe el trabajador) y un valor de uso (su valor para producir otras mercancías). A su vez, estas mercancías creadas por dicho trabajo tienen, claro está, valor de uso y valor de cambio, pero el valor de cambio que éstas siempre es superior al valor de cambio que tiene la fuerza productiva que las ha creado (al salario). Aunque añadamos a este último valor otras cantidades como las que puedan corresponder a la amortización de las máquinas usadas en la producción, o los costos financieros que el empresario gasta para llevar adelante su negocio, siempre habrá una diferencia. A esta diferencia se le llama plusvalía y es el beneficio del capitalista. Sin este beneficio no habría sociedad capitalista”.*

Los instrumentos con los cuales cuenta el capitalismo para apropiarse de esa parte que no es retribuida al trabajador puede obtenerse de varias otras formas como: reducción de los salarios, intensificación de la jornada laboral, mejoras en la tecnología empleada, reducción de los costos de producción por parte del capitalista.

1.5.3.- La Acumulación infinita de capital.

La acumulación infinita del capital es la forma ininterrumpida que el capitalismo necesita para estar reivindicando las crisis y los obstáculos de la caída de la tasa media de ganancia y con ello poder de alguna forma u otro librar y poder seguir con la acumulación cada vez más amplia y concentrada. Este principio es muy importante debido a que Thomas Piketty llega a la conclusión de que Marx dentro del Capital vislumbró la tendencia del capital a una “Acumulación infinita” que en

esencia es *tendencia inevitable del capital a acumularse y a concentrarse en proporciones infinitas, sin límite natural.*"⁴⁰

1.5.4.- La lucha de clases

La lucha de clases es otro de los puntos clave y fundamental de la teoría Marxista, en primera instancia porque es la antesala de la apropiación y el despojo de los medios de producción y de las condiciones en las cuales el sistema acumula capital. La lucha de clases entre el burgués y el proletariado, siempre ha existido con diversos protagonistas, desde el modelo esclavista, el feudalismo y por último la fase actual de acumulación capitalista.

La acumulación de capital y su tendencia histórica del despojo ha generado lucha entre las dos clases sociales; los que son dueños de los medios de producción y de los que sólo tienen su fuerza de trabajo para vender, como escribe Louis Althusser, "La lucha de clases es el eslabón decisivo no sólo de la política del movimiento obrero marxista-leninista, sino también en la teoría, en la ciencia y en la filosofía marxista"⁴¹, la lucha de clases significa la "contracara" representativa de lo que el aparato capitalista pretende parar, un ejemplo de ello fue lo liderado por Lenin en la Unión Soviética, donde la lucha de clase derrocó al sistema zarista y se instaló un gobierno de identificación de la masa, donde los medios de producción estaban en poder del Estado al servicio de la clase del proletariado.

En muchos países⁴² que han optado por representar el contrapeso del sistema capitalista se han encontrado con una fase de economía superior. Hasta antes de los años 90's muchos países optaron por seguir un modelo económico basado en lo practicado en la Unión Soviética que dejó en claro que, a diferencia del sistema capitalista, en las economías de alternancias la política de masas es

⁴⁰ Piketty, Thomas, op. cit., Pág. 13.

⁴¹ Laberinto N° 37 / 2012, Louis Althusser, "marxismo y lucha de clases", pág. 1.

⁴² Hasta antes de los años 90's muchos países de Europa y Asia empezaron a caminar hacia una economía de alternancia al sistema capitalista, esto como resultado de la victoria de la URSS y el repunte económico, político y social que este tuvo como resultado de la revolución de 1917. para mayor detalle sobre el tema, ir a Castañeda, Rolando. "Cuba y los antiguos países socialistas de Europa: la importancia de los aspectos institucionales y de economía política en la transición del socialismo a una economía de mercado".

fundamental en la estructura básica, la participación del Estado como mencionaba Marx al servicio del proletariado y una estructura social y cultural apegada a la lucha revolucionaria. La lucha de clases es histórica y de igual forma es histórica la forma de cómo el sistema capitalista ha caminado a la par y ha buscado los mecanismos para ir desapareciendo en el mundo los contrapesos. Actualmente América Latina hay movimientos de rebelión contra el sistema capitalista que han buscado el renacer de la lucha de países con economía de alternancia contra los países capitalistas.

1.5.5.- La crítica a la economía capitalista

La crítica a la economía política analiza los postulados “clásicos” de que hasta en ese entonces dominaba el discurso de la “mano invisible” y la “libertad económica” de las naciones mediante la competencia del comercio y las ventajas que sus territorios les proveía, desarrollados por A. Smith y David Ricardo.

La crítica va primordialmente al método de análisis del cual los economistas clásicos abordaron y de los postulados que se creían leyes, pero que en verdad carecían de un cuerpo metodológico y científico que respondiera y manifestará la realidad de los fenómenos económicos con los hechos históricos de las naciones, por otro lado, la crítica apunta directamente hacia los principios que se creían “leyes” y que no era más que postulados sin fundamentos.

La obra cumbre “El capital”, Marx desarrolló el método del materialismo dialéctico como la base del análisis económico, con este método comprobó que la Historia Económica de las naciones, la Geografía, la lucha de clases y sobre todo el estudio del capital, se concebía como el ente motriz del capitalismo y la razón de ser del mismo; que permitía comprender la acumulación del capital, la explotación del hombre por el hombre y apropiación del excedente de trabajo no remunerado.

La crítica a la Economía Política, es poder romper con las ideas que hasta antes de Marx se creían ser la tesis central de lo que el capitalismo proveía; libertad económica entre individuos y naciones, jamás se habló de la explotación, jamás se

tuvo hasta antes de Marx una base teórica e histórica del desarrollo del capitalismo con un fundamento teórico y metodológico que plasmara el estudio particular de la mercancía que dice Marx es la razón fundamental del capitalismo.

1.5.6.- La ideología del sistema capitalista.

La ideología del sistema capitalista es extensa, está en crisis, pero se renueva y busca nuevas formas de revestir sus contradicciones que la evidencian y contraponen, el fetichismo de la mercancía y la crisis de los países predominantes, así como la caída de la tasa media de ganancia son partes de la ideología en crisis, pero que se reinventa y sigue el curso de la acumulación, poniendo toda su capacidad para resolver dicha crisis.

Este fetichismo ha creado en el hombre una forma revestida de las cosas, de la realidad. Es verdad que el capitalismo busca los instrumentos de dominio y de explotación de mano de obra para mantener “viva” a la fuerza de trabajo de la cual extrae de manera incontrolada la plusvalía del trabajo no remunerado, es decir el producto excedente no pagado.

La ideología se expande y se manifiesta en muchas esferas de la explotación del hombre, de la intensificación de la jornada laboral, así como en la forma de consumo, en la creación de las mercancías que el capital considera de “dominio”, las condiciones (políticas, sociales y culturales) con las cuales el capital considera que la dinámica de capital no pelagra, sino que se concentra y la búsqueda incansable de nuevos instrumentos para su reivindicación.

El capitalismo va más allá y se especializa en cuanto a modificar de manera constante la realidad, adentrándose en cada espacio y estilo de vida, poniendo de manifiesto la habilidad y la tenacidad de adaptarse a cualquier cambio o modificación. La capacidad del sistema de volver todo mercancía y de revestir en absolutamente todo el término “ganancia” ha dejado de lado los valores humanos, opacando las cualidades humanas y enalteciendo la explotación.

1.5.7 - Ley General de Acumulación Capitalista

La ley general de acumulación capitalista es un principio fundamental del sistema, sin este no tendría razón de ser, el principio se basa primordialmente en una ley que busca la acumulación y concentración de los medios de producción en manos del capitalista, que sólo debe de comprar la mano de obra para realizar el proceso de producción.

El origen de la ley general de la acumulación de capital comienza desde el hecho del despojo de los medios de producción, de la apropiación del mecanismo de producción de mercancías y de los medios de subsistir. La ley de acumulación tiene una condición:

"La primera condición de la acumulación consiste en que el capitalista haya conseguido vender sus mercancías y reconvertir en capital la mayor parte del dinero así obtenido. En lo que sigue, damos siempre por supuesto que el capital recorre de manera normal su proceso de circulación"⁴³

En primera instancia, la mercancía juega un papel primordial en la acumulación, sin ésta, el proceso sería obsoleto, por otro parte como dice Marx, el reconvertir el capital significa que las condiciones de la producción son, a la vez, las de la reproducción. Por otro lado, las formas de obtención del plus valor son muchas, es verdad que la composición orgánica del capital en cuanto al avance y al desarrollo de las fuerzas productivas tiende a la disminución de la tasa de ganancia, esta no impide la acumulación hacia el horizonte de la clase burguesa.

La ley de acumulación responde a las condiciones que necesita el capital para su desarrollo y su reproducción a una escala cada vez más grande, estas condiciones en esencia son las "cualidades" de las cuales el capital dispone para la explotación del hombre, obtener la máxima ganancia y crear el ente ideológico para seguir con la producción ampliada de la mercancía, someter al trabajador asalariado y poder tener control total de los medios, formas y tiempos de producción.

⁴³ Marx, Karl, "El Capital", Tomo I, México, Siglo XXI, 1975, Pág. 691.

El capital variable y el capital constante tiene un papel primordial en la obtención del excedente de la ganancia, por un lado el capital variable se convierte en la fuerza de trabajo que necesita comprar el capitalista para la generación de las mercancías, por otro lado, el capital constante es aquel capital de los medios de producción que el capitalista obtiene (usualmente mediante el despojo) y los pone en un sentido de armonía para que en el mercado estos dos factores se encuentren (de la fuerza de trabajo y el factor de los medios de producción) y con ellos poder generar mercancías.

Como ha dicho Marx, la mercancía es el factor primordial de la dinámica capitalista, pero no sólo la mercancía juega un papel primordial en la acumulación, los diferentes instrumentos que tiene el sistema para ampliar y concentrar el capital son amplios, pero cada uno cuenta con instrumentos e implicaciones diferentes, como por ejemplo la extensión de la jornada laboral que implica en esencia una reducción del tiempo de trabajo socialmente necesario y extender a lo más amplio las horas que no le son retribuidas al trabajador asalariado que trabaja inclusive horas extras pero que significan una concentración de capital.

Otros instrumentos que son clave para la obtención de la máxima ganancia son; la reducción de la fuerza de trabajo y la incursión de la tecnología en el proceso de creación de la mercancía que en esencia modifica la composición orgánica del capital lo cual hace que la tasa de ganancia en un primer instante aumente, por otro lado tenemos la intensificación de la jornada laboral que implica la reducción del tiempo socialmente necesario para realizar una mercancía que da paso a un tiempo más amplio donde el capitalista no paga al trabajador por la realización de un trabajo, producto y valor excedente.

En estudios más recientes Anthony B. Atkinson (2016)⁴⁴, Thomas Piketty (2015) y de Angus Deaton (2015) nos demuestran que la tasa de ganancia y la desigual en la distribución de los ingresos no es propio del siglo XIX del cual Marx estudia y que tenía razón en cuanto a los principios de acumulación de capital; es

⁴⁴ Nos referimos puntualmente a los libros; "Desigualdad, ¿Qué podemos hacer?", de la auditoría de Anthony B. Atkinson, "El capital en el siglo XXI" de la Thomas Piketty, "El gran escape. Salud, riqueza y los orígenes de la desigualdad" de Angus Deaton. Todos de la editorial del Fondo de Cultura Económica México.

infinita la búsqueda de la máxima ganancia, el despojo, la explotación del hombre por el hombre y la lucha de clases.

Por otro lado, podemos decir que estas aportaciones de estos autores regresaron a escena el estudio de los ingresos de las personas y la lucha de clases sociales, Piketty puntualmente hace una descripción del capital del siglo XXI como lo hizo Max del siglo XIX, Thomas ocupa las categorías que Marx implementó para su estudio, donde demuestra que la tasa de ganancia media de las personas más adineradas del mundo crece crisis tras crisis y que la llamada acumulación de capital se ha vuelto “infinita” por la capacidad tan asombrosa de acumulación de capital alrededor del mundo, que goza de poder vaciar sus excedentes en nuevos espacios geográficos con la finalidad de encontrar la mayor rentabilidad a ese capital y así ampliar dicha acumulación.

La ley de acumulación de capital es un principio fundamental de la estructura central de sistema capitalista, en ella recae su esencia y de igual forma descansa sus contradicciones que la vuelven cada vez más vulnerable a los cambios estructurales, pero han sido sus mismas contradicciones y las crisis las que han venido a demostrar que el llamado “fin del capitalismo” aún se encuentra lejos, ya que como hemos visto y ha demostrado Thomas, el sistema ha librado de manera exitosa la caída de la tasa de ganancia.

Sin duda alguna, la ley de acumulación contiene y la componen todas y cada una de las formas de explotación y apropiación de la fuerza de trabajo, los medios de trabajo y de los medios de producción de mercancías, que se manifiestan en la obtención de la ganancia, concentración de capital y por ende una división absoluta de las clases sociales, donde el burgués disfruta del goce del despojo y el proletariado desde su trinchera sigue su lucha y supervivencia de las infinitas carencias materiales e intelectuales que le niega el sistema.

1.5.8 - Las Condiciones Generales de la Producción

En el siguiente capítulo desarrollaremos las implicaciones teóricas y los componentes físicos que integra a las *condiciones generales de la producción*. Estas condiciones generales de la producción intervienen directamente en el proceso de producción y circulación de las mercancías debido primordialmente a que en ellas descansa el poder tener todo el aparato “físico e intelectual” para poder crear y hacer llegar las mercancías al consumidor. Pero obtener tales condiciones implica crear ese aparato físico que se manifiesta en las ciudades, en su infraestructura que le compone.

Las condiciones generales de la producción son “... todas aquellas condiciones materiales que han de concurrir para que el proceso de trabajo se efectúe”, pero que no forman parte de los medios de producción internos a las empresas (Marx, 1971: 133). Estas condiciones constituyen un capital constante fijo socializado que, junto con el privado, conforman los medios de trabajo requeridos por el proceso productivo.⁴⁵

Lo anteriormente mencionado por Garza nos dice que estas *condiciones generales de producción* no forman en sí parte de X o Y empresa que hace determinada mercancía, sino que proviene de dos fuentes ajenas al proceso productivo, por un lado, un capital constante fijo socializado que en esencia es la inversión federal en infraestructura⁴⁶ que es fija, con ello quiere decir que hay una renovación “constante” de la infraestructura básica. Por otro lado, hay un capital privado que forma parte integral del capital que hay en una ciudad y surge una especie de mezcla entre ambos capitales (privado y social) dentro de éste se desarrolla lo que Garza llama un *capital constante fijo socializado*.

⁴⁵ Garza, Gustavo “Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción”, México, COLMEX, 2013, Págs. 15-16.

⁴⁶ Es importante mencionar que dentro de lo denominado como infraestructura se integran todas las obras que los gobiernos federales y locales desarrollan a lo largo y ancho de la geografía de un país, esta infraestructura va desde, acueductos, red eléctrica, red carretera, escuelas y universidades, estaciones eléctricas y demás aparatos físicos deben de estar dentro de un país para su funcionamiento.

Las condiciones generales son el medio físico donde descansa la producción y ampliación del sistema capitalista en la ciudad, en el proceso de metropolización de muchas grandes ciudades, estas condiciones son fundamentales para el capital, aunque el Estado es en primera instancia el proveedor por obligación de la infraestructura que debe de tener una ciudad, pero esta infraestructura no necesariamente la crea el hombre, Garza también distingue que hay condiciones “Naturales” de los cuales podemos enumerar a la Tierra o el Agua mismo y que forman parte en conjunto de las Condiciones Generales de la Producción.

La ciudad como se conoce hoy en día con toda la infraestructura y el aparato físico que la compone se ha ido construyendo e integrando de manera paralela conforme ha ido creciendo y aumentando el número de residentes que la componen, esta infraestructura física con la que cuentan las ciudades es fundamental para la supervivencia ya que sin ellas colapsarían.

Un ejemplo de lo anterior es el reto de abastecer de agua a la Ciudad de México y su zona conurbada con sus casi 23 millones de habitantes con los que cuenta, pero esta agua no llega sola, hay un sistema de infraestructura que hace llegar el agua a cada uno de ellos, sin esta infraestructura la población, empresas, negocios y demás dependencias que requieren del agua colapsarían, así mismo podemos decir que la infraestructura es elemental desde el comienzo para hacer llegar el agua a la Ciudad de México, en este caso a ese aparato lo podemos denominar un elemento que integra a la ciudad y por ende forma parte de las *condiciones generales de la producción de la Ciudad de México* sin esta infraestructura, el agua simplemente no llegaría a los millones de habitantes de la ciudad y condicionaría muchos de los procesos productivos.

Ejemplos como los anteriores hay muchos en todas la ciudades y localidades del mundo, ya que en estas *condiciones generales de producción* descansa de manera importante y en otros casos crucialmente el proceso de realización, traslado, consumo y de supervivencia para el ser humano, así como la valorización del capital.

Las preguntas necesarias serían, *¿Y cómo es que al capital le son de gran beneficio la materialización, renovación y la construcción de estas condiciones con las que cuenta las ciudades?, ¿Por qué el capital que toma parte o hace usos de estas condiciones y las explota no tiene una participación más alta en la financiación de estas mismas? Y por último ¿Qué papel juegan estas condiciones generales de producción en la acumulación de capital?*

La crisis en la que se encuentran las ciudades ha generado cada día más anarquía en su estructura física que la compone, Manuel Castells nos dice que en Francia con la reubicación en la llamada “renovación – deportación” de un poco más de 2 millones de parisinos rompió con el tejido de social y de infraestructura de la ciudad de París, ya que como él menciona, esta reubicación fue el detonante en muchas localidades y ciudades importantes de Francia lo cual condujo a un estado a lo que él denomina “*Crisis urbana de los movimientos urbanos*”. La crisis es la antesala del beneficio del capital en la ciudad, es por ello que estas condiciones deben de ser aseguradas por el Estado.

El capital se beneficia de estas condiciones desde el hecho de que en primera instancia, el capital privado es quien menos aporta en la construcción y en la renovación de estas mismas, y por otro lado, dentro del presupuesto federal de los países, los ramos en infraestructura y servicios básicos son fundamentales ya que sin ellos las ciudades estarían en un paro total por tanto, el capital se beneficia de este resultado, donde éste es quien menos aporta para dicha renovación donde el uso y la explotación del mismo no tiene una contra retribución que no sea el pago de impuesto que en mucho de los casos no se efectúa por el discurso de la “promoción a la inversión”, que en ningún sentido manifiesta el intenso y constante uso de estas condiciones generales de la producción.

Las formas de beneficio que el capital tiene sobre la construcción de estas obras es mediante la explotación a largo plazo de dichas obras, por ejemplo, cuando se construye una carretera, si el Estado no quiere hacerse cargo de ella, esta se licita y el capital privado toma la obra, la construye pero saca provecho de ella cobrando y explotándola al precio que este cree conveniente, cuando los permisos

de explotación terminan, esta pasa al poder del Estado y aun así es el Estado debe de pagar los gastos de mantenimiento (con impuestos y presupuesto en ramos específicos) , sin en cambio cuando un producto es vendido, el servicio de transporte y demás vienen incluidos en el precio final al consumidor, quien es el más afectado por los altos precios que benefician al capitalista, pero que para el capitalista está bien, ya que no le costó nada construirla ya que cobró por ella y cuando la utiliza sin cobro alguno la explota hasta obtener el máximo provecho.

La renovación urbana viene muy bien para el sistema, ya que en ella se implementa nuevas tecnologías y nuevas formas de acortar tiempos y distancias en la llegadas y en la producción de mercancías, por ejemplo, hace 50 años no se tenía la misma infraestructura vial que hoy, tampoco los transportes eran más rápidos y de igual forma aumentaron sus capacidad de carga, estos factores redujeron de manera considerable los tiempos, por lo que permitió reducir costos de transportación y de producción y con ello poder tener un margen más alto de ganancia. Por tanto, la renovación del equipamiento urbano de la ciudad siempre será muy importante para el sistema capitalista, garantiza más ganancia debido en gran medida a que también se renuevan la forma de acumulación de capital en la ciudad.

Una ciudad sin medios de transporte, sin una red basta de comunicación, sin terrenos libres, áreas verdes, agua, electricidad, infraestructura de aguas residuales, sin hospitales, escuelas, sin áreas de recreación y un sinfín de más servicios básicos incluido el abasto de comida eficiente es una ciudad muerta, este equipamiento son las condiciones las cuales son la garantía de la explotación del sistema capitalista, ya que sin éstas no puede o le imposibilita una obtención de una tasa de ganancia más alta que es el fin último del sistema capitalista.

1.5.9 - Las Condiciones Generales para la Reproducción del Factor Trabajo

La fuerza de trabajo aparece en una primera instancia como una mercancía más en el sistema capitalista.

“... una mercancía cuyo valor de uso poseyera la peculiar propiedad de ser fuente de valor; cuyo consumo efectivo mismo, pues, fuera objetivación de trabajo, y por tanto creación de valor (...) esa mercancía específica es la capacidad de trabajo o fuerza de trabajo” (Marx, 1977, p. 203).

El Capitalista compra la fuerza de trabajo que vende el obrero, su fuerza de trabajo vendida se entiende como *“... conjunto de 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” (Marx, 1977, Pág. 203)*

Las mercancías tienen un doble valor (uso y de cambio), de igual forma lo tiene la fuerza de trabajo, debido primordialmente a que como valor de cambio el trabajador se ve obligado a vender su fuerza de trabajo. Podemos resumir que el valor de uso de la fuerza de trabajo corresponde directamente al tiempo total de trabajo y consiste en su capacidad de crear valor y por tanto plusvalor, mientras que el valor de cambio es el trabajo necesario o salario que le es pagado al trabajador⁴⁷.

Como se ha mencionado anteriormente las condiciones generales de la producción es todo aquel aparato físico que el sistema capitalista necesita para la reproducción y creación de las mercancías, pero no sólo eso sino necesita este aparato para garantizar una acumulación de capital del cual procura salir siempre beneficiado. Al igual que las condiciones con las que la ciudad cuenta, la fuerza de trabajo tiene condiciones que de alguna forma u otra la condiciona física o mentalmente que impida asistir a su centro de trabajo.

El obrero que a diario asiste a su puesto de trabajo, va a él porque se encuentra físicamente “bien” para poder desempeñar sus actividades, pero hay necesidades naturales previas como la alimentación, vestido y vivienda que son esenciales para poder reproducir esta fuerza de trabajo.

⁴⁷ Falcsoandes, Investigaciones Sociales Región Andina y América Latina *“La reproducción de la fuerza de trabajo: Elementos Teóricos”*, Perú, FalcsoAndes, Pág. 2, Disponible en <http://www.flacsoandes.edu.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=24077> , fecha de consulta: 08/08/2019.

“...Así, las necesidades son producidas como los productos y como las habilidades del trabajo. Por otra parte, el desarrollo del capitalismo ha engendrado progresivamente, necesidades objetivas de producción como la intensificación del trabajo, la fluidez de la vida económica, la mayor especialización del trabajo, etc., que a su vez generan necesidades que los trabajadores deben satisfacer para reproducirse, como la especialización de su fuerza de trabajo, los medios de transporte, el descanso, y otras más” (Dierckxens: 1982, p.37)⁴⁸.

Otra de las necesidades para la reproducción de la fuerza de trabajo es el llamado *“Ejército industrial de reserva”* que fundamentalmente es la “reserva” que el sistema tiene y cuyo tamaño disminuye o aumenta conforme a la necesidad de la acumulación del capital, este ejército es de suma importancia ya que una masa alta de fuerza de trabajo traería una disminución en la tasa de ganancia y aunque no tiene control de ella, sin duda alguna la salud y las mejoras de las condiciones laborales ha generado que los trabajadores desempeñen mejor sus funciones, ésta condición la ha subsumido el sistema como un método de anclaje para atraer y retener a la fuerza laboral.

Los salarios, las formas de vida, el hogar son elementos que hacen que la reproducción de la fuerza de trabajo sea más intensa debido a que en ellas se establece las relaciones sociales que dan paso a las formas de explotación, en primera instancia las altas remuneraciones atraen a la fuerza de trabajo especializada de otras zonas periféricas que se ven absorbidas por las condiciones que ofrece la ciudad o los equipamientos urbanos que ofrecen las metrópolis, los salarios retienen en determinado momento a la masa de fuerza de trabajo ya que las garantías y las condiciones que les ofrece este trabajo difícilmente las consiguen en otro lado.

Por último, el sistema educativo tal vez sea una de las formas de mantener a la fuerza de trabajo en constante crecimiento y en constante renovación, ya que el capital necesita de este sistema para que responda a las necesidades de los procesos productivos y a los complejos procesos de creación de mercancías con

⁴⁸ Ibid. Pág. 7 y 8

innovación científica y tecnológica. De igual forma la educación contribuye a la legitimación y aceptación del carácter jerárquico de la división del trabajo⁴⁹.

La fuerza de trabajo y las condiciones materiales que necesita para que esté en condiciones de generar más plusvalía responde a un abanico muy grande de factores que deben de ir de la mano para su ejecución en el proceso de acumulación de capital, por otro lado, no sólo las condiciones físicas, sino las mentales y materiales son muy importantes para garantizar la reproducción de la fuerza de trabajo.

El trabajo como generadora de valor es vital en el proceso de acumulación ya que sin éste no hay una valorización en el proceso productivo y de igual forma no hay una parte del despojo de aquel tiempo que el trabajador desempeña y que el capitalista toma sin remunerarlo y esto da paso a la acumulación de capital.

⁴⁹ Ibid. Pág. 11 y 12.

Capítulo 2

Evolución Histórica de la Economía Mexicana de 1940 – 2018

2.1 - Introducción

Estudiar la historia económica de una nación nos permite conocer el sistema político, social y cultural de un determinado periodo y nos facilita el proceso de comprender la coyuntura por la cual pasa hoy en día. Además, ofrece un panorama más amplio de las diferentes fases y modelos económicos por los cuales ha pasado y, por otro lado, nos otorga una visión más integrada de cómo ha sido manejada la política económica en determinados periodos.

En este capítulo abordaremos la historia económica mexicana del periodo de 1940 – 2018 con la finalidad de comprender los principales eventos y cambios en el sistema económico, político y social que han llevado a México a sus problemas actuales. Abordaremos un periodo muy largo de la historia económica del país que se caracteriza por contener diferentes etapas claves del desarrollo económico de México y que dieron pauta a las condiciones en las cuales nos encontramos hoy y que han dejado gran huella en nuestra historia contemporánea.

Se abordará como antecedentes brevemente el periodo de la *Revolución Mexicana*, la promulgación de la *constitución de 1917*, hasta llegar a 1929 con la *crisis económica mundial* y su eventual recuperación, para dar paso al periodo denominado *Cardenista* que correría de 1934 a 1940, donde se aplica una forma de política económica diferente que tuvo sus bases en la estrecha relación Estado-Masa⁵⁰, es en los años 40's donde comienza el proceso de *industrialización y crecimiento mediante la sustitución de importaciones* que se desarrolló en 3 etapas;

⁵⁰ Carmona, Fernando, Montaño, Guillermo, M. Aguilar, Alonso y Jorge Carrion, "El milagro mexicano", México, Nuestro Tiempo, 1970, pág. 55.

uno que corrió de 1947 a 1954 que se caracterizó por la sustitución de bienes de consumo final y duraderos, un segundo de 1955 a 1970 de sustitución de bienes intermedios, que fue de crecimiento con estabilidad de precios y cambiaria, y el último de 1970 a 1982 donde se buscaba la sustitución de bienes de capital mediante la petrodependencia externa, la crisis inflacionista y la des-sustitución de las importaciones con la llegada del modelo Neoliberal⁵¹

Posteriormente se hará un análisis del modelo Neoliberal que se instaura en México desde comienzos de los 80's y que se consolida en los 90's durante el periodo presidencial de Salinas de Gortari, pero la crisis de 1995 pone en evidencia las contradicciones de dicho modelo, la alternancia política el cambio del PRI por el del PAN desde el año 2000 liderado por Vicente Fox y que duraría hasta el año 2012 con Felipe Calderón que tuvo que enfrentar la crisis económica del 2008 - 2009, hasta el regreso del régimen del PRI con Enrique Peña Nieto en 2012, que llegó al poder con la promesa de concretar las llamadas "reformas estructurales" que el país necesitaba y que comenzó inmediatamente, muchas de ellas cuestionadas, primordialmente la educativa, laboral y energética.

En julio del 2018 los mexicanos votaron con una absoluta mayoría⁵² al candidato Andrés Manuel López Obrador del partido MORENA como el próximo presidente de México para el periodo de 2018 - 2024 quien entre sus promesas de campaña propuso acabar con la pobreza, impulsar la austeridad del Gobierno, proporcionar fuentes de trabajo, establecer la pensión universal y muchas otras demandas sociales.

⁵¹ Villarreal, René, "La industrialización, deuda y desequilibrios externos en México", México, FCE, 1998, Pág. 168.

⁵² De las 56 millones 611,027 personas que votaron en las elecciones federales, 53.19% lo hicieron por Andrés Manuel López Obrador, candidato de la coalición Juntos Haremos Historia, de acuerdo con el resultado final del cómputo distrital. Con 100% de las actas computadas, los registros del INE dan cuenta que López Obrador obtuvo 30 millones 113,483 sufragios; de los cuales 63,863 provinieron de mexicanos que residen en el extranjero. Navarro, Fernanda Maria, México Forbes, 6 de julio de 2018, "Cómputo final: AMLO se lleva 30.11 millones de votos, 53.19%", consultado en: <https://www.forbes.com.mx>, fecha de consulta: 23/07/2019

2.2.- Antecedentes

De 1884 a 1911 el presidente Porfirio Díaz gobernó México de manera ininterrumpida, este periodo se caracterizó por el avance en la industria de la construcción, primordialmente de la conectividad entre los puertos y el centro del país, los medios de transporte se modernizaron y el ferrocarril se consolidó como el medio de transporte universal y masivo.

La forma de gobernanza de Díaz se enfrentó a serios choques entre el avance, el privilegio de los más ricos y la distancia en la distribución de los ingresos máximos y de los escasos beneficios que estaban recibiendo la clase más baja del país; en general después de dos décadas, en el poder, el ambiente era adverso para Díaz, sectores y empresarios, así como la sociedad en su conjunto demandaban un cambio en el régimen.

Entre 1900 – 1910 el país vivía uno de los momentos más complejos del llamado “Porfirismo” ya que en tal periodo se estaban madurando las contradicciones de la dictadura, ya que se encontraba atada a las ideas de una prolongada dictadura que beneficiaba a la clase aristocrática de la época.

En 1905 se hace de lado el sistema bimetálico que se venía implementando lo cual provocó una desastrosa especulación de los metales y cambiaría en la política del país, posteriormente la crisis agrícola de 1908 provocó un aumento significativo en los precios de los alimentos básicos, que empeoró de manera alarmante el panorama de la clase media y baja. De 1908 a 1910 hasta unos meses antes de la Revolución y después de ella, la inflación subió 8.7 puntos porcentuales lo cual se manifestó en una pérdida del poder adquisitivo⁵³.

Es en 1910 cuando estalla un movimiento armado que dio como resultado la revolución y que produjo la caída del gobierno de Díaz, la revolución mexicana fue un parteaguas entre el antiguo régimen autoritario y la instauración de una democracia moderna⁵⁴.

⁵³ De la Peña, Sergio y Aguirre, Teresa, Enrique Semo (Coordinador), “De la revolución a la industrialización” México, UNAM-Océano, 2006, pág. 139

⁵⁴ Gollás, Manuel, “México, crecimiento con desigualdad y pobreza. De la sustitución de importaciones a los tratados de libre comercio con quien se deje”, México, COLMEX, 2003, Pág. 7.

La Revolución Mexicana dejó al país inmerso en el desastre económico, político y socialmente desarticulado, la lucha armada dejó a muchas ciudades incomunicadas y el poder político en el aire, de igual forma la caída de Díaz del poder no garantizó la permanencia de la estabilidad social ni económica del país. Por otro lado, la promulgación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, fue el comienzo de la vida democrática⁵⁵ y pacífica del país, Venustiano Carranza y sus seguidores lograron concretar las garantías de los mexicanos, aunque tardarían muchos años más en materializarse.

El periodo posrevolucionario que abarcó de 1910 a 1934 se caracterizó por la caída de Carranza en 1920, la revuelta de De la Huerta en 1923, los conflictos entre la Iglesia y el Estado entre 1926 y 1929, la guerra cristera entre 1927 a 1929 y la crisis económica de 1929⁵⁶.

La profunda crisis económica de 1929 trajo cambios en el modelo primario-exportador, que afectó primordialmente a la industria minera, petrolera y a la agricultura. Como consecuencia de la crisis económica mundial la inversión pública entre 1930 a 1932 descendió de 103 a 73 millones de pesos corrientes, afectando primordialmente en comunicaciones y transportes que era el renglón dominante de inversión⁵⁷.

El período entre 1929 a 1932 se caracterizó por los efectos de la crisis, tales como la inflación, desempleo, poca recaudación fiscal e inversión pública, además de miles de personas lanzadas a la pobreza.

El discurso del *New Deal* de Franklin D. Roosevelt en Estados Unidos, tuvo un eco en los Estados del mundo entero y a partir de aquí la política sería orientada hacia una de *Estado Benefactor*⁵⁸

Lo anterior no impidió que la economía mexicana se recuperará tan rápidamente, logrando incluso de forma más rápida que otras naciones del mundo. Entre 1930 a 1933 los ingresos del Gobierno Federal disminuyeron en un 25% lo

⁵⁵ De la Peña, Sergio. *Ibíd*, pág. 24.

⁵⁶ Gollás, Manuel. *ídem* pág. 9

⁵⁷ Solís, Leopoldo, "La evolución económica de México a partir de la revolución" México, COLMEX, 1969, pág. 9.

⁵⁸ Cárdenas, Enrique, "La economía mexicana en el dilatado siglo XX, 1929 - 2009", México, Centro de estudios Espinosa Yglesias, A.C, 2010, Pág. 509.

que dio lugar a un descenso drástico en el gasto público, los indicios de recuperación se dieron hasta 1933⁵⁹.

En general, la crisis de 1929 trajo una importante desaceleración económica en el mundo y en gran parte la recuperación se debió a un giro en la política. La recuperación de la crisis se produjo con el aumento en la demanda agregada, una política expansionista sustituyó a la política monetaria y cambiaria ortodoxas a partir de 1932⁶⁰.

Debido a la crisis, los países optaron por una política de corte nacionalista y expansionista, que de fondo parecía con toques proteccionistas, en el caso de México, esto pudo ser posible con la llegada de Lázaro Cárdenas al poder en 1934 y que en realidad el discurso de la consolidación de la Revolución en su periodo tuvo una gran aceptación entre la masa⁶¹.

Desde la llegada al poder del presidente Lázaro Cárdenas el país cambió en cuanto a su organización social, política y por ende económica que se fundamentó en su plan sexenal, la política de masas del Cardenismo sentó muchas de las bases políticas y económicas en las cuales descansaron gran parte de los futuros presidentes hasta la crisis de 1982.

Aunque Cárdenas implementó las reformas estructurales hacia finales de los 30's, estas siguieron siendo una guía fija y segura de cómo hacer política económica en México, por otro lado, el avance en la educación, el sistema de salud y telecomunicaciones trajo una mejora en la calidad de vida en las ciudades y el olvido del campo, lo cual se manifestó en una mayor migración campo – ciudad y la explosión demográfica que hoy registra México es reflejo de ella; fenómeno que ha llevado a nuestro país a ser uno de los países más poblados del planeta.

El periodo Cardenista se benefició de la expansión del sistema financiero mundial y de exportación que ayudó a la recuperación entre 1920 a 1940, entre ellos

⁵⁹ Gollás, Manuel, Ídem. pág. 12

⁶⁰ Cárdenas, Enrique, op.cit., pág. 509.

⁶¹ Para profundizar más en la política de masas en este periodo consultar: Córdova, Arnaldo, *“La política de masas del cardenismo”*, México, Era, 1974.

se enumeran al Banco de México y Nacional Financiera que consolidaron el sistema financiero⁶².

Uno de los periodos más importantes que permitió la transición hacia la industrialización y la consolidación de un régimen político fue sin duda el de Lázaro Cárdenas, donde se implementaron programas de gasto en infraestructura, sector agrícola, así como programas masivos de distribución de tierras, el sistema educativo socialista y de política social.

Al término del periodo Cardenista, la inversión en infraestructura creció en 25%, la agropecuaria en 30% y la exportación de petróleo se ubicaba en 15 % del PIB⁶³.

Posteriormente se suscitó el periodo que corrió de 1940 a 1947 denominado *industrialización acelerada* debido en gran parte por la coyuntura de la Segunda Guerra Mundial; por lo cual en los años 40's cuando el modelo *sustitutivo de importaciones es impulsado y tomado como el motor del crecimiento económico del país*.

Terminados los años 40's México transitaba hacia el *milagro mexicano* que no fue más que un periodo de estabilidad en el cual el país registraría grandes avances en lo económico, se tuvieron crecimientos anuales de 7.5 %⁶⁴ los cuales ya no se han visto durante el modelo Neoliberal, políticamente el país fue liderado por el PRI y algunos partidos en menor peso, pero lo más destacado fue crear un aparato político sólido que no se creía capaz ya que tan sólo 30 años atrás el país se veía envuelto en una revolución armada, que buscaba un cambio en el régimen político, mientras que en el aspecto social se regía mediante la lucha sindical que terminó cristalizando en la organización de la CTM, que podría ser un digno representante de lo que alguna vez fue el férreo control sindical de la lucha obrera desde la revolución mexicana.

Las manifestaciones artísticas como el cine, la lectura y la pintura de igual forma plasmaron mucho de este gran entusiasmo que se vivía en el país y de las

⁶² Gollás, Manuel. Ibid. pág.10.

⁶³ Ídem, pág. 15

⁶⁴ Cárdenas, Enrique. Ibid. pág. 507.

políticas que el Gobierno implementaba que dieron excelentes resultados, no fue sino hasta finales de los años 70's cuando la tasa de inflación y de deuda comenzaron a subir y las fuentes de financiamiento se agotaron hasta derivar en revueltas sociales que terminaron por colapsar el régimen político que comenzaba a tener toques de represión en cada manifestación por parte de los sindicatos que reclamaban el respeto pleno a sus derechos y garantías.

Para finales de los años 60's el país tenía en puerta la organización de los Juegos Olímpicos que se celebrarían en octubre de 1968. El movimiento estudiantil del 68 fue contemporáneo a otras manifestaciones sociales alrededor del mundo, exigiendo el cambio en la política represiva de los Estados y una lucha por garantizar una mejor educación, que se unieron a otras grandes demandas de los estudiantes que proclamaban un cambio en el sistema educativo y económico del país, manifestaciones que culminaron con la represión sangrienta en la conocida noche de Tlatelolco y la toma de Ciudad Universitaria el 2 de octubre de 1968.

Históricamente el año de 1968 será recordado a nivel mundial como el rompimiento de las viejas estructuras políticas, económicas y sociales alrededor del mundo, manifestaciones masivas en Estados Unidos, Francia, Reino Unido, Brasil, Canadá, Chile, Checoslovaquia y Uruguay son algunas manifestaciones más destacadas de este año para la historia general contemporánea, las nuevas ideas se abrían paso y otras más no cambiaron de inmediato, aunque sí en parte lograron impulsar años más adelante el debate en ellas.

El 2 de octubre de 1968 cambiaría la historia del país totalmente, la intervención del ejército en Ciudad Universitaria y las huelgas dejaron una huella que será recordada en todo el mundo, hoy en día no se sabe en donde quedaron muchos de aquellos luchadores desaparecidos durante el movimiento estudiantil. Los juegos olímpicos de México 68 siguieron su marcha como si nada hubiera pasado opacando y desarticulando el movimiento, El ex presidente Diaz Ordaz quería mostrar a México y su sociedad como un país moderno que comenzaba a consolidar su industrialización, la estabilidad y el proyecto de nación que años atrás había arrancado, con el fin de aparecer como un punto de referencia de los países América Latina.

El modelo de industrialización por sustitución de importaciones fue el pionero en muchos países de América Latina, resultado de la inestabilidad económica que derivó en la primera parte del siglo XX debido a las guerras y los conflictos diplomáticos que tenían las naciones más fuertes del mundo. Este modelo se caracterizó por sentar las bases en una economía interna que satisficiera las necesidades del mercado tomando como punto de referencia la industrialización del país como eje primordial de tal modelo, en el caso de México no fue diferente; hasta la llegada de los años 80's el país había logrado industrializarse rápidamente, aunque con diversos resultados que le cobrarían factura toda esa década “perdida” hasta la instauración del modelo neoliberal.

Gracias a este modelo, México estuvo inmerso y desarrolló rápidamente su industria y en lo general hubo sectores como el agropecuario y el minero que mostraron cierto resurgimiento después de lo sucedido en la revolución, el sector petrolero que estaba en su mayor auge a nivel mundial, la política económica comenzaba a guiarse primordialmente en la venta de petróleo hacia otras naciones del mundo, lo cual contribuyó que hasta antes de 1970 el país viviera una época dorada, la cual como se ha comentado se fue distorsionando por el endeudamiento vía el crédito y el uso de las reservas del país que se acumulaban en exceso con la venta de petróleo que tuvo momentos de crisis con López Portillo, lo cual se reflejaba en una menor recaudación de recursos y por ende de financiamiento de obras y programas que el gobierno estaba implementando, pero no olvidemos el último gran auge petrolero de 1977 a 1982, que financió gran parte del último estirón del milagro Mexicano; sin embargo ya para finales de 1982 las reservas monetarias se habían acabado con la caída del precio del petróleo en el mercado internacional.

En resumen, la economía mexicana entre 1900 a 1980 se caracterizó primordialmente por:

- 1.- La lucha armada de la Revolución Mexicana.
- 2.- La caída del modelo primario exportador.
- 3.- La consolidación de la constitución de 1917 que dio paso a una serie de reformas y avances en la democracia del país.

- 4.- La llegada de Cárdenas, la expropiación petrolera, la reforma agraria y la política de masas basadas en el sindicalismo, fueron las bases del crecimiento económico.
- 5.- La época del milagro mexicano manifestado en años de gran crecimiento económico y el cine de oro que plasmó escenas de aquella época dorada.
- 6.- La crisis del modelo sustitutivo de importaciones, los juegos olímpicos, la política represiva del Estado Mexicano y el Movimiento Estudiantil de 1968.
- 7.- La caída del Modelo ISI, el auge financiero mediante el petróleo del 1970 a 1980 y los altos índices de deuda para finales de los 80's y el crecimiento económico con el auge petrolero.
- 8.-Reestructuración económica y política en muchos países del mundo que terminaría en la incursión del neoliberalismo.

Concretamente, entre 1900 y 1970 el país registró los avances y los retos más importantes de su historia contemporánea llena de conflictos bélicos y movimientos sociales que marcaron un antes y después de este corto periodo histórico así mismo, la consolidación de una constitución política que nos rige hoy en día y un régimen político que ya no impera y lidera como hace 50 o 60 años, pero que dio pauta al régimen la construcción de un sistema político y social que hoy tenemos más participativo y democrático. Este periodo como se ha comentado fue de muchos cambios y de avances extraordinarios, ya que el país pasó de ser predominantemente rural a ser mayoritariamente urbano en tan sólo 50 años y se industrializó en tan sólo 30 años esto habla de los grandes pasos que dio la nación en tan pocos años, por ende, conocer la historia económica y social de un país permite conocer un panorama más amplio de las coyunturas actuales que nuestro país afronta y debe de superar.

2.3 - Características del modelo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI).

2.3.1 - Antecedentes del modelo ISI

Antes del modelo de industrialización por sustitución de importaciones, el modelo económico aplicado en México era el *Primario – Exportador* que prácticamente abarca desde 1860 a 1929, que fue la base económica del gobierno Porfirista que

dio grandes resultados, ya que dicho modelo financió la construcción de la infraestructura básica en muchas de las principales ciudades del país; tal vez uno de los logros más importantes fue la importación tecnológica, avance técnico y científicos de otras naciones que eran pioneras en ello, que el gobierno de Díaz empezó a imitar, en especial se apoyó el desarrollo de los ferrocarriles y el sistema de comunicaciones durante este periodo, dado que permitió una mejor comunicación entre la actividad económica del centro con la de los puertos que favoreció al crecimiento económico del país.

El modelo primario – exportador se basaba en la producción de materias primas, petróleo, ganado y el impulso de la agricultura en general, cuyos productos eran vendidos al exterior como materias primas con la finalidad de canalizar los excedentes a diversos mercados, la transferencia de tecnología y la tecnificación en la creación de mercancías fue muy importante en este periodo, primordialmente de países desarrollados a países que comenzaban por hacerlo.

La crisis de 1929 dejó en evidencia la viabilidad del modelo y es a partir de los años 30's cuando se comienza a dar una visión diferente a la política económica a raíz de la crisis. De 1929 a 1932 el producto interno bruto descendió un 5.6% anualmente⁶⁵.

Durante el periodo de 1929 a 1940 la crisis económica mundial impulsó la adopción del modelo ISI hasta consolidarse después de los 40's, surge en el país una especie de reconstrucción del aparato político y económico, donde los programas de construcción de carreteras, sistemas de irrigación para el campo y el sistema bancario se formalizaron y se apoyaron mediante diversos programas. Entre 1925 a 1929 el PIB anual fue de 5.8% hasta la llegada de la gran crisis del siglo.⁶⁶

La llegada de la crisis de 1929 fue un parteaguas en el sistema financiero, social y político en el mundo que se vio inmerso en el desempleo y en la caída de las principales bolsas del mundo, por otro lado, muchos países comenzaron por

⁶⁵ Solís, Leopoldo, op, cit., pág. 9

⁶⁶ Aguilar Martínez, Silvia, "El papel de la política industrial en México, en un contexto de apertura comercial 1986-1997", México, UNAM, Pág. 1.

dudar de la factibilidad de la especulación y de los grandes inversionistas de Wall Street. Los países capitalistas se vieron gravemente afectados por tal crisis, las tasas de desempleo y la baja de los salarios reales hicieron de esto el caudal de una crisis social a nivel mundial.

La crisis económica creó desconfianza en el mercado mundial incluyendo México quien sufrió la caída de los precios de las materias primas como el petróleo, diversos minerales como la plata y el cobre y los principales productos agropecuarios de exportación como el algodón, henequén, maíz y el camarón, quienes vieron caer su demanda y por tanto su producción que culminaría con una disminución de ingresos por concepto de exportación. Ante tal eventualidad mundial muchos países comenzaron por fortalecer sus mercados internos y velar por los intereses nacionales, sustituyendo aquellos productos y servicios que años atrás habían comprado al mercado externo y que ahora deberían de ser sustituidos.

Hasta antes de 1935 la crisis económica seguía azotando a muchos países de América Latina que comenzaban por implementar políticas que los llevaría de manera más rápida a salir de dicha crisis, así como recuperar el ingreso y el empleo y sobre todo la capacidad de crecimiento.

En el caso específico de México, el rompimiento de la crisis se produjo durante el periodo denominado *Cardenismo* que consistió en una política alternativa de desarrollo económico que siguió el presidente Lázaro Cárdenas como respuesta a la coyuntura económica y política de proteccionismo llevado a cabo en casi todos los países del mundo, ante ello se creó un aparato político capaz de responder a las necesidades. El plan sexenal impulsado por el gobierno de Cárdenas tenía de fondo una intervención más fuerte del Estado en la actividad económica del país⁶⁷.

Cárdenas llega al poder en 1934 y comienza la etapa de la recuperación económica que dio paso en los 40's al modelo de crecimiento e industrialización por la vía de la sustitución de las importaciones. Durante el periodo de 1934 a 1940 el

⁶⁷ Cárdenas, Enrique, "La economía mexicana en el dilatado siglo XX, 1929 - 2009", México, Centro de estudios Espinosa Yglesias, A.C, 2010, Pág.505.

Cardenismo tuvo sus bases en proclamar una estrecha relación entre el Estado y la Masa popular⁶⁸.

La política Cardenista se sustentaba teóricamente, en parte, en la de John Maynard Keynes quien en 1936 publica un libro titulado *La Teoría general del empleo, el interés y el dinero* que cambió el paradigma total de la Gran Depresión del 29 y tal vez aquí sea cuando realmente comienza la implementación del modelo ISI en su máxima expresión. Keynes enfatiza que la intervención estatal en la actividad económica ayudaría a los países en estimular la demanda agregada ya que, desde la perspectiva macroeconómica, el consumo y la inversión canalizada adecuadamente ayudaría a disminuir las tasas de desempleo, el Estado debería de invertir en obras públicas en tiempos de elevados índices de desempleo.

Lázaro Cárdenas comenzaría su periodo con dificultades, debido a la fuerte monetización de la economía, en 1936 el índice de inflación llegó a 25.9% para terminar en 1938 con 2.5% gracias a las medidas adoptadas de control. La política Cardenista fue un éxito; el reparto agrario, una mejora considerable de los salarios reales, de las condiciones de infraestructura, régimen político, representación sindical llevó a este periodo al denominado “nacionalismo económico” que buscaba el crecimiento económico mediante la expansión del mercado interno.

Fue en este periodo donde la importancia de la venta del petróleo y la energía estimuló en gran parte los ingresos federales de los cuales pronto se volvieron dependientes; prueba de ello es que entre 1930 a 1940 la venta y exportación de crudo representó el 70% de los ingresos, lo anterior tuvo consecuencia a partir de mediados de los 70's⁶⁹.

Cárdenas deja el poder en 1940, un año después de que ya había estallado la Segunda Guerra Mundial en Europa encabezada por la Alemania Nazi de Hitler y la Italia de Mussolini, la rápida expansión de los nazis generó condiciones para que Inglaterra y otras naciones como la URSS se involucraran en dicho suceso histórico al año siguiente debido al gran avance alemán por la conquista de Europa.

⁶⁸ Carmona, Fernando, Montaña, Guillermo, M. Aguilar, Alonso y Jorge Carrion, op.cit.,pág. 55.

⁶⁹ Cárdenas, Enrique.op.cit., pág. 510.

La coyuntura de la Segunda Guerra Mundial que terminaría hasta 1945 con la explosión de la bomba atómica sobre las ciudades japonesas de Hiroshima y Nagasaki, creó las condiciones para que muchos de los países periféricos y subdesarrollados, aprovechen la coyuntura para impulsar el proceso de industrialización que se extendería en el caso de México hasta los 70's. Tan solo el PIB de México creció entre 1938 y 1941 un 14% como consecuencia de la preparación de los Estados Unidos a la Guerra⁷⁰.

En gran medida, la guerra mundial creó la coyuntura para que países como México comencaran su industrialización por la vía de la sustitución de importaciones que fue tomada ante la incapacidad de abastecer los productos, mercancías y de tecnología por parte de los países industrializados que canalizaron sus recursos y capacidades hacia la lucha armada.

2.3.2 - El Modelo ISI en México

El proceso de crecimiento económico e industrialización vía sustitución de importaciones se inicia en México prácticamente en la década de los años 40's a diferencia de otros países de América Latina que comienza desde la gran depresión⁷¹.

El modelo ISI en México inicia durante el gobierno Cardenista, 1934 a 1940, aplicó una política económica llamada de "enclave"⁷² entre sus mayores logros fue la nacionalización de la industria petrolera y el sistema ferroviario, así como una mejora considerable del sistema educativo que requirió reformar al artículo 3 y se decretó que sería una educación de corte socialista, por lo que conjuntamente con la reforma agraria se dio inicio al proceso de industrialización del país.

⁷⁰ Ibíd. pág. 514.

⁷¹ Villarreal, René, "El desequilibrio externo en la industrialización de México 1929-1975", México, FCE, 1976. Pág. 775.

⁷² El modelo de "enclave" tuvo sus raíces en la época colonial y su plena expresión en el porfiriato (1870-1910), en donde el gobierno juega el papel de agente económico pasivo y la economía se desenvuelve bajo el libre juego de fuerzas del mercado, las cuales están vinculadas al mercado internacional. El gobierno realizaba las obras de infraestructura, y en general las obras públicas, recurriendo a empréstitos, a principios del siglo XX, aquí el capital extranjero aparece en la explotación de los recursos naturales, en la actividad productiva, en las obras de infraestructura, en los procesos de transformación y transporte. Villarreal, René, "Industrialización, deuda y desequilibrio externo en México: un enfoque estructuralista (1929- 1997)", FCE, México, 1997. p.31

El poder del Estado aumentaba y la intervención del mismo en la economía también, Cárdenas sentó las bases para una economía con miras en impulsar el mercado interno, muchos países alrededor del mundo optaron por esta vía a partir de los años 40's cuando la coyuntura de la segunda guerra mundial permitió la industrialización en muchos países de América Latina, una política redireccionada al mercado interno y la industrialización.

Con todas las reformas y el conjunto de políticas económicas y sociales aplicadas, durante el periodo de 1932 a 1940 el país creció económicamente y pudo registrar crecimientos de 5% anual⁷³.

A partir de los años cuarenta del siglo pasado, México siguió un modelo de desarrollo hacia adentro con el propósito de edificar un sector industrial para satisfacer las necesidades del mercado interno⁷⁴.

Mientras el mundo se encontraba involucrado en la segunda guerra mundial y se ve alterado geopolíticamente, muchos países que no estaban involucrados directamente se vieron beneficiados por la demanda de materias primas y de insumos para la Guerra, entre los más demandados fue el petróleo que elevó su cotización y su venta, México con grandes reservas y con buenos precios hizo que tal jugada resultará beneficiosa para el país, ya que gran parte de los ingresos extraordinarios por la venta de crudo permitieron financiar la expansión económica e industrial del país.

Uno de los principales factores que propiciaron el fomento a la industria en los países subdesarrollados fue la necesidad de abastecer de productos a sus mercados, ya que los países desarrollados desatendieron dicho abastecimiento por el proceso de reconversión de la planta productiva que hicieron para la producción bélica en la Segunda Guerra Mundial⁷⁵.

⁷³ De la Peña, Sergio y Aguirre, Teresa, Enrique Semo (Coordinador), "De la revolución a la industrialización" México, UNAM-Océano, 2006, pág. 73.

⁷⁴ Aguilar Martínez, Silvia, "El papel de la política industrial en México, en un contexto de apertura comercial 1986-1997. La política de sustitución de importaciones", México, UNAM, 2001, Pág. 34.

⁷⁵ Huerta González Arturo, Economía mexicana más allá del milagro, Diana, México, 2da impresión 1995, p.16. en Aguilar Martínez, Silvia, "El papel de la política industrial en México, en un contexto de apertura comercial 1986-1997", México, UNAM, Pág. 7.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial, la demanda de los países subdesarrollados se orientó nuevamente hacia el mercado estadounidense debido a la política de las empresas estadounidenses para recuperar los mercados ya perdidos, lo que generó problemas de desempleo y constantes fluctuaciones en la economía, obligando al gobierno mexicano a llevar a cabo una estrategia de desarrollo basada en la protección a la industria nacional, creando condiciones de rentabilidad para la inversión productiva con el propósito de asegurar el crecimiento de la industria en el país⁷⁶.

Con la puesta en operación del modelo ISI y la política proteccionista de permisos previos de importación se pensaba que generaría no sólo crecimiento sino también desarrollo económico; es decir, aumentaría el empleo y mejoraría el nivel de vida de las masas pues el “crecimiento hacia adentro” llevaría a la disminución del déficit de comercio exterior y a la menor vulnerabilidad de la economía, lo que permitiría el surgimiento de una creciente industria nacional⁷⁷

Inicialmente la ISI creó un favorable crecimiento económico, en una primera etapa de 1947 a 1958 que se caracterizó primordialmente en que se fomentó la protección de las industrias del país, se expandió la inversión en infraestructura y la creación de instituciones encargadas de llevar a cabo las tareas particulares de cada área, entre ellas el Banco de Crédito Ejidal y la Nacional Financiera, pero tuvo sus consecuencias, ya que como menciona René Villarreal, fue un periodo de crecimiento pero con inflación. En 1955 se llevó a cabo la reforma bancaria, para controlar dicha inflación.

A este periodo se le denominó estabilizador debido en parte a que fue a partir de la devaluación de la moneda en 1954 al pasar el peso de 8.56 a 12.50 por dólar cuando el país combinó la estabilidad de precios, un tipo de cambio fijo, preferencia al capital nacional mediante la protección y una política de gasto público⁷⁸, que paralelamente se produce el milagro mexicano.

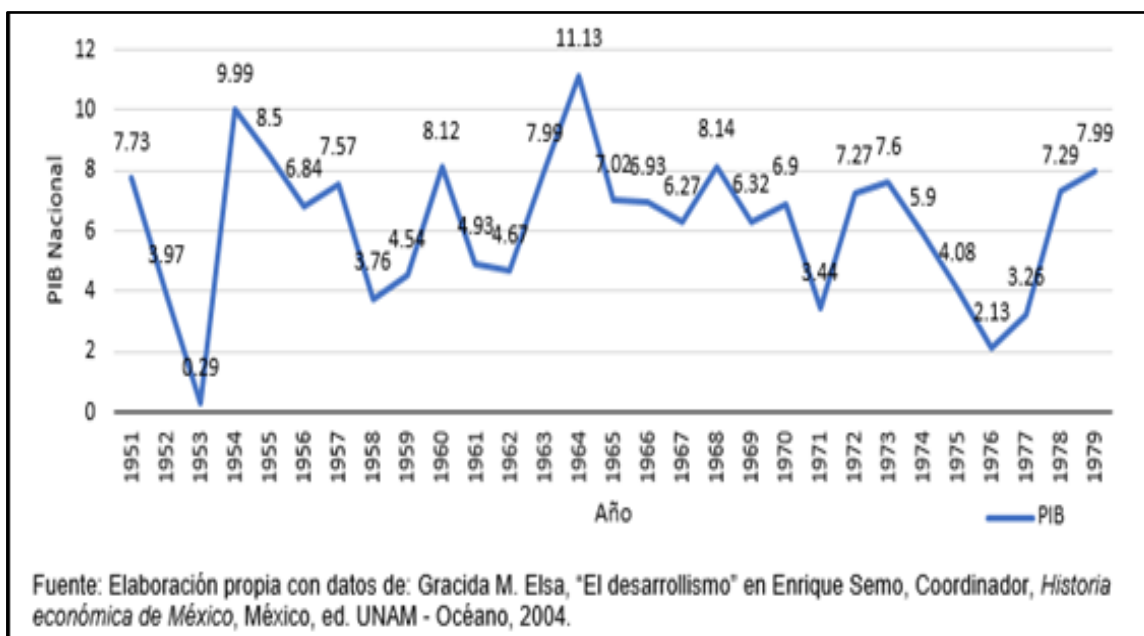
⁷⁶ Sánchez Cárdenas, Enrique, “El largo curso de la economía mexicana. De 1780 a nuestros días”, México, FCE, COLMEX, 2015, Pág.

⁷⁷ Aguilar Martínez, Silvia. Ibid. pág. 8

⁷⁸ Tello, Carlos, “Notas sobre el desarrollo estabilizador” en *Economía informa*. México, núm. 364, septiembre 2010, pág. 66.

Como se puede observar en el gráfico 1 sobre el comportamiento del PIB de México de 1951 a 1979, que comprende el lapso de tiempo donde el crecimiento del PIB en México fue ascendente en algunos años, primordialmente 1954, 1960, 1964 y 1968 donde a pesar de la coyuntura estudiantil y los juegos olímpicos hizo de este año el detonante del crecimiento económico, los años de 1978 y 1979 pero con lapsos de poco avance en temas económicos como en 1953, 1958, 1962, 1971 y 1976, donde en la mayoría de ellos el precio internacional del petróleo cayó y no se pudo mantener el crecimiento sostenido de la economía del país.

Gráfico 1
Porcentaje del PIB de México (1951-1979)



Durante el periodo 1954 a 1970 que comprendió el *desarrollo estabilizador*, la política de tipo de cambio fijo y una constante inversión en infraestructura e impulso a la política de desarrollo industrial, generó en gran medida parte de este crecimiento, que de alguna forma se manifestó en una mejor distribución de ingreso, a este periodo se le denomina el "Milagro Mexicano".

Un tercer momento corre desde finales de los años 70's a 1982 previo a la llegada del modelo neoliberal, donde se produce una disminución considerable de la actividad económica del país, como consecuencia de la reducción de la actividad

económica de Estados Unidos y de otros países de América Latina que entran en una especie de dependencia económica que afecta su proceso de industrialización⁷⁹.

Para finales de 1980 el modelo se fue distorsionando, el financiamiento y la canalización de los recursos económicos no bastaron y se crearon grandes deudas económicas, por otra parte, el auge petrolero de los 70's se había agotado y el Estado debía de buscar nuevas fuentes de financiamiento lo cual se veía difícil ya que el petróleo y la venta de materias primas que habían impulsado los grandes registros de crecimiento económico de los últimos 30 años del país se venían abajo.

Entre 1970 a 1982 se vive la última fase del desarrollo e industrialización vía la sustitución de importaciones, que se caracterizó por la petrodependencia externa, la crisis inflacionista y la des-sustitución de las importaciones con la llegada del Neoliberalismo⁸⁰.

En síntesis, el modelo ISI corrió de 1946 a 1982 con diferentes periodicidades que le caracterizaron debido a la estrategia política y financiera del momento, de igual forma hubo coyunturas sociales como el movimiento estudiantil del 68, la guerra de Corea y la guerra fría que alteraron el panorama de dicho modelo, así mismo ubicamos momentos de gran esplendor como el periodo del "Milagro Mexicano", el auge petrolero y las políticas macroeconómicas que dieron al país el financiamiento para impulsar dicho modelo y que al final sería esta una de las razones más fuertes de la caída de dicho modelo la petrodependencia y el excesivo gasto, para abrir paso al neoliberalismo de los 80's propuesto por los gobiernos de Thatcher y Reagan.

Individualmente el ISI fue en esencia el impulso de la industrialización mediante la intervención del Estado, a través del financiamiento de programas y servicios de infraestructura básica, protegiendo los sectores más productivos de la nación que permitió el crecimiento económico más rápido y sostenido del que se tenga registro en la historia moderna del país.

⁷⁹ Cfr. Frank Gunder, André. "Lumpenburguesía: Lumpendesarrollo. Dependencia, clase y política en Latinoamérica", Laia, 1972.

⁸⁰ Villarreal, René, "La industrialización, deuda y desequilibrios externos en México", México, FCE, 1998, Pág. 168.

El 25 de septiembre de 1981, Miguel de la Madrid había sido postulado como el candidato presidencial del PRI. Su nombramiento significaba el triunfo de la línea monetarista-liberal al interior del aparato público y presagia sus dominios en el siguiente sexenio⁸¹.

Tal vez uno de los periodos de mayor esplendor no sólo económico sino social, política y hasta cierto punto de identidad nacional se produjo durante el periodo abarcado por el ISI, que se manifestó en muchas ramas artísticas, culturales y educativas como lo fue el cine, la danza, música y pintura, así como el auge de centros turísticos que colocaron a México en el centro de atención política económica de América Latina.

2.4 - Alcances y límites del “Milagro Mexicano”

La reestructuración económica, política y sobre todo social después de la revolución no fue fácil. Entre el periodo de 1920 a 1930 se dieron grandes eventos económicos y políticos que dieron pauta para encaminar el futuro sistema político del país⁸².

El crecimiento económico registrado de 1954 a 1970 en el país fue un fenómeno sin precedentes, la política macroeconómica, así como la canalización de los recursos obtenidos mediante la venta de petróleo en la época de mayor auge permitieron que el país se industrialice en varios sectores. Esta industrialización fue más allá y se transformó en un icono de identidad nacional y algunos más la consideraban como la materialización de la lucha revolucionaria de 1910.

La coyuntura de la Segunda Guerra Mundial permitió que el país tomara como base de crecimiento el modelo sustitutivo de importaciones, los resultados fueron múltiples y exitosos. Tan solo de 1940 a 1952 las manufacturas crecieron en

⁸¹ Gracida M. Elsa, “El desarrollismo” en Enrique Semo, Coordinador, *Historia económica de México*, México, ed. UNAM - Océano, 2004, pág. 93.

⁸² Gollás, Manuel, “México, crecimiento con desigualdad y pobreza. De la sustitución de importaciones a los tratados de libre comercio con quien se deje”, México, COLMEX, 2003, Pág. 7.

un 6.4% anual en promedio, la participación de los salarios como referencia del PIB fue de 25% en este mismo periodo⁸³.

Posteriormente al término de la guerra, los países europeos y asiáticos entraron en una etapa de reconstrucción y reestructuración de su sistema político, económico y social, muchos países obtuvieron su independencia y otros más fueron separados, creados o desaparecidos. Ante tal evento, el mundo entró en una especie de proteccionismo. México no sería la excepción, el modelo ISI se consolidó y se aprovechó dicha coyuntura para industrializarse y poder consolidar una economía basada en la producción de bienes intermedios y la venta de petróleo.

Es precisamente durante el periodo de 1954 a 1970 cuando se produce el “milagro mexicano”, algunos más consideran que este periodo se extendió hasta los 80’s ya que la exportación de petróleo y el precio internacional del mismo estimularon en gran medida el financiamiento del Estado que le permitieron alcanzar grandes tasas de crecimiento económico entre 1977 a 1982, pero que afectaron drásticamente a la economía mexicana ya entrados los 80’s donde los niveles de deuda e inflación se exponenciaron, debido a la petrodependencia.

Este periodo del milagro mexicano se caracterizó primordialmente por presentar un cambio en el aparato económico del país, sectores como el petrolero, manufacturero y el financiero tuvieron grandes momentos, de igual forma la participación social se veía reflejada con la disponibilidad de mejorar al país, los programas sociales implementados por el IMSS e ISSSTE fueron pioneros en América Latina, así mismo el impulso del sector sindical que lideraba la CROM y la CTM fueron muy importantes para respaldar las decisiones del Estado, aunque al final de los 70’s comenzaría su desgaste y declive.

Las principales ciudades del país crecieron en gran manera, debido primordialmente a que la fuerza de trabajo emigró hacia las principales ciudades del país de 1940 a 1970 al registrarse grandes migraciones del campo a la ciudad debido fundamentalmente a la centralización de los servicios y de las ventajas que la ciudad proveía, así como las mejoras en salarios y en calidad de vida para los

⁸³ De la Peña, Sergio y Aguirre, Teresa, “De la revolución a la industrialización” en Enrique Semo, Coordinador, *Historia económica de México*, México, UNAM-Océano, 2006, pág. 75.

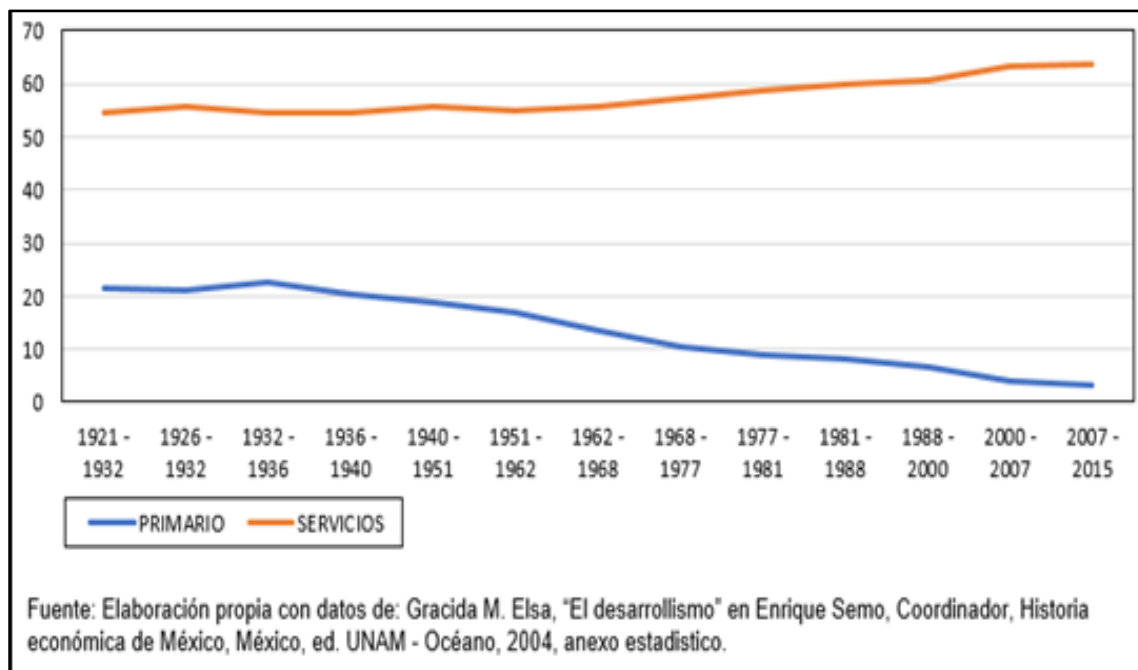
habitantes de otras partes del país que venían a la ciudad con el objetivo de mejorar sus condiciones de vida en general, en contraste con lo que sucedería en los años 90's cuando las secuelas de las crisis provocó una mayor migración hacia los Estados Unidos y Canadá.

Si bien de 1940 a 1982 el país pasaría por diferentes fases de crecimiento, es primordialmente de 1954 a 1970 cuando comienza un periodo denominado *desarrollo estabilizador* que se caracterizó por un tipo de cambio fijo, niveles controlados de inflación y altas tasas de inversión en infraestructura y servicios, posteriormente viene un periodo de 1977 a 1981 en donde se produce un auge petrolero que permite retomar los grandes crecimientos de los 60's, sin embargo en 1982 la caída del precio internacional del petróleo y la creciente deuda dejó al país en bancarrota y en moratoria en los pagos, es aquí donde comienza la aplicación de la política neoliberal como parte de la nueva reestructuración económica, política y social mundial.

La vida en general de los habitantes de las ciudades mejoró mucho en comparación de 30 años atrás, estos fueron los más beneficiados de este milagro debido primordialmente a que las ciudades eran las más equipadas y con una notable mejoría en la construcción de infraestructura urbana, la llegada de nuevos servicios elevó considerablemente el nivel de vida en la ciudad, por otro lado el campo gradualmente se veía abandonado por las fuertes y constantes oleadas de migración campo-ciudad, olvidada y relegada en algunas partes del país ya que no sufría la misma transformación que la ciudad.

Un cambio radical en la fuente de financiamiento del periodo dio como resultado que de 1921 a 1970 se gestara un cambio en la composición sectorial, hasta antes de 1945 el sector primario era dinámico y se instalaba como un gran participante de la composición del PIB, pero el cambio del modelo económico (ISI) en los años 40's y la rápida urbanización de las ciudades hizo que la economía se industrializara mucho más rápido dejando de lado al sector primario como sector prioritario y dando paso al sector terciario que fue impulsado en gran parte por el cambio tecnológico, los nuevos puestos de trabajo y el paulatino abandono del campo durante este periodo, como lo muestra el gráfico 2.

Gráfico 2
Composición Sectorial del PIB, México. (1921-2015).



El cambio fue radical, hacia los años 90's esta composición se había ya inclinado totalmente hacia la terciarización, fue a partir del año 2000 cuando realmente se ve una caída drástica en la participación del sector primario sobre el terciario, que nos manifiesta una economía predominantemente de servicios.

La calidad de vida, la prestación de servicios y las mejoras de infraestructura tuvieron su mayor auge durante este periodo, el impulso de un crecimiento económico mediante la sustitución de importaciones tuvo sus mejores resultados en el periodo del desarrollo estabilizador.

En general, el milagro mexicano dejó una huella de progreso y avance en muchas de las esferas que hoy en día al país le cuesta alcanzar y que en este tiempo se consolidaron como lo fue el sistema político liderado por el PRI, que no estuvieron exentos de los choques partidistas y las diferencias ideológicas que dificultaban las soluciones; el sector sindical apoyaba indiscutiblemente la lucha de las garantías sociales; la educación fue un eslabón de mejoramiento de la calidad de vida, la generación de empleos y el impulso por parte de todos los agentes económicos, políticos, sociales y culturales hicieron del país vivir su mejor época.

La época del milagro mexicano quizá culminó política y socialmente en el movimiento estudiantil del 68, pero inclusive en este año el crecimiento económico fue de 8.4%, por ello, gran parte de la literatura prolonga el periodo hasta 1982 cuando el modelo ISI cae y deja en evidencia las contradicciones y agotamiento del modelo que había sido el motor económico durante 40 años y que permitió la industrialización, además de una mejora considerable en la calidad de vida, en infraestructura, así como en el financiamiento de los programas sociales y la consolidación del sistema político y social del país.

2.4.1 - Alcances del Milagro Mexicano

La política de industrialización por sustitución de importaciones tuvo un éxito rotundo entre 1940 a 1982, durante este periodo se produjo tal vez el lapso más largo de crecimiento económico y bonanza para el país.

Gustavo Garza nos dice que en 1958 el porcentaje de compra en el extranjero en relación con la demanda nacional es de las más bajas del periodo, un porcentaje de 22% de importación contra un 78% de manufactura nacional, que implicó la verdadera consolidación exitosa del modelo ISI. Agrega que de 1940 a 1950 la tasa de crecimiento anual del PIB fue de 5.8%, de igual manera las manufacturas lo hicieron a un ritmo de 7.1%, la industria de la construcción al 10%, los transportes a 8.7%⁸⁴.

La política de fortalecimiento del mercado interno produjo grandes resultados ya que se vio beneficiada por la coyuntura externa de la Segunda Guerra Mundial, uno de los puntos más favorables fue la política del Estado en proveer a las principales ciudades de equipamiento urbano, el Estado registró presupuestos donde la intervención del mismo era un 70 % contra el 30% del sector privado, todo este capital canalizado a la construcción de vivienda, carreteras y en general al equipamiento urbano; así mismo se afirma que la tasa de crecimiento poblacional entre 1950 a 1960 fue de 3.1% y de 1960 – 1970 de 3.3% la más alta de América

⁸⁴ Garza, Gustavo, "La urbanización de México en el siglo XX", México, COLMEX, 2003, Pág. 41.

Latina, se pasó de 26.4 millones de habitantes en 1950 a 60.8 millones en 1976⁸⁵, que nos manifiesta el rápido crecimiento demográfico y las fuertes inversiones en sectores como la vivienda, dotación y equipamiento de servicios públicos y de fuentes de trabajo.

Desde los años 40's, una política expansionista ayudó a que México fuera avanzando hacia una economía más cerrada e intensa de sustitución de bienes intermedios, ya que la maquinaria pesada y de alta tecnología seguía siendo importada de los países más avanzados del mundo.

La política del gasto público tuvo una especial importancia entre el periodo de Guerra, el aprovechamiento de la coyuntura ayudaría a despejar y consolidar la industrialización del país⁸⁶.

El gasto público y la intervención directa del Estado en la economía fueron adoptadas de la política keynesiana, a los sectores más importantes del país se les inyectaba recursos para poder acrecentar su capacidad de producción, sin embargo a la larga, esta política trajo graves consecuencias, como en el campo, que de 1940 a 1957 desempeñó un papel muy importante en la generación de exportaciones y millones de divisas del extranjero las cuales fueron canalizadas a financiar la industrialización a lo largo de los 50's y 60's y en consecuencia descapitalizar al campo.

Durante el transcurso de la guerra y aún después de ella, la política económica se caracterizó por ser muy activa y por reflejar la prioridad del crecimiento y el empleo por encima de la estabilidad del tipo de cambio y hasta cierto punto de los precios, que cambiaría en 1954 con la devaluación.

La década de los cincuenta fueron de grandes crecimientos, es aquí cuando despegó la economía mexicana, entre 1955 a 1970 el país pasa por una etapa de crecimiento económico caracterizado por un equilibrio interno completo, con estabilidad de precios⁸⁷

⁸⁵ Garza, Gustavo, Schteingart, Martha "La acción habitacional del Estado de México ", México, COLMEX, 1978, Pág. 10.

⁸⁶ Solís, Leopoldo, "La evolución económica de México a partir de la revolución de 1910", México, COLMEX, 1969, Pág. 10.

⁸⁷ Villarreal, René, "El desequilibrio externo en la industrialización de México, 1929-1975", México, FCE, 1976, pág. 775.

El conflicto bélico de Corea trajo una situación similar a la vivida en la Segunda Guerra Mundial para México, pero con menor duración, las autoridades hacendarias intentaron absorber la liquidez, pero un aumento de las reservas internacionales hizo que la masa monetaria creciera un 38% lo cual se manifestó en un alza en la inflación de 29%⁸⁸.

Los años por venir se veían muy prometedores debido a que el país cruzaba una etapa muy próspera y parecía que los problemas de inflación y de tipo de cambio se habían solucionado en 1954, cuando se reforzó la política devaluatoria del peso para encarar las presiones sobre el sector externo y mejorar su competitividad a favor de la industria mexicana, pasando de 8.56 a 12.50 pesos por dólar⁸⁹.

Entre 1950 a 1970 el país pasaría por una etapa de migración campo-ciudad, la cual provocó que para inicios de los cincuenta, el país contará con 25,789, 000 de habitantes y para la década de los sesenta se incrementa ya hasta 34,923,000 millones de habitantes, en 1970 además la urbanización se había hecho ya presente en casi todo el país, puesto que el 58% de los mexicanos vivían en ciudades y el restante 42% seguía viviendo en el campo, lo cual convertía al país en primordialmente urbano.

Entre las ciudades que más crecieron fue la capital del país, la cual en 1960 ya contaba con 5.2 millones de habitantes y para 1970 era la ciudad más poblada de América Latina con 8.9 millones de habitantes⁹⁰.

En cierta forma, la urbanización trajo consigo grandes beneficios para la mayoría de los habitantes del país; mejoras en equipamiento urbano, acceso a servicios básicos, red de comunicación, fuentes nuevas de trabajo, vivienda “equipada”, oportunidades de desarrollo educativo, recreación y en general una mejor calidad de vida. Aunque también tuvo limitaciones ya que la urbanización no llegó ni mucho menos benefició a todos, la periferia tenía un matiz de pobreza, irregularidad en la tendencia de suelo mal equipada y sin acceso a muchos de los

⁸⁸ Cárdenas, Enrique, op. cit., pág. 515.

⁸⁹ Aguilar Martínez, Silvia, “El papel de la política industrial en México, en un contexto de apertura comercial 1986-1997”, México, UNAM, 2001, pág. 11.

⁹⁰ Cárdenas, Enrique, Ibid. pág. 517.

servicios urbanos que sí gozaban los residentes de grandes ciudades además del surgimiento de las llamadas “ciudades perdidas”⁹¹.

Durante 1954 a 1970 muchos sectores económicos del país mostraron grandes avances y se logró que muchos de ellos fueran el ancla del desarrollo, entre ellos el petrolero que de 1954 a 1970 aumentó su producción y logró representar el 6.25 % del PIB para finales de los sesenta, inclusive se abusó tanto de esta forma de financiamiento que el país se petrodependizó de los ingresos de crudo; también la industria de la construcción tuvo un gran crecimiento anual de 8% y la industria de la transformación registró 9.3%, sin duda alguna el mejor periodo para dichas actividades.

Así mismo, un impulso mayor del mercado interno ayudó a que la productividad de la mano de obra creciera de 1954 a 1962 en un 3% lo que parcialmente aumentó los salarios reales en 2.2 % entre 1950 y 1962 lo que estimuló el activismo sindical.

El cambio en la estrategia de devaluar el peso frente al dólar en 1954 ayudó a que la tasa de inflación baja estimulará el ahorro personal, entre 1954 a 1962, el 92% de las inversiones privadas provino de empresarios mexicanos. La fuerte inversión por parte del Estado y del sector privado mexicano hizo que el sector industrial ganara preponderancia y se convirtiera en el motor de la economía mexicana durante el periodo de 1955 a 1970.

Uno de los grandes factores que detonaron el éxito económico del periodo mencionado fue sin duda la inversión pública, que en general se ubicó entre el 8 y 9% anual, esto ayudó al financiamiento de grandes obras públicas, mejoras en equipamiento urbano y créditos en acceso a la vivienda, pero el excesivo gasto no se manifestó en todas las esferas ni muchos menos en todo el país, ya que muchos de los programas instrumentados no pudieron aplicarse por la falta de infraestructura vial para llegar a los poblados y regiones más pobres del país.

⁹¹ El concepto de “Ciudades perdidas” viene de la corriente urbanística y arquitectónica de los años 80’s que se impulso en los Estados Unidos donde historiadores como David Harvey argumentan que el medio ambiente y el avance constante del capitalismo estaba acabado con las ciudades al considerarlas una mercancía más para la reproducción de capital, que se manifestaba en la planificación de la ciudad sin ningún rigor urbano que sustentará las faraónicas construcciones que sólo incrementaban la segmentación de la ciudad y por tanto la exclusión urbana y económica.

Como se ha dicho, el sistema de salud, educación y las fuentes de trabajo crecieron en gran manera, para 1970 el sistema de salud (IMSS e ISSSTE) habían incrementado en gran manera su población de derechohabientes a 13.2 millones, pero el sistema seguía sin llegar a los poblados y regiones que más lo necesitaban gran parte de este incremento se dio en las principales ciudades del país⁹².

El gran crecimiento económico de los cincuenta y sesenta dejó de manifiesto que México podría ser el primer país de América Latina en albergar unas olimpiadas y estar a la altura de los países de primer mundo. Pero un año antes de las olimpiadas las manifestaciones se acrecentaron por el disgusto de muchos de los sectores sindicales de trabajadores y estudiantiles, quienes pronto conocieron la mano represora del gobierno.

Durante el periodo presidencial de Gustavo Diaz Ordaz el país entró en una especie de dictadura, la fuerte intervención del Estado se manifestó en un hartazgo social que terminó finalmente en el *movimiento estudiantil de 1968*, el famoso *bazucazo*, *la toma de Ciudad Universitaria y del Casco de Santo Tomás* fueron intentos de disolver la manifestación que tomó muchísima fuerza y que se identificaba y se unía a los muchos otros movimientos en todo el mundo.

Finalmente, el 2 de octubre de 1968, a pocos días de la inauguración de las olimpiadas, el presidente y su gabinete deciden acabar con el movimiento y ordenan la *matanza de Tlatelolco del 2 de octubre*; es aquí donde se considera que se acaba la tan dichosa etapa de gran paz y crecimiento económico, las olimpiadas se realizaron, pero el país ya no volvería a ser el mismo.

“El movimiento del 68 fue un precursor en doble sentido. Ante todo, porque, por primera vez, un conflicto de esta magnitud incluye a un sector - en este caso el medio urbano, representado por los estudiantes-, que es fruto de la joven sociedad industrial. Y también, porque sus demandas, al cuestionar las formas de control estatal, particularmente sus rasgos autoritarios, anticipan lo que constituirá el centro

⁹² Ibid. pág.518

de las luchas reivindicativas de la década siguiente: el papel del Estado y sus formas de dominación” ⁹³

Es a partir de los años 70's cuando se produce un parteaguas muy importante, ya que culmina una era de gran crecimiento económico para el país, sin duda, el movimiento estudiantil de 1968 manifestó las deficiencias y contradicciones de la política económica y social llevada a cabo en el país.

De 1970 a 1982 se vivirá una nueva etapa, caracterizada por un menor crecimiento, (a excepción de 1977 a 1982 cuando el precio del petróleo aumenta y permite un periodo de 5 años de gran crecimiento), un mayor control estatal y en general un ambiente social distinto al de años atrás. La prolongación del *milagro mexicano* se produjo en este periodo, aunque el modelo ISI manifestaba ya sus signos de agotamiento y decadencia.

Los desequilibrios macroeconómicos presentados en 1971 y la caída del sistema Bretton Woods puso al gobierno mexicano en dificultades, el crecimiento en ese año fue el más bajo (4.2%) desde 1959⁹⁴.

Uno de los problemas más preocupantes y que tuvieron grandes consecuencias debido en gran medida a la política expansionista de los años pasados, fue que el país para 1970 era una de las economías más endeudadas del mundo, los problemas en cuenta corriente se hicieron presentes y el pago de dicho concepto se fue dificultando a lo largo de los 70's y más fuertemente en los ochentas cuando inclusive se llegó a un estado de moratoria⁹⁵.

La política de estímulo en gasto público y una reforma fiscal en 1972 tuvieron resultados en 1973 al llegar a un PIB en ese año de 8.4 % aunque la expansión seguía condicionada ya que el deterioro de la balanza fiscal se mantenía en aumento (6.9%) y no todos compartían la política implementada, pero el régimen era fuerte y ferviente y no aceptaba ninguna contradicción pública.

Para 1975 el PIB no creció tanto y la cuenta corriente aumentó, así como el endeudamiento con el exterior que pasó de 9,220 millones de dólares en 1971 a

⁹³ Gracida M. Elsa, op, cit., pág. 55

⁹⁴ Cárdenas, Enrique. Ibid. pág. 521.

⁹⁵ Gracida M. Elsa, op cit., pág. 56.

\$22,710 millones en 1975. La inflación acumulada entre 1970 a 1975 fue de 76% y la sobrevaluación del peso en más del 50%, a pesar de que el gobierno mexicano trató en cierta forma de solucionar los problemas de liquidez y de pago de deuda devaluando la moneda, pero fue insuficiente ya que los desequilibrios en la balanza de pagos eran cada vez más crecientes.

Si bien, se considera que se pudieron hacer muchos más esfuerzos por mantener a la economía del país más estable y no llegar a la devaluación de 1976 de un 56%, también queda en evidencia que no había mucho que hacer, ya que para 1976 había una deuda externa de \$30,000 millones de dólares y una inflación acumulada de 22%. La situación para el país era adversa, en ese mismo año apenas el PIB había crecido 4.2% lo que se tradujo en un creciente disgusto social y empresarial.

El descubrimiento de los yacimientos de Cantarell en 1977⁹⁶ trajo un respiro para el país. La venta de petróleo y la obtención de ingresos extraordinarios ayudaron a calmar los tensos ánimos que se estaban gestando a raíz del bajo crecimiento en el país. Gracias a la venta de petróleo de 1977 a 1981 el PIB creció en 7.8%, la inflación lo hizo en un 22% y la inversión pública nuevamente subió en un 22% sin embargo durante ese periodo la economía del país entraría en una fase de dependencia de obtención de ingresos mediante la venta de petróleo.

El yacimiento petrolero de Cantarell solo fue una cortina de humo, después del descubrimiento de los excesivos gastos y la mala administración de dichos recursos se hizo evidente, a partir de 1978 a 1981 las exportaciones se componían del 75% de petróleo, lo cual manifiesta la fuerte dependencia en la venta de petróleo.

El auge petrolero permitió grandes crecimientos durante cinco años, pero debido a los fuertes préstamos que tenían como garantía la venta de petróleo, fue que en 1981 cuando el precio internacional del petróleo cayó, provocó que en 1982 en Nueva York el secretario de hacienda Jesús Silva Herzog destapara la severa

⁹⁶ Tello Carlos, "Estado y desarrollo económico: México 1920-2006", edit. UNAM, México, 2006, Pág. 561.

crisis de deuda de México y América Latina, para este año el país tuvo que cubrir alrededor de \$14,000 millones de dólares en intereses⁹⁷

Para 1982 la tasa de crecimiento fue de -0.63%, es aquí, cuando verdaderamente la etapa de grandes registros económicos culmina, termina la etapa del modelo ISI, el milagro y finalmente el país queda con niveles altos de inflación, sin posibilidad de pago a los acreedores externos, descapitalizado y con descontento social en crecimiento.

La crisis económica en 1982 a consecuencia de la caída del precio internacional del petróleo, dejó en evidencia el agotamiento del modelo ISI y de manera inmediata la instauración del modelo neoliberal como alternativa a la grave crisis en muchos países del mundo; en México, el presidente Miguel de la Madrid sería quien comenzaría por cambiar la estructura económica del país que implicaba pasar de un Estado interventor a uno facilitador de la economía.

2.4.2 - Límites del Milagro Mexicano

Un de los límites del gran crecimiento económico del periodo de 1940 a 1970 fue la desigualdad social producto de la injusta distribución del ingreso. Ejemplo de ello, es que entre 1950 a 1965 se mantuvo una migración fuerte del campo a la ciudad, esto se manifestó en el abandono del campo como sector pionero del crecimiento económico y se redirigió hacia el comercio y los servicios, después de pasar por el sector industrial brevemente en las ciudades.

Esto tuvo grandes consecuencias para la economía del país, sobre todo para el sector primario quien pasó de representar el 18.7% del PIB en 1950 a representar el 11.5% en 1970 y cuando se produjo el auge petrolero de finales de los setentas, el sector primario representó tan solo el 8.64%⁹⁸, como lo muestra el cuadro 1, lo cual refleja no solo el abandono del campo sino la gradual importación de granos y alimentos en general que manifestaba dicho escenario.

⁹⁷ Cárdenas, Enrique, op.cit, pág. 527.

⁹⁸ Gracida M, Elsa. Ibid. pág. 68.

Cuadro 1
Composición Sectorial del PIB. México (1921-2017)

Periodo	Primario	Secundario	Servicios
1921-1932	21.31	24.13	54.56
1932-1936	22.43	23.22	54.35
1936-1940	20.18	25.29	54.53
1940-1951	18.91	25.32	55.7
1951-1962	17.07	27.93	55.01
1962-1968	13.57	30.77	55.66
1968-1977	10.52	32.37	57.11
1977-1981	8.75	32.66	58.59
1981-1988	8.29	31.67	60.04
1988-2000	6.56	32.79	60.66
2000 - 2007	4	32.73	63.26
2007 - 2012	3.2	33.2	63.6
2012 - 2017	2.9	33.6	63.5

Fuente: Elaboración propia con datos de Gracida M. Elsa, "El DESARROLLISMO" en Enrique Semo, coordinador, Historia económica de México, ed. UNAM-Océano, 2004.

La dotación de servicios básicos como; alumbrado, alcantarillado, agua potable, sistema de salud, sistema de comunicación, educación y muchos más tuvieron gran importancia, sin embargo dicha dotación no fue equitativa, debido a que en las grandes ciudades se centralizaron estos servicios dejando al resto de estados con una dotación intermitente o en algunos casos nula, por ello, este mostró un alcance mediano, el gran avance que se gestó en dichos ramos fueron muy importantes pero la mayoría de ellos se dieron en la ciudad. Tan solo de 1940 a 1970 la inversión en infraestructura superó el 9% en las principales ciudades, en el resto de las entidades no rebasó el 3%⁹⁹

La lucha revolucionaria de 1910, tuvo como principal detonante una mejora considerable de la clase baja, durante el Cardenismo el reparto de tierras fue la más extensa y grande de la historia del país con un poco más de 18,000,000 de

⁹⁹ Garza, Gustavo y Shteingart, "Los grandes problemas de México. Desarrollo Urbano", México, COLMEX, 2010, pág. 35

hectáreas repartidas, sin embargo, esta repartición ya no fue igual en los sexenios de 1940 a 1970, esto limitó el desarrollo del campo, lo cual se manifestó en la migración campo - ciudad y el abandono gradual del campo.

El cuadro 2 nos muestra como la repartición de la tierra ya no fue prioridad para el Estado, el proceso de industrialización demandó más tierras para su instalación lo que hizo perder preponderancia al campo. La migración y los bajos porcentajes de inversión en el campo a partir de los años 40's hizo que dicho sector terminará gradualmente en el abandono.

El proceso de industrialización dejó una huella geográfica que se manifestó primordialmente en los años 80's cuando el modelo ISI cayó, grandes complejos industriales se centralizaron en la Ciudad de México y otras ciudades como Guadalajara y Monterrey que sufrirían un cambio en el uso de suelo a raíz de la desinstalación de la planta productiva que generó el modelo ISI, hoy en día podemos observar rasgos de dicho fenómeno. Lo anterior nos manifiesta que las ciudades fueron afectadas en gran manera por la fuerte industrialización que conllevó el proceso.

Cuadro 2
Tierras distribuidas por periodo presidencial (1934-1952)

Periodo	Presidente	Total de Hectareas Distribuidas
1934-1940	Lázaro Cardenas	18,786,131
1940-1946	Manuel Ávila Camacho	7,287,697
1946-1952	Miguel Alemán Valdez	4,633,321
Fuente: Elaboración propia con datos de: De la Peña, Sergio y Aguirre Tresa, "De la revolución a la industrialización" en Enrique Semo. Coordinador, <i>Historia Economica de México</i> , México, UNAM-Oceano, 2006.		

El milagro mexicano, se manifestó en gran medida en mejoras en la calidad de vida de muchos habitantes del país. Las fuentes de trabajo fue un detonante para dicho proceso, el porcentaje de los salarios en referencia al PIB de 1940 a 1970 fue en promedio de 35%, y no fue hasta 1945 cuando ésta ascendió al 45% en referencia del PIB, sin embargo su participación baja nuevamente en 1970 a sólo el 20% y en la crisis de 1982 fue de 15%, la distribución del ingreso en todo el periodo fue homogénea y no todos se beneficiaron de ello¹⁰⁰ como lo muestra el cuadro 3 la participación fue disminuyendo gradualmente y con ello se produjo, una condición contradictoria; un gran crecimiento económico con poca participación de los salarios, lo cual nos habla de una mala distribución del ingreso.

Durante el periodo de 1955 a 1970 se aplica el desarrollo estabilizador con un tipo de cambio fijo y un control de la inflación que trajo consecuencias graves a largo plazo, al manifestarse en empréstitos y deuda que para finales de los 70's se tradujo en una alta inflación y en la devaluación de la moneda nacional. No se logró tener una visión de largo plazo que respondiera a dicho fenómeno, se trató de controlar el tipo de cambio mediante deuda que se acrecentó en gran manera entre 1960 y 1980.

Cuadro 3
Participación de sueldos y salarios en el % del PIB. México (1939-1950)

AÑO	SUELDOS Y SALARIOS	CAPITAL	OTROS	TOTAL
1939	30	25.7	44.3	100
1940	28.8	28.8	42.4	100
1941	27.5	30.3	42.2	100
1942	26.5	34.2	39.3	100
1943	24.7	35	40.3	100
1944	24.5	37.3	38.2	100
1945	23.6	41.9	34.5	100
1946	22.5	45	32.5	100
1947	23	44.8	32.2	100
1948	24.2	43.6	32.2	100
1949	24.5	42.6	32.9	100
1950	24.8	41.9	33.3	100

Fuente: Elaboración propia con datos de: Gracida M. Elsa, "El desarrollismo" en Enrique Semo, Coordinador, Historia económica de México, México, ed. UNAM - Océano, 2004,

¹⁰⁰ Gracida M, Elsa. Ibid. Pág. 71.

La urbanización de los años cuarenta produjo como resultado hacia finales de la industrialización los llamados cinturones de miseria que se desarrollaron por el desorganizado crecimiento de la ciudad¹⁰¹.

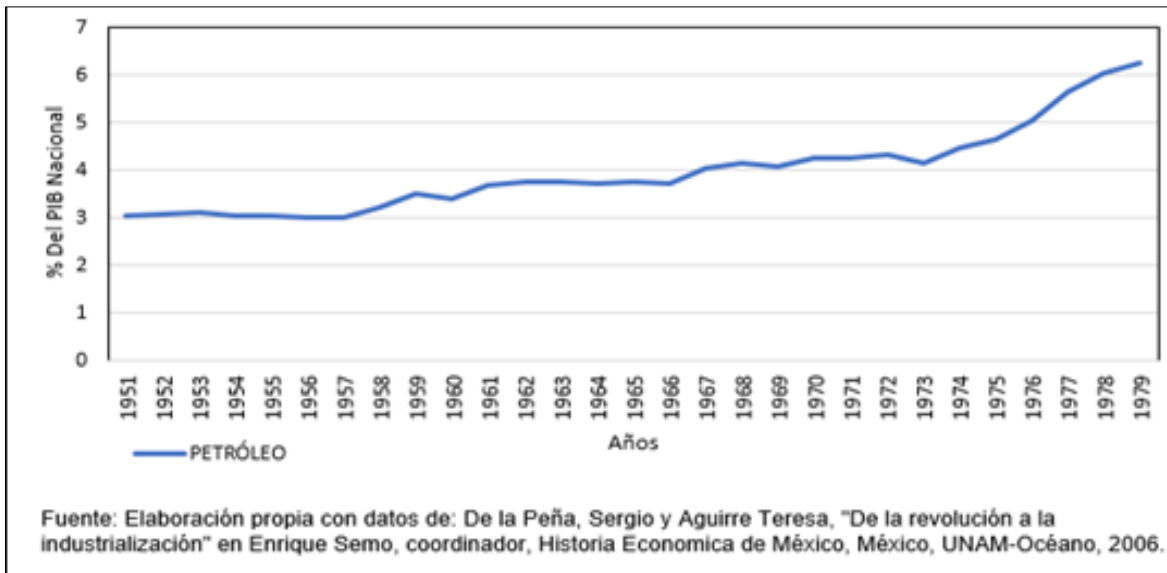
Para finales de los 70's un crecimiento sin precedentes en el número de habitantes, hizo que la Ciudad de México consolide la primera zona metropolitana de América Latina, pero con rasgos de pobreza, irregularidad y mal equipada. Los beneficios no fueron equitativos y se manifestaron claramente en la centralidad de la industria, de las fuentes de trabajo y una urbanización rápida, pero con claras contradicciones derivadas de problemas estructurales que pronto incrementaron las desigualdades sociales.

El auge petrolero de finales de los setentas dejó en claro que los ingresos extraordinarios sobrepasaron la capacidad administrativa y se dejó que la economía del país se petrolizara y dependiera de dichos ingresos. Para finales de los 70's las consecuencias fueron muchas, esto por abandonar a otros sectores que habían sido fuentes de ingresos entre 1940 y 1970; una muestra de ello es el ascendente porcentaje de representación de la venta de petróleo del PIB como lo muestra el cuadro 1 donde observamos la composición sectorial del PIB, el desenlace fue que el país no exporta más que petróleo y ello volvió vulnerable a la economía del país cuando los precios internacionales del petróleo bajaron drásticamente en 1981.

En la década de los setenta se comienza a evidenciar el agotamiento del "Milagro Mexicano", la estabilidad del peso frente al dólar fue decayendo y las fuentes de financiamiento de igual forma no acompañaron la fuerte y constante canalización de los recursos a sectores clave como el de la agricultura, textilera y manufactura que hasta esos años veían un retroceso que no se había visto en años, no fue sino hasta finales de los 70's con los presidentes Luis Echeverría y José López Portillo que el país entraría en una fase de auge petrolero que estimuló la inversión en infraestructura y el pago de deuda.

¹⁰¹ Cruz Fujigaki, Esperanza y Gracida M. Elsa, "La economía mexicana en el siglo xx: ¿Grandes ilusiones, magros resultados?" en *Ciclos*. México, vol. 15, número 30, 2do. semestre de 2005, pág. 30.

Gráfico 3
Petróleo como % del PIB. México (1951-1979)



El petróleo como una de las fuentes de financiamiento del Estado y la carga que tenía el país de depender de este producto, hizo de la economía mexicana un eslabón vulnerable. Es claro que el movimiento estudiantil del 68, la movilización de los ferrocarrileros y de los médicos hizo que el país comenzará a dudar y manifestarse en contra del llamado "desarrollo estabilizador", como puede verse en el gráfico 3, donde el porcentaje de representación del petróleo en la conformación del PIB fue creciendo considerablemente a lo largo del periodo.

Particularmente los años 60's se caracterizaron por ser muy agitados socialmente. La llegada de Gustavo Diaz Ordaz y Luis Echeverría Álvarez al poder, cambió de rumbo y giró hacia una política más interventora que se manifestó con un hostigamiento social, ya que el Estado apretó de más y condicionó a los sectores con los cuales el mismo Estado tenía choque, aunque el auge petrolero y las políticas que se implementaron llevaron a México nuevamente a tener grandes registros de crecimiento durante dos periodos, en el ámbito social existía inconformidad con la política represiva.

Se puede concluir que si bien el milagro mexicano fue una época dorada en el aspecto económico esta se prolongó hasta mediados de los años 70's ya que como he mencionado las coyunturas sociales y económicas que el país comenzó a

experimentar le superaron, provocando el descontento social y sindical que fueron los primeros en manifestarse en contra de las políticas represivas del Estado.

Las fuentes de financiamiento del Estado se vieron condicionadas y por tanto el corte presupuestal llegó, los sectores clave siguieron creciendo, el país recurrió por primera vez en muchos años al financiamiento extranjero de manera importante, el reajuste geopolítico del mundo, las tensiones entre Estados Unidos y La Unión Soviética generaron escenarios no muy favorables para el país.

Los niveles de crecimiento económico bajaron así mismo el flujo de trabajo y las primeras señales de un declive se hacían sentir en muchas esferas de la economía, principalmente social. Tal vez los juegos olímpicos hayan representado uno de los reflejos de que México estaba preparado para tal organización de talla mundial, pero sin embargo el divorcio entre los resultados de los hechos económicos y la realidad social era evidente; 1968 significó una ruptura del antes y después del movimiento estudiantil.

El dinámico crecimiento de los años 40's y 50's sólo se volverían a ver con la llegada del auge petrolero que duraría muy poco de 1977 a 1982, posteriormente llegaría la gran crisis económica de 1982 con la caída en el precio del petróleo a nivel internacional, el abandono del sector primario como uno de los ejes primordiales del país y dejar atrás la época dorada de grandes cosechas, así como el devenir de nuevas coyunturas políticas que no favorecen del todo al país, la llamada "Década perdida" en los años 80's que tal vez sea la contracara del "Milagro Mexicano".

2.5 - El auge petrolero y la crisis económica

Históricamente la venta de petróleo ha sido una fuente de ingresos recurrente para el país, desde la expropiación petrolera en el periodo cardenista hasta la crisis de 1982, los ingresos por concepto de la venta de crudo fueron ascendiendo.

Durante el periodo de 1960 a 1970 el país registró grandes ingresos por concepto de ventas de crudo, aunque sería durante el gobierno de José López Portillo cuando gracias a un incremento extraordinario en las reservas de crudo y

los altos precios internacionales de los hidrocarburos que se incrementaron de manera muy importante las finanzas del país.

Entre 1950 a 1979 el porcentaje que representaban los ingresos por la venta de petróleo en el PIB ascendió de 3.1% a 6.25%, esto nos indica de la capacidad de venta y de recursos que el Estado obtenía, sin embargo, la mala administración de los recursos que dejaba el petróleo al país no pudo financiar la política expansiva y de excesivo gasto por parte de los gobiernos de este periodo.

Durante la presidencia de Gustavo Diaz Ordaz el país pasó de producir 681,000 a 830,000 barriles diarios de crudo¹⁰² esto fue una señal de la inversión que estaba haciendo el Estado Mexicano por poner al petróleo como una de las fuentes principales de financiamiento del país, al término del mandato de Diaz Ordaz el país registraba grandes crecimientos económicos¹⁰³, debido en parte al auge petrolero.

En 1977 se descubre en el Golfo de México Cantarell, una reserva petrolera extraordinaria cuya riqueza inagotable se extendería por más de tres décadas y ayudaría en gran manera a minimizar las fuertes tensiones que se estaban gestando debido al poco crecimiento económico del país desde 1970.

Durante el periodo de 1977 a 1982 el país registró la venta de petróleo más grande de su historia, como consecuencia de ello las finanzas del país acumulaban grandes reservas que fueron inyectadas al gasto público para los programas sociales, en consecuencia el Estado aumentó su recaudación en un 3%, lo cual permitió la disponibilidad de más recursos los cuales se incrementaron en un 6 % y si sumamos el porcentaje de la deuda externa que creció casi al doble pasando en 1970 de un 12.7% a 22.5%¹⁰⁴ si bien en 1979 los recursos por concepto de venta de petróleo eran abundantes, los egresos crecieron al doble y la deuda también, lo que provocó grandes problemas de pago años más tarde.

¹⁰² Universidad de las Américas Puebla, "La historia del petróleo en México", 2005, Pág. 6. Disponible en: http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/oliver_h_ri/capitulo1.pdf fecha de consulta: 06/08/2019.

¹⁰³ El país registró un crecimiento económico al cierre de su mandato de 6.5 % con PIB base año 2013, el año 1968 fue el más agitado y fue el de mayor crecimiento del periodo de Gustavo Diaz Ordaz con 9.2 %. INEGI, PIB México 2013, Cuentas Nacionales de México 2018.

¹⁰⁴ Rabasa Kovacs, Tania, "Auges petroleros en México: sucesos fugaces", México, economía, UNAM vol. 10 núm. 29, pág. 13.

Por tal motivo, entre 1970 y 1977 el país recurrió a un endeudamiento excesivo para financiar la política expansiva. Había un nuevo fenómeno que no se había experimentado antes, en 1974 se presenta en México y el Mundo; recesión con inflación¹⁰⁵.

En 1975 el país logró una producción anual de 261.6 millones de barriles,¹⁰⁶ el PIB en el periodo de 1970 a 1976 creció a una tasa promedio anual de 7% siendo esta de los más altos en la historia del país¹⁰⁷, aunque fue en 1975 cuando la economía a través de la deuda recurrente comienza a crecer.

La crisis de 1976 evidenció la problemática de seguir recurriendo al déficit y al endeudamiento externo que proporcionó una pérdida del crecimiento económico.¹⁰⁸

Conforme la crisis económica avanzó, el apoyo de los sindicatos comenzó a ser condicionado y muchos sectores del aparato económico comenzaron a ver pequeños retrocesos que se acentuaron de manera importante en 1968 y en gran medida fue a partir de los 70's cuando se comienza a generar una ruptura con dicha representación social.

El auge petrolero se produjo durante un pequeño lapso que fue de 1978 hasta 1981 cuando el precio internacional del petróleo cae y las cuantiosas reservas internacionales del país se agotan, se imposibilita la forma de financiar el crecimiento del país. Mientras que durante 1977 a 1981 el PIB creció a 7.8% y la inflación lo hizo en 24%, la inversión pública creció en 22%, los fondos tan grandes que tuvo el Estado permitieron financiar la infraestructura necesaria para que PEMEX pasará a producir casi 3 millones de barriles diarios¹⁰⁹.

El presidente Echeverría recurrió durante su gestión en gran medida a la deuda externa para financiar los programas y el crecimiento económico, en 1976 sube al poder el presidente López Portillo en medio de la crisis económica, por lo

¹⁰⁵ Gracida M. Elsa, "El desarrollismo" en Enrique Semo, Coordinador, *Historia económica de México*, México, ed. UNAM - Océano, 2004, pág. 85

¹⁰⁶ Ibid. UDLAP. 2005, Pág.7.

¹⁰⁷ Ibid. INEGI. 2018.

¹⁰⁸ Aguilar Martínez, Silvia, op, cit., pág. 525.

¹⁰⁹ Cárdenas, Enrique, "La economía mexicana en el dilatado siglo XX, 1929-2009", México, Centro de Estudios Espinosa Yglesias A.C, 2010, pág. 525.

que es en 1978 cuando el panorama se abre ante el auge petrolero, pero la incapacidad de gestión y administración impiden que el pago de la deuda y el crecimiento se desarrollaran simultáneamente.

Podemos concluir que en la presidencia de Echeverría el país creció considerablemente, en parte debido al incremento de la deuda, los ingresos de la venta de petróleo iban en ascenso y la deuda que también iba en aumento condiciona un crecimiento estable, durante el periodo presidencial de López Portillo se siguió la misma línea de petrolizar las finanzas del país y condicionar el crecimiento del mismo a costa de más gasto y más deuda que se agravó ante los extraordinarios ingresos entre 1978 a 1981, como se muestra en el gráfico 3, donde a partir de 1973 el precio sube y favorece la política expansionista.

Fue en este periodo de tiempo cuando los ingresos del petróleo ayudaron a seguir una política de inversión en la infraestructura y promoción de programas sociales, sin embargo, se sufrió una petrodependencia ya que todo se pagaba y se financiaba vía venta de petróleo y se dejaba en garantía las reservas probadas.

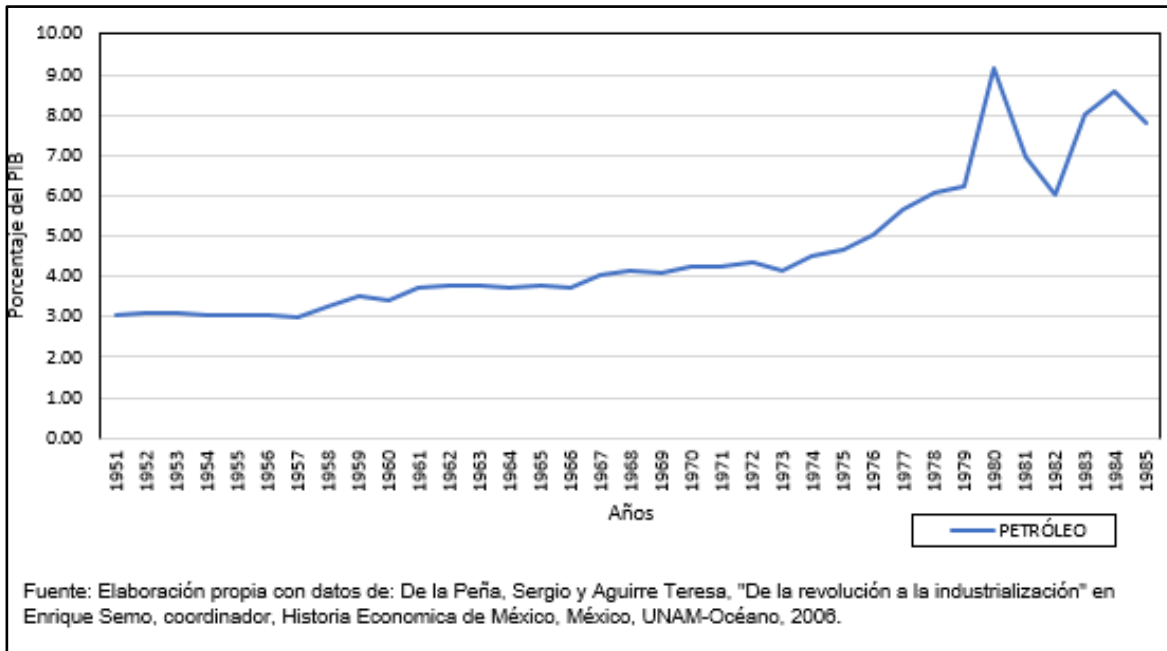
López Portillo fue el presidente que se benefició de la política por la venta de petróleo en el país, con un crecimiento anual promedio de 6.5 % registrando incluso en 1979 con una tasa de 9.70 %¹¹⁰ en ese año lo cual permitió el país creciera tanto como lo hacía durante el milagro mexicano, aunque los extraordinarios ingresos no pudieron reflejarse en una distribución equitativa del ingreso para la clase más baja del país.

En estas circunstancias el gobierno de López Portillo aumentó las exportaciones del crudo mexicano, al pasar de 34,383 miles de barriles en 1976 a 544,614 barriles en 1982 lo cual nos habla de toda la inversión y el avance tecnológico inyectado en los proyectos de refinación y explotación de petróleo que abrió la posibilidad de poder incrementar los ingresos en gran manera, entre 1976 a 1982 los ingresos aumentaron en un 4%, pero la deuda externa aumentó en un 14% y el gasto de gobierno aumentó en un 11.3%, manifestándose en un mayor gasto en los programas que el Estado venía impulsando para tener crecimientos como los registrados en 1976, sin embargo la deuda entre 1970 a 1982 creció en

¹¹⁰ Con PIB base año 2013 del INEGI, INEGI, PIB México 2013, Cuentas Nacionales de México 2018.

un 23.8% lo cual implica que cada año de este periodo la misma se incrementó en 1.9% anual que imposibilitó su financiamiento ya que los ingresos no eran suficientes,¹¹¹ a pesar de los cuantiosos ingresos por venta de petróleo (ver gráfico 4).

Gráfico 4
Porcentaje del petróleo en el PIB. México (1970-1985)



Hasta 1980 el país registró avances importantes por la venta del petróleo, en 1981 se producen las primeras señales de retroceso por la baja en el precio internacional del petróleo, aun con ello la producción del mismo en México no disminuyó considerablemente, después de los grandes avances en los años anteriores México entraba en una nueva etapa de deuda externa que se incrementó considerablemente. Los gastos gubernamentales fueron creciendo debido en gran parte por los extraordinarios ingresos petroleros que para 1981 representaban el 40.6% del PIB¹¹².

¹¹¹ Rabasa Kovacs, Tania, Ídem, pág. 33.

¹¹² Cárdenas, Enrique, op, cit pág. 526.

El déficit fiscal y comercial que registraba el país a causa de la caída del precio del petróleo fue el revés que afectó al país. Los verdaderos golpes a la economía del país vendrían para 1982 cuando el país se declara en moratoria por la incapacidad de pago. En ese mismo año el presidente López Portillo se vio obligado a devaluar el peso en 74.6 %, al pasar de \$26.91 a \$47 por dólar, con ello se pone fin a una era de gran crecimiento para el país.

El 1 de septiembre de 1982 durante su último informe de gobierno López Portillo haría célebre su frase “*defenderé al peso como un perro*” haciendo hincapié en que había fallado, dado que el peso se había devaluado en un 400% ese mismo año, quería hacer sentir a los mexicanos un sentido de identidad ante el desastre económico que se estaba gestando, durante ese mismo evento anunció la nacionalización de la banca comercial ante ello los banqueros y empresarios decidieron retirar sus capitales del país, sin importar dejar a la nación en bancarrota, endeudada y con una inflación alta.

En 1982 cuando en Nueva York el Secretario de Hacienda Jesús Silva Herzog destapó la severa crisis de deuda de México y América Latina, para este año el país tuvo que cubrir alrededor de \$14,000 millones de dólares de interés¹¹³.

Ni la política devaluatoria ayudaría al país a salir de dicha crisis. Hacia finales de 1982 la inflación llegó a 100%, el desempleo se duplicó y la deuda ascendía a 84,100 millones de dólares, en medio de empresas quebradas o con problemas financieros

El país sumergido en la crisis económica, la agitación y el descontento social comenzaría a generalizarse, aunque sería más tarde cuando el mismo Portillo en el Palacio Legislativo de San Lázaro informaría en su sexto informe de gobierno sobre la catástrofe económica y política en la cual el país estaba sumergido, periodo que al concluir, algunos críticos denominaría como “la docena trágica”(1970-1982), la cual heredaría el presidente Miguel de la Madrid, quien lidiará con los problemas y la crítica social de las políticas económicas del pasado que costó mucho a la nación.

En general, el proceso de gran crecimiento económico no se manifestó en una mejor distribución de ingreso, tampoco permitió al país integrarse a los países

¹¹³ Ibid., pág. 527.

más avanzados del mundo. Este período benefició en gran medida solo a la clase alta y a la élite política del país dejando en el olvido y exclusión a la clase más baja que sufrió los estragos de la crisis de 1982 nuevamente.

Esta crisis cambiaría al mundo y la orientaría hacia la adopción de un nuevo modelo de acumulación de capital y una nueva configuración política y económica se abriría paso, la política de corte neoliberal acrecentaría más los problemas de distribución de ingreso, en el caso específico de México, la crisis de 1982 sería el término y la génesis de una nueva etapa de configuración económica y política a nivel mundial.

La crisis económica generalizada manifestaría el agotamiento del modelo, pondría en evidencia la política expansionista que se reflejó en los altos índices de inflación, deuda y desempleo, la crisis de 1982 al igual que las anteriores del sistema capitalista servirían para instalar un nuevo régimen de acumulación como sucedió después de 1929. El modelo neoliberal llegaría a México a mediados de los ochentas, pero se consolidaría en el periodo presidencial de Salinas de Gortari.

2.6 - La política neoliberal y la apertura comercial

Después del gobierno de López Portillo el país entró en una crisis económica como nunca en su historia contemporánea, por otro lado, la llegada al poder de Miguel de la Madrid se produjo en el marco de un nuevo modelo de acumulación de capital que imponían nuevamente los países desarrollados en respuesta de dicha crisis, misma que condicionó en gran manera la gestión presidencial de Miguel de la Madrid debido a los errores que se habían cometido con anterioridad y que ahora eran muy grandes para el país.

El año de 1982 marcaría un antes y un después en la política económica del país y del mundo. El 25 de septiembre de 1981, Miguel de la Madrid había sido postulado como el candidato presidencial del PRI. Su nombramiento significaba el triunfo de la línea monetarista-liberal al interior del aparato público y presagia su dominio en el sexenio siguiente¹¹⁴ .

¹¹⁴ Gracida M. Elsa, op.cit., pág. 93.

El neoliberalismo se conceptualiza como un conjunto de ideas y prácticas que hizo suyas la élite gobernante para gestionar la crisis e implantar un nuevo orden económico y político a nivel global.¹¹⁵

A iniciar el periodo de gobierno Miguel de la Madrid emitió diversos comunicados donde manifestaba su forma de pensar de la situación del país y que estaba dispuesto a revertir dicho escenario, comentó entre sus discursos que la adversidad era muy alta pero que pondría de su parte experiencia y conocimientos para sacar de la situación de crisis por la cual el país estaba atravesando.

En su discurso de toma de posesión presidencial Miguel de la Madrid señaló: *“Vivimos una situación de emergencia. No es tiempo de titubeos ni de querellas: es hora de definiciones y responsabilidades. No nos abandonaremos a la inercia, la situación es intolerable. No permitiré que la Patria se nos deshaga entre las manos. Vamos a actuar con decisión y firmeza.”*¹¹⁶

Con tal discurso el país comenzaba una nueva etapa, llena de retos económicos y sociales, por otro lado, la nueva cara de la política mexicana e internacional se modificaría y por consiguiente la apertura comercial a partir de esta fecha. Es verdad que durante la presidencia de Miguel de la Madrid el país no experimentó crecimiento económico como había registrado tan sólo 10 años atrás, de hecho en los años 1983 y 1986 el país experimentó un decrecimiento económico de -3.49% y -3.08% respectivamente, en 1984 fue el año donde más crecimiento se registró con 3.41% que coincidió de manera paralela a un repunte en el precio internacional del crudo que favoreció a los adelantos en los pagos de deuda externa que ya eran casi impagables.

El ascenso en 1982 de Miguel de la Madrid a la presidencia marca el inicio del experimento neoliberal; dicha administración se distinguió inicialmente por cumplir con los pagos de deuda externa y gestionar la crisis conforme a los estatutos del FMI¹¹⁷.

¹¹⁵ Ávila, José Luis, “La era neoliberal”, en Enrique Cárdenas, coordinador, *Historia económica de México*, México, Ed. UNAM-Océano, 2006, pág. 14.

¹¹⁶ Discurso de toma presidencial de Miguel de la Madrid en 1982. Tomado de: <http://www.biblioteca.tv>. Fecha de consulta: 22/04/2019.

¹¹⁷ Ávila, José Luis, op, cit, pág. 16.

Tal y como lo anunció el presidente Miguel de la Madrid, la situación era intolerante, por lo que en 1983 se recurre a una línea de crédito por 5,000 millones de dólares, con ellos se reestructuró parte de la deuda y se ganó tiempo, sin embargo, para 1984 la deuda ascendía a 14,684 millones de dólares¹¹⁸.

Sumado a la adversa situación económica por la cual pasaba el país, en 1985 un terremoto sacudió a la Ciudad de México y provocó cuantiosas pérdidas humanas. Meses después del temblor, el precio internacional del petróleo caería de manera importante imposibilitando aún más la recuperación. Fue en este mismo año cuando México decide ingresar al GATT que representaba un paso hacia la apertura comercial y reestructuración económica que exigía el nuevo modelo.

Para finales de 1987 la inflación registró un nivel de 132% y la deuda externa total ascendió a 107,470 millones de dólares, la política de reestructuración no estaba teniendo los efectos y resultados que todos querían y el país necesitaba.

El periodo presidencial de Miguel de la Madrid se caracterizó por atravesar de una profunda crisis con un crecimiento muy lento, y por otro lado muchos cambios en cuanto a la política monetaria y fiscal, la venta de activos y de empresas que aún tenía el Estado, fueron vendidas en el marco de la llamada *Renovación Moral de la Sociedad*, el periodo sirvió para poder dar inicio a la apertura comercial, desregularización económica y a la descentralización industrial, es importante recalcar que durante este periodo se experimentó la inflación más alta con un promedio anual de 100% lo que provocó que al final de 1988 el peso alcanzará una devaluación de 3,100% cifras nunca vistas ni experimentadas.

Carlos Salinas de Gortari llegó a la presidencia del país en medio de la crisis económica en 1988 y culminaría en 1994 nuevamente con una crisis denominada “efecto tequila”, durante su mandato fue clave la puesta en marcha del TLCAN¹¹⁹ donde se insistía en profundizar en la apertura comercial que se estaba gestando en el mundo desde 1980 en los Estados Unidos y que fue promovida en Europa por Inglaterra y llevada a cabo en todo el mundo años más tarde. América Latina fue fiel

¹¹⁸ Cárdenas, Enrique, op, cit, pág. 532.

¹¹⁹ Tratado de Libre Comercio de América del Norte, tratado compuesto por Canadá, Estados Unidos y México, firmado en 1992 y entró en vigor en 1994.

testigo de tal cambio en las políticas económicas que se manifestaron en lo social principalmente en países de América del Sur como Chile, Argentina y Brasil.

Durante su periodo de gobierno (1988-1994) el PIB creció a una tasa anual media de 4.2% como resultado de un periodo de gran transición en muchas de las esferas económicas y políticas. La apertura económica atrajo de nuevo al capital extranjero, que instaló su capacidad industrial, tecnológica y técnica en el país, podemos decir que en su mandato se consolidó la apertura comercial y la política neoliberal. Entre sus políticas más importantes se encuentra el inicio del proceso de privatización de PEMEX y de la Banca, en política social se puso en marcha el *Programa Nacional de Solidaridad* que consistió primordialmente en una mejora de la justicia social que provocó e impulsó la canalización de más recursos a estratos más bajos del país, con este programa que se aplicó durante 6 años se invirtieron casi \$18,000 millones de dólares.

El Programa de Estabilidad y Crecimiento Económico fue denominado (PECE) que consistía primordialmente en disminuir la inflación y recuperar el crecimiento económico, los primeros resultados se dieron en 1988 cuando la inflación disminuyó de 159% a 51% entre 1987 y 1988.

En el marco del consenso de Washington a partir de 1989 se aplica el plan Brady con el propósito de avanzar y profundizar en la instrumentación de la política neoliberal, para avanzar en la liberación de los mercados, la reducción del tamaño del Estado, libre comercio de bienes y servicios, eliminación de los déficits públicos y los subsidios excesivos, y la formación de capital a largo plazo¹²⁰.

La “crisis de deuda externa” y restauración de la democracia política plantearon un escenario sociopolítico en que fue necesario alcanzar consensos mínimos para adaptar a las economías nacionales las condiciones del sistema global conforme a las orientaciones del FMI y del llamado consenso de Washington, sintetizados desde 1989 en los famosos 10 puntos de las reformas estructurales¹²¹.

Debido a los estatutos que se firmaron, parte de la ideología neoliberal era que el Estado Mexicano ya no tuviera el control de la banca, en 1990 se re privatiza

¹²⁰ Cárdenas, Enrique. Ibid. pág. 534.

¹²¹ Ávila, José Luis. Ibid. pág. 15.

y comienzan las negociaciones del que después se le denominaría TLCAN. Con tales fines, en 1993 el presidente Salinas reforma la Ley de Inversión Extranjera que modificó el marco regulatorio para dar una mayor facilidad y permitir dentro del nuevo marco jurídico la entrada de más capital extranjero.

La entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá en 1994 dio como resultado la consolidación del neoliberalismo económico, el objetivo era elevar la competitividad y productividad del país al confrontarlo con la competitividad externa para eliminar la ineficacia económica que vivía el país y que produjo como resultado mayores oportunidades de vender mercancías con otras naciones del mundo que de igual forma se alinearon al proceso de descentralización económica y gubernamental que se estaba gestando en la mayor parte del mundo.

El crecimiento del PIB de 1988 a 1994 que podemos denominar como un periodo de consolidación del neoliberalismo fue de 3.98% en promedio anual, es verdad que después de la incursión de dicho modelo, la tasa de crecimiento económico del país se hace más lento, insuficiente e inequitativo que pronto manifiesta sus contradicciones.

Inevitablemente la crisis económica se produjo nuevamente en 1994 con el llamado *error de diciembre*, el gasto que se había efectuado en aquel año era excesivo, todo ello en cuenta corriente, representaba casi el 7% del PIB, para ello el gobierno emitió *TESOBONOS* que eran en esencia un instrumento financiero de deuda del cual el Estado se valió dejando como garantía el pago en dólares y con ello una recaudación para el Banco de México, que le permitiría pagar la deuda y amortiguar el excesivo gasto.

Sin embargo, para 1994 la incertidumbre de las elecciones, el asesinato de Colosio y la rebelión insurgente en Chiapas, hizo que los inversionistas se pusieran nerviosos y en consecuencia vaciaron las reservas monetarias del Banco de México, provocando una rápida salida de capital del país. La nula acción de Salinas ante la eventualidad hizo que durante la presidencia de Ernesto Zedillo la crisis se agravará apareciendo el gobierno de Zedillo como el responsable histórico del *Efecto Tequila*, aunque el debate sigue abierto, puesto que las causas de dicha

debacle se produjeron en el sexenio salinista, pero fue apuntalando con alfileres para que estallase en el gobierno de Zedillo.

Las consecuencias fueron altas, los errores y la primera crisis del modelo neoliberal hacía dudar mucho sobre su viabilidad. En efecto, el periodo de Salinas de Gortari sirvió para que México y en gran medida toda América Latina entraran en la dinámica de la nueva política y se consolidara la apertura comercial y la descentralización estatal, pero la crisis de 1994 - 1995 provocó incertidumbre y dudas sobre la viabilidad del modelo.

Durante el periodo de Zedillo se creó el *Fondo Bancario de Protección al Ahorro (FOBAPROA)*. Este fondo estaba diseñado para apoyar a la banca nacional en el pago de adeudos. Zedillo al ver la situación por la cual el país atravesaba solicitó al gobierno de Estados Unidos dos préstamos por un monto total de 20 mil millones de dólares con cual se pagó gran parte de la deuda y se permitió que el país creciera a una tasa media anual de 3.3 %, la más baja para un presidente desde 1900, con Zedillo se mantuvo la política de profundización de la apertura comercial y de creciente privatización de la economía.

El presidente Zedillo se vio condicionado, su sexenio se recuerda rocoso y con grandes problemas internos en el PRI que se manifestaron en la pérdida del poder en la elecciones del 2000, en parte debido a que la recuperación económica fue muy lenta y durante su mandato se hizo presente la migración de los estados periféricos y de la Ciudades fronterizas hacia Estados Unidos, también la mano de obra que sufrió los estragos de la crisis de 1995 no encontró en el mercado laboral un puesto y se acrecentó el desempleo y la economía informal. El anclaje económico con Estados Unidos y Canadá ayudó en parte a salir de la crisis, el cambio tecnológico y la política de consagración del neoliberalismo hizo que Zedillo “libraré” las fuertes críticas ante el poco crecimiento, el aumento de los pobres, el desempleo, la alta inflación y las pugnas internas por el poder entre la clase política del país.

En el año 2000 se produce un parteaguas, una nueva visión y demanda por parte de la élite y de la sociedad tendría frutos en ese año, el triunfo electoral de

Fox Quesada significaba el rompimiento de la hegemonía del PRI en más de 70 años de gobernar ininterrumpidamente el país.

La ruptura de la hegemonía presidencial del PRI generó un revuelo a nivel nacional e inclusive internacional, la oportunidad histórica del Partido de Acción Nacional de encabezar la presidencia generaría en la sociedad una especie de esperanza ante la crisis de 1995 y el poco crecimiento del sexenio de Zedillo.

Desde el inicio el periodo presidencial de Fox fue controvertido por las políticas en materia de seguridad nacional como lo fue la creación de la Agencia Federal de Investigación (AFI), una agencia exclusiva a atender los delitos considerados de alto riesgo como el tráfico de drogas, secuestro y la delincuencia organizada. Esta agencia desaparecería años más tarde por sus claros vínculos con el narcotráfico y su ineficacia en su tarea primordial; la seguridad. Podemos concluir que la presidencia de Fox fue la antesala de la lucha contra el narcotráfico, de igual forma se siguió la misma línea de inversión en los programas prioritarios como el de educación y salud.

Los ataques del 11 de septiembre del 2001 y la política proteccionista de Estados Unidos que se sumó a los conflictos en Medio Oriente hicieron que el periodo de Fox en México y del presidente George W. Bush en E.U.A se tuviera limitado y en cierto periodo hasta de choque, lo que imposibilitó en cierta forma un crecimiento más alto, en promedio se creció 3.9% anual¹²².

Con la llegada de Felipe Calderón al poder en 2006, el país se empantanó en una lucha contra el narcotráfico que en el sexenio anterior se había agravado considerablemente; la elección de Felipe Calderón desató mucha controversia ya que durante el día de las elecciones su contrincante y ahora electo presidente para el periodo 2018 – 2024, Andrés Manuel López Obrador iba ganando en las encuestas, sólo que en la madrugada del día siguiente, en el conteo de votos, Calderón lideró en las cuentas y ganó la presidencia, bajo grandes sospechas de trampa y protestas de fraude electoral que lo perseguirían durante todo su sexenio.

Durante la toma de protesta de Calderón los simpatizantes de López Obrador se manifestarían en contra de los resultados dados por el IFE que no los aceptaron

¹²² Cárdenas, Enrique. Ibid. pág. 548.

y realizaron un plantón prolongado en el Paseo de la Reforma durante varios meses como muestra de la inconformidad de los resultados.

Con Calderón el país creció a una tasa media anual de 2.51%¹²³, es verdad que la crisis económica del 2008-2009 dejó grandes repercusiones financieras a nivel mundial, crisis que se fue gestando en 2008 y que para 2009 colapsó a la economía globalizada del modelo neoliberal, un gran revés para la economía de México también que pronto se manifestó en un incremento en el desempleo y por tanto de la informalidad, quebraron muchas empresas que comenzaban a invertir en el país y por otro lado, la lucha armada y declarada al narcotráfico dejó durante el sexenio de Calderón un país económicamente muy débil y castigado debido al impacto de la crisis inmobiliaria que se inició en la economía de Estados Unidos, liderado por el primer presidente de color de esta nación Barack Obama, el programa de rescate de Obama daría frutos hasta el 2011.

El periodo presidencial de Calderón grosso modo fue violento, al registrar un saldo superior a 70 mil muertos, con un crecimiento económico lento y de una política social excluyente, la crisis del 2008 provocó que más mexicanos ingresaran a la informalidad, se recortó el gasto a programas importantes y generó un escenario perfecto para que el viejo PRI ganará las elecciones del 2012 con cierta facilidad.

Con el gobierno de Enrique Peña Nieto, se produce el regreso del PRI al poder en medio de grandes expectativas; mediante el impulso de las llamadas *Reformas estructurales* que consistieron en la modificación del aparato económico, social y cultural del país, en esencia nos dice que estas reformas vendrían a renovar y actualizar los temas de mayor importancia del país, una muy debatida fue la Reforma Educativa que según sus principales críticos fue esencialmente una reforma laboral¹²⁴. Adicionalmente el gobierno hizo otras *Reformas Estructurales* en los ramos de; telecomunicaciones, laboral, financiera, energética y hacendaria; reformas que fueron cuestionadas y generaron descontento social y hasta políticamente ya que muchos consideraban inviables e innecesarias tales

¹²³ Ibid. INEGI 2018.

¹²⁴ Coordinadora Nacional de Trabajadores de la Educación

modificaciones, hasta generar fuertes protestas y hartazgo social durante todo el sexenio.

La lucha contra el Narcotráfico se heredó de la administración de Felipe Calderón y la estrategia del presidente Peña Nieto fue mantener al Ejército y la Marina en las calles, sin embargo, la estrategia fallida ha cobrado desde el año 2000 unas 150 mil víctimas y particularmente este periodo se caracterizó por las desapariciones forzadas y los presos políticos, entre otras tantas víctimas.

Diversos movimientos sociales se hicieron presentes debido a la grave oleada de inseguridad que el país vivía, la manifestación de padres, estudiantes y de organizaciones nacionales e internacionales se hicieron presentes y aunque el Ejército y la Marina se mantienen en las calles la seguridad no se ha recobrado. Por otra parte, la controversia que se ha generado en torno a la construcción del Nuevo Aeropuerto en la Ciudad y primordialmente en el ex vaso de Texcoco fue el tema que puso al presidente Peña Nieto en el ojo de la crítica social que está en total disgusto y considera dicha obra innecesaria y corrupta.

La gestión de Enrique Peña Nieto terminó el 1 de diciembre del 2018 y en el desenlace de su gestión firmó la renovación del TLCAN después de meses de negociaciones, expertos en la materia aseguran que dicha renovación no conviene o limita a México en materia de comercio exterior. Las relaciones con Estados Unidos y particularmente con el presidente estadounidense Donald Trump han evidenciado la poca y sumisa seriedad a la política exterior del país. Ante el desenlace de su periodo se alza una nueva etapa para el país que encabezara Andrés Manuel López Obrador.

El periodo abordado nos deja analizar los grandes avances de la economía mexicana de 1940 a 1982, durante el auge petrolero se dieron grandes avances en el financiamiento de la industrialización y de las manufacturas en los 50's y 60's que dio paso al milagro mexicano. Pasando por el movimiento del 68 y las olimpiadas, la llegada del segundo periodo del auge petrolero en los 70's y su crisis en 1982 que posteriormente dio paso a la incursión del modelo Neoliberal como consecuencia a la crisis económica de los años 80's.

El cuadro 4 nos muestra el porcentaje de crecimiento económico del país durante el periodo 1940 a 2017, en donde sin duda alguna, el proceso de industrialización por sustitución de importaciones, la urbanización de la ciudades, la mejora en la calidad de vida y una expansión de los servicios dejó como resultado una economía más tercerizada de 1940 a 1981, en donde el país registró gran crecimiento económico, que no significó en ningún momento el salto a un país de primer mundo, pero consolidó su proceso de industrialización con crecimiento económico alto, sin una distribución del ingreso equitativa y el abandono del campo.

Cuadro 4
PIB de México (1940-2017)

AÑO	CRECIMIENTO %
1940 - 1953	5.7
1954 - 1969	6.5
1970 - 1977	5.6
1978 - 1981	9.2
1982 - 1987	0
1988 - 1995	2.3
1996 - 2000	5.1
2001 - 2009	1.09
2010-2017	2.9

Fuente: Elaboración propia con datos de: OCDE (2010), INEGI "Datos históricos del PIB, México 1950-2016" y Banco Mundial (2018).

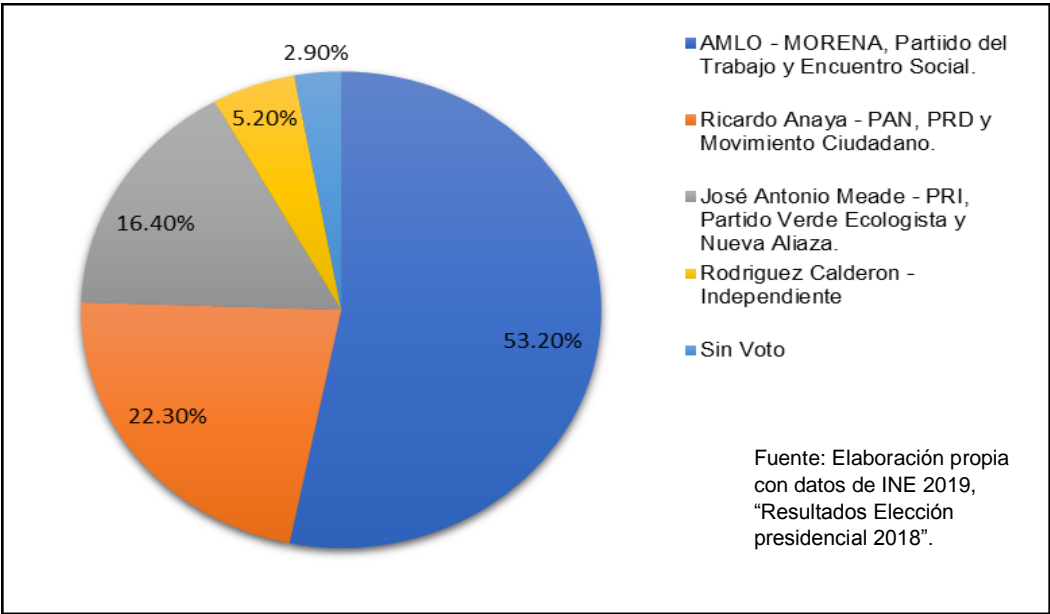
La firma del TLCAN¹²⁵ consolidó la llegada de capitales extranjeros así como la apertura comercial, permitiendo al país alinearse a los estatutos del Consenso de Washington, desde los inicios del presente milenio en adelante se camina por un política más libre y accesible que de igual forma deja entrever las contradicciones

¹²⁵ A partir de la firma por parte de los tres representantes de cada nación (México, Estados Unidos y Canadá) el TLCAN cambiará de nombre y se le denominara T-MEC o USMCA, la renovación de dicho tratado se llevó a cabo durante los dos últimos años de la presidencia de Enrique Peña Nieto, teniendo como protagonistas de dicho tratado al Secretario de Economía, Ildefonso Guajardo y al Secretario de Relaciones Exteriores de México, Luis Videgaray.

del modelo en marcha con la crisis de 1995, la lucha contra el narcotráfico del periodo 2006 -2012 produjo miles de muertos al año que generó una fragmentación social y una creciente población inconforme que exige justicia y solución a la problemática, y por último las reformas estructurales que seguramente serán modificadas con la llegada de Andrés Manuel López Obrador a la presidencia, quedan atrás ya que representan de nueva cuenta a la masa popular y la esperanza de grandes cambios en lo político, económico y social que el país requiere.

La demanda al cambio social es muy alta, en las elecciones del 1 de julio del 2018 los ciudadanos votaron por ese cambio en la historia, el triunfo de un partido de izquierda con absoluta mayoría deja de manifiesto el hartazgo y el descontento de la sociedad por las políticas llevadas a cabo en las administraciones pasadas que han dejado al país en un escenario de corrupción, violencia y con brechas de desigualdad económica cada vez más marcadas.

Gráfico 5
Resultados de la Elección Presidencial 2018



La contienda electoral la gana Andrés Manuel López Obrador del partido MORENA con el 53% de la plantilla electoral, detrás quedó Ricardo Anaya con el 22.3% de los votos, José Antonio Meade con el 16.4% y el candidato independiente Calderón Rodríguez con el 5.2% de la plantilla electoral, siendo una contienda

histórica debido a que por primera vez en la historia de México al gobierno llega un presidente de izquierda ganando por un margen muy amplio quitando del poder presidencial a los dos partidos que habían tenido hegemonía desde el periodo posrevolucionario; el PRI y PAN.

En la gráfica 5 podemos apreciar los porcentajes de las elecciones, donde el contendiente de MORENA ganó por un margen amplio a comparación de sus adversarios políticos, por ello esta elección la consideran histórica y algunos más consideran que AMLO cuenta con el apoyo mayoritario en la Cámara de Diputados y del Senado para llevar a cabo lo que él ha denominado como la “Cuarta transformación”. Con el voto de cerca de 30 millones de mexicanos AMLO impulsará el nuevo régimen como él en reiteradas ocasiones ha manifestado.

Las grandes esperanzas del cambio político y económico descansan en la administración entrante, que se ha autoproclamado como el partido y movimiento que realizará la *Cuarta Transformación* del país. Aunque el reto al cambio es muy grande los mexicanos creen en el liderazgo de Andrés Manuel López Obrador para realizar y gestionar los cambios económicos, políticos, sociales y culturales que el país necesita para avanzar hacia una nación más justa e igualitaria que recupere la capacidad de crecimiento económico y que pueda generar ingresos y empleos que la sociedad demanda.

Los niveles de aceptación por parte de la población mexicana para AMLO han venido al alza desde el inicio de su gestión, situación que rompe con la dinámica histórica donde el presidente en turno tiende a disminuir su aceptación y credibilidad, hasta octubre de 2019 AMLO registra una aceptación ciudadana del 73 a 80%¹²⁶ un presidente con alta credibilidad en comparación con el ex presidente Enrique Peña que terminó su sexenio con una aceptación de apenas 3%, la política social y el apoyo a determinados programas ha influido de manera decisiva en su aceptación, temas como el combate a la corrupción lo tiene ante los ojos de los ciudadanos como un mandatario que pretende acabar con la impunidad y elevar el crecimiento económico del país combatiendo de raíz la pobreza.

¹²⁶ La medición de “aceptación” puede variar dependiendo la fuente y la metodología ocupada para dicha medición, la fuente consultada fue: *El Universal*, 2 de octubre de 2019.

Capítulo 3

La Zona Metropolitana de la Ciudad de México; Dinámica y Crecimiento Urbano.

3.1 - Antecedentes

Los cambios experimentados de 1900 a 1950 fueron significativamente grandes en la Ciudad de México, primordialmente la migración campo-ciudad y la consolidación de ésta como ciudad-industrial del periodo que se extendió de 1940 a 1980 gracias al modelo ISI que produjo grandes tasas de crecimiento, así como fuertes inversiones en infraestructura y el financiamiento a empresas, sectores productivos y servicios básicos en la Ciudad de México que cambiarían el panorama urbano de la misma en tan poco tiempo que se manifestaron en la centralización absoluta de la actividad económica, política y de la movilidad social por lo que restará del siglo.

Durante el periodo postrevolucionario (1920 – 1934) los cambios económicos fueron pocos, el país se sumergió en una disputa política por consolidar lo estipulado en las garantías de la constitución de 1917 que no llegaron sino hasta 1934 cuando Lázaro Cárdenas sube al poder y se produce un parteaguas en la historia económica del país que se manifiesta paralelamente en las políticas de desarrollo urbano, durante su mandato se produce el primer gran salto hacia una economía que pretendía dejar la imagen rural y precaria para pasar a una más urbana, moderna y equipada. Cárdenas impulsó un amplio programa económico en su plan sexenal que tenía de fondo la estructuración económica del país que manifestó prontamente en el cambio geográfico y demográfico del país.

La implementación del modelo ISI generó considerables cambios urbanos en el territorio, una muestra de ello es que la dinámica de las ciudades incrementaron

considerablemente durante el periodo de 1940 a 1980, en parte debido a una migración del campo a la ciudad de más de 6.1 millones de personas¹²⁷ lo cual se tradujo en el incremento del sistemas de ciudades, y gran parte de este flujo se canalizó directamente hacia la Ciudad de México que ya comenzaba a concentrar una gran magnitud de población así como brindar servicios como; alcantarillado, sistema eléctrico, agua potable, sistema de salubridad, vivienda y en general se manifestaba en una mejor calidad de vida que superaba a la del resto del país.

Los presidentes Ávila Camacho y Miguel Alemán comenzarían a diseñar las políticas económicas necesarias para el reforzamiento del modelo ISI mediante el financiamiento de infraestructura y la canalización de recursos a empresas; todo ello convertiría a la Ciudad de México en el eje primordial de la industrialización del país, Gustavo Garza afirma que la ZMCM crece y nace paralelamente con la industrialización del país en los años 50's.¹²⁸

La llegada del modelo ISI fue fundamental debido a que la coyuntura de la Segunda Guerra Mundial generó e impulsó grandes ventas de petróleo y de materias primas para las naciones en guerra, durante y al término de la misma se optó por una política de industrialización del país basado en el apoyo a la inversión mexicana y al financiamiento del Estado en muchas de las ramas y actividades más productivas para el país. Al término del periodo presidencial de José López Portillo el país había registrado un crecimiento de 8.53%¹²⁹

En el periodo de postguerra se consolidó el modelo ISI ante el escenario mundial de reajuste geográfico y económico, la caída del modelo llegaría en 1982 cuando las fuentes de financiamiento se acaban y el Estado endeudado y sin recursos deja de financiar todo el aparato físico que se había consolidado durante los 40 años atrás. Después de la crisis la Ciudad dejaría de ser el espacio geográfico dinámico y creciente de antes, para pasar a una fase de descentralización industrial, política y administrativa al dejar atrás el periodo del milagro mexicano que trajo

¹²⁷ Linares, Zarco Jaime "La imagen urbana, México en el siglo XXI" México, Porrúa, UNAM – FES Aragón, 2009, pág. 128.

¹²⁸ Ibid. Pág. 135

¹²⁹ Con PIB base año 2013 del INEGI, INEGI, PIB México 2013, Cuentas Nacionales de México 2018

mucha prosperidad y estabilidad económica al país que se manifestó en un aumento considerable de la población y de diversas ciudades como Monterrey, Guadalajara, Puebla o las entidades fronterizas como Baja California, Chihuahua y Sonora que crecieron por su anclaje económico con Estados Unidos, todas ellas beneficiadas por este periodo de gran crecimiento económico y urbano.

Los años 80's marcaron el inicio de otro periodo totalmente diferente, las políticas neoliberales acabarían con el Estado interventor para dejar paso a un Estado facilitador, que desde sus inicios atentó contra el espacio geográfico, al promover el lucro inmobiliario y la desarticulación urbana teniendo como característica la exclusión y pobreza generalizada con un sector mínimo de privilegio.

En el aspecto económico se produjo un crecimiento promedio de 5.7% entre 1940-1953, 6.5% entre 1954-1969 y un extraordinario pero corto periodo de 1978 a 1981 donde se creció a 9.2%¹³⁰, así como la tasa de urbanización del periodo nos proporciona la referencia de la importancia de la Ciudad de México mediante su proceso de industrialización y como ésta se volvió el motor del país, nos centraremos en comprender cómo es que se integró su zona metropolitana tan rápidamente, el crecimiento de su periferia y la dinámica que registró hasta los años 80's para finalizar con la crisis económica que dio paso a su descentralización industrial y la problemática de la expansión urbana sin planificación que hoy en día tiene a la Ciudad de México sumida en graves problemas ambientales, de exclusión urbana, pobreza e inseguridad.

¹³⁰ INEGI, "Datos históricos del PIB", México 1950-2016 y Banco Mundial (2018)

3.2 - Origen y Desarrollo de la ZMCM 1950 – 1980

Culminada la Revolución Mexicana las garantías constitucionales quedarían aún lejos de materializarse, la reconstrucción económica del país comenzó rápidamente, aunque sin mucha organización y presupuesto. El panorama cambiaría notablemente cuando Lázaro Cárdenas toma las riendas del país, inmediatamente se manifiestan cambios económicos que más adelante se plasmarían geográficamente, la tasa demográfica creció considerablemente¹³¹ y la extensión territorial de la Ciudad de México aumenta por la demanda de nuevos espacios para vivienda residencial y popular.

El crecimiento económico del país se manifestó igualmente en su extensión territorial, la Ciudad de México fue la más dinámica en parte por la migración campo-ciudad que cambio su uso de suelo drásticamente, aun en 1910 alcaldías como Milpa Alta, Gustavo Madero, Iztapalapa y otras más como Coyoacán presentaban una imagen más rural que urbana. Para 1940 el modelo ISI implementado en el país cambiaría el proceso de acumulación de capital y se acentuaría en la Ciudad de México instalando la industria del país en este espacio geográfico¹³². La tasa del PIB anual de 1940 a 1950 fue de 5.8% para el país, como nos dice Garza, para el año 1940 en el país se estaba gestando un proceso de acumulación y centralización de la industria que se gestó primordialmente en la Ciudad de México y aunque algunas ciudades como Guadalajara y Monterrey también registraron grandes crecimientos fue la CDMX la que creció a tasas muy superiores a la media nacional.

La inversión pública en programas de desarrollo en vivienda e infraestructura de equipamiento urbano nos deja claro que la Ciudad de México creció impulsada por la cantidad de servicios, de ventajas económicas, fuerza de trabajo disponible y de calidad de vida que este ofrecía a diferencia de otras ciudades y Estados del país que no crecieron al mismo ritmo ni con la misma cantidad y calidad de

¹³¹ Del periodo de 1910 a 1940 cuando termina la presidencia de Cárdenas el país paso de 15,160.369 millones de habitantes a 19,653,552 millones de habitantes en el país con una tasa anual de 1.76%, de igual forma la tasa de natalidad de la Ciudad de México (Antes Distrito federal) fue de 33.1%. INEGI, Estadísticas Históricas de México 2009, "Población", México, Pág. 71.

¹³² Garza, Gustavo, "La urbanización de México en siglo XX", México, COLMEX, 2003, pág. 39.

infraestructura que propició desde su inicio en la centralidad de la actividad industrial, política y social.

Por otro lado, la política económica implementada por el Estado atrajo a los grandes empresarios del país y del extranjero a invertir en la Ciudad de México ya que por naturaleza está contaba con las condiciones necesarias para el desarrollo industrial por tanto la captación de recursos financiero aumento lo que permitió al Estado financiar los programas de infraestructura que se estaban gestando entre ellos; alcantarillado, pavimentación, red de suministro de agua potable, alumbrado público y medios de transporte.

El origen de la ZMCM se dio a principios de los años 50's, la rápida industrialización de la Ciudad fue el factor primordial para su expansión. La migración, los niveles altos de empleo y de demanda de fuerza laboral, así como las mejoras de las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad provocaron esta gran oleada de migrantes de otras entidades que se manifestó en una fuerte concentración económica y demográfica.

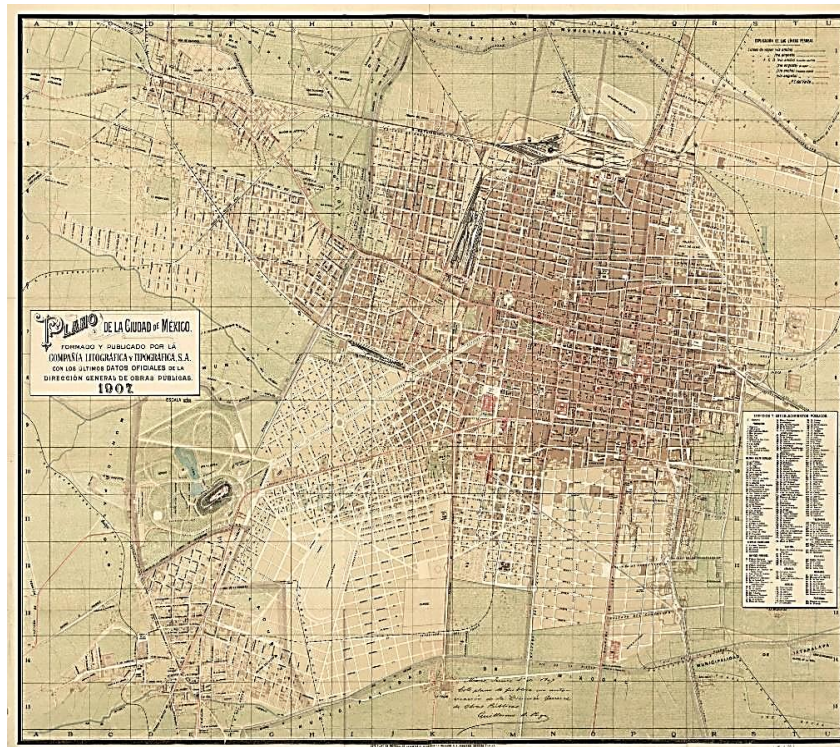
La Ciudad de México antes llamado *Distrito Federal* fue creado en 1824 y el Congreso del país determinó que su extensión territorial sería de 8.2 Km tomando como radio de referencia a la plaza mayor¹³³. Durante el siglo XIX la ciudad no tuvo grandes crecimientos, se establecieron dentro de ella las familias más adineradas del país, las colonias del centro de la ciudad se vieron inundadas de carruajes, casas grandes con fachadas de corte francés y árabe primordialmente en el periodo porfirista.

A inicios del siglo XIX la ciudad no contaba con un gran número de habitantes, Humboldt nos dice que la Ciudad para 1804 tenía unos 137,000 habitantes, mientras que para 1857 unos 200,000 y llegado el año 1900 la Ciudad contaba con 368,898 habitantes. En 1821 comienza la venta de terrenos de la Ciudad con la finalidad de cubrir los gastos del Ayuntamiento, esto provocó los primeros cambios en el trazo de la Ciudad y la llegada de nuevos residentes del

¹³³ Ibid. Pág. 5

campo y de otras partes de la ciudad que se ubicaron en las afueras del casco central de la ciudad, con ello el gobierno de la Ciudad pierde el control y se concentra en poder cubrir la demanda de servicios básicos para la nueva población.

Mapa 1 Planos de la Ciudad de México 1900



Fuente: *Plano de la Ciudad de México 1900*, en www.geografiainfinita.com fecha de consulta: 26/04/2019.

Como se puede ver en el Mapa 1, la Ciudad de México aún conservaba sus barrios y colonias casi intactas desde su independencia en su mayoría de la clase adinerada del país, pero comenzaría a modificarse con la llegada del Ferrocarril y el tranvía, estaciones como la de San Lázaro, Buenavista, Taxqueña y Centro serían de las más concurridas e importantes por el gran flujo de personas y mercancías que circulaban mediante este transporte que ayudó a que los habitantes de la ciudad realizaran grandes desplazamientos al interior y que a su vez permitió ir explorando nuevos territorios a las afueras de la ciudad que después formarían parte del gran desarrollo de la periferia aunque con características diferentes y particulares que no se habían manifestado en el casco interior de la Ciudad.

Ya se ha comentado, el periodo post revolucionario dejó las ciudades desarticuladas, muchas de ellas incomunicadas y con grandes daños de infraestructura, la Ciudad de México se vio igualmente afectada, aunque los trabajos de reconstrucción se aceleraron rápidamente por razones evidentes; vivía la elite empresarial y política de la época.

Para 1940 la población de la Ciudad de México era de 1,595,000 habitantes, la tasa de crecimiento de la población era de 2.7% y el área urbana era de 115 Km², la oleada de migración comenzaría lentamente estallar en los 50's¹³⁴. Las viviendas más adineradas se localizaron primordialmente en el poniente y el sur de la Ciudad, la industria en el Nor-Oriente y los estratos más bajos de ingresos en el oriente de la Ciudad, situación que se consolidando a través de los años; una segmentación clara de los estratos económicos, de servicios y de equipamiento de la ciudad que hoy en día sigue intacta.

Se afirma que la verdadera expansión de la Ciudad de México y el origen de su Zona Metropolitana se produjo en los años 50's como resultado de una población que ya era de 3,283,014 habitantes, la tasa de crecimiento fue de 4.79% anual, así mismo la superficie de la Ciudad de México creció de 225km² en 1950 a 400km² para 1960¹³⁵. Debido a la fuerte migración que se presentó, el Departamento del Distrito Federal prohibió los asentamientos irregulares en 1955 como respuesta a la expansión irregular en la periferia que se estaba gestando en las alcaldías de Iztapalapa, Milpa Alta y Tláhuac localizadas en el oriente de la Ciudad de México y donde los famosos "paracaidistas" se asentaban de manera irregular, durante este periodo de tiempo crecieron en gran manera hasta llegar a las 200 "colonias populares" que provocó grandes disputas entre estos nuevos habitantes irregulares y el gobierno de la Ciudad de México que buscaba cambiar dicho panorama.

Las mega obras en la Ciudad de México comenzaron en estos años, tal vez la más significativa fue la construcción de Ciudad Universitaria en 1952, distribuidores viales y algunas secretarías de gobierno que cambiaron de sede y se

¹³⁴ Sánchez, Enrique. Ibid. pág. 8

¹³⁵ Garza, Gustavo, "Proceso de Industrialización de la Ciudad de México", México, COLMEX, 1985, Pág. 142.

construyeron nuevas, como por ejemplo la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas. Este proceso significó la descentralización de la educación y de gestión gubernamental que se ubicaba en el centro de la Ciudad, para llevarlo a otro punto de la ciudad ya que el casco central presentaba saturación, se pretendía que esto ayudará a tener un mejor flujo de personas incrementado la infraestructura en otras zonas para que estas se fueran poblando, solucionando los problemas de movilidad y de déficit de vivienda que se tenía ya en el casco central que esta sobresaturado, por lo que los nuevos polos se localizarían en el Sur y Oriente de la Ciudad.

Imagen 1 y 2 Centro S.C.O.P y Ciudad Universitaria



Fuente: SCT "Paseo por los murales del Centro Nacional SCT, Patrimonio Artístico", México, 2017, Pág. 5



Fuente: Krieger, Peter. "50 Años de Ciudad Universitaria", Instituto de investigaciones Estáticas, UNAM, México, Pág. 35.

Las alcaldías de Coyoacán, Iztapalapa, Xochimilco y en un menor grado Tláhuac sufrieron cambios bruscos con la llegada de más personas y por tanto la demanda de suelo para construir aumentó haciendo de lado la imagen rural que les caracterizaba para pasar a una meramente urbana. Mientras tanto las alcaldías como Azcapotzalco, Gustavo A. Madero y Venustiano Carranza se distinguieron por arrojar la capacidad industrial que para estos años el modelo ISI estaba llevando primordialmente en la Ciudad de México y las alcaldías del sur-centro arrojaron a la clase alta de la Ciudad de México.

Para mediados de los años 50's el Gobierno de la Ciudad de México trató de implementar políticas que ayudaran a la contención y regulación de los grandes flujos migratorios que se estaban gestando, por otro lado, el Estado de México siguió una política más a favor de la promoción de instalación habitacional en la periferia de la Ciudad de México, en 1954 apareció entre los proyectos la llamada *Ciudad Satélite*¹³⁶ que prontamente se uniría a la Ciudad de México debido a su asentamiento próximo y a la expansión geográfica que se estaba dando hacia la periferia de la Ciudad. Sin embargo, la creación de Ciudad Satélite se produjo simultáneamente a la de ciudad *Nezahualcóyotl* y ambos asentamientos serían absorbidos por la dinámica económica junto con la explosión demográfica y social de la Ciudad de México.

Durante la década de los años 60's el país se caracterizó por una centralización de la población debido a la fuerte migración y a su vez se acrecentaron los municipios del Estado de México que se integraban a la dinámica de la Ciudad de México con una población cada vez más grande que hacían traslados hacia la Ciudad de México cada vez más distantes, la saturación vial y los problemas de transporte público provocaron que el Gobierno de la Ciudad promoviera la creación de vías rápidas que ayudarán a eliminar los cuellos de botella que se estaban presentando, paralelamente se renovó el parque vehicular

¹³⁶ *Ciudad Satélite* fue concebida como una idea de fraccionamiento residencial o mejor llamado "Ciudad fuera de la Ciudad" para la clase media de la época donde se trató de tomar el modelo de algunas ciudades europeas de la postguerra, esta ciudad estuvo a cargo de los Arquitectos Mario Pani y José Luis Cuevas en 1954 y fue uno de los proyectos más ambiciosos del siglo XX de México.

del transporte público para que este fuese más eficaz para atender la creciente demanda de movilidad que ahora tenía un flujo periferia - centro.

Imagen 3 Ciudad Satélite



Las Torres de Ciudad Satélite, Icono de la Ciudad. Diseñadas por el Arquitecto Luis Barragán, el Escultor Mathias Goeritz y el pintor Jesús Reyes Ferrería en 1958. Foto: TravelbyMéxicoCity.

Hacia 1960 la Ciudad de México contaba con 5,392,869 habitantes¹³⁷, década en la cual diversos municipios del Estado de México sobrepasan las demarcaciones de la Ciudad, entre ellas; Tlalnepantla y Naucalpan que ya representaban el 9.7% de la población de la Ciudad Central. El área urbana tenía aproximadamente unos 400 km² en 1960. La demanda de nuevas tierras para la construcción de casas aumentó y esto detonó que la especulación sobre la tierra se acrecentara de gran manera, la venta de ejidos, terrenos comunales y privados se dieron al mejor postor, la invasión de terrenos se dio de igual forma.

El desorden que se desató por la vivienda irregular aumentó, barrios y colonias enteras se vieron obligadas a tomar acciones propias y buscaron la forma de abastecerse de los servicios básicos de forma clandestina. Los servicios de agua, luz, drenaje y pavimentación no fueron homogéneos en toda la Ciudad lo cual

¹³⁷ Sánchez, Enrique. Ibid. pág. 9

provocó que la regulación se saliera de las manos del Gobierno dejando que los habitantes locales se hicieran cargo de ella con el costo económico y social que ello implicaba.

El imparable crecimiento de la mancha urbana se extendió a mediados de los años 60's hacia el oriente de la Ciudad de México primordialmente hacia Iztapalapa e Iztacalco lo cual pronto dio paso a la creación de otra ciudad llamada *Nezahualcóyotl* la cual surgió con la finalidad de establecer una conexión entre el Estado de México con el Oriente de la Ciudad de México a través de avenidas anchas y largas como Av. López Mateos, Av. Kennedy, Av. Chimalhuacán, Av. Pantitlán, Av. Bordo de Xochiaca que en un principio sirvieron como conectores hacia diferentes puntos clave de la Ciudad de México, entre ellos el Aeropuerto Benito Juárez.

Ciudad Nezahualcóyotl comenzó a crecer paralelamente a la Ciudad de México junto a otros municipios del Estado de México que tenían ya para estos años tasas de crecimiento poblacional más grandes que de la Ciudad de México. Para 1968 el país ya contaba con 7.5 millones de habitantes en su Zona Metropolitana, la mancha crecía rápidamente y los problemas de congestionamiento vial y del transporte público, comenzaron a ser preocupantes, por tanto, se planteó años atrás la construcción de un transporte público masivo que abasteciera la demanda de pasajeros que a diario se estaban trasladando al interior de la Ciudad. La primera línea del Metro de la Ciudad de México se finalizó en 1969, con ella se pretendía solucionar los problemas de congestionamiento que aunado a las nuevas vías que se implementaron fue la política que tomó el Estado para poder enfrentar la problemática que sigue sin freno hasta nuestros días.

A principios de los años 70's se registra por primera vez un retroceso en la tasa de crecimiento de la Ciudad central, por otro lado, la periferia creció a una tasa de 9.61%, esta tasa se manifestó en mayores irregularidades de todo tipo; vivienda, medios de transporte y equipamiento urbano, otra pequeña ciudad periférica nacería, Cuautitlán Izcalli se edifica en 1973 la cual crece de manera rápida durante el resto de la década de los 70's, este municipio periférico manifiesta la integración

rápida de los municipios colindantes a la Ciudad de México y de esta forma ampliar la zona metropolitana con la integración de estas pequeñas ciudades satélites a la periferia.

Imagen 4 Ciudad Nezahualcóyotl



Ciudad Nezahualcóyotl, su trazo característico de cuadrantes y el monumento a la ciudad “Cabeza de coyote” en color rojo.

Fuente:
National Geographic en <https://www.ngenespanol.com/fotografia/ciudad-neza-historia-contrastes/>, fecha de consulta, 17/07/ 2019.

En 1976 se aprueba el Plan de Desarrollo Urbano para el Distrito Federal el cual incluye una muy clara zonificación para el uso de suelo la cual abrió paso a una supuesta mejora en la planificación de la Ciudad, donde se promueve que la ciudadanía debe de cumplir con estrictas normas de construcción y de equipamiento para la vivienda. Durante la década de los años 70’s el Estado de México creció en cuanto a población mucho más que la Ciudad de México resultado de que los asentamientos irregulares que se incrementaron junto con la informalidad del empleo con la crisis para finales de los años 70’s.

Imagen 5 Ciudad Cuautitlán Izcalli



Centro comercial CONASUPO en Ciudad Cuautitlán, Estado de México en 1980.

Fuente: *El Universal* "La ciudad en el Tiempo: Cuautitlán Izcalli cumple 45 años" (2019).

Una de las características del crecimiento urbano de la Ciudad de México en este periodo, fue la intervención estatal con el objeto de promover y regular el crecimiento al imponer límites y regulaciones que dieran paso a una mejor planificación de la Ciudad y su periferia. Para los años 80's la Ciudad de México contaba con 16 delegaciones; mientras que su Zona Metropolitana estaba compuesta por 54 municipios del Estado de México e Hidalgo. Con la crisis financiera de los años 80's el Estado se haría un lado en la planificación de la Ciudad y dejaría a merced la lucha por espacio público, los terrenos que se compraron para especularse y otros más para asentamientos irregulares que el capital realizó en la Ciudad que creció sin regulación, ni planificación y que en definitiva contiene muchas de las características que hoy vemos en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, el cambio se dio considerablemente, las fuentes de financiamiento se agotaron y no permitió seguir con la política de gasto hacia este ramo, la inflación y los problemas de deuda crecieron fuertemente, el discurso fue tajante; el Estado interventor debería de salir de la actividad económica.

3.3 - Evolución y consolidación de la ZMCM 1980 – 2020

La rectoría del Estado y su papel como el ente primordial de la regulación y planificación de la ciudad así como de sus componentes urbanos, dejó de ser prioridad en los años 80's, como se ha mencionado en el apartado anterior el Estado era el principal constructor de los proyectos de vivienda, trazos de calles y avenidas y proveedor del equipamiento urbano de la Ciudad de México hasta antes de este periodo, pero fue la crisis petrolera de principios de los 80's y el cambio en régimen de acumulación de capital el que produjo la pauta para retirarse de esta gestión para dejar todo en manos del capital inmobiliario y concesionar a grandes empresas transnacionales la encomienda del desarrollo de los megaproyectos de la Ciudad de México y en general del país.

El país enfrentó una difícil situación de pago de deuda y de financiamiento de la actividad económica cuando a principios de los años 80's el precio internacional del petróleo descendió considerablemente, por otro lado, la gran inyección de capital del erario público hacia los proyectos de infraestructura era de gran importancia que a raíz de la crisis desató los niveles de desempleo debido a la cancelación o interrupción de las obras en construcción.

Los recursos presupuestarios como producto de la crisis se redujeron y con ello las limitaciones financieras para inyectar dinero a programas y sectores clave de desarrollo urbano. La política Neoliberal vendría a poner en marcha el mecanismo que hoy en día conocemos; una política más abierta a la inversión de capital extranjero, una menor o casi nula participación del Estado en la actividad económica, una desatención del crecimiento urbano de las principales ciudades del país y una especulación sin control en la compra-venta de vivienda y de servicios de equipamiento urbano

Garza analizó el periodo de 1980 a 2005 donde manifestó que hubo un bajo crecimiento económico con un acelerado crecimiento urbano no planificado y estructurado dejando a merced la política de ordenamiento territorial que hasta unos

años antes era prioridad y que permitió crecer “ordenadamente” a la Ciudad de México y a otros estados del país¹³⁸.

Durante la transición del modelo ISI al modelo neoliberal 1982-1990 se produce la “década perdida” donde se establecen los nuevos mecanismos económicos y políticos del país; en cuanto a la Ciudad de México esta comienza su descentralización industrial y expulsa gran parte de ésta a la periferia de la ciudad, los bajos salarios sumados a las altas tasas de inflación de este periodo determinó que la ciudad comenzará un proceso de urbanización; segmentado, excluyente, informal y sobrepoblada.

La apertura económica y la facilidad para el desarrollo inmobiliario, industrial y de servicios por parte del gran capital fueron las prioridades del Estado mexicano que buscaba a toda costa recursos para el pago de deuda. La Ciudad de México y su zona Metropolitana contaba para 1980 con 12,333,833 de habitantes¹³⁹ y el desarrollo de la periferia se estaba gestando rápidamente, aunque sin una clara planificación, los municipios aledaños comenzaron a elevar su tasa de crecimiento demográfico y gran parte de los nuevos asentamientos eran irregulares o carentes de equipamiento, aunque por otro lado en la ciudad central no fue así; comenzaban a registrarse crecimientos menores y algunas delegaciones comenzaban por expulsar habitantes primordialmente de deciles altos que buscaban terrenos más “exclusivos”.

La políticas de corte neoliberal que se comenzó a impulsar alrededor del mundo modificaron de manera importante la estructura geográfica, espacial y urbana de las grandes ciudades del mundo, la Ciudad de México no fue la excepción ya que el gran capital pondría las nuevas reglas del desarrollo inmobiliario, de infraestructura y de comunicación del país, como es lógico aprovecho las ventajas del financiamiento y sólo invirtió en aquellas actividades rentables y dejó aquellas que no lo eran en manos del Estado.

¹³⁸ Garza, Gustavo y Martha Scheingart, “Los grandes problemas de México. II Desarrollo Urbano y Regional”, México, COLMEX, 2010, Pág. 35.

¹³⁹ Estimaciones y proyecciones de Población. Ciudad de México demografía, CONAPO, 2018.

El plan de planificación urbana del Departamento del Distrito Federal de 1980 modificó y aumentó la intensidad de usos de suelo hasta 10 veces la superficie del predio lo cual transformó de manera inmediata la imagen urbana de la Ciudad ya que estaba permitido construir edificaciones de más de 10 o hasta 40 pisos, lo cual afectó de manera importante el abasto de servicios y por otro lado indujo al crecimiento del congestionamiento vial así como el aumento considerable del deterioro ambiental que se estaba gestando.

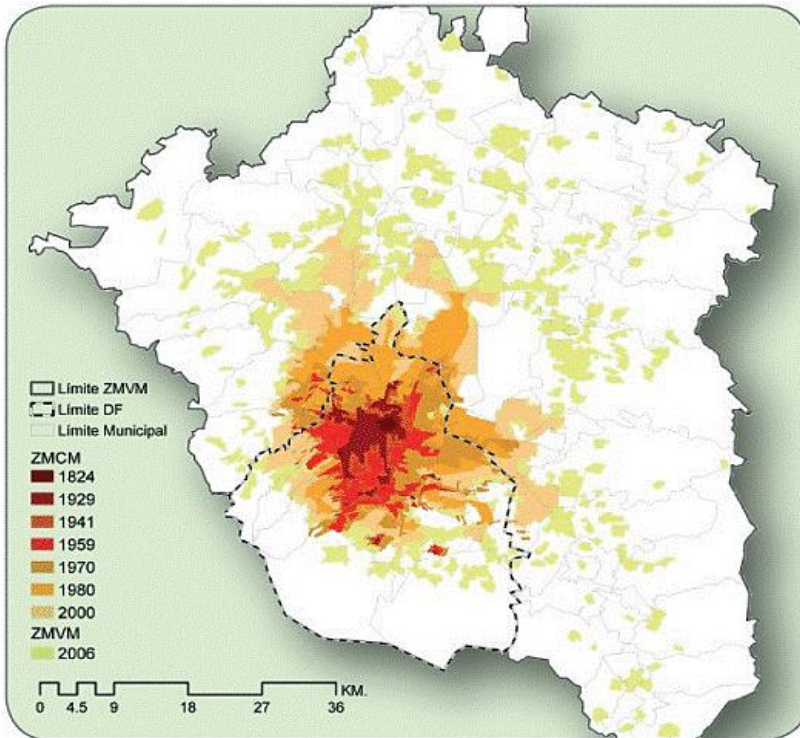
En 1983 la Secretaria de Programación y Presupuesto delimitó la Zona Metropolitana de la Ciudad de México para un fin de programación presupuestaria e integro al DF y a 53 municipios del Estado de México y uno del Estado de Hidalgo¹⁴⁰. En 1984 se crea la Secretaria de Desarrollo Urbano y Ecología que fue la promotora de los cambios de uso de suelo tras los sismos de 1985 que afectaron gran parte de estructuras, edificios y equipamiento con el que contaba la Ciudad de México.

La Ciudad de México para 1985 contaba con 2.7 millones de automóviles y para estos años los problemas de congestionamiento vial ya eran parte de la agenda gubernamental de la Ciudad de México, por otro lado, después del sismo se acordó que el Distrito Federal y el Gobierno del Estado de México planificaran conjuntamente las delimitaciones geográficas de la Zona Metropolitana, con el fin de integrar completamente la ZMCM y que permitiera abordar los temas urbanos de movilidad, medio ambiente, infraestructura y gobernabilidad de manera conjunta.

De esta manera la ZMCM se extendió para 1986 en 1,300 Km² y para este año se calculó que aproximadamente la zona contaba con unos 18 millones de habitantes, durante la década de 1980 a 1990 los municipios aledaños a la ciudad central crecieron en extensión de su superficie urbana y de población lo que permite hablar ya de una zona metropolitana.

¹⁴⁰ Cervantes Sánchez, Enrique, "El desarrollo de la Ciudad de México", México, UNAM, 1998, Pág. 14.

Mapa 2
Crecimiento Urbano de la ZMCM (1824 – 2006)



Fuente: Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos de Energía y Medio Ambiente y otras instituciones, "Estrategias de acción para la zona Metropolitana del valle de México", México.

El mapa 2 muestra la evolución de la mancha urbana de la ZMCM, en ella se aprecia un incremento considerable de la misma desde los años 50's donde abarca la zona sur-centro de la ciudad, para 1970 se expande considerablemente hacia el sur y oriente, cuando en los años 80's comienza la crisis se vislumbra la expansión a la periferia, consecuencia de una oleada que buscaba nuevas oportunidades de trabajo, para 1990 ya cuenta con una forma más definida de sus demarcaciones y se extiende a mucho más municipios del Estado de México primordialmente hacia el nororiente donde destacan Ecatepec, Nezahualcóyotl e Ixtapaluca que atraen a más gente que colinda con el Estado de México que trata de acercarse a la Ciudad de México por las ventajas económicas, laborales y de vida que esta ofrece.

El crecimiento del casco central de la Ciudad de México se vio disminuida a inicios de los años 90's debido primordialmente a una expulsión de residentes, esto debido a que los problemas que presenta una ciudad global son muchos como; tránsito vial, contaminación, sobrepoblación, alto costo de vivienda y encarecimiento de bienes y una crisis medio ambiental y la clase de altos deciles buscando nuevos

espacios exclusivos con la mejor ubicación en la periferia y que gracias a la vasta red vial que sería construida fue posible.

Un cambio importante en la Ciudad de México se gesta en el año 2000 cuando Andrés Manuel López Obrador se convierte en el Jefe de Gobierno de la Ciudad y genera cambios importantes en los programas, proyectos y presupuestos en relación a la accesibilidad de vivienda (informal), agua potable, espacio público y mega construcciones en su plan de desarrollo urbano para la Ciudad de México tratando de dar más movilidad con los llamados *segundos pisos* que tratarían de solucionar los problemas de congestionamiento vial que tenía la zona metropolitana, se creía en ese entonces que los pisos elevados solucionarían dichos cuellos de botella.

Las políticas llevadas a cabo por López Obrador se centraron en proporcionar a la ZMCM una mejora en el equipamiento urbano que en su mayoría cumplía para este tiempo cerca de 40 o 50 años lo que hacía urgente su renovación, el gasto a final en el ramo de infraestructura de su mandato en 2005 fue de \$2,414,240,827 Millones de Pesos; gran parte de este gasto público se destinaron en las obras de los segundos pisos y los programas impulsados como fueron; Pensión a los adultos mayores, becas para los estudiantes de la Ciudad, se creó un programa que atacara directamente la pobreza que en términos generales no tuvo los resultados deseados, no disminuyó si no que aumentó, sólo la pobreza alimentaría se redujo en 0.4% pasando de 5.8 a 5.4 la tasa del 2000 a 2006¹⁴¹. La Ciudad de México comenzó a tener grandes deudas debido al fuerte financiamiento en obras y programas que no daban del todo los resultados esperados, en este periodo la deuda de la Ciudad de México creció considerablemente pasando de \$32,788 millones de pesos en 2001 a \$41,439 millones de pesos en 2006¹⁴².

Durante el periodo de 2000-2006 la mancha urbana de la ZMCM creció considerablemente, pero también la periferia se vio consolidada, lo que alentó a que en el año 2005 el gobierno de la Ciudad de México y del Estado de México

¹⁴¹ González Anaya, Juan, Nación. "Gobierno de Andrés Manuel López Obrador, Bueno o Malo", consultado el: 23, agosto, 2018. Disponible en: <http://www.nacion321.com>

¹⁴² González Anaya, Juan. Ídem, pág. 24.

acordaran por decreto oficial la creación de la *Zona Metropolitana del Valle de México*, donde quedo delimitada por las 16 delegaciones de la Ciudad de México, 59 municipios periféricos del Estado de México y un municipio del Estado de Hidalgo, con ello queda conformada la Zona Metropolitana de la Ciudad de México que después de casi 60 años de crecimiento tendría por primera vez delimitaciones oficiales y un decreto oficial que comprometía a los gobiernos de la Ciudad, Estado de México e Hidalgo a trabajar conjuntamente en los temas correspondientes a gobernabilidad y financiamiento de infraestructura urbana para toda la zona metropolitana.

La consolidación de la ZMCM se da en este momento, esto permitió que la Ciudad de México no cargara en parte con los programas de infraestructura, movilidad y de equipamiento urbano en su totalidad, dado que hubiese una especie de coordinación para poder impulsar conjuntamente los programas de desarrollo urbano y regional de la zona y es verdad que en muchos otros temas hay choque logístico y burocrático ha imposibilitado el encaminamiento de una eficaz coordinación metropolitana.

El impulso más grande lo daría el jefe de Gobierno de la Ciudad de México durante el periodo del 2006 a 2012 con Marcelo Ebrard Casaubón que trataría de tomarse los temas de gestión gubernamental, la planificación y el ordenamiento un poco más en serio, por lo que al final de su mandato se concluyeron las obras de la línea 12 del Metro, así como el circuito bicentenario y la Autopista Urbana que proporcionaría una movilidad primordialmente periferia-centro, una gran inversión ayudaría a elevar el equipamiento en movilidad aunque en otros temas como financiamiento a vivienda, programas de becas y ataque a pobreza que no terminaron dar del todo resultados.

Para el año 2007 en el estudio de *Origen-Destino de la ZMCM* se estimó que a diario se realizaban unos 21.9 millones de viajes en la ZMCM, la población de la zona metropolitana en el año 2007 era de 19,239,910 millones de personas, ante la eventualidad del escenario, en el mismo año se hizo una *consulta verde* donde se definió la construcción de la nueva línea (Llamada la línea dorada o bicentenario) que correría de Tláhuac a Mixcoac todo ello para solventar los problemas de

movilidad y de saturación en hora pico la Línea 12 cruzaría por una ruta que no estaba del todo solventada y que se está sobresaturando, esta línea atiende primordialmente a dos de las más grandes alcaldías; Tláhuac e Iztapalapa que es la más poblada de la Ciudad de México.

Imagen 6
Línea 12



Fuente: Jessica, Castillejos. 12 de agosto 2013, "A línea 12 del metro le deben mil 558 m² de obra" *Excelsior*, pág. 2

Los temas de corrupción, incumplimiento de tiempos de construcción y rendición de cuentas en la construcción de esta línea de metro y de otras obras públicas hicieron de la gestión de Marcelo un sello característico. Para 2018 la ZMCM estaba totalmente integrada por 21,581,000 de habitantes que la convirtieron en la cuarta Ciudad más grande del mundo, sólo que esta cuenta con características particulares que la convierten en Megalópolis, el tejido urbano es extenso y rebasa por mucho las condiciones geográficas, demográficas, espaciales, gubernamentales de la Ciudad central, esto convierte a la Ciudad de México en la cuenca más habitada, congestionada y contaminada, su PIB Para 2017 fue de 568,445 ¹⁴³ mil Millones de dólares que la convierte en el motor económico,

¹⁴³ INEGI, 2018, "Estadísticas de Finanzas Públicas estatales y municipales, 2017".

administrativo, político y financiero del país que implica una inmensa labor logística y de financiamiento para una ciudad que necesita a diario de incontables recursos físicos y materiales para su financiamiento.

La ZMCM tiene por delante un evidente reto en lo relativo al abastecimiento de servicios básicos, infraestructura y de gobernabilidad debido a que las delimitaciones se extienden cada vez más, los escenarios para el futuro dejan en claro que la zona seguirá en expansión y posiblemente en unos años habrá que reconfigurar las delimitaciones de la zona para una posible incorporación de más municipios del Estado de México o algunos más de Hidalgo.

En estimaciones de Covarrubias para el año 2020 la ZMCM contaría con una población de 22,253,251 habitantes, con una extensión territorial de la ZMCM de 174,853 de hectáreas, su escenario es independiente del mega proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México que será un nuevo polo de desarrollo urbano que detonará la llegada de más residentes a la ciudad y muchos otros más arribarán a la periferia del norte-oriental para poder sacar beneficios, otros más serán atraídos por la dinámica económica y política de la ciudad.

Los nuevos retos de gestión urbana para la ZMCM serán la movilidad, el abasto de agua, luz, una renovación en la gestión de la basura y desechos industriales, de igual forma solucionar el problema de las inundaciones así como la gestión de seguridad pública que ha ido en aumento en los últimos años, sin dejar de lado el problema ecológico y de contaminación que es generadora de enfermedades, todos ellos son grandes problemas con lo que hoy en día la Ciudad cuenta y que deben de ser la agenda principal y primordial de los próximos gobernantes de la urbe más grande de habla hispana.

En el cuadro 6 podemos ver las proyecciones que realizó Covarrubias en el año 2000 pronosticando cercanamente el número de habitantes y el porcentaje de crecimiento que tendría la zona metropolitana, como se ha comentado con anterioridad la zona cuenta hoy con un poco más de 21 millones de habitantes y los datos arrojados por el investigador dan muestra del fenómeno ya descrito; La zona metropolitana dejó de crecer a principios de siglo, tan solo del 2000 al 2010 creció

en 2 millones de habitantes y el pronóstico es que del 2010 a 2020 crezca aproximadamente en 1 millón como reflejo del proceso de expulsión, la zona comenzará a crecer mucho menos e inclusive en algunas otras pronosticaciones en algún momento tendrá crecimiento negativos.

Cuadro 5
Proyecciones de Población de la ZMCM, 2000 – 2020

Año	Población nacional	Población ZMVM	Porcentaje de la ZMVM con respecto a la población nacional	ZMVM, escenario programático	%	ZMVM, escenario tendencial	%
2000	99,582,251	18,240,060	18.32	18,700,000	18.78	18,800,000	18.83
2010	112,230,723	20,533,361	18.29	20,600,000	18.36	22,500,000	20.05
2020	122,106,672	22,253,531	18.12	21,800,000	17.85	26,200,000	21.46

Fuente: Covarrubias, 2000; en Proyecto para el diseño de una estrategia integral de gestión de la calidad del aire en el valle de México, 2001-2010. MIT, 2000.

3.4 - Concentración y crisis urbana en la ZMCM

3.4.1- Concentración económica

Las ciudades han crecido en población y extensión, esto ha generado que las ciudades vayan más allá de sus demarcaciones originales y se conviertan en manchas urbanas más grandes y aglomeradas, que se caracteriza por concentrar pobreza, exclusión y desorden tanto social como territorial, que a la vez tienen aislados espacios modernos, innovadores y exclusivos, la ciudad se ha convertido en un espacio multifacético.

La hiperconcentración es una característica de las ciudades del siglo XXI, donde las periferias son interminables, dispersión desarticulada y modalidades

novedosas de ocupación del territorio ¹⁴⁴. La concentración de los servicios financieros, políticos, laborales, equipamiento básico, de salarios altos y las ventajas que ofrece la ciudad a diferencia de lo rural o inclusive de ciudades en desarrollo, es uno de los mayores motivos de dicha concentración que se gestó como lo hemos visto desde inicios del desarrollo industrial.

La urbanización de la ZMCM fue producto del modelo ISI como también sucedió en muchos países de América Latina, que promovió una industrialización muy rápida y concentrada en pocas ciudades del país, en la Ciudad de México, las mejoras en los medios de transporte, de servicios básicos, almacenamiento de bienes que se han vuelto más exclusivos y rentables, así como el nivel educativo; de igual forma las mejoras salariales y laborales han generado grandes oleadas de migración que dieron paso a este fenómeno; la metropolización, alimentada por la pobreza en el campo, la migración campo-ciudad y las ventajas que la ciudad comenzó por tener a diferencia de lo rural.

El desarrollo de las condiciones generales de la producción en la ZMCM hace de ella una especie de mercado atractivo para la inversión financiera, por otro lado, el aparato político, así como su influencia que tiene en las decisiones de esta sobre el resto del país genera una especie de especulación sobre las coyunturas llevadas a cabo aquí. El poder político de élite del país se localiza en la Ciudad de México y por último podemos afirmar que esta ciudad cuenta con una fuerza de atracción que se manifiesta en la llegada de más residentes que se asientan en la periferia a pesar de todos los factores en contra que también aquí se concentraron, tales como; contaminación, tráfico vehicular, inseguridad y degradación social y ambiental.

La concentración económica no fue resultado de un proceso aleatorio sino histórico debido a que desde la implementación colonial, la Ciudad de México ha sido el centro administrativo, político y social de México, es verdad que otras ciudades como Guanajuato, Querétaro e inclusive Veracruz lo fueron en un momento dado, pero el poder administrativo terminó por instalarse en la ciudad cuando culminó la Revolución Mexicana, la ciudad también históricamente ha

¹⁴⁴ Castillo Hoyos, Guadalupe, "El cambio urbano, concentración, difusión descentrada y desarticulación", México, Quivera, Vol.11, núm. 1, UAEM, 2009, Pág. 3.

arropado a la clase alta del país lo que fue un factor importante para que la ciudad se convirtiera rápidamente en el centro político y económico del país, hecho que sigue vigente al día de hoy.

3.4.2 - Concentración urbana

La concentración urbana en la Ciudad de México se gestó desde los años 50's cuando las tasas de crecimiento comenzaron a crecer rápidamente, la demanda de mano de obra y la concentración económica que se ha comentado fueron factores decisivos que impulsaron a la ciudad a la concentración urbana que paralelamente con la económica fueron claves.

La demanda de vivienda, de vías de comunicación y de fuentes de trabajo para los nuevos residentes de la ciudad hizo de la gobernabilidad un tema indispensable debido a los fuertes choques de demanda y de oferta de servicios que se estaban gestando en la zona metropolitana, los nuevos focos de irregularidad y la poca vigilancia hizo que la ZMCM se saliera de control y diera paso a una mancha urbana cada vez más grande, semi conectada y carente de servicios básicos, con una marca de pobreza y mal planificada, sobre todo en las colonias proletarizadas.

Gradualmente la concentración de la industria en los 70's se transformó en una ciudad neoliberal con elevados niveles de concentración financiera y de servicios, la terciarización de la economía en la Ciudad de México generó un cambio en la estructura demográfica y geográfica de la ciudad, la industria maquiladora fue desplazada por los grandes corporativos y las empresas interconectadas a nivel mundial. Garza afirma que a partir de la crisis de los años 80's las principales ciudades del país siguen creciendo, pero con una desarticulación urbana y carente de infraestructura básica en la periferia. La población urbana crece entre 1980 a 1990 en 14.8 millones, el grado de urbanización se consolida en 63.4%, para los años 90's se conforma a *megalópolis*¹⁴⁵ en donde la estructura político-administrativa se hereda en este periodo donde la Ciudad de México se une al

¹⁴⁵ Se denomina *megalópolis* a la unión o traslape de dos o más zonas metropolitanas, la cual puede ser también parte de una región urbana policéntrica, como es caso de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Garza, Gustavo, "Urbanización de México en el Siglo XX", México, COLMEX, 2003, Pág. 71.

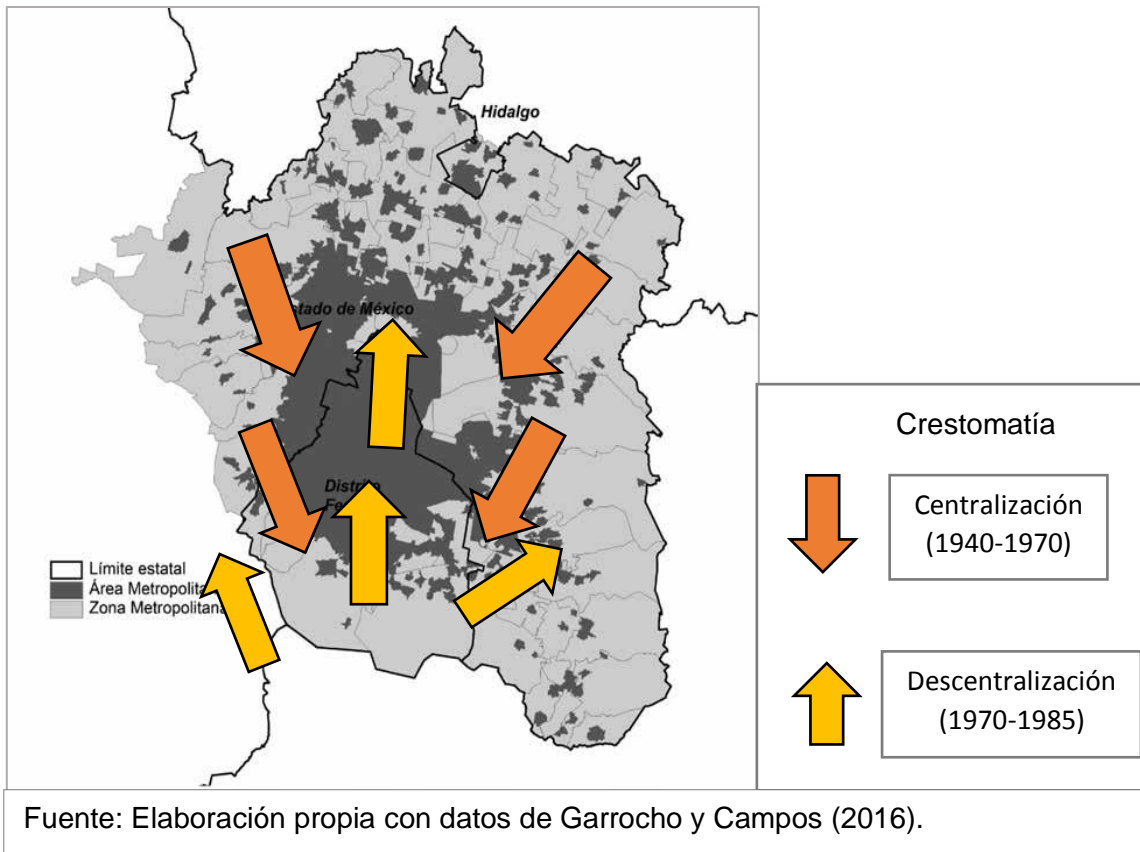
Estado de México y se produce este fenómeno, aunque años después se reconocería oficialmente.

Por otro lado, el contar con una ciudad donde una gran parte de la población de un país quiere o quisiera vivir atrae consecuencias fatales. La concentración urbana de la Ciudad de México y su periferia tiene matices no muy agradables, por un lado, el centro histórico cuenta con zonas bien equipadas y desarrolladas, y por otro en este mismo casco encontramos zonas con poca conectividad, pobres, aisladas, con altos índices de informalidad y de inseguridad.

La ciudad neoliberal ha traído cambios significativos y ha dejado claro que la Ciudad es el espacio geográfico donde los procesos productivos son más lucrativos y con la política fiscal de los gobiernos locales y federales hace juego para una acumulación más centralizada. Hoy las periferias son las más marginadas y excluidas en la zona Metropolitana, pero es claro que la mercantilización y la apertura al mercado extranjero ha hecho de la ciudad un paraíso de anarquía geográfica e irregular. La corrupción se ha infiltrado y consolidado en las ciudades de los países subdesarrollados como México, donde la tasa de ganancia y retorno de capital se vuelve de las más codiciadas a nivel mundial, por ello el capital inmobiliario y de inversión se vuelve atractiva en estos países que apuestan a los mega proyectos.

En el mapa 3 podemos ver el proceso de centralización que se gestó en la ZMCM de 1940 a 1970 donde sucedió gran parte del proceso de industrialización del país que atrajo a gran parte de la industria nacional que se asentó en la ciudad y después de 1970 y más pronunciadamente en los 80's, cuando arranca de lleno la política neoliberal y se promueve la descentralización de la ciudad dejando una imagen abandonada y desarticulada del proceso, estos espacios abandonados rápidamente serían adquiridos por el gran capital inmobiliario que buscarían hacer negocio con dichos espacios. De esta manera con el cambio de modelo la política del Estado paso de ser interventora a facilitadora, el gran capital volvería a la ciudad su anclaje geográfico donde desarrollaría todo tipo de construcciones donde el fin común era el mismo; la ganancia.

Mapa 3
Proceso de Centralización y Descentralización de la ZMCM



3.4.3 - Crisis urbana

La crisis urbana no se dio precisamente en la desindustrialización de la zona Metropolitana de la Ciudad de México sino en el aparato gubernamental donde las condiciones de organización, coordinación y de gestión urbana fue desatendida por el Estado y canalizada a favor del “libre mercado” que dejó grandes estragos en la imagen urbana y provocó la invasión ecológica que tenía la ciudad hasta unos 50 años atrás, la rectoría de la planificación regional y urbana en la periferia se perdió generando focos de irregularidad, el comercio informal que se manifestaba como resultado de la expulsión de la industria que fue acompañada de la crisis así como

problemas de movilidad, contaminación y desempleo que han sido las características del modelo neoliberal en la Ciudad.¹⁴⁶

Diversos de los grandes problemas que sufren las grandes ciudades del mundo los tiene la ZMCM y a ello se sumaron la inseguridad, el ineficiente sistema de salud, educativo, la cambiante imagen urbana, la exclusión de servicios básicos y la corrupción en la nula planificación de la Zona Metropolitana de una manera más alarmante, así como un sistema político que no garantiza una gobernabilidad para sus habitantes.

La gobernabilidad de una ciudad es inmensa, los retos son constantes y la infraestructura resulta vital para que ésta funcione de manera adecuada, la crisis urbana que sufre la ciudad de México es histórica, desde tiempos de la conquista se atentó con el equilibrio ecológico cuando se decide secar el lago de Texcoco, al atender contra el caudal de ríos y presas que se encontraban a la periferia de la Ciudad, adentrados al siglo pasado la ciudad comenzó por tener cambios bruscos en su uso de suelo, lugares donde anteriormente se plantaban todo tipo de frutas y verduras ahora se convertiría en un espacio donde se construiría vivienda, se abrirían calles y se instalaría todo tipo de luminaria.

La planificación urbana fue vital en la primera parte del siglo pasado, el Estado estaba a cargo de financiar y construir gran parte de la infraestructura de la ciudad que le permitía colocarla de manera ordenada, parecía que la ciudad no crecía aleatoriamente sino ordenadamente, homogéneamente y equitativamente pero esto hasta los años 70's cuando el Estado se aparta y comienza un proceso que los urbanistas han catalogado como; *desindustrialización, descentralización donde el Estado paso de ser un agente activo a uno pasivo y facilitador.*

Este proceso trajo graves consecuencias debido en gran medida a que el Estado dejó a cargo del capital los proyectos de infraestructura que son de suma importancia para la ciudad; durante 35 años el Estado se había hecho cargo del equipamiento y había logrado elevar la calidad de vida de los habitantes, dotar a la

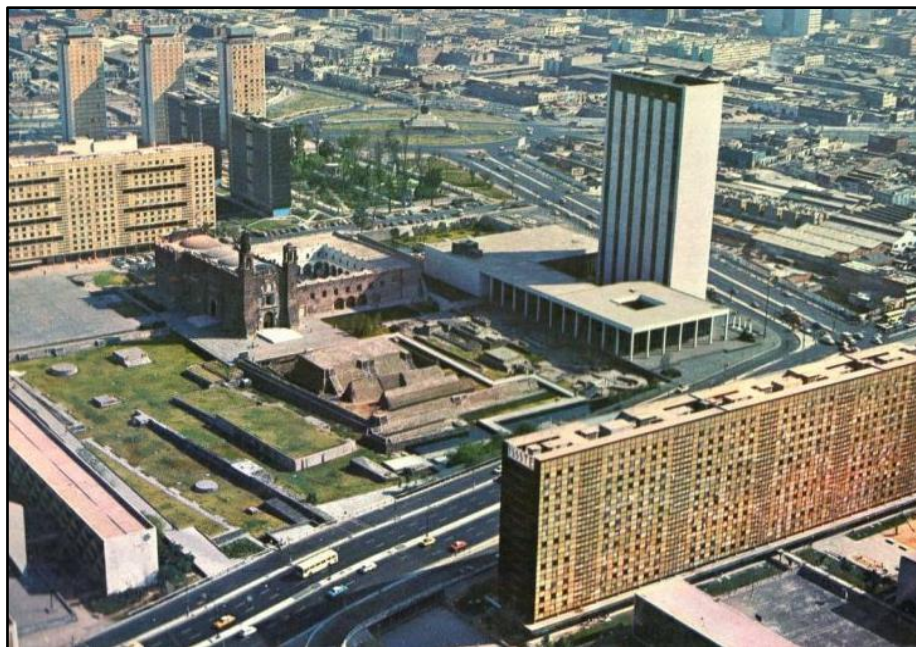
¹⁴⁶ Cobos Pradilla, Emilio, "Zona Metropolitana del Valle de México: neoliberalismo y contradicciones urbanas", México, UAM, "Sociologías", 2016, pág. 18.

ciudad de tecnología e innovación y ahora los grandes proyectos se tendrían que dejar en manos del capital que no logró su cometido y tan solo se centró en aquellos proyectos donde la tasa de ganancia era mayor dejando al Estado aquellos donde no lo era.

El medio ambiente y los espacios públicos sería tomados por el capital para hacer de ellos grandes centros comerciales, parques y proyectos de vivienda donde la única racionalidad era sacar la máxima ganancia de estos proyectos, la crisis urbana de la ciudad se gesta desde siglos pasados y se acrecentó cuando el Estado se aparta de la rectoría de los proyectos de la ciudad y esta se convierte en el espacio geográfico del capitalismo.

Las condiciones comenzarían a cambiar, la especulación sería el factor que haría crecer a la ciudad, pero esta vez con una imagen segmentada y excluyente que se manifiesta hasta el día de hoy, los espacios verdes en la ciudad comenzaron por reducirse considerablemente y los grandes rascacielos, centros comerciales y los cuellos de botella se volvieron una imagen cotidiana en la ciudad.

Imagen 7 **imagen urbana de la Ciudad de México 1970**



Conjunto habitacional Tlatelolco en 1970

Fuente: Cohen, Viviana, ¿“Cómo era la ciudad de México en los años 70?” en <https://mxcity.mx> (2019). Consultado el: 22/06/2019

Los proyectos de infraestructura se canalizaron directamente a la iniciativa privada, los apoyos a programas de vivienda y otros de infraestructura se detuvieron y se inició un nuevo proceso donde los grandes bancos financiaron estos proyectos a tasas de interés elevadas y con un tiempo de duración largo que garantizaría su inversión.

Imagen 8
imagen urbana de la Ciudad de México 1970



Vista de Paseo de la Reforma en 1973

Fuente: Cohen, Viviana, ¿“Cómo era la ciudad de México en los años 70?” en <https://mxcity.mx> (2019). Consultado el: 22/06/2019

Inclusive el Estado que antes era promotor se tuvo que ajustar a las condiciones y tener que aceptar las reglas de construcción que ahora imponía el gran capital, los espacios verdes se destinaron de igual forma al mejor postor y gradualmente apoco los espacios públicos pasaron a ser espacios privados e inclusive exclusivos lo que generó un cambio significativo en la imagen urbana, en el equilibrio ecológico, el trazo de la ciudad, en la formas de movilidad, la política gubernamental que ahora debería de ajustarse y modificarse a petición del gran capital y sobre todo a costa de los millones de excluidos y marginados por la política de segmentación, informalidad que viene a sumarse a los de inseguridad y desempleo.

La crisis urbana es una de las características de los países no desarrollados donde el interés interminable del sistema capitalista ha acabado con lo poco que quedaba de la planificación-desarrollo antes de los años 80's, Naomi Klein manifiesta en su libro *"Esto lo cambia todo; El capitalismo contra el clima"* que se fueron cediendo al sistema global oportunidades de poder explotar al medio ambiente, hacer de nuestras ciudades islas de desarrollo tecnológico y científico dejando a la merced continentes, países y pueblos excluidos, marginados y sobre todo con las consecuencias de la crisis urbana y ambiental.

Así mismo Manuel Castells nos dice que el proceso de industrialización trajo consigo un proceso de dependencia y de exclusión urbana que hoy se manifiestan en las ciudades latinoamericanas, desarticuladas y segmentadas que tienen al margen a las principales ciudades del continente que no lograron gestar un proceso de urbanización de manera independiente sino que al igual que su proceso de consolidación económica lo hicieron de manera dependiente como ya lo ha mencionado André Gunder Frank.

Las grandes ciudades latinoamericanas se caracterizan, como tantas veces se ha escrito, por no haberse formado sólo a base una atracción provocada por su crecimiento industrial, sino ser receptáculo del aluvión del éxodo rural y de las pequeñas ciudades provocado por la descomposición de formas productivas incapaces de resistir la competencia de cada nueva de la expansión capitalista mundial¹⁴⁷

La crisis urbana como lo han dicho Castells y Klein es el proceso de expansión del sistema capitalista que se incrustó en los procesos de consolidación industrial que debido a su rápido desarrollo se produjo ciudades y países enteros que son pobres, excluyentes, tecnológicos pero dependientes económicamente de las grandes naciones industrializadas que han generado las condiciones para que los países Latinoamericanos estén anclados a la dinámica global de subordinación y despojo como ya lo ha mencionado David Harvey.

¹⁴⁷ Castells, Manuel, Crisis urbana, "Estado y Movimientos Sociales en las sociedades dependientes Latinoamericanas", México, FCE, 1979, Pág. 7.

3.4.4 - Crisis ecológica en la ZMCM

Hoy en día en el mundo las ciudades son el espacio geográfico donde más personas se concentran y donde más se necesita luz, agua, espacio, alimentos y también aire más limpio. La contaminación es muy alarmante en muchas ciudades del mundo, Estados Unidos y China son de las naciones que más contaminan¹⁴⁸, estas dos naciones generan el equivalente al 45% del Bióxido de Carbono que anualmente se vacía a la atmosfera de la tierra.

Los servicios urbanos básicos con los cuales cuenta una ciudad mundial son extraídos, tomados y en muchos de los casos adueñados y privatizados. En una economía cada vez más interconectada y global los recursos naturales son elementales para la supervivencia del hombre, la lucha por estos recursos se remonta siglos atrás en la historia del mismo.

Las ciudades cuentan con sistemas complejos y caros de abasto de servicios como los mencionados anteriormente, por otro lado, la degradación ambiental en las ciudades más grandes del mundo es evidente, los grandes aglomerados, el parque vehicular en aumento, los escasos espacios verdes o protegidos, la falta de infraestructura adecuada y sobre todo la seriedad de los gobiernos locales por tomar el tema ecológico como prioridad ha terminado por llevar a estas ciudades a una crisis.

Los problemas ecológicos de la cuenca de la Ciudad de México se remontan desde la colonia, al tomar la decisión de secar el lago de Texcoco y sus lagos continuos donde se erigió la ciudad actual que implicó un atentado a la estabilidad ecológica de la misma, edificar todo tipo de construcciones en un espacio donde el suelo cuenta con hundimientos constantes es un reto arquitectónico que hasta la fecha se ha podido librar con consecuencias fatales.

Con la llegada del modelo neoliberal se agravaría las condiciones ecológicas de la cuenca en general que se ha visto múltiples veces modificada a las necesidades de la acumulación del capital y a las necesidades de la ciudad para responder a dicho sistema.

¹⁴⁸ Cfr.: Moreno, Guadalupe, "Los países más contaminantes del mundo", España, Statista, 2017, Pág. 1-4.

Los problemas de abasto de agua, de regulación en la construcción de viviendas, la invasión indiscriminada de áreas verdes, la poca regulación del desarrollo inmobiliario y el poco aprovechamiento de los residuos sólidos ha generado una mala imagen, las malas administraciones locales que no cuentan con la capacidad financiera, de infraestructura y de personal para atender estos casos más seriamente se han visto rebasadas por la realidad y una sería falta de cultura generalizada de la población por tener un ambiente más agradable y limpio impide una acción rápida para poder detener la crisis actual.

Algunos programas de rescate y conservación ecológica que ha encabezado SEDEMA y SEDATU¹⁴⁹ puntualmente en la Ciudad de México van orientados a la canalización de recursos financieros y físicos que proporcionen a las delegaciones y a los municipios de la zona Metropolitana. En 1989 se inició el Plan de Rescate Ecológico de Xochimilco, con el objetivo de revertir la degradación ecológica de la zona chinampera; este plan incluyó la creación de un parque recreativo con carácter educativo ambiental y una zona deportiva que ayudaría a revertir y promover un cambio en la conservación.

Los programas que han implementado de manera coordinada entre gobierno de la Ciudad de México y del Estado de México han funcionado intermitentemente. El bordo de Xochiaca era el lugar a donde llegaba la basura que a diario se generaba en la Ciudad de México, esta coordinación duró mientras el bordo no se llenaba, en el 2006 la capacidad del bordo concluyó y generó su cierre definitivo, hoy en día este lugar está a su máxima capacidad, el suelo ahí es inservible por los años en los cuales las millones de toneladas de basura llegaban a diario, la imagen urbana de Nezahualcóyotl se modificó debido al impacto al medio ambiente. Hoy ese sitio cuenta con un programa de rehabilitación donde ya se puso una plaza comercial, universidades, hospitales, oficinas públicas, reclusorios, academias de policías y deportivos, la dinámica capitalista de sacar provecho llegó ahí.

La crisis ecológica de la Ciudad de México pone en entre dicho el desarrollo sustentable en el futuro; ya que la construcción de más unidades habitacionales

¹⁴⁹ Secretaria de Medio Ambiente de la Ciudad de México (SEDEMA), Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU).

tanto en el centro histórico como en la periferia, la alta demanda de agua, el déficit en transporte público, el tráfico vehicular, así como las inundaciones y la canalización de las aguas residuales, son temas alarmantes de la ZMCM que ve atentada cada vez más su viabilidad urbana.

El poder disminuir los impactos ecológicos de la Ciudad de México mediante programas de rehabilitamiento de los espacios perdidos y la imposición de más impuestos que tengan como finalidad poder amortiguar y retener los daños ocasionados al medio ambiente son urgentes, en la actualidad estos impuestos no tienen el peso necesario tanto en acción por parte del Gobierno como por parte de la ciudadanía que ven cada vez más días con contingencia ambiental, disputas jurídicas por los espacios verdes y una interminable lista de demandas por parte de la ciudadanía por falta de servicios básicos.

Las altas emisiones de CO² se deben de reducir debido a que las enfermedades en vías respiratorias han aumentado,¹⁵⁰ el nivel de ruido, la construcción indiscriminada de rascacielos y conjuntos familiares caros y con equipamiento deficiente, la extensión de la mancha urbana, la ineficaz red vial con la que cuenta la ciudad hace de ella un laberinto sin salida y sin flujo que se manifiesta en horas pico (6-7 pm y 8-9pm) en los cuellos de botella de la ciudad; son problemas ecológicos que podemos denominar como una crisis debido a que la nula respuesta tanto de los residentes como del gobierno de la ciudad que permitió a la iniciativa privada y al gran capital hacer grandes obras, explotar los pocos recursos, privatizar el agua, la luz, la vivienda, la movilidad y con ello se dejó al mejor postor la estabilidad ecológica de la cuenca que va en decadencia con el transcurso de los años.

¹⁵⁰ “Más de 30 enfermedades a causa de la contaminación: INER”. Excelsior. Ciudad de México, 09/06/2017, pág. 1

3.5 - Movilidad en la ZMCM

La conectividad es una de las barreras que el capital ha ido eliminando, junto con el avance tecnológico, la innovación e inversión en infraestructura los estrechos distancia-tiempo se irán reduciendo en gran medida, gracias a ello también se han mejorado los procesos productivos, la distribución de las mercancías y ha conectado a más personas a la dinámica económica de la ciudad global, de igual forma este proceso de avance ha consolidado las ciudades red que hoy conocemos como Megalópolis.

En la ciudad se realizan los mayores recorridos y viajes por hora, día y año los cuales se han convertido en pequeños circuitos interconectados con una vasta red de servicios disponibles. La Ciudad de México y su periferia es muestra de lo anterior, tenemos un gran centro conectado con las pequeñas pero bastas ciudades periféricas que se han convertido en el motor activo de las actividades productivas de la gran ciudad, estas siguen absorbiendo mucha población que quiere integrarse a la dinámica de la gran ciudad, sin embargo, en el caso de la Ciudad de México estas ciudades periféricas generaron un conglomerado amplio de servicios, equipamiento y de conectividad que las orilló a integrarse por completo a la dinámica económica, política y social del centro histórico de la Ciudad de México, hasta integrar lo que hoy conocemos como *Zona Metropolitana de la Ciudad de México*.

El tema de movilidad en una ciudad es fundamental debido a que sin esta el colapso vial y el caos generado por los cuellos de botella serían interminables. Los graves problemas de infraestructura, de un adecuado trazo de las vialidades, el uso de otras formas de movilidad y el gran número de desplazamientos a diario ha puesto en jaque a las urbes más grandes del mundo, la ZMCM se encuentra en una lista realizada por *Traffic Scorecard* de un estudio de *INRIX* en el 2017 donde las ciudades con mayores problemas viales son Los Ángeles California, posteriormente siguió la Ciudad de México, más adelante Estambul y Bangkok, este estudio afirma que la capital del país sufre de un *promedio alto de tiempo extra de traslado*, este fue de *59 min extras*, durante el año señalado.

Según la *Encuesta Origen-Destino* realizada por el INEGI, para 2017 en la ZMCM se realizaban a diario 34.56 millones de viajes dentro de la zona de los cuales

solo 11.15 millones se realizan a pie¹⁵¹. Tomando los datos anteriores los habitantes de la ZMCM realizan a diario 23.41 millones de viajes en algún medio de transporte motorizado (Metro, Metrobús, Camiones, Carros particulares, Taxis, Motoneta y otros más) dejando entrever la cantidad de personas que dependen de estos medios de transporte, sumado a lo anterior la cantidad de todos estos medios motorizados en las vialidades ha terminado por generar cuellos de botella interminables en hora pico en la Ciudad de México.

Ante el ineficaz sistema vial de la ciudad, los programas de acción deben de estar orientados en promover el menor uso del automóvil particular y promover el uso de otros medios de transporte no motorizados que proporcionarían un mejor flujo vial, así como mejorar las vialidades y los tiempos de arranque en los semáforos o paraderos, lo anterior proporcionaría un mejor intervalo entre carros y alentaría una mejor circulación.

Las grandes vialidades primarias y secundarias son insuficientes, las calles han sido desplazadas por los automóviles y los programas de estímulo hacia otros modos de movilidad son escasos y con recursos limitados, esto ha dado paso a que el automóvil sea el medio de transporte prioritario por excelencia; INEGI reportó para el mismo año una cantidad de 3.05 millones de automóviles, de los cuales un aproximado de 2.7 millones pueden circular a diario, esto ha generado que las horas pico entre las 6:00 am a 9:00 se realicen un total de 6.60 millones de viajes durante este tiempo y de 6:00 pm a 8:00 pm¹⁵² se realicen otros 4 millones de viajes, esto nos habla de la magnitud con la cual la Ciudad debe de atender la demanda en transporte público y la carga a las principales vialidades de la Ciudad.

Una mejor gestión gubernamental en tema de movilidad ayudaría a tener mejores condiciones de infraestructura y por tanto se podría tener acceso libre a las nuevas construcciones que hoy en día se cobran. Promover mediante un pequeño estímulo económico la movilidad local mediante bicicleta o a pie, todo ello de alguna forma u otra generaría un cambio en cuanto a sustituir el automóvil por la bicicleta, de la encuesta del INEGI nos dejan claro el grave problema de movilidad con la cual

¹⁵¹ INEGI, "Encuesta Origen-Destino 2017", México, INEGI, Pág. 2.

¹⁵² Ibid. INEGI, Pág. 5

debe a diario conllevar, la gestión y la coordinación serán fundamentales debido a que cada vez más personas tienen acceso a un automóvil particular, esto implicará que a la larga tengamos un número aproximado igual de carros que de personas en la ciudad.

Hoy los traslados en la Ciudad de México en horas pico implican perder aproximadamente 2 o 3 horas en las vialidades, entre los factores que generan esta crisis están;

- a) Falta de infraestructura que responda a las necesidades de cada país y ciudad, los modelos de movilidad han sido copiados en muchas partes del mundo y no en todas ellas es aplicable;
- b) Una reducción significativa del uso de automóvil, una mayor inversión en otros sistemas y formas de movilidad ayudaría a la reducción del tráfico,
- c) Mejorar e incentivar al uso de transporte público;
- d) La aplicación correcta de movilidad implicaría que muchos autos y camiones de la Ciudad circularan exclusivamente los días permitidos dando paso a mayor espacio y menor contaminación.
- e) Debe de haber una mayor conciencia social sobre la movilidad, tomando en cuenta los tiempos de traslado, la capacidad de los medios de transporte y las horas pico.

El escenario es complejo y ubica a la ZMCM como una de la urbes donde más trabajo se necesita en cuanto a la gestión, coordinación y planificación de la movilidad, en los últimos años se han llevado a cabo acciones directas por parte de SEMOVI, SEDATU y otras organizaciones independientes como el Banco Mundial, el PUEC de la UNAM, el CEDUA del Colegio de México que buscan promover respuestas y soluciones al fenómeno de la movilidad en la ZMCM, que ha venido agravándose año con año y parece incontenible muchos de ellos debido en gran parte por la cantidad de habitantes, autos particulares, déficit en infraestructura de transporte masivo y una política regulatoria que haga valer las sanciones correspondientes, además de que la movilidad hoy en día le cuesta cantidades considerables de bióxido de carbono.

3.5.1 - La red vial de la ciudad de México 1900 – 1980

El trazo de la Ciudad de México se ha ido transformando y modificando conforme a las necesidades de la movilidad, de esta manera la ciudad pasó de 1940 a 1970 de lo rural a lo urbano e incrementó su población a más de 70 millones, paralelamente el parque vehicular aumentó, para 1980 la Ciudad contaba con un parque vehicular de aproximadamente 1,690,000 de automóviles particulares, situación que se ha agravado considerablemente a partir del año 2005 donde los niveles repuntaron, los vehículos con motor registrados fueron de 3,200,000 y para 2018 se tiene una cifra de 6,900,000¹⁵³ vehículos de motor registrados, esto nos habla del gran incremento en la necesidad de tener una ciudad con vialidades que puedan satisfacer esa demanda de movilidad, sin embargo, el rápido incremento de autos y de viajes por día tienen a la Ciudad de México en una crisis de movilidad.

Existen dos etapas muy importantes en la construcción de las vialidades:

a) La primera corre de 1900 a 1950 donde se termina por consolidar los barrios y delegaciones de la Ciudad de México, las principales vialidades se construyeron durante este periodo hacia el interior y se buscaba una salida solamente hacia aquellas ciudades con las que se tenía cercanía como Toluca, Puebla y Pachuca, sin embargo este periodo se vio alterado rápidamente por la dinámica del crecimiento de la mancha urbana así como por la migración campo-ciudad que se localizó en la periferia, esto trajo cambios en el trazo en vialidades, el Gobierno comenzaría una ambiciosa carrera por conectar a la periferia con el centro de la ciudad y poder trazar, pavimentar y dotar de servicios básicos a esta nueva población que crecería rápidamente durante los 20 años seguidos.

b) La segunda corre de 1950 a 1980 donde la explosión demográfica determinó un nuevo trazo, esta vez centro-periferia, la migración hizo del casco periférico la nueva prioridad del Gobierno de la Ciudad de México para dotar de servicios y sobre todo de conectividad. Este periodo se caracterizó por la consolidación de la ZMCM. El gobierno de la Ciudad de México, del Estado de México e Hidalgo comenzarían una

¹⁵³ Salvador Medina Ramírez, “El alarmante crecimiento de autos”, abril 2015, Disponible en <https://www.nexos.com.mx/> . 30, agosto de 2018, fecha de consulta: 21/06/2019.

coordinación conjunta para atender los principales problemas urbanos y sociales que conllevaría la integración de los municipios de estas entidades a la dinámica de la Ciudad de México. Este periodo sería de rápido crecimiento debido al considerable acceso de automóviles por parte de los residentes de la Ciudad de México y de la periferia que buscan empleo, educación y vivienda en la Ciudad, en este periodo se dan los primeros focos de congestión vial situación que no se pudo contener, sino se agravó hasta nuestros días.

Imagen 9
Construcción de la Plaza de Toros México



La construcción de la Plaza de Toros México

Fuente: Andrade, Karen. "Así era la CDMX en los años 40", 02/08/2016, en: <https://www.maspormas.com>, consultado 15/05/2019.

3.5.2 - Red vial 1900 – 1950, trazo hacia adentro de la ciudad

En 1900 la ciudad de México contaba con una población de 541,516 mil habitantes¹⁵⁴ esta población era primordialmente rural, las clases adineradas del país residían en el centro de la Ciudad, colonias como la Roma, Juárez, San Rafael y Condesa florecieron por su peculiar trazo, ambiente y estilo de vida elevado.

¹⁵⁴ INEGI, "Estadísticas Históricas de México. Tomo I", México, 1994, pág. 28.

En 1900 aparecieron los primeros tranvías eléctricos, los cuales vinieron a modificar de manera importante el trazo de la ciudad ya que se tuvo que equipar con más postes y fuentes de energía a lo largo del recorrido, para 1910 la red ya contaba con 318 kilómetros que recorría primordialmente el centro de la ciudad de México hacia San Lázaro, Tacubaya, Coyoacán, San Ángel y Xochimilco, todas ellas pensadas en traer a la creciente población que comenzaba por poblar las nuevas colonias cercanas al centro de la Ciudad¹⁵⁵. En 1913 se termina la construcción de una vía eléctrica para el tranvía que corría hacia Santa Fe y el Desierto de los Leones.

Durante el último lapso presidencial de Porfirio Díaz, solo la clase alta se permitía abordar los carruajes personales y los primeros automóviles que llegaron a México en 1903 que eran exclusivos de la clase aristocrática, con la llegada de los primeros carros motorizados a la ciudad se tuvo que crear el primer *Reglamento de Tránsito* que contenía puntos importantes sobre la velocidad máxima dentro de las calles (10 km/h) y otros puntos más de regulación, además de un impuesto que se les aplicó a los propietarios de autos desalentó su uso, en 1921 la marca Estadunidense Buick se alza como la primera armadora con permisos y reglamentación para vender en México¹⁵⁶.

En todo el país el ferrocarril era uno de los medios de transporte que más se utilizaban, fue muy importante hasta los años 60's cuando el uso del automóvil lo desplazó dejándolo en el abandono. La Ciudad de México contaba para 1930 con cinco estaciones entre ellas; San Lázaro, Buenavista, Hidalgo, el de carga de Tlatelolco por mencionar algunas, la red se extendía a lo largo y ancho del país, para 1935 el país contaba con un poco más de 20,000 km de red ferroviaria que se había acrecentado por el movimiento revolucionario de 1910 debido a que este medio de transporte tuvo un papel fundamental¹⁵⁷. A pesar de la importancia del ferrocarril como medio masivo de transporte, en la Ciudad de México el tranvía fue

¹⁵⁵ Rey Gómez, Patricia y Álvarez Martínez, Héctor Ignacio, "Los tranvías eléctricos de la Ciudad de México: Transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios", México, UNAM, 2017, Pág. 1- 5.

¹⁵⁶ Olvera López, Alejandro Miguel, "El transporte de pasajeros y el sistema vial en la Ciudad e México", México, UNAM, Págs. 14 – 18.

¹⁵⁷ www.mexicomaxico.com.mx. Consultado: 22/07/2019

el medio más importante hasta los años 50's cuando los autobuses y los carros particulares comienzan a ganar espacio en la ciudad.

Imagen 10
Tranvía en la Ciudad de México



Fuente: Diaz, Isabel Mariana, *Pinterest*, en: <https://www.pinterest.com.mx>, consultado: 15/05/2019

El auge del tranvía sin duda se produjo durante los años 20's y 30's cuando en la ciudad de México comenzaba por darse el trazo definitivo de calles y avenidas debido a la creciente utilización de autos motorizados. El trazo hacía el interior de la ciudad sigue creciendo, en primera instancia atendiendo la conectividad del centro de la capital con las demás delegaciones que hasta hoy en día siguen sufriendo de esta conectividad que nunca terminó por consolidarse, pero que fue muy importante en traer fuerza de trabajo y mercancías que venían de otras zonas de la Ciudad.

En 1945 la Ciudad de México contaba con una red vial amplia que la conectaba internamente y que satisfacía en cierta medida la demanda de los viajes por día, pero fue en este el periodo (1940 – 1970) donde la industrialización llegó a la Ciudad de México y modificó la amplitud de manera significativa el trazo de la

Ciudad de México que ahora debería de ser más grande y que respondieran a las nuevas necesidades, este proceso de industrialización detonó en gran medida la conectividad, el equipamiento urbano y los medios de transporte que hasta antes de 1940 se tenían en la ciudad, la explosión demográfica alentada por la migración campo-ciudad provocó una alta demanda de vivienda que tuvieron que ser conectadas con el centro de la ciudad, pero este fenómeno de migración se fue extendiendo hacia a la periferia ocupando gran parte de los municipios del Estado de México que colindaban a la Ciudad de México, este fue el principio de la extensión de la red vial hacia afuera y que iba en aumento debido a la demanda de viajes por día.

La rápida urbanización de la Ciudad de México de 1920 a 1950 fue reflejo del gran crecimiento económico que vivió el país y en el sentido particular la ciudad de México que creció muy por encima de las demás ciudades del país. El cambio en la demanda de servicios de transporte provocó que el Gobierno de la Ciudad de México comenzara una ambiciosa ampliación de calles y avenidas que conectaran a la periferia con el centro. Una muestra de ello es que la Ciudad de México para 1950 contaba con una extensión de 225 km² y que se ampliaría a 400km² en 1960 duplicando casi su extensión en tan solo 10 años¹⁵⁸.

La Ciudad de México para 1950 se extendía a la periferia que acrecentaría en los años 60's y 70's con una oleada de migración que se frenaría en los años 80's con la crisis, pero que dio como resultado la consolidación de la ZMCM que demandaría más medios de transporte debido al número de personas que buscaban fuentes de trabajo y de estudio en el centro de la Ciudad, una nueva red de vialidades se tuvieron que construir para conectar ahora la periferia con el centro de la Ciudad que daría al fenómeno de la urbanización periférica de la Ciudad de México, que hasta hoy en día sigue extendiéndose.

De 1900 a 1950 la red vial se consolidaría por una inclinación predominante hacia el automóvil, el abandono del tranvía, así como de las estaciones de ferrocarril que hasta antes de 1940 fueron un motor importante de conectividad en el centro

¹⁵⁸ Cervantes Sánchez, Enrique, "El desarrollo de la Ciudad de México", México, UNAM, 1998, Pág. 9.

del país y hacia otros estados en el caso del Ferrocarril, con el tranvía sucedió que las altas posibilidades de adquirir un carro ya en los años 50's desplazó de manera importante la construcción de la infraestructura adecuada para dicho medio y se canalizó la infraestructura a la construcción de vías para automóvil.

Sin duda alguna la red vial de la Ciudad de México se extendió en primera instancia hacia el dentro de la Ciudad, conectando los ya mencionados medios de transporte, pero la migración hizo que los asentamientos se localizaran en la periferia, con ello ahora se abre paso a una red vial que conectara a la periferia con el centro de la ciudad, por ello comienza a darse la construcción de más vialidades y medios masivos de transporte que cumplieran con dicha dinámica; periferia-centro.

3.5.3 - Red vial 1950 – 1980, trazo centro – periferia

La periferia crecería en gran medida después de los años 50's hasta llegar a la consolidación de la ZMCM en los años 70's, este proceso se produjo en forma paralela a la industrialización de la Ciudad de México. La red vial de la Ciudad de México tuvo que modificarse en gran medida, como consecuencia de la incursión definitiva de los automóviles y de los viajes que los residentes de la periferia realizaban hacia el centro de la Ciudad de México como hoy sucede.

La rápida urbanización de los años 50's dejó como resultado una periferia más grande, pobre y desempleada, los nuevos asentamientos en los años 50's provocaron una alta demanda de vivienda, de servicios básicos y de igual forma se demandó una mayor conectividad por parte de los residentes que buscaban y se empleaban en el centro de la Ciudad de México, pero que residían en la periferia.

En los años 50's se produjo una fuerte inversión por parte del Gobierno de la Ciudad de México en infraestructura de vivienda, abasto de agua, luz y transporte. En 1954 aparece la idea de crear Ciudad Satélite que confirmó la interacción que tendría la Ciudad de México con el Estado de México que terminó en la consolidación eminente de la ZMCM. vialidades como viaducto Rio Piedad, Anillo Periférico, Eje Central Lázaro Cárdenas, Avenida de los Insurgentes en su fase de reestructuración y trazo definido, Avenida Revolución, viaducto Miguel Alemán,

comenzarían su construcción para satisfacer la demanda de vehículos y de transporte público que en su mayoría venían de la periferia de la Ciudad de México, que para estos años repuntó de manera importante, por ello muchas de las vialidades entre el periodo de 1950 a 1970 tenían como objetivo poder remediar los problemas de congestión vial¹⁵⁹. Otra vialidad construida fue la Autopista México – Querétaro en 1958 que tenía como finalidad de conectar a los habitantes de la Ciudad de México y de Querétaro, hoy en día este corredor industrial forma parte importante de la red vial de la ZMCM y se ha ido integrando cada vez más a la dinámica de movilidad, además de promover una mayor urbanización a lo largo de la autopista.

Los problemas viales se acentuaron en los años 60's en la Ciudad de México que ya contaba con 5,392,869 millones de habitantes, población que demandaba más medios de transporte y vías de comunicación que los llevaran al centro de la ciudad, a pesar de la descentralización de los servicios como el educativo, de vivienda, servicios y de trabajo, la dinámica de la ciudad atraía a los residentes de la periferia, como resultado de ello comienza la construcción de vías rápidas dentro de la ciudad que ayudarán a descongestionar los cuellos de botella que se comenzaban a generar por el alto uso de automóvil particular. Av. Rio Churubusco, Circuito Interior, el eje 3 norte y el eje 3 sur en 1966 y 1967 que fueron inaugurados con antesala de las olimpiadas para dar un sentido norte a sur en la ciudad, para atender la creciente demanda de vivienda en esta década (1960) se impulsaron varios proyectos, entre ellos; Conjunto Nonoalco-Tlatelolco en 1962, BANHUOP en 1964, D.D.F. Unidad Presidente Kennedy en 1963 y FOVI 1964 San Juan de Aragón que contaba con 24,000 viviendas. Que de igual se unió a la recién inaugurada Ciudad Nezahualcóyotl en 1963.

Esta década tuvo una dinámica de construcción importante debido a la migración campo-ciudad que se vio reflejada en la dotación de servicios urbanos en la ciudad y la periferia, pero primordialmente a la demanda de vivienda, en este periodo se comienzan a dar los fuertes congestionamientos viales en el interior de la Ciudad de México, debido en gran medida a la cantidad de automóviles que para

¹⁵⁹ Ibid. Pág. 9

este periodo circulaban ya en las calles de la Ciudad de México; cerca de 1,233,824 automóviles en 1968¹⁶⁰.

Imagen 11 Inauguración de la Unidad Habitacional Kennedy



Inauguración del conjunto familiar Kennedy en los años 60's.

Fuente: Garnica, Miguel Ángel y Moya Colin, Susana, "Cuando gringos construyeron departamentos en Balbuena", *El Universal*, 29/09/2018.

En este periodo se enfatizó la conectividad de la Ciudad de México, con miras a las olimpiadas del 68, el Gobierno de la Ciudad de México destino grandes recursos económicos y físicos en la implementación de una red basta de comunicación entre la periferia y el centro de la Ciudad. Debido a que la ciudad se alistaba para poder solventar en el corto plazo la demanda de movilidad vial con la construcción de los ya mencionados ejes viales, fue en 1967 cuando el Gobierno Federal y el Gobierno de la Ciudad de México deciden la implementación del Sistema de Transporte Colectivo (Metro) para poder satisfacer la demanda de movilidad que se estaba gestando en la ciudad, el "Metro" seguiría consolidándose rápidamente al ser eficaz y masivo, la primera línea se inauguraría en 1969.

El crecimiento de la ZMCM en los años 70's fue el resultado de la industrialización y la concentración de los servicios, mientras que el crecimiento de la periferia se produjo debido al flujo migratorio de aproximadamente 3,419,599 de

¹⁶⁰ INEGI, Banco de Información Económica, "Vehículos de motor registrados en circulación, 1965-2017".

habitantes como resultado de la demanda de fuerza de trabajo y las condiciones de vida que ofrecía la ciudad. La migración jugó un papel primordial en la estructura y trazo de las nuevas vialidades, debido a que la zona Metropolitana seguía extendiéndose hacia los municipios del Estado de México e Hidalgo, la oferta de vivienda en los años 70's era insuficiente, en 1972 surge el INFONAVIT (Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores), FOVISSTE que otorgaba crédito a la vivienda ¹⁶¹ y entre los conjuntos construidos fueron la Unidad Habitacional Torres de Mixcoac, Integración Latinoamérica (1974), que fueron desarrollados con la finalidad de atender la creciente demanda de vivienda en la ZMCM.

A raíz de la expansión de mancha urbana, la demanda de movilidad se acrecentaba, la construcción en 1970 de las líneas 2 y 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metro encaminaban a la ciudad de México a convertirse en una zona Metropolitana bien conectada como la de Tokio, Nueva York y Londres que contaban con problemas de movilidad, los cuales se solucionarían con la construcción de trenes subterráneos, en el caso de estas ciudades este sistema ya era avanzado, comprobable y viable, la Ciudad de México y el Estado de México seguirían la misma tendencia para abastecer la demanda de movilidad¹⁶².

En 1973 surge la ciudad de Cuautitlán Izcalli como un nuevo desarrollo de vivienda popular que tenía como objetivo original abastecer la demanda que para este periodo fue insuficiente, al igual que Satélite y Nezahualcóyotl se convertiría en *una ciudad fuera de la ciudad* que tenía como objetivo poder abastecer la demanda de predios para construcción cercanos a la ciudad de México, paralelamente se comienza con la construcción del Eje 3 norte que atravesaría a la ciudad en dirección Poniente-Oriente, en 1974 se produce la ampliación del Circuito Interior que tenía como finalidad ser una vía de circunvalación que rodeara la ciudad de México, permitiendo el flujo periférico y así descongestionar el centro de la ciudad.

¹⁶¹ Blanco Villavicencio, Judiht, Contreras Durán, María Ana, "Treinta Años de vivienda social en la Ciudad de México: Nuevas necesidades y demandas.", en *Scripta Nova*. Barcelona, Universidad de Barcelona, Vol. VII, núm. 146(028), 1 de agosto de 2003, Pág. 2.

¹⁶² Arq. Corral Sánchez, Javier, "La vivienda "social" en México", México, Sistema Nacional de Creadores de Arte, 2012, Pág. 7.

Ante la problemática de los asentamientos irregulares, el congestionamiento vial, la demanda de medios de transporte masivos y la expansión de la ZMCM cada vez más hacia afuera evidenciaba problemas de gobernabilidad, gestión y coordinación entre el Gobierno de la Ciudad de México y el Estado de México, por ello en 1976 surge como respuesta el *Plan de Desarrollo Urbano* donde se enfatizaba la problemática de la gestión urbana de la ZMCM y tenía como objetivo regular y sancionar aquellas irregularidades en los asentamientos, construcciones de centros comerciales, edificios y demás, por otro lado ponían un marco regulatorio sobre las necesidades de abasto y de infraestructura de las cuales la ciudad debería de tener, este *Plan sería la antesala de la planificación de la ciudad de México y su Zona Metropolitana*.

Durante este mismo periodo se crea la *Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP)* con la finalidad de poder regular y vigilar todos los procedimientos del desarrollo habitacional, de equipamiento urbano, movilidad, abasto de servicios públicos, así como atender todas las demandas y coordinar el desarrollo de la ZMCM atendiendo las necesidades esenciales de sus habitantes. Esta secretaria jugó un papel primordial ya que antes de ella se tenía un marco normativo deficiente y con ella se aseguró la vigilancia y sanción de los asentamientos irregulares de la periferia de la Ciudad de México, así como todos los problemas relacionados con la gestión urbana de la ZMCM.

La Av. Zaragoza comienza ampliarse en 1976 con la finalidad de garantizar la llegada de residentes del oriente de la Ciudad de México primordialmente de la delegaciones Iztapalapa, Venustiano Carranza e Iztacalco y del Estado de México, municipios como Chimalhuacán, La Paz y Nezahualcóyotl que comenzaba a poblarse en gran manera, adicionalmente en 1977 Bernardo Quintana Arrijoja como Presidente del Consejo de Administración de Constructora Metro, SA de CV y el Departamento del Distrito Federal crean *El Plan Maestro del Metro* en el cual se contemplaba la construcción de 5 líneas más para atender la demanda de movilidad de la ZMCM.

Al ambicioso proyecto del STC se unieron los 15 ejes viales que fueron trazados en la presidencia de José López Portillo, la longitud de ellas fue de 133 km

de vialidades nuevas, todas ellas para poder dar una afluencia más dinámica y constante a los diferentes medios de transporte de la ciudad, así mismo, la dinámica e importancia de la Ciudad de México para otros estados se profundizó debido a la centralidad de los servicios políticos, educativos, médicos, financieros y de trabajo, esto llevo a la construcción de las vías de salida de la Ciudad de México y paralelamente se construyeron las 4 estaciones de Autobuses que hacían recorridos a las afueras de la ciudad.

La ZMCM cerraría el año de 1979 con 12,333,678 millones de habitantes lo cual lo ponía entre las ciudades más pobladas del mundo y con problemas urbanos que aquejaban a las grandes ciudades del mundo. Las vialidades juegan hoy en día un papel primordial en la dinámica de la ciudad y en estas descansa gran parte de la movilidad de las grandes metrópolis del siglo XXI, la ciudad de México desde los años 50's ha venido creando la infraestructura vial que se ha visto rebasada ante la inminente crisis vial que existe en la ZMCM. Es importante decir que la mayoría de esta infraestructura se da en los años 70's como resultado de una fuerte migración hacia la periferia de la ciudad que agudizó los problemas de movilidad dentro y fuera de la ciudad, por lo cual se recurrió a los medios de transporte mencionados que hoy en día también se ven rebasados ante la dinámica económica, política y social creciente con la cual cuenta ZMCM.

Según la Encuesta Origen Destino del 2017 realizada por el INEGI se registró que los residentes de la ZMCM tardan aproximadamente 1 hora con 20 minutos en llegar a sus puntos de trabajo y que los Microbuses, camiones colectivos, el Metro y los autos particulares realizan en 89 % de los viajes a diario en la Metrópolis, esto deja en evidencia que las vialidades son muy importantes dentro de la estructura urbana de la ciudad, poniendo como referencia su centralidad de servicios. La construcción del metro que tal vez represente una de las mejores inversiones que se han hecho en cuanto a la movilidad en la ciudad, pero es el medio de transporte con más problemas de infraestructura y mantenimiento debido al grado de depreciación de los trenes utilizados, pero que es fundamental en la estructura de movilidad de la ciudad ya que a diario moviliza a millones de pasajeros.

3.6- Modelo red vial Neoliberal 1980 – 2020

La urbanización neoliberal ha fomentado la monumentalidad, disfuncionalidad y la diferenciación social en la ciudad¹⁶³. El valor de uso de la ciudad radica en convertirse en una fuerza productiva más en tanto concentra las condiciones generales e inmediatas de la producción y reproducción de capital, en la ciudad neoliberal el proceso de acumulación determina cómo se produce y qué se consume con la finalidad de poder excluir y delimitar los cascos céntricos y periféricos de la ciudad.

La ciudad con política de corte neoliberal ha generado estrategias económico-políticas y financieras que han intensificado la urbanización segregada por clase y ha gestionado recursos espacialmente selectivos a la dinámica del capital¹⁶⁴ con la finalidad de poder subordinarla a la ciudad como un ente más de control social. El modelo imperante ha acrecentado las desigualdades y ha creado un mundo contaminado, vialidades saturadas, con una gran población urbana en la informalidad, ha excluido a las clases más bajas hacia los espacios de la periferia con condiciones paupérrimas, ha generado mayor desempleo y con ello la selectividad de las clases sociales en el espacio geográfico de la ciudad, donde por obtener los llamados *servicios básicos de la ciudad*¹⁶⁵ deben pagarse.

En palabras de Manuel Castells.

“... El Estado concentra sus inversiones en aquellas funciones necesarias al funcionamiento del polo dominante, o sea el Capital. Mientras que se dejan de lado las necesidades de vivienda, transporte y equipamiento social a la dinámica de la ganancia del capital ...” Castells (1979:15).

El Gobierno de las ciudades en el siglo XXI ante la inminente necesidad de cumplir con la función que le proporcionó el capital, debe en su papel de gestor

¹⁶³ Narciso Filipe, Alexandra Carla, “Urbanismo Neoliberal y diseño del Espacio público”, México, UAEMéx, 2013, Pág. 78.

¹⁶⁴ Ibid. Pág. 4

¹⁶⁵ “... Dentro de los servicios básicos que debe tener la ciudad se enlistar; agua potable, saneamiento, gestión de residuos, bienestar social, servicios de transporte y comunicación, energía, servicios de salud, escuelas, universidades, seguridad pública, gestión de espacios abiertos, vivienda popular y la infraestructura básica de movilidad y gobernabilidad ...”, Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, Nueva York, 29 de mayo 2015.

proporcionar al sistema las condiciones generales de la producción y reproducción de capital en la Ciudad. Hasta ahora un panorama de las condiciones en las cuales se han desarrollado las ciudades en todo el mundo con la dinámica del capital. En el caso de la Ciudad de México siendo la ciudad más importante de México fue escenario de estos cambios tan radicales en su estructura urbana y por tanto en su imagen urbana desde los 90's hasta la actualidad.

La dinámica urbana y geográfica de la Ciudad de México cambio radicalmente, el cambió del papel que jugaban las ciudades en el proceso de industrialización cambio y ahora se encaminaban hacia una desindustrialización y se priorizó la especulación sobre los suelos, la construcción de mega obras y la exclusión social mediante la imposición de productos y servicios que no están en el alcance de todos, en gran parte por la promoción del Estado que tuvo un papel muy importante en la segmentación económica y urbana de la Ciudad de México.

El abandono del Estado en la construcción de equipamiento urbano y de servicios públicos ha dejado una puerta abierta a la inversión e iniciativa privada que ha generado las distorsiones en las cuales muchas de las ciudades del mundo se encuentran; La exclusión urbana.

"... Los ciudadanos, contribuyentes forzosos al erario pierden su derecho como contraposición por el mantenimiento de los bienes y servicios subsidiados. Ahora deben pagarlos doblemente, en el impuesto público y la tarifa privada incrementada por la ganancia empresarial. Lo urbano se mercantiliza, se compra y se vende ...".
Pradilla (1997:8).

Ante las condiciones en las cuales se manifiesta la política urbana en la ciudad de México, las vialidades también manifestaron estas modificaciones en su trazo y su finalidad de construcción. Haciendo referencia a las condiciones generales de la producción es donde descansa la acumulación de capital en la ciudad. El modelo red vial de la Ciudad de México y su zona Metropolitana se ha gestado y edificado acorde a las necesidades del capital. La pregunta necesaria es ***¿Cómo es el modelo red vial neoliberal que garantiza la acumulación de capital en la Ciudad de México?***

El neoliberalismo como ideología económica y política se adentró en lo más profundo de las políticas sociales y por tanto urbanas, la ciudad como un componente más del sistema capitalista de acumulación tuvo que adaptarse en todo sentido a las exigencias que la han orillado a las condiciones en las cuales hoy se encuentra; *una crisis urbana*. La movilidad es fundamental en la ciudad, sin ella colapsaría y sería inoperante. Las vialidades son todas aquellas avenidas, calles, distribuidores viales, ejes viales, calzadas viales, carreteras y autopistas que componen las redes primarias y secundarias de la ciudad.

El modelo red vial que garantiza la acumulación de capital debe de ser aquella que responda a las condiciones en la cual la ciudad tenga el flujo y la movilidad más rápida para así aprovechar al máximo las distancias recorridas, los tiempos de traslado y por tipo de transporte. Así mismo, la movilidad debe en todo sentido ser una ganancia, entre ellas la privatización o despojo de los pocos espacios públicos y de resguardo ecológico para hacerse de este para construir vialidades más anchas, largas y conectadas a otros puntos importantes con la finalidad de someter al conductor o viajero a un tipo de movilidad; de consumo.

El modelo red vial en las grandes ciudades del mundo se realiza en la construcción de autopistas rápidas a las afueras de la ciudad central, con el objetivo de poder trasladar a más personas, mercancías y servicios al interior de la misma sin necesidad de congestionar el centro, sin embargo la realidad no acompaña las políticas que se han querido implementar para solucionar los graves problemas de congestionamiento vial, también esta red vial se compone de circuitos rápidos en el centro de la ciudad que buscan que el flujo salga más rápidamente hacia la periferia, un claro caso podría ser la Av. Zaragoza, Av. Oceanía, Anillo Periférico, Viaducto Miguel Alemán, dado que su papel es poder canalizar hacia las afueras la masa vehicular que tienen los residentes en la periferia de la ciudad, hoy en día con nulo éxito.

Imagen 12 Tráfico vehicular en la Ciudad de México



Imagen cotidiana de los cuellos de botella en la Ciudad de México.

Fuente: Obras, “El gobierno de la CDMX inicia obras de mantenimiento de 21 vialidades”, *Obras*, 10/05/2019, Consultado en: <https://obrasweb.mx> fecha de consulta: 25/06/2019

Los problemas de espacio rodante y del parque vehicular han rebasado la oferta en la Ciudad de México, lo anterior ha dado paso que en la ZMCM se replantee la posibilidad de modificar en la medida de posible ciertos trazos de vialidades y poder satisfacer la demanda actual sin comprometer la movilidad del día a día.¹⁶⁶

La realidad supera las acciones del Gobierno de la ZMCM para poder solucionar los problemas de congestionamiento vial, las pérdidas económicas por tránsito per cápita en esta urbe para el año 2017 fueron de \$35,000 pesos lo que representaría desembolsar \$95 pesos diarios y \$33 mil millones de pesos perdidos en total por congestionamiento vial en la Ciudad de México¹⁶⁷. El modelo red vial neoliberal de la ciudad de México se basa de igual forma en la especulación en el

¹⁶⁶ Contreras Gallegos, Jorge, “Movilidad, transporte y vialidades en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. La conducta del automovilista como factor fundamental para una buena gestión del tráfico”, México, UNAM, 2018. Pág. 271

¹⁶⁷ INEGI, “Encuesta origen destino 2017”, Pág. 55.

cobro de vialidades alternas, una muestra de ello fueron los segundos pisos que tenían una cuota para su uso, esto significa una exclusión y condicionamiento ya que no todos cuentan con los recursos financieros y por otra parte condiciona a los residentes donde desembocan estas vialidades de cobro, que se ven orilladas a pagar debido al caos vial que la ciudad sufre¹⁶⁸.

Con el nuevo trazo que se tiene desde el modelo neoliberal se busca el afán de lucro, es decir, se construyen vialidades e infraestructura urbana con el objetivo de que las constructoras más importantes del país (ICA, Grupo CARSO, OLH México, CISCOSA, IDEAL) han hecho de las vialidades de la Ciudad de México un mercado de construcción donde las clases más altas se ven beneficiadas de las diferentes construcciones exclusivas, un ejemplo de ellas pueden ser las incorporaciones a los conjuntos habitacionales de Santa Fe, Lomas de Chapultepec, Pedregal San Ángel y Bosque de las Lomas que tienen conexiones particulares para su ingreso y que excluyen al resto de los habitantes de la Ciudad de México.

Se puede concluir que el modelo red vial neoliberal es;

- Excluyente: Se deja en la periferia el caos vehicular, con trazos y trayectos más largos, dejando los trazos y trayectos más cortos para quienes pueden pagar la cuota, poco equipamiento, servicios caros y los problemas de inseguridad.
- Fragmentada: Teniendo poco espacio, en la Ciudad de México se trata de solucionar el problema vial con más construcciones ¹⁶⁹ que solo la fragmentan a la ciudad en pequeños circuitos que se traducen en difíciles salidas, esta fragmentación es resultado de la construcción de vialidades con cuota que ocupan espacio, es decir privatizado.

¹⁶⁸ Zamudio, Daniel y Alvarado, Víctor, "ZMVM: Hacia el colapso vial", México, El poder del consumidor, 2014, pág. 15.

¹⁶⁹ Un claro ejemplo de lo anterior podría ser los llamados *Segundos pisos* que al menos en la ciudad de México solo han acentuado de manera considerable el tráfico en la ciudad debido a la fragmentación de las vialidades que requiere grandes inversiones y no ha representado un flujo más constante de la movilidad en la ciudad, sino que este aumento debido a que aumento la oferta de espacio y más personas adquieren un automóvil para trasladarse en la ciudad. Delga, Javier, Chías Luis, Ricárdez, Martínez Anuar y Suárez Tonatíuh. (2003) "Vialidad y vialidades en la Ciudad de México". *Ciencias* 70, abril-junio, 50-64. [En línea] Fecha de consulta: 7/07/2019

- Ineficiente: Cada vez más cuellos de botella saturan a la ciudad y su periferia, teniendo trayectos más largos y tediosos que se manifiestan en pérdidas económicas, retrasos, contaminación e inclusive en enfermedades relacionadas con el estrés y molestia social.
- Responde a la Ganancia: La dinámica capitalista en la ciudad es para poder obtener de esta las condiciones necesarias para la producción, por tanto, el trazo, la construcción y la privatización de las vialidades en todas las ciudades del mundo responde a la acumulación del capital, así como la venta y la restricción de ciertos servicios urbanos, además de la privatización de las vialidades públicas.
- El Estado subordinado al interés del capital: En la ciudad del siglo XXI el capital asegura mediante el poder del Estado que las condiciones de explotaciones se generen y se desarrollen conforme a los intereses del capital, una de ellas es poder comprender la implicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México que años atrás se trató de implementar para satisfacer la demanda de vuelos, pero que ahora el capital inmobiliario ha generado una serie de mecanismos que hacen del Aeropuerto una construcción especulativa que responde a la demanda de acumulación de capital, ya que ante la inoperatividad del actual nos responde a la acumulación y la tasa media de ganancia que las grandes empresas esperan obtener.

Capítulo 4

El Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” vs El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en el marco de la crisis económica y la crisis urbana

4.1 – Antecedentes

La historia de la aviación en el mundo nos dice que fueron los hermanos Wright en 1903 los primeros en sobrevolar y que después lo haría Alberto Santos Dumont en 1906 a quien verdaderamente la historia le ha adjudicado tal proeza, aunque fueron muchos los aventureros que pagaron con su vida la osadía de volar.

Sin embargo, los primeros vuelos aéreos se produjeron inicialmente en Francia e Inglaterra desde el siglo XVIII con los espectáculos de vuelo en globos Aerostáticos que estaban teniendo un auge muy importante debido al creciente número de espectadores en las ciudades más grandes y aglutinadas de Europa. En los Estados Unidos de América de igual forma se estaba gestando una situación similar, en las grandes ciudades como Nueva York, Washington y Houston en donde tenían lugar este tipo de espectáculos que a todo mundo le llamaba la atención, lo cual acrecentó de gran manera un mejoramiento de dichos globos.

En el caso puntual de México, hay un antecedente muy importante sobre los primeros intentos de aviación mediante globos aerostáticos, se remonta desde 1784, cuando José María Alfaro sobrevoló una parte de la Ciudad de México, aunque dicho suceso sigue en duda; sin embargo, fue hasta 1842 cuando se tiene registro de los primeros indicios de los vuelos aerostáticos cuando el ingeniero Benito León Acosta hace los primeros intentos de vuelo sobre la Ciudad de México.

Posteriormente en 1862 Joaquín de la Cantolla y Rico sobrevuela la ciudad y se genera un nuevo espectáculo que genera como resultado la creación de tres globos llamados; Moctezuma I y II y Vulcano.

Con el paso de los años, el avance tecnológico acelerado permitió que los globos aerostáticos fuesen utilizados como armamento militar entre las naciones más avanzadas del mundo, entre los cuales destacaban Inglaterra, Francia, Alemania y Estados Unidos, aunque el cambio tecnológico y científico permitió posteriormente en los países más industrializados sustituir los globos por los aviones a motor.

A principios del siglo XX Alberto Braniff realizó los primeros vuelos motorizados que ayudaron en primera instancia a que grandes grupos de mexicanos fueran a estudiar aviación a Estados Unidos, Francia e Inglaterra y trajeran el conocimiento adquirido para ser aplicado en el país, inclusive se tiene el registro que Francisco I. Madero compró 5 aviones autorizando la gestión a nuevos proyectos que fueron encargados a la Secretaría de Guerra y Marina para que se creará un cuerpo de aviación en México.

Es importante mencionar que la aviación a partir del siglo XX avanzó a pasos agigantados en Europa y Estados Unidos que fue utilizada como armamento en la Primera Guerra Mundial. La importancia de la aeronáutica fue fundamental ya que en ella comenzaron a trasladarse las clases altas de todas las naciones y diplomáticos de renombre, en el caso de México ocurrieron los mismos hechos. Aunque México no tiene una historia tan plagada de logros y descubrimientos tecnológicos como otras naciones del mundo, si se procuró que la tecnología más avanzada en cuanto a la aviación llegará a México, primordialmente a través de Francia.

Es así como durante gran parte del siglo XX los avances tecnológicos y técnicos permitieron en casi todo el mundo pasar de los globos aerostáticos a aviones motorizados que eran más rápidos, menos costosos y recorrieran mayores distancias. En el caso de México gran parte de los avances tecnológicos fueron importados de otras naciones y en muchos de los casos, aunque era una tecnología

rezagada permitió avanzar en dicha materia, después de la Primera Guerra Mundial, la aviación será ocupada con fines militares y de transportación y gradualmente se dejará de lado el espectáculo que se tenía con los globos aerostáticos.

Para el caso del uso militar del avión en México, se tiene el registro de que este se produjo durante el movimiento revolucionario de 1910 - 1917, en donde las fuerzas Villistas y las fuerzas Carrancistas utilizaron los aeroplanos como vehículos de reconocimiento del terreno o incluso como lanzagranadas contra los enemigos.

Es importante mencionar que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México históricamente ha sido un punto de llegada y salida de suma importancia debido a la dinámica económica de la Ciudad, esta condición aunado al incremento demográfico, la ha orillado a los niveles de inoperatividad que presenta hoy en día. De igual forma ha sido testigo de los eventos de desarrollo urbano que se han dado en la ciudad en los últimos 70 años, hecho que la ha llevado a transformarse de urbana a metropolitana e incluso considerándose ya como una ciudad megalopolitana en tan poco tiempo. Todo lo anterior en el marco de la crisis urbana que se presenta en la Ciudad de México y que dio paso a las condiciones de precariedad periférica y desigualdad urbana, además de la saturación del actual aeropuerto de la CDMX.

El cuadro 7 nos proporciona una reseña de los datos históricos del aeropuerto, desde su creación, su consolidación, la reglamentación y los problemas de la congestión que hoy en día vive. A partir de aquí hablaremos de las problemáticas que tuvo el aeropuerto principalmente desde los inicios del siglo XXI cuando la demanda de vuelos rebasó por mucho la oferta y que dio pauta para proponer la ampliación o la construcción de un nuevo aeropuerto o la ampliación.

Para el año 2000 el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México supera ya los 20 millones de pasajeros por año, al rebasar esta cifra comenzaron las discusiones en los principales centros educativos, privados y de gobierno para estudiar la viabilidad de poder construir un Nuevo Aeropuerto en la Ciudad de México que pudiera resolver la problemática de la saturación. Dentro de las

opciones que planteó Vicente Fox Quesada durante su mandato de gobierno fue ocupar los terrenos del ex vaso de Texcoco para ahí edificar el Aeropuerto¹⁷⁰.

Cuadro 6
Antecedente cronológico del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Antecedente cronológico del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	
Año	Suceso historico
1910	Comienza la desocupación de los llanos de Balbuena para la construcción del Aeropuerto.
5 de febrero de 1915	Es creado el Aeropuerto de la Ciudad a cargo de Venustiano Carranza
1921	La Secretaría de Comunicaciones y obras Públicas otorgo la primera concesión para el transporte de pasajeros en favor de la Compañía <i>Mexicana Aerea</i> .
1928	Comienza la Construcción del Puerto Aéreo central en la Ciudad de México
1929	Se crea la Corporación Aeronática de transporte
1939	Se inaugura el Puerto Aéreo de la Ciudad de México
1943	Es publicado en el Diario Oficial de la Federación un decreto donde se le asigna la terminología de "Internacional" al Aeropuerto de la Ciudad de México.
1946	Posiblemente en este año comienza la epoca de cosolidación de los Aeropuertos como un medio importante de transporte de mercancías y de pasajeros.
1949	Se comienmza una nueva etapa de construcción del Aeropuerto que incluye; Una pista más, un nuevo edificio terminal, una torre central, infraestructura de mantenimiento y limpieza, todo ello se termina de construir hasta 1954.
1951	El gobierno de la Ciudad de México publica el primer reglamento de Aérodromos y Aeropuertos civiles.
1952	El presidente Miguel Alemán inaugura el edificio de la Terminal 1.
1963	La Secretaria de Comunicaciones y transportes dicta un acuerdo mediante el cual se le denominaria ahora "Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México".
1965	El DFO Pública un decreto que da a ASA la asignatura de responsabilidades de operar, administrar y conservar los Aeropuertos civiles de la República.
1998	Se crea el "Grupo Aeroportuario" dejando las responsabilidades a este, desplazando a ASA que habia entrado en operación desde 1965
2000	El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México supera los 20 millones de pasajeros por año.
2003	Comienza los preparativos para la ampliación de la terminal 1
2006	Se cambia el nombre del Aeropuerto y se le agrega "Benito Juárez"
2008	El presidente Felipe Calderon inaugura la terminal 2 con una capacidad de movlizar 32 millones de pasajeros anuales.

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI; 2015, 2017. Grupo Aeroportuario; 2000, 2005, 2010.

¹⁷⁰ Asuad Sanén, Normand Eduardo, "La Ciudad de México, su región y la construcción y operación del NAICM", México, UNAM, *Seminario de economía urbana y regional, IIEc*, UNAM, octubre 2014, Págs. 29-31.

En el 2001 se publica el decreto sobre la expropiación de los terrenos del municipio de Atenco y otros más aledaños al Lago de Texcoco para ser utilizados en la construcción del Aeropuerto, sin embargo debido a la resistencia social opuesta por los habitantes originarios del municipio de Atenco, se tomó la decisión de cancelar el proyecto en 2002, por lo cual se replanteó la posibilidad de poder ampliar el actual Aeropuerto con la finalidad de atender la demanda de vuelos en los próximos 10 años.

La Secretaria de Comunicaciones y Transportes se encargó de realizar el estudio que luego dio paso a la opción de ampliación y la construcción de una terminal adicional que abasteciera primordialmente los vuelos internacionales; por lo que en 2003 se aprobó el programa de *atención a la demanda de servicios aeroportuarios en el centro del país*, que tenía como objetivo primordial la ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y también los de Toluca, Querétaro y Morelos con el objetivo de poder en determinado momento canalizar tráfico aéreo a cualquiera de estos¹⁷¹.

El proyecto que sería originalmente impulsado en la administración del ex presidente Fox Quesada quedó como una mera posibilidad y en consecuencia la ampliación sería la opción que se tomaría. Las Obras arrancan oficialmente en 2003 y se terminaría la ampliación de la terminal 1 en 2005, sin embargo, el ex presidente Fox no alcanzaría a inaugurar la terminal 2.

La decisión de una ampliación se tomó como consecuencia a la respuesta negativa de los habitantes de Atenco y los municipios aledaños al Lago de Texcoco por la construcción de un Nuevo Aeropuerto, quienes se quejaban de irregularidad en la compra de predios, despojo y exclusión; históricamente, los municipios colindantes al vaso de Texcoco han defendido lo poco que queda del lago y consideraban que tal obra atentaba contra la integridad del lago. Otro punto en contra para la consolidación del Aeropuerto fueron las fuentes de financiamiento

¹⁷¹ Ibid. Pág. 10

que determinó en gran manera la posibilidad de elaborar otros proyectos junto con el Aeropuerto en operación.

4.2 - Ampliación y saturación de aeropuerto Internacional de la ciudad de México

4.2.1 - Características de la ampliación

Ante la férrea oposición social contra la construcción del nuevo Aeropuerto, la decisión de llevar a cabo la ampliación del Aeropuerto comenzó a gestionarse desde 2003, tuvo la finalidad de solucionar los problemas de saturación y poder atender la demanda futura de los próximos 10-15 años. Esta ampliación en números tan sólo abastecería al centro del país por los próximos siete años, número lejos de los pronosticados por el gobierno federal que era entre 10 y 15 años.

El proyecto de ampliación consistía en poder maximizar la capacidad de la terminal uno, así como construir una segunda terminal que fuera exclusiva de vuelos internacionales y canalizar los vuelos independientes que darían paso a un mejor flujo de viajes. En el año 2003 dentro del presupuesto federal el gobierno asignó 568.7 millones de pesos para financiar los trabajos del *Programa de atención a la demanda de servicios Aeroportuarios del centro del país*.¹⁷²

La ampliación del Aeropuerto de la Ciudad de México era por mucho el proyecto más ambicioso debido a la urgencia de poder terminar las obras lo antes posible debido a la creciente demanda de vuelos por lo que las obras y el presupuesto se asignaron de inmediato. Entre las obras programadas para la ampliación se consideraron:

- Ampliación y modernización de la T1
- Completar las pistas de rodaje
- Construcción de T2
- Reubicación de aerolíneas
- Mejoramiento del sistema de drenaje

¹⁷² Libro Blanco de Aeropuertos y servicios Auxiliares, 2004, Pág. 22.

- Licitación para operación de vuelos internacionales y nacionales
- Construcción de 29 mil m² en vestíbulos, zona de espera, reclamo de equipaje, áreas comerciales.
- 129 mil m² de construcción de rodaje y un puente doble interconectado para vuelos internacionales.
- Atender a 32 millones de pasajeros anualmente al concluir las obras.

Entre los objetivos de la ampliación se buscaba el aumento en el número de pasajeros anuales y que al finalizar las obras el 43 % de los aterrizajes se destinarán a la T2 y el resto a la T1, en el informe estadístico y económico que hizo la SCT en el 2003 sobre el tema se aseguró que con la ampliación los ahorros por demoras y cancelaciones rondarán entre los 580.3 millones de pesos anualmente¹⁷³.

La ampliación adicionalmente incluía la modificación de entradas, desalojo de maquinaria obsoleta y la conectividad vial para arribar hacia el Aeropuerto, así como la modernización en las torres de control, túneles de arribo y despegue. En el año 2008 el presidente Felipe Calderón inaugura la terminal 2 que prometía poder atender la demanda futura, ampliando la capacidad para 32 millones de pasajeros, sin embargo, esta cifra sería rebasada en el 2014 cuando el número de pasajeros para este año fue de 34,255,739 millones de pasajeros. La ampliación del Aeropuerto sirvió para postergar la construcción del Aeropuerto que hoy está en construcción, los problemas que antes se presentaron se repiten hoy en día, pero más ampliados, comenzando por los habitantes de Atenco que resisten fuertemente por defender sus tierras, y el gobierno federal por buscar los mecanismos que permitirán elevar la competencia comercial internacional de nuestro sistema aeroportuario.

¹⁷³ SCT, Informe-Nueva Terminal 2; Ampliación y modernización del AICM, México, mayo 2007. Pág. 4

**Imagen 13:
Trazo y Ubicación de las Terminales 1 y 2 del AICM en 2008**



Fuente: SCT, Informe-Nueva Terminal 2; Ampliación y modernización del AICM, México, mayo 2007. Pág. 7. Imagen del trazo y la ubicación de las terminales; T1 y T2. Las líneas amarillas y rojas es el flujo de las pistas que corresponden a cada terminal, la T1 Nacionales y T2 Internacionales.

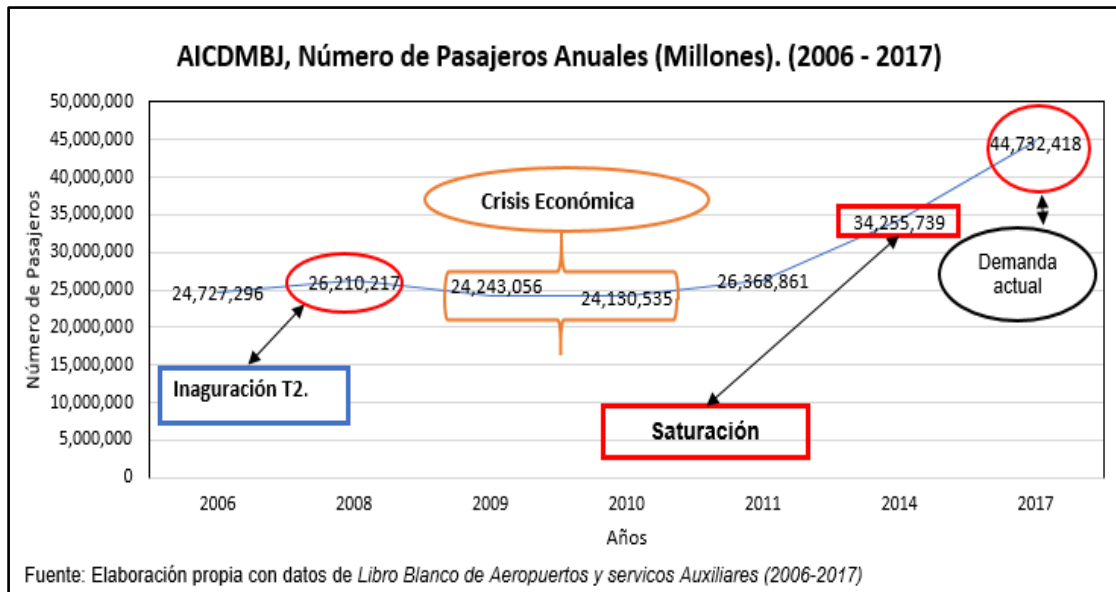
La imagen número 13 muestra el trazo y la ubicación final que tuvo la terminal 2 del Aeropuerto, los trabajos tuvieron que gestionarse lo antes posible ante la evidente demanda de vuelos por parte de los usuarios, las pérdidas económicas y de competitividad, es lo que hoy en día justifica la necesidad inaplazable de la construcción del Nuevo Aeropuerto que se estima para 2050 tenga una capacidad para poder atender la demanda de 120 millones de vuelos al año, muy lejos de los 44.7 millones que hoy en día atiende el actual aeropuerto con las deficiencias y pérdidas económicas que implica que se tenga un aeropuerto insuficiente. Pero la cifra de los 120 millones se podrá materializar hasta el año 2065.

4.2.2 - Principales indicadores de la saturación

A pesar de que las obras de ampliación del Aeropuerto Internacional Benito Juárez fueron culminadas en el 2008 para ampliar la capacidad a 32 millones de pasajeros al año, que garantizaría atender la demanda de los próximos 10 años, esta fue rebasada nuevamente ante la creciente demanda de vuelos después de la crisis del 2008.

Los objetivos del programa de ampliación tuvieron una vida útil muy corta, debido a que la demanda de pasajeros y vuelos por año creció mucho más rápido de lo pronosticado. Nuevamente la problemática recurrente de la saturación corresponde fundamentalmente a que la Ciudad de México se mantuvo como el destino para la inversión extranjera, los turistas y en general para la promoción y captación de capital de todo el país, es decir se mantuvo la centralidad económica.

Gráfico 6: AICDM “Benito Juárez” número de pasajeros anuales 2006-2017.



La gráfica 6 nos señala el creciente número de pasajeros durante el periodo 2006-2017 que utiliza el AICM cifras que ponen de manifiesto señales de saturación;

- A) En el año 2008 se inaugura la terminal 2, para ampliar la capacidad a 32 millones de pasajeros anuales. (recuadro azul).
- B) Del 2009 a 2011 podemos ver una clara baja en la demanda de vuelos, estos a raíz de la crisis financiera mundial que afectó en gran parte la dinámica en cuanto a la demanda de vuelos. (óvalo naranja).
- C) Ante el escenario de la crisis, en el 2011 se ven los primeros indicios de recuperación, por lo que es en el 2014 cuando el número de vuelos y pasajeros sobrepasa la oferta de los 32 millones, aquí se pone de manifiesto los primeros indicios de saturación. (recuadro y óvalo rojo)

- D) Los problemas en retrasos y cancelación de vuelos llevó al gobierno federal a la consideración de un Nuevo Aeropuerto para la Ciudad de México, es en el 2013 cuando el presidente Enrique Peña Nieto lanza la iniciativa del proyecto, en el mes de septiembre del año 2015 comienza la construcción del aeropuerto en los terrenos del ex vaso de Texcoco.
- E) La construcción del Nuevo Aeropuerto para finales del año 2017, según el Grupo Aeroportuario tenía un avance de 15%, en este mismo año se registró una cifra de 44,732,418 millones de pasajeros en el Aeropuerto Benito Juárez (segundo óvalo rojo), sobrepasando por más de 11,000,000 millones su capacidad, esto evidentemente pone a la ciudad de México en el marco de una crisis de movilidad aérea.

Los escenarios anteriores pueden en resumidas cuentas clarificar cómo es que el Aeropuerto Benito Juárez ha llegado nuevamente a una saturación y que en cierta forma es una de las justificaciones del gobierno federal para la construcción de dicha mega obra. Para el año 2018 se estimó que el número de personas que utilizaron el Aeropuerto Benito Juárez fue de 48 millones. Según el Grupo aeroportuario, el Nuevo Aeropuerto quedaría terminado en su primera fase en el año 2020 y podrá atender a 50 millones de pasajeros, tomando en referencia que faltan 2 años para llegar a dicha fecha y que el avance hasta octubre del 2018 era de 36%¹⁷⁴, es decir, el Nuevo Aeropuerto lleva un atraso significativo de la obra, en los 3 años que oficialmente lleva en marcha se ha avanzado solo dicho porcentaje y la demanda futura del aeropuerto nos dice que para el año 2020 el actual Aeropuerto trasladará a unos 55 millones de pasajeros. La construcción del Nuevo Aeropuerto tampoco garantiza el poder atender la cantidad de vuelos para cuando se termine la primera fase. Será hasta la fase 3 o 4 cuando pueda atender sin problemas la cantidad de vuelos, que sería hasta aproximadamente en el año 2040 cuando se tiene contemplado terminar dichas fases¹⁷⁵.

¹⁷⁴ Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2018.

¹⁷⁵ Rodríguez Encinas, Alejandro "El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Política, negocios y poder", México, Senado de la República, 2014, pág. 32.

Por ahora, el escenario es adverso, debido a la crisis de movilidad aérea de la Ciudad de México, la creciente demanda de usuarios, la construcción de una mega obra que tiene en descontento a la población de la ciudad debido a su impacto ecológico y cultural sobre las comunidades de Atenco y de los municipios colindantes al Lago de Texcoco; además del impacto social debido a que se considera una obra innecesaria y corrupta por parte del gobierno federal; pone en riesgo no solo su construcción sino también su viabilidad como tanto justifica el Estado Mexicano.

Es claro que el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México responde a las necesidades de competencia mundial y de acumulación de capital. Pero también es importante señalar que el actual aeropuerto tiene una sobrecarga exagerada que imposibilita atender la demanda actual y que en cierta forma afecta a la dinámica económica de la región centro del país. Los daños ecológicos, culturales y económicos ponen de manifiesto la carga y los problemas que se tienen y que se tendrán en un futuro no muy lejano de no generar una solución viable y congruente sobre la problemática de la movilidad aérea de la Ciudad de México.

4.3 - Construcción del nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México

4.3.1 - Antecedentes de proyectos de “Nuevos Aeropuertos” para la Ciudad de México

La comunicación a nivel mundial es prioridad, para tal fin se disponen hoy en día de los avances tecnológicos, técnicos y financieros más variados y bastos en la evolución del hombre. El Aeropuerto Benito Juárez de la Ciudad de México es hoy en día uno de los más transitados del mundo, debido a los problemas de saturación que hoy en día presenta, este Aeropuerto se vuelve “inoperante” y en efecto, los cambios en las formas de producción, organización del consumo y movilidad de capitales, personas y bienes, están afectando de manera profunda el carácter de las ciudades¹⁷⁶.

¹⁷⁶ Carrión, Fernando, “La ciudad construida: urbanismo en América Latina”, FLACSO-Ecuador, 2001, Pág. 15.

La cuenca de la Ciudad de México históricamente ha sido sometida a proyectos de infraestructura de gran envergadura. El actual Aeropuerto de la Ciudad de México fue construido en los años 50's y ha sufrido modificaciones importantes, con la finalidad de responder a las necesidades crecientes de movilidad y comunicación, entre 2003 y 2008 sufre una renovación y se amplía con la finalidad de llegar a los 32 millones de pasajeros anuales.

En los años 60's un grupo de ingenieros mexicanos, Nabor Carrillo y Gerardo Cruickshank, impulsaron un proyecto que pretendía rescatar lo poco que quedaba del Lago de Texcoco y que tenía como finalidad poder contener el avance de la mancha urbana, disminuir la contaminación, abastecer a la ciudad de agua mediante la captación de agua de lluvia y en la medida de posible poder sanear los problemas de inundación¹⁷⁷. Este proyecto fue uno de los intentos por rescatar los terrenos del Lago de Texcoco que hasta esos años habían sido escenarios de vertederos de desechos industriales y de contaminación.

El aeropuerto de la Ciudad de México durante el periodo de 1960 a 1990 creció a la par de la dinámica económica y urbana de la Zona Metropolitana, por otro lado, no fue sino hasta los años 90's cuando se comienza por estudiar sobre la viabilidad de poder instalar un nuevo aeropuerto en la ciudad que permita satisfacer la necesidad de movilidad que se estaba acrecentando. Fue en estos tiempos cuando la demanda anual de viajes estaba creciendo entre un 6 y 7 %¹⁷⁸.

Uno de los proyectos más conocidos y en cierta medida considerados por el Gobierno federal fue de los arquitectos Teodoro González de León, Alberto Kalach y Gustavo Lipkov llamada *Ciudad Futura* que tenía como objetivo desarrollar un polo de lagos continuos e interconectados que albergaría toda una serie de corredores industriales, comercios y así poder generar con el mismo proyecto la infraestructura necesaria para evitar el desastre ecológico que ya presentaba el lago de Texcoco.

¹⁷⁷ Rodríguez Encinas, Alejandro "El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Política, negocios y poder", México, Senado de la Republica, 2014, pág. 19.

¹⁷⁸ Moreno, Enrique, Rivero Melesio y Velázquez, María de los Ángeles, "El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y su impacto en la región oriente del Estado de México", México, UNAM, 2018, Pág. 15.

Imagen 14: Ciudad Futura

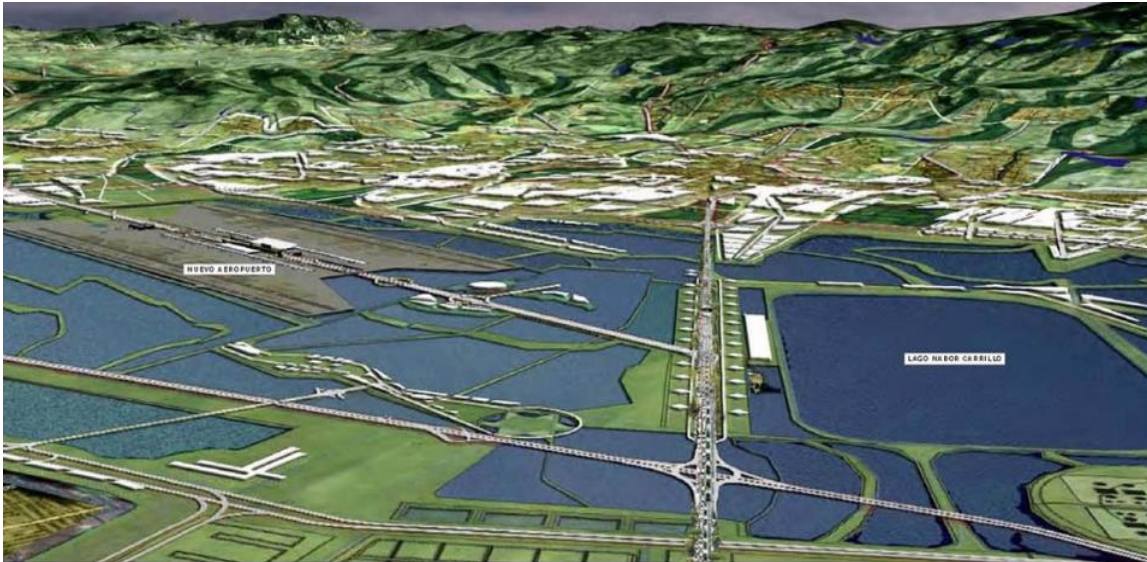


Imagen: Esquematización de la “*Ciudad Futura*”

Fuente: <https://medium.com> , “*Vuelta a ciudad lacustre: el proyecto de Teodoro González de León que no vio la luz*”. Fecha de consulta: 06/07/2019.

El último gran proyecto que propuso la creación de un Nuevo Aeropuerto en la Ciudad de México fue del Presidente Vicente Fox Quesada en el 2002 en los terrenos del ex vaso de Texcoco, sin embargo el despojo de tierras que en el 2001 el Gobierno Federal pretendió hacer sobre el municipio de Atenco generó una represión contra los pobladores de esta región quienes se vieron agraviados y consideraban que era una amenaza para ellos y para el lago la construcción de dicho aeropuerto, lo que concluyó en dejar de lado dicho proyecto e intensificar las obras de la ampliación del aeropuerto Benito Juárez.

Vicente Fox afirmó en una entrevista concedida a la revista *Proceso* en el 2014 que gran parte de los problemas para no gestarse la construcción del aeropuerto en su mandato fueron los problemas en pagos de los predios, afirmando:

“No se esperaba la resistencia que hubo. La primera propuesta de esas tierras fue de 50 mil pesos por hectárea. Se fue subiendo hasta llegar a los 550 mil pesos por

hectárea. Se manejó comercialmente el asunto, ya no era conveniente pagar más dinero”¹⁷⁹

En la presidencia de Felipe Calderón el tema aeroportuario no tuvo relevancia debido a que la demanda de vuelos se solventó con la ampliación de la T1 y la construcción de la T2 y se dio prioridad a otras obras y asuntos de su gestión. En 2013 comienzan nuevamente los problemas de saturación en el Aeropuerto, ya en el mandato del presidente Enrique Peña Nieto, quien solicitó al *Massachusetts Institute of Technology Research & Engineering (MITRE)* analizar la viabilidad de un Aeropuerto para la Ciudad de México, entre las alternativas para edificar se encontraba; Tizayuca, Texcoco y Toluca. MITRE llegó a la conclusión de que la construcción del nuevo Aeropuerto en los terrenos del ex vaso de Texcoco sería la mejor opción. Así es como comienza la construcción oficial en el 2015 del Nuevo Aeropuerto en los terrenos del Lago de Texcoco y tomando a todos por sorpresa, debido a que no hubo consulta alguna con los habitantes de los diversos municipios del Estado de México a quienes de nueva cuenta se les pretendía afectar con esta decisión unilateral.

4.3.2 - Las condiciones actuales del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Un estudio hecho por ASA en el año 2000 afirma que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México había tenido desde 1995 al 2000 un crecimiento de 3.41% anual y que ésta era una de las razones por la cual la viabilidad de poder construir un nuevo Aeropuerto en la Ciudad de México era más urgente que nunca.

Con la cancelación en el 2002 de la construcción del aeropuerto que quería impulsar el presidente Fox Quesada, a raíz de los problemas que el mismo aclaró fueron de tipo financieros y no por el rechazo de los habitantes de Atenco, dio como

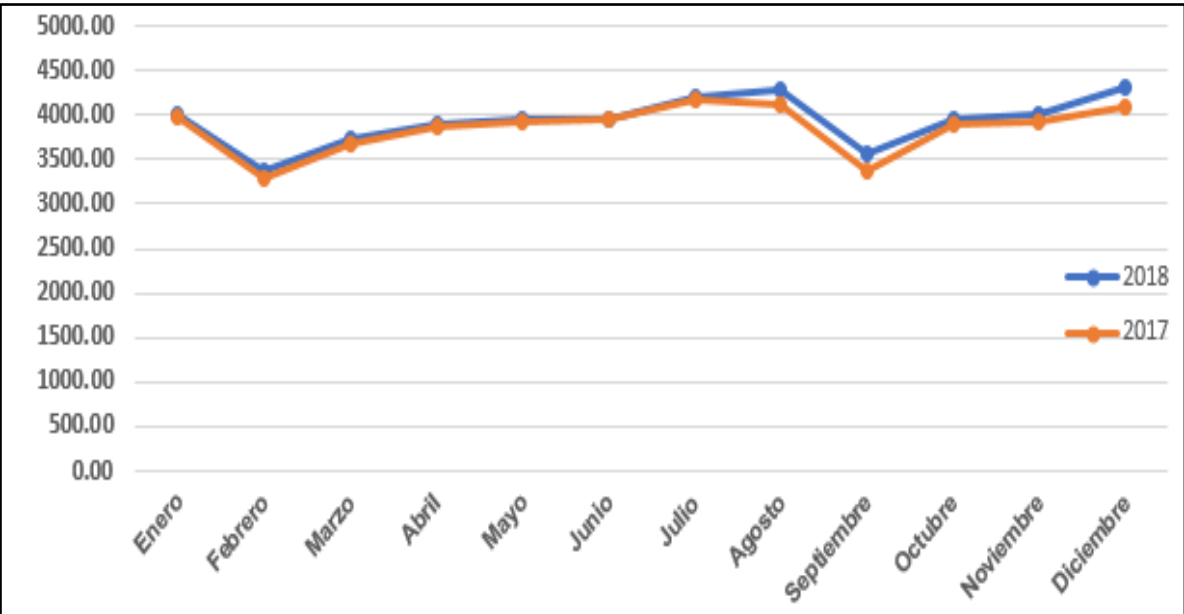
¹⁷⁹ Revista *Proceso*, “Fox celebra la construcción del Nuevo Aeropuerto: “México sale Ganando””, 04/sep./2014.

resultado tomar la decisión para la ampliación posterior a la terminal 1 y la construcción de la terminal 2.

Las condiciones en 2018 del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México son de saturación extrema, dado que en 2017 atendió a un poco más de 44,732,418 pasajeros que nos indica una sobresaturación de 33.3% tomando como referencia que el Aeropuerto solo tiene capacidad para atender a 32 millones de pasajeros anualmente.

Como se aprecia en la gráfica 7, en referencia al número de vuelos que se hicieron por mes en el 2017 como año base, podemos ver en las estadísticas hasta el mes de Diciembre del 2018 la demanda sube en referencia al año anterior, la línea roja (2018) en todo el gráfico va por encima de la azul (2017), esto nos dice que efectivamente el número de pasajeros sigue incrementándose mes con mes y que posiblemente se llegue a diciembre del 2018 con 48 millones de pasajeros que comprometería en definitiva la logística Aeroportuaria de la Ciudad de México.

Gráfico 7:
Millones de pasajeros trasladados en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. (2017,2018).



Fuente: Estadísticas de AICM 2017, 2018.

Las condiciones actuales de infraestructura en el Aeropuerto de la Ciudad son:

- Dos pistas con 305 metros
- Dos terminales aéreas
- 4 calles de rodajes paralelas a la pista
- Construcción de 183,248 m² en la terminal 1
- Construcción de 242,496 m² en la terminal 2
- 2 terminales de carga
- 9 hangares de resguardo de aviones
- Una aduana con 132,000 m² de construcción
- 26 líneas aéreas en función

Tal y como se aprecia en la imagen 15, la ubicación del Aeropuerto Benito Juárez (demarcación con líneas rojas) está enclavada en el Peñón de los Baños, una colonia con asentamientos irregulares y donde la delincuencia, así como la venta de droga han cambiado notoriamente la imagen urbana de esta zona periférica al actual Aeropuerto, así mismo las condiciones climatológicas y geográficas de la Ciudad de México hacen que en esta parte de la Ciudad llueva con más regularidad y se generen considerables inundaciones y por otro lado la densos bancos de niebla tienden frecuentemente a bajar e imposibilitan la salida de vuelos principalmente en la madrugada.

En cuanto a las condiciones de conectividad, el actual Aeropuerto sufre como gran parte de la Zona Metropolitana una crisis de movilidad vial y de transporte público. El Aeropuerto está conectado por grandes avenidas que la rodean y permiten la llegada de los usuarios. Una de las problemáticas actuales es fundamentalmente los tiempos de traslado que realiza un pasajero para llegar al actual Aeropuerto. Las opciones son diversas (Metro, metrobús, taxis, autobús, carro particular) pero el escenario de congestión y retraso es generalizado provocando así que las vialidades estén colapsadas en horas pico, generando atrasos a los diversos usuarios.



**Imagen 15:
Ubicación actual del AICM Benito Juárez**

Fuente: Google Maps y Google Eart, Google INEGI. Versión. 3 de abril 2019.

La infraestructura vial para el arribo al actual Aeropuerto es:

- Av. Zaragoza
- Av. Oceanía
- Calle 7, que conecta con Anillo Periférico
- Bulevar de Puerto Aéreo
- Circuito Interior
- Av. Rio Churubusco
- Av. Rio Piedad
- Av. Texcoco
- Eje 1 Norte
- Avenida 602
- Av. Bordo de Xochiaca
- Av. Chimalhuacán
- Av. Fray Servando Teresa de Mier

Las vialidades primarias enlistadas arriba son todas aquellas que a diario trasladan a los ocupantes del Aeropuerto o que tienen alguna influencia de trabajo e interés, es evidente que la mayoría de estas vialidades se encuentra en un colapso total, debido a la influencia del Aeropuerto como un punto de referencia de la Ciudad de México, esto genera que las condiciones de movilidad sean pésimas y que en horarios pico los cuellos de botella se acremente. Por ello, los tres grandes problemas que presenta el actual Aeropuerto son:

- 1.- La sobre saturación de un 33% aproximadamente.
- 2.- La falta de infraestructura adecuada para atender la demanda
- 3.- Los problemas de congestionamiento vial que imposibilita el arribo adecuado al aeropuerto.

Teniendo un panorama general de las condiciones actuales del Aeropuerto Benito Juárez, ahora nos corresponde abordar los problemas y retos del Aeropuerto en el futuro inmediato mientras se construye el nuevo Aeropuerto que según el proyecto del gobierno federal debería de estar listo para el 2020.

4.3.3 - Problemas y retos del Aeropuerto de la Ciudad de México

El gran desafío de las ciudades del siglo XXI ante la dinámica de la acumulación de capital es, por tanto; competir en el mercado mundial, como dice Castells “*ser una ciudad global*” que pueda satisfacer las demandas de producción, circulación y reproducción de capital en ellas. Ante el papel protagónico que tiene el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México como parte de la infraestructura que debe de asegurar dichas condiciones es primordial que su funcionamiento se encuentre en óptimas condiciones.

Ante el papel protagónico que tiene el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México por ser el más transitado de América Latina, resulta fundamental su funcionamiento adecuado para asegurar que el proceso productivo de mercancías, negocios, turismo o cualquiera otra actividad económica no pare o se vea interrumpida por la ineficacia que puede presentarse, por ello la construcción de un Nuevo Aeropuerto resulta desde el enfoque económico sumamente apremiante.

El actual aeropuerto tiene problemas evidentes y retos que cumplir hasta antes de la llegada del Nuevo Aeropuerto, entre los más conocidos destacan:

Problemas;

- Sobresaturación
- La falta de infraestructura
- Una mejor conectividad vial de acceso
- Solucionar los problemas administrativos
- Una mayor claridad en la canalización de los recursos financieros
- Mayor competitividad y oferta de precios y destinos
- Mayor exposición a accidentes aéreos.

Retos

- Poder atender la creciente demanda de vuelos que año con año incrementa entre un 2 y 5 % que ha orillado al Aeropuerto tener que cancelar o posponer a diario unos 30 vuelos por una sobresaturación.
- Canalizar el flujo de viajes a los Aeropuertos periféricos de la zona Metropolitana como Toluca, Pachuca o Puebla con el fin de poder descongestionar al AICM.
- Crear la infraestructura necesaria para atender a los usuarios, ya que muchos de ellos se ven en la necesidad de ocupar hoteles y otras formas de hospedaje debido a las horas de retraso en los vuelos.

Los problemas son los ya conocidos y que muchos de ellos fueron enlistados en el proyecto del Nuevo Aeropuerto como forma de justificación en su construcción, el más importante de ellos es la saturación y la falta de infraestructura para poder atender la demanda actual y futura de al menos los próximos 4 o 5 años en lo que se consolida y termina la construcción del Nuevo Aeropuerto. El actual Aeropuerto cuenta con problemas administrativos que han manchado la imagen del grupo y que en gran parte han evidenciado la falta de seriedad en la logística y los fines del mismo, por otro lado, uno de los problemas más recurrentes son los financieros debido a que varias líneas aéreas se han visto en bancarrota o en crisis debido al

mal manejo de los recursos y del apoyo administrativo para una mejor calidad de servicios y de tarifas al usuario.

En cuanto a los retos del aeropuerto, debido a la insuficiente infraestructura y de retrasos en vuelos, es necesario que el Grupo Aeroportuario tenga en mente la creación de espacios adecuados de espera y de refrigerios para los usuarios que tiene que perder horas y en casos extremos un día para que su vuelo sea canalizado. El actual aeropuerto de la ciudad debe en todo sentido canalizar más vuelos a la periferia si es que quiere seguir atendiendo la creciente demanda, entre las opciones se encuentra el de Toluca, Querétaro, Cuernavaca o inclusive el de Puebla, aquí, el reto es poder convencer al consumidor de la pertinencia de este plan.

4.4 - Infraestructura Vial en el Oriente de la ZMCM

La infraestructura juega un papel primordial en la ciudad y evidentemente en la acumulación de capital. La infraestructura urbana de la ciudad la entenderemos como *“las obras que dan soporte funcional para otorgar bienes y servicios óptimos para la satisfacción de las necesidades de la comunidad”*¹⁸⁰. La infraestructura hoy en día en las ciudades es un activo de las mismas y en cierto modo manifiesta las condiciones materiales en las cuales se desarrollan sus habitantes y de igual forma estas obras impactan en la calidad de vida de quienes las ocupan.

La infraestructura urbana es en todo sentido el aparato físico que permite llevar a cabo la acumulación de capital en la ciudad y es ella misma la que en determinados escenarios imposibilita esa misma acumulación, por ello la renovación urbana es una constante en las grandes ciudades.

¹⁸⁰ Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, Quito, octubre 2016, Pág. 5

4.4.1 - Condiciones generales de la red vial en la Zona Oriente de la ZMCM

De acuerdo con Gustavo Garza las condiciones generales de la producción son aquellas *condiciones materiales que han de concurrir para que el proceso de trabajo se efectuó pero que no forman parte de los medios de producción de X o Y empresa, sino que es un capital fijo constante socializado*¹⁸¹. La zona Metropolitana de la Ciudad de México cuenta con una vasta red vial por donde transitan a diario millones de personas y se hacen millones de viajes. Nos centraremos particularmente en las existentes en la Zona Oriente de la ZMCM

Se enlistan a continuación las alcaldías y municipios que conforman la zona oriente de la ZMCM para delimitar dicha área geográfica, con la finalidad de precisar el punto de análisis de la zona oriente.

**Cuadro 7:
Alcaldías y Municipios de la zona oriente de la ZMCM.**

	Extensión Territorial (miles de Km ²)	Población
ZMCM	7.954	21.581.000
<i>Alcaldías</i>		
Iztapalapa	116,13	1.815.786
Iztacalco	23	384.326
Tláhuac	83,45	361.014
V. Carranza	33,42	447.459
<i>Municipios del EdoMex.</i>		
Nezahualcóyotl	63,74	1.110.565
Texcoco	432,61	120.165
Chalco	219,22	310.130
Chicoloapan	75,49	186.233
La Paz	26,71	293.725
Chimalhuacán	44,69	614.453
Ixtapaluca	318,27	467.361
Valle de Chalco	46,53	396.157
Total de la Zona Oriente de la ZMCM	1450,14	6.059.915

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI (2018), Censo de población y vivienda, 2010. La clasificación se tomó de Linares Zarco (2009) y Garza y Schteingart (2010)

¹⁸¹ Garza, Gustavo, pág. 35.

De acuerdo al cuadro 8, la zona oriente de la ZMCM contaba hasta 2018 con 1,450.14 km² de territorio y una población de 6,059.915 lo cual pone a la zona como una de las más extensas de toda la ZMCM siendo Iztapalapa y Nezahualcóyotl las más pobladas. A continuación, se hará un enlistado de las principales vialidades de la zona, con la finalidad de poder analizar estas principales vialidades por donde transitan la mayoría de los vehículos de estas alcaldías y municipios. Las fuentes de trabajo y de estudio se encuentran en el centro-sur de la ciudad de México, las vialidades de esta zona apuntan y canalizan primordialmente el flujo vial hacia esta zona de la ciudad y esto responde a que en efecto las vialidades de la zona oriente responden a la dinámica económica, educativa y política de la ciudad.

El cuadro 8 muestra las principales vialidades con las que cuenta la zona oriente de la ZMCM con ello podemos enlistar aproximadamente 66 vialidades que se interconectan, generando así la extensa red vial de la zona oriente, que se caracteriza por tener largas vialidades que desembocan hacia el centro-sur de la ciudad de México. Las principales vialidades de la zona son; Av. Zaragoza, Av. Ermita Iztapalapa, Anillo Periférico corriendo de oriente a sur, calzada de Tláhuac, Av. Guelatao, Av. Bordo de Xochiaca, Av. Pantitlán, Av. Texcoco, Av. México-Texcoco, Autopista México-Puebla y Río Churubusco.

Las características de estas avenidas y autopistas es la conectividad con la que cuenta, en la *Encuesta Origen destino del 2017* se afirma que un 38% del flujo total y los viajes totales que se realizan en la zona Metropolitana provienen y tienen origen en esta parte de la ciudad lo cual lo pone muy por encima de las demás zonas de la ciudad, de hecho, esta zona es la más poblada y la que más movilidad presenta de toda la ZMCM¹⁸².

¹⁸² INEGI (2017), Encuesta Origen-Destino 2017, Pág. 33.

**Cuadro 8:
Principales vialidades del Oriente de la ZMCM**

Principales Vialidades de la Zona Oriente de la ZMCM		
Delgación/Municipio	Nombre de la Vialidad	
Iztapalapa	Anillo Periférico	
	Av. Canal Río Churubusco	
	Av. De las Torres	
	Av. El Vergel	
	Av. Ermita	
	Av. Guelatao	
	Av. Rojo Gomez	
	Av. Zaragoza	
	Calzada de la Viga	
	Eje 4 sur	
Eje 6 Sur		
Iztacalco	Anillo Periférico	
	Av. Río Piedad sentido P-O	
	Av. Zaragoza	
	Av. Zaragoza sentido O-P	
	Calza de Tlalpan sentido N-S	
	Calzada Ferrocarril Río Frio	
	Calzada Santa Anita	
	Calzada Tezontle	
	Eje 2 oriente	
	Eje 3 sur	
	Eje 4 oriente	
	Eje 6 sur	
	Río Churubusco	
Tláhuac	Av. 5 de Mayo	
	Av. Canal de Chalco	
	Av. División de Norte	
	Av. Emiliano Zapata	
	Av. Tláhuac	
	Calzada Tláhuac-Chalco	
	Carretera México-Puebla	
	Eje 10 sur	
Venustiano Carranza	Viaducto Río Piedad	
	Av. Congreso de la Unión	
	Av. Zaragoza	
	Av. Oceanía	
	Av. Fray Servando Teresa de Mier	
	Av. Francisco del Paso y Tronco	
	Calzada de la Viga	
	Av. Iztacihuatl	
	Av. Morelos	
	Av. Ingeniero Eduardo Molina	
	Av. Río Consulado	
	Av. Transvaal	
	Av. 608	
	Av. Río Churubusco	
	Nezahualcóyotl	Av. Texcoco
Av. Pantitlán		
Av. Nezahualcóyotl		
Av. Chimahuacán		
Av. Bordo de Xochiaca		
Av. Adolfo López Mateos		
Periférico		
La Paz		Av. De los Reyes
		Av. Floresta
		Av. Independencia
	Av. México- Texcoco	
	Av. Pantitlán	
	Av. Puebla	
	Av. Tepozanes	
	Av. Texcoco	
Chimahuacán	Av. Baja California	
	Av. Bordo de Xochiaca	
	Av. Chimahuacán	
	Av. De las Torres	
	Av. México- Texcoco	
	Av. Peñon	
	Av. Prolongación Benito Juárez	
Ixtapalauca	Av. 5 de mayo	
	Av. Cuauhtémoc	
	Av. El popo	
	Carretera federal Cuautla-México	
Valle de Chalco	Autopista México-Puebla	
	Av. Adolfo López Mateos	
	Av. Chalco-Tláhuac	
	Av. Cuauhtémoc	
	Av. Del Mazo	
	Av. Isidro Fabela	
	Av. Solidaridad	
	Av. Tezonco	
Texcoco	Av. Texcoco	
	Av. Bordo de Xochiaca	
	Av. Chimahuacán	
	Av. México- Texcoco	
	Av. Pantitlán	
	Av. Nezahualcóyotl	
	Av. Tepozanes	
	Chicoloapan	Av. Río Manzano
Av. Benito Juárez		
Av. Emiliano Zapata		
Carretera México- Texcoco		
Carretera. Coatepec-San Vicente Chicoloapan		
Camino a las Minas		
Prolongación Moctezuma		
Av. Juárez		

Fuente: Elaboración propia con datos de SEDATU (2005), SCT (2008), SEMOVI (2009, 2010 Y 2017)

Las condiciones de movilidad y tráfico vehicular han imposibilitado un mejor flujo de bienes y servicios en la zona. Los cuellos de botella, la falta de una infraestructura adecuada, el mal manejo de los recursos para su renovación y la gran cantidad de automóviles y personas que a diario la utilizan han dejado a estas vialidades en una crisis de movilidad que se generaliza para toda la Ciudad de México. La falta de infraestructura adecuada tiene a esta zona en condiciones de graves congestionamientos que se ha manifestado en cuantiosas horas de viaje *hogar-trabajo* y económicamente muchas personas pierden horas laborales y las unidades de transporte no llegan a tiempo o se ven en la necesidad de modificar la ruta sin mucho éxito, debido a la saturación y al caos urbano.

Las condiciones generales de estas vialidades son primordiales debido a la canalización de una masa importante de personas de la zona oriente, que se dirigen a laborar a la Ciudad de México y al Estado de México, por ello un flujo adecuado garantiza que todas aquellas personas y productos lleguen a tiempo a su destino, por otro lado, el tener a una masa importante de personas que a diario se mueven condiciona de manera importante obras que permitan crear ampliaciones o desniveles que faciliten una más rápida circulación a los diversos medios de transporte motorizados, pero hay limitantes como: espacio, tiempo y recursos presupuestales, los cuales han frenado una seria reestructuración de la red vial. Pero deberíamos de preguntarnos *¿Porque estas vialidades son tan importantes en la dinámica diaria de las personas que las ocupan?* y sobre todo *¿Cuáles han sido los factores que han provocado el intenso tráfico y su saturación?*

Como se ha dicho, las condiciones generales de la producción es todo aquel aparato físico e intelectual que permite el adecuado proceso de producción de bienes y servicios, por ello, estas vialidades representan parte de este aparato físico. La red vial es hoy en día un ingrediente muy importante en las grandes ciudades del mundo, sin ellas no podría trasladarse a millones de personas y de igual forma el traslado de productos que se venden en supermercados y tiendas a las que asistimos no estarían disponibles, por tanto, las vialidades del oriente de la Zona Metropolitana representan dicha condición; tener la conectividad adecuada hacia escuelas, puestos de trabajo, entretenimiento, centros comerciales donde se

adquieran bienes de consumo y duraderos, además de negocios que permitan la interacción adecuada de todos los agentes e intermediarios del proceso productivo.

Tal y como se ha mencionado *“las condiciones generales de producción son elementales para el capital, sin ellas el proceso de producción de bienes no tuviera la escala tan grande que hoy tiene, por ello, la renovación de la infraestructura urbana juega un papel importante en la acumulación de capital”*¹⁸³

Afirma Garza que, en la gran mayoría de las ciudades, la conectividad centro-periferia ha resultado en grandes beneficios para el capital, debido a que se rompen las barreras de las distancias, las fronteras jurídico-administrativas, además, se permite traer mayores flujos de mano de obra y se permite centralizar a un sector de población. Una muestra de ello es la carretera Panamericana que es considerada la más larga del mundo, ya que parte de Alaska hasta Buenos Aires, Argentina, mide aproximadamente 43,770 kilómetros y conecta a la mayoría de los países del hemisferio occidental que ha, permitido el flujo de personas y mercancías, que en cierta forma ha podido ayudar al impulso económico y social de algunas regiones, poblados y ciudades donde esta cruza.¹⁸⁴.

Como se ha mostrado en el cuadro 7, la zona oriente cuenta con una extensión territorial de 1450 miles de Km² y si, se pretende trasladar a los más de 6 millones de personas de esta zona, es indispensable para el capital y para los habitantes de la zona que las vialidades enlistadas cuenten con la renovación mencionada por Garza para poder, de esta forma, no solo garantizar la movilidad de millones de personas, sino, lo más importante; no interrumpir el proceso de acumulación de capital. Hacerlo más fluido es la barrera que siempre el capital ha querido romper en la geografía de la ciudad, pero ahora se encuentra con una contradicción, aquello que antes lo movilizaba hoy lo paraliza e incluso chocan las dos tendencias históricamente contrapuestas, centralización contra movilidad urbana, esa es la cuestión.

¹⁸³ Garza, op.cit. pág., 84.

¹⁸⁴ Garza, Gustavo, Colaboración de Sobrino, Jaime, “Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción”, México, COLMEX-CEDUA, 2013, Pág. 83.

Ante ello, la dotación de servicios y de fuentes de trabajo la zona se encuentra en colapso vial, el medio de transporte se manifiesta muy diverso e insuficiente, pero es aquí donde el colapso vial se hace evidente, ya que el número de personas y de carros particulares ha manifestado la mala planificación, gestión y la canalización de recursos financieros que ataquen de fondo dicho problema.

A pesar de las horas de traslado y las distancias, mucha fuerza de trabajo y personas que van a los centros educativos de la ciudad se desplaza desde los municipios de La Paz, Chimalhuacán, Texcoco y Nezahualcóyotl al centro-sur de la ciudad, esto nos evidencia que hay una centralidad de los servicios y productos que en la periferia no se hallan tan fácilmente o que inclusive resultan caros. Estas vialidades representan ello, una red interconectada que responde a esa dinámica, que, a pesar de los múltiples congestionamientos y retrasos, representan la conexión dinámica entre la actividad económica, política y social de la ciudad con la periferia pobre, insegura, irregular que padece en gran manera los efectos de conectividad que hoy tienen la zona oriente en general con la Ciudad de México.

4.4.2 - La red vial actual vs Aeropuerto “Benito Juárez”

Los problemas de congestionamiento vial no solo representan horas de traslado o pérdidas económicas, sino que reflejan la mala estructura de la red vial de una ciudad, la mayoría de las grandes ciudades a nivel mundial tienen el mismo padecimiento; una crisis de movilidad. La Organización Mundial de la Salud afirma que uno de los detonantes de dichas enfermedades es la cantidad de bióxido de carbono que es arrojado al aire como consecuencia del congestionamiento vial en las grandes ciudades que se ha acentuado de manera importante en los últimos 15 años¹⁸⁵.

La red vial de la Ciudad de México y su zona metropolitana a diario enfrenta el reto de movilizar a millones de personas, de poder satisfacer logísticamente los millones de movimientos y traslados interconectados que realizamos, sin embargo, los problemas de congestionamiento han llevado a la ciudad a un déficit de

¹⁸⁵ OMS, “Enfermedades y muertes por contaminación atmosférica en las ciudades”, Informe 2017, págs. 1-5.

movilidad considerable y que hoy en día forma parte de la imagen urbana cotidiana de la metrópoli que luce saturada y caótica, sobre todo en las horas pico, donde movilizarse resulta muy difícil.

**Cuadro 9:
Parque vehicular del Oriente de la ZMCM (2017)**

	Cantidad de Automóviles
ZMCM	10.240.654
<i>Alcaldías</i>	
Iztapalapa	717.188
Iztacalco	240.701
Tláhuac	125.912
Venustiano Carranza	250.203
<i>Municipios del EdoMex.</i>	
Nezahualcóyotl	776.336
La Paz	92.685
Chimalhuacán	170.872
Ixtapaluca	210.264
Valle de Chalco	138.932
Chalco	79.460
Texcoco	85.218
Chicoloapan	35.426
Total de la Zona Oriente de la ZMCM	2.672.994
Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. <i>Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación 2015 -2017.</i>	

El cuadro 9 muestra de manera resumida el parque vehicular registrado en el oriente de la Zona Metropolitana. Se observa que, de las alcaldías de la Zona, Iztapalapa es la que más vehículos registrados tiene, en cuanto a los municipios del Estado de México, Nezahualcóyotl es la que más automóviles registrados en la zona tiene, con un total de 2,672,994 de vehículos con los que contaba la zona hasta el 2017, es importante mencionar que la mayoría de los viajes que se realizan en el oriente de la Zona Metropolitana tienen como origen el centro-sur y centro-norte de la ciudad. La red vial del oriente de la Zona Metropolitana es insuficiente en horas pico a la demanda de movilidad que requiere la zona, el Aeropuerto representa el

punto de referencia más importante de la zona y de toda la ciudad, el flujo hacia este punto es vital durante todo el día. Más de 30 rutas de autobuses¹⁸⁶, combis y micros abastecen la demanda de llegada de personas al Aeropuerto.

El parque vehicular que actualmente transita en el oriente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México se ha visto condicionada debido a la gran cantidad de automóviles que se estima sean de 2,672,994 automóviles registrados y a estos hay que sumar los que circulan de forma irregular y el transporte público de dicha zona. En la *Encuesta Origen-Destino 2017* se afirma que los horarios con mayor flujo vehicular son: 5:30 - 7:50 am, 8:30 - 10:20 am, 1:30 - 3:00 pm, 5:40 - 7:30 pm, 8:20 - 10:15 pm respectivamente, estos horarios son los que más presentan cuellos de botella y problemas de tránsito vehicular, primordialmente en las mañanas hacia los puntos de trabajo, escuela, a mediodía por la salida de los estudiantes de la zona y por la tarde-noche por el regreso de millones de personas de sus puntos de trabajo a su casa¹⁸⁷.

Si consideramos tales horarios de mayor flujo vehicular, las características de las vialidades de las cuales se desprende la red vial del oriente y la demanda que estas presentan, podemos deducir que en cierta forma las vialidades enlistadas en el capítulo anterior presentan las mismas deficiencias a las horas pico, esto debido a las Avenidas. Zaragoza, Ermita Iztapalapa, Anillo Periférico corriendo de oriente a sur, calzada de Tláhuac, Guelatao, Avenida. Bordo de Xochiaca, Pantitlán, Texcoco, México-Texcoco, Autopista México-Puebla y Río Churubusco son las arterias viales más importantes de la zona, lo anterior se resume a que en efecto, el actual aeropuerto cuenta con deficiencia de infraestructura vial que le abastezca de manera adecuada, los cuellos de botella y las horas de traslado en comparación a la distancia de cualquier punto del oriente de la Zona Metropolitana y de la ciudad de México, pone en evidencia los graves problemas de logística, inversión y una seria política de regulación de las rutas que circulan diariamente en la zona oriente, así mismo poder tomar en serio los problemas de movilidad en todas las aristas

¹⁸⁶ SCT, "Red Nacional de Carreteras, Infraestructura Vial", 2016, pág. 23.

¹⁸⁷ INEGI, Encuesta Origen-Destino 2017, pág. 13.

posibles¹⁸⁸. El Aeropuerto Internacional Benito Juárez a pesar de la vasta red de vialidades a su alrededor, hoy en día suceden cinco escenarios importantes que impiden y condicionan de manera importante el funcionamiento adecuado de la red vial del oriente de la zona Metropolitana:

- A) Falta de mejoras en la infraestructura de la red vial actual.
- B) Ausencia de un estudio que nos clarifique de manera importante el escenario a futuro (Nuevo Aeropuerto) sobre la cantidad de automóviles, viajes y personas que circulan sobre estas vialidades.
- C) Una mayor regulación del parque vehicular que coadyuve a disminuir las emisiones de bióxido de carbón y mejorar el flujo de transporte público.
- D) Mayor inversión en transporte público para disminuir la cantidad de automóviles particulares que circulan actualmente.
- E) La implementación de más modos y medios de transporte, seguros y equipados.

Tanto la demanda de viajes por día, como de espacios para carros particulares en toda la ZMCM, condicionan la movilidad e impiden un traslado adecuado en tiempos razonables. El estudio de *TOMTOM TRAFFIC* nos proporciona una referencia de la actual crisis de movilidad de la Ciudad de México. Los proyectos futuros como el nuevo aeropuerto tendrán en gran parte el reto de poder mitigar los problemas de congestión vial que aumentará en el oriente de la Zona Metropolitana, ya que el nuevo aeropuerto se encuentra a pocos kilómetros del actual.

El escenario es adverso, las vialidades de la actual red vial son insuficientes en los horarios pico, la influencia económica del actual aeropuerto pone de manifiesto que se debe de planificar correctamente las vialidades, ante el incremento de la explosión demográfica, la expansión de la mancha urbana y la influencia de la Ciudad de México como el polo urbano más importante del país,

¹⁸⁸ El índice de *TOMTOM TRAFFIC* Pública para el año 2018, la Ciudad de México es la ciudad con mayor tráfico en el mundo, teniendo un nivel de congestión del 66%, después le sigue Bangkok 61%, Yakarta 58%, Chongqing 52%. Este estudio arrojó que del año 2017 a 2018 el tiempo de traslado aumento en un 7%, así mismo que el día con mayor congestión fue el 18 de noviembre del año 2017 y que en promedio debemos de invertir 57 min extras en cada viaje que se realiza en la ciudad de México. <https://www.tomtom.com>

hizo que en general la red vial de la ciudad se encuentre en una situación de crisis urbana desde hace varias décadas y que las mega construcciones como el nuevo aeropuerto condiciona e incrementa los problemas de congestionamiento vial en la Zona Metropolitana.

El oriente de la Zona Metropolitana se verá aún más afectada por la construcción del Nuevo Aeropuerto, que como se sabe se localiza a tan solo unos cuantos kilómetros más hacia adentro del ex vaso de Texcoco, ello puede en cierta medida afectar las ya sobresaturadas vialidades de los municipios de Nezahualcóyotl y Texcoco además de las alcaldías de Iztapalapa e Iztacalco que deberán de solucionar en la medida de lo posible los graves problemas actuales y los futuros, contando con el apoyo de los gobiernos federal y estatal a fin de buscar una solución integral a largo plazo.

Capítulo 5

Impacto del NAICM sobre las vialidades en el oriente de la ZMCM

5.1- Antecedentes

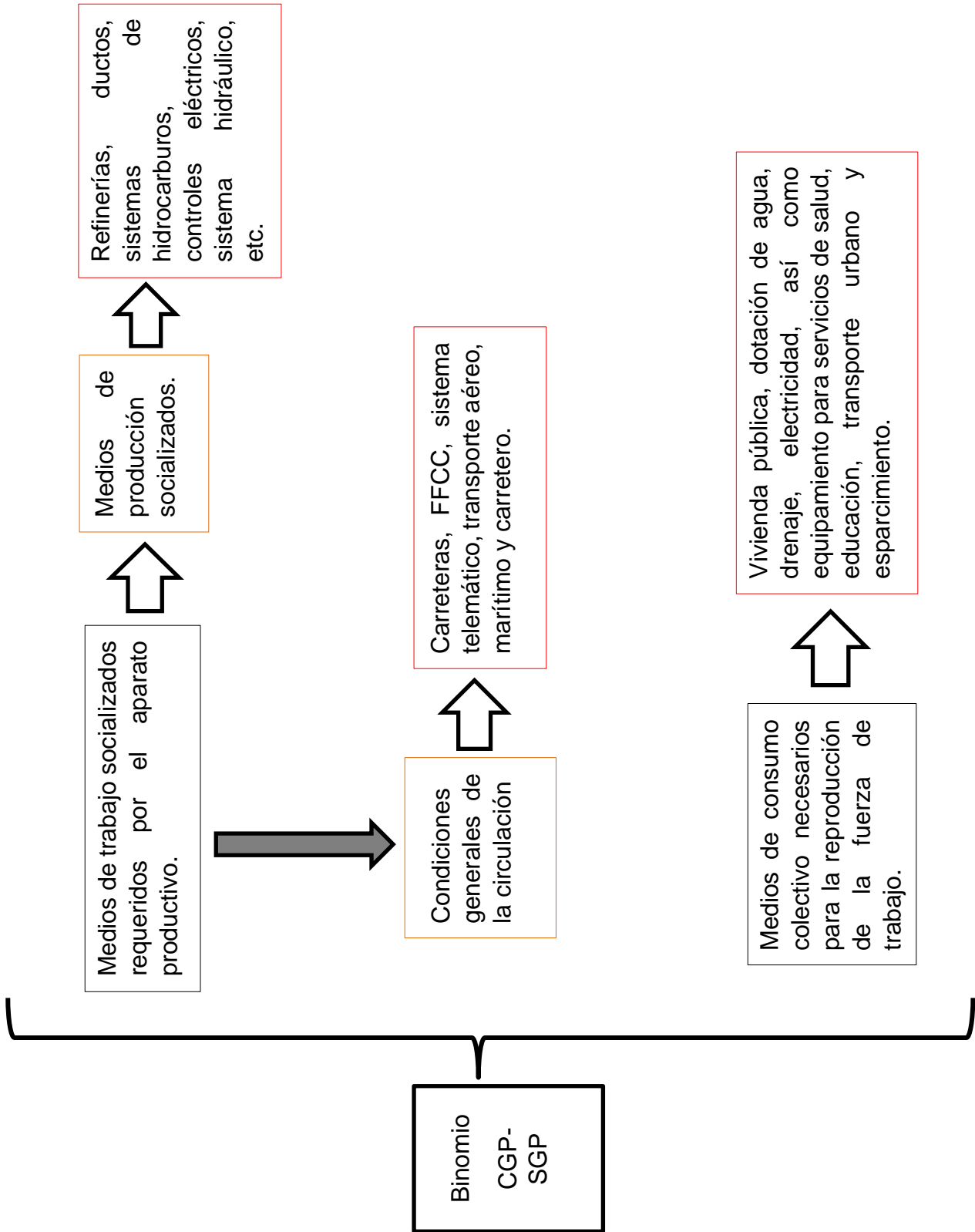
Gustavo Garza ha desarrollado una teoría de suma relevancia que él mismo ha denominado; *la teoría de las condiciones generales de la producción capitalista*. El cual constituye un trabajo excepcional al clasificar y dar una determinada categoría al aparato físico (Infraestructura) de la ciudad que de cualquier forma son parte de las condiciones necesarias para el funcionamiento del sistema.

Las condiciones generales de la producción son aquellas que están vinculadas con la expansión de los medios de producción que transforman a las ciudades en fuerzas productivas que constituyen los nodos espaciales articuladores del desarrollo económico y que implica una inversión importante en infraestructura (Garza, pág. 12)

Dicha clasificación especializada sirve hoy como punto de referencia para el análisis espacial, geográfico y sobre todo para comprender el peso económico y urbano que tiene la infraestructura física de la ciudad para el sistema capitalista y la forma de articulación de ésta para la expansión del mismo.

La infraestructura como los aeropuertos y las vialidades entran en una categoría determinada que manifiesta la importancia de éste para el sistema capitalista. Ubicados en el esquema 1 vemos que la teoría se divide en dos principios fundamentales; los medios de trabajo socializados y los medios de consumo colectivos.

Esquema 1: Condiciones y servicios generales de la producción



Fuente: Elaboración propia con datos de: Garza, Gustavo (coordinador) "Valor de los medios de producción socializados de la Ciudad de México", México, COLMEX-CEDUA, 2014.

Tomando en cuenta la clasificación nos ubicaremos puntualmente en las condiciones generales de la circulación donde nos detendremos analizar la importancia de dicho rubro que Garza ya ha clasificado.

El concepto nos sirve para explicar la importancia de la construcción del nuevo Aeropuerto desde la perspectiva de que forma parte del aparato físico que es fundamental para la circulación y movilización de mercancías y personas, la movilidad aérea permite la vinculación económica, financiera y política con otras naciones del mundo, lo que permite generar nodos de comunicación y de intercambio de todo tipo para con estas, la movilidad aérea resulta de suma importancia para el capital.

La necesidad de construir un nuevo aeropuerto se explica por si misma; la saturación ha imposibilitado la competitividad global de dicha infraestructura, su construcción responde a la dinámica de movilidad externa que este aeropuerto representa para América Latina y la parte norte del continente de donde este aeropuerto tiene gran correspondencia.

México desde el punto de vista geográfico siempre ha sido la puerta de entrada hacia América Latina, la construcción del aeropuerto responde a la par de este hecho, la saturación del aeropuerto Benito Juárez ha representado grandes cantidades de dinero y de captación de capital de otras naciones del mundo que buscan invertir en el país o en el continente y es claro que el Aeropuerto representa la oportunidad de elevar la competitividad comercial y turística de México ante el mundo.

Las vialidades son parte también de las condiciones generales de la circulación, a final de cuentas las vialidades son elementales para la movilidad de las grandes ciudades como la de México. Teniendo en cuenta ello podemos determinar que tanto las vialidades como los aeropuertos tienen un peso de suma importancia en la infraestructura de la ciudad, ambos constituyen un canal de traslados en la ciudad y de esta hacia otras ciudades en el caso del aeropuerto como el que se pretende construir en Texcoco y de los proyectos aledaños a este que de alguna forma u otra necesitarán de infraestructura como las vialidades que se requerirán en los municipios y alcaldías periféricas al nuevo aeropuerto que

servirán en todo sentido para responder a la dinámica que aquí hemos plasmado; intensificar la movilidad, agilizarla e incrementar el número de usuarios hacia estos sistemas de movilidad atrayendo diversificados flujos de la ciudad y su periferia.

Tanto el aeropuerto y las vialidades responden a la dinámica del sistema capitalista de movilidad, en una ciudad global como la de México no se puede permitir que la infraestructura actual quede rezagada ante la competitividad internacional, por lo que en términos económicos se debe de invertir y sobre todo ampliar y permitir que más personas accedan a este tipo de servicios, y ello responde directamente a la dinámica capitalista de acumulación.

Los aeropuertos son un punto de referencia en las ciudades, son construcciones que se hacían en el interior de ellas hasta hace unos 60 años atrás, pero últimamente ante el poco espacio y los problemas de congestionamiento vial muchas ciudades en el mundo han optado por colocarlas a las afueras ya que permite una llegada más rápida y gestionar los vuelos coordinadamente así como una logística que facilite la llegada de aviones de manera oportuna que permita un mejor desplazamiento de sus usuarios y así mismo protegen de manera paralela los problemas ambientales que se pueden desprender por una sobrepoblación en una zona pequeña territorialmente, además de prevenir riesgos de accidentes debido a la concentración urbana.

Actualmente conseguir un terreno extenso, con las condiciones adecuadas y con el equipamiento adecuado en la ciudad resulta sumamente difícil, en las ciudades con mayor concentración demográfica los terrenos vacíos y áreas verdes son espacios reservados que también hoy en día se han visto atentados por la actividad económica del hombre. Estas áreas son compradas por el capital privado que busca a toda costa sacar la mayor renta de dichos espacios generando un nuevo polo de desarrollo urbano en la zona de construcción que atraerá nuevos inversores y compradores de servicios inmobiliarios, como podría ser el caso del NAICM que de igual forma se encuentra en un área que era de reserva federal.

Por otro lado, las políticas implementadas para un reordenamiento territorial son casi nulas en la mayoría de las grandes ciudades, a pesar de contar con un marco regulatorio capaz de sancionar y de evitar dicho escenario, pero la realidad

es que desde hace mucho tiempo el capital está por encima de las condiciones geográficas, ambientales e inclusive sociales que ha generado el surgimiento de nuevos movimientos urbanos en México y en el mundo ante el avance constante del capital inmobiliario por hacerse de estos espacios que en teoría estarían “protegidos”, pero debido a los huecos jurídicos que se gestan en las grandes ciudades y el interés económico de la misma ciudad para recabar recursos financieros, se presenta el caso donde el Estado realiza una licitación pública y cede al mejor postor y es por ello que las nuevas mega obras que se impulsan en las grandes ciudades necesitan más espacio, amenazan la estabilidad ecológica y condiciona la legitimidad del Estado en su accionar.

El trazo urbano es muy importante, si se realizara con la planificación adecuada se podrían evitar varios cuellos de botella que sumado a un sistema de movilidad diversificado podrían atenderse de mejor forma los problemas de vialidad. Las avenidas son las arterias de la ciudad que nos facilitan el desplazamiento de un punto a otro, nos permiten recorrer grandes distancias y a su vez también se ha convertido en el obstáculo de la movilidad hoy en día debido a su extensión. El espacio, la mala planificación y los millones de autos que circulan a diario han llevado las vialidades al colapso y la ineficiencia que hoy se manifiesta en cuantiosas horas-trabajo que se refleja en la economía de los ciudadanos y de la misma ciudad.

Algunas ciudades son más caóticas que otras y esto se debe a diversos factores como; número de habitantes, número de autos en circulación, la densidad por kilómetro cuadrado por habitante, la concentración del equipamiento urbano y la localización del centro histórico de esa ciudad o el centro financiero. Actualmente en la Ciudad de México los millones de pasajeros que circulan hacen en promedio entre 1 a 3 horas en su traslado a centros de trabajo, estudio o recreación, el desplazamiento puede durar este tiempo dependiendo del clima, de la hora de salida y también del día, el resultado es aleatorio y la prevención siempre es la mejor solución, eso sin incluir los costos de cansancio, atraso a punto de trabajos, accidentes, incluso asaltos en el trayecto.

**Cuadro 10:
Aeropuertos más transitados del Mundo 2018**

Posición	Nombre	Ciudad	Afluencia Anual 2018 (Millones de pasajeros)
1	Aeropuerto internacional Hartsfield-Jackson de Atlanta	Atlanta	104
2	Aeropuerto Internacional de Beijing	Beijing	96
3	Aeropuerto Internacional de Dubai	Dubai	88
4	Aeropuerto internacional Haneda de Tokio	Tokio	85
5	Aeropuerto Internacional de Los Angeles	California	84.7
6	Aeropuerto Internacional Chicago's O'Hare	Illinois	80
7	Aeropuerto London Heathrow	Londres	78
8	Aeropuerto Internaonal de Hong Kong	Hong Kong	73
9	Aeropuerto Internacional Shanghai Pudong	Shanghai	70
10	Aeropuerto de París-Charles de Gaulle	Paris	68

Fuente: La Vanguardia, *Estos son los 10 mejores aeropuertos del mundo 2018*, 22/03/2018 en <https://www.lavanguardia.com> Consultado el 20/05/2019

El cuadro anterior nos muestra los 10 aeropuertos más transitados del mundo, la mayoría de ellos se encuentran en Asia, Estados Unidos y Europa, la influencia comercial y económica que tienen estas ciudades hace que sus aeropuertos sean de los más transitados anualmente, como resultado de ello han tenido que expandir y modificar la capacidad de estos a lo largo de los años. El aeropuerto de Atlanta en Estados Unidos ha registrado la mayor en el 2018 con cerca de 105 millones de pasajeros anuales, lo que corresponde una afluencia promedio por día de 287,671 personas, lo que implica una labor logística y de infraestructura importante que debemos sumar los costos de mantenimiento.

El Aeropuerto de la Ciudad de México está lejos de la afluencia de Atlanta, pero los números van en ascenso y es claro que el actual aeropuerto ha llegado a su límite máximo para el cual fue construido, con la ampliación no se logró atender la demanda ascendente. Como se aprecia en el gráfico *número de pasajeros anuales* del capítulo 4 observamos como la saturación del aeropuerto Benito Juárez llegó en el año 2014 con 34,255,739 de pasajeros para este año.

Para finales del año 2018 el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México registró 47,732,578 millones de vuelos, colocado lejos de la afluencia de los 10 más transitados del mundo, inclusive lejos de Paris-Charles de Gaulle de Francia que

tuvo una afluencia de 68 millones para finales del 2018, podemos aquí agregar que es verdad que la afluencia del aeropuerto Benito Juárez está lejos de los grandes aeropuertos de China o Estados Unidos pero a nivel continental el Aeropuerto de la Ciudad de México es clave para América Latina debido al tráfico aéreo que este recibe de los países que pretenden llegar a la parte de centro y sur del continente Americano, la infraestructura del nuevo aeropuerto a nivel regional puede ayudar a tener nuevos puentes de inversión y de captación de turismo en la zona centro-sur del continente que ayudaría a que estos países a invertir en México como un destino ancla de sus economías.

Teniendo en cuenta la importancia a nivel regional del Aeropuerto Benito Juárez es conveniente hacer ahora un análisis a nivel regional de los Aeropuertos de América Latina para tener un panorama más claro sobre la trascendencia del aeropuerto Benito Juárez y lo que representaría la llegada de un nuevo aeropuerto a la Ciudad de México.

El cuadro 12 nos muestra un listado de los 10 aeropuertos más transitados de América Latina, en ella figuran al puntero de la Ciudad de México y Sao Paulo por encima de los 40 millones de pasajeros anuales. Hay diferencias en ambos aeropuertos el de Sao Paulo ha sido remodelado y ampliado para soportar la carga futura teniendo en cuenta la importancia comercial de este país en el polo sur del continente además de que en Sao Paulo existen varios aeropuertos que ayudan a descongestionar y poder canalizar múltiples vuelos sin la necesidad de salir de la ciudad a diferencia de la Ciudad de México donde la centralización ha llevado al colapso del Aeropuerto Benito Juárez, la alta demanda de vuelos por día y la falta de infraestructura terminó por condicionar la funcionalidad del Aeropuerto donde sus usuarios se quejan de retrasos y cancelaciones.

El NAICM busca solucionar los problemas que se tienen actualmente y en el futuro, dentro del plan maestro se pronostican tiempos y fases para poder solucionar la problemática de saturación en la cual se encuentra, pero el presupuesto programado originalmente del Aeropuerto se ha disparado, la transparencia del proyecto no es clara y el problema ecológico y de movilidad hacen dudar de su viabilidad en una ciudad donde los espacios son pequeños y escasos.

Cuadro: 11
Aeropuertos más transitados de América Latina

Posición	Nombre	Ciudad	Afluencia Anual 2018 (Millones de pasajeros)
1	Aeropuerto Internacional "Benito Juárez"	Ciudad de México	47,732,578
2	Aeropuerto Internacional de Guarulhos	Sao Paulo	43,433,078
3	Aeropuerto Internacional "El Dorado"	Bogota	29,956,551
4	Aeropuerto Internacional de Brasilia	Brasilia	19,821,796
5	Aeropuerto Internacional de Cancún	Cancún	19,59,486
6	Aeropuerto Congonhas	Sao Paulo	19,279,644
7	Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"	Lima	17,575,919
8	Aeropuerto Internacional "Comodoro Arturo Merono Benitez"	Santiago	17,251,406
9	Aeropuerto Internacional Galeano	Río de Janeiro	16,942,229
10	Aeropuerto Internacional de Tocumen	Ciudad de Panamá	13,434,229

Fuente: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, "Estadísticas Diciembre 2018" y RPP Noticias, *Los 10 aeropuertos más transitados de América Latina*, 22/05/2018, consultado el 20/05/2019 en <https://rpp.pe/viajes/mundo/fotos-los-10-aeropuertos-mas-transitados-de-america-latina-noticia-973379/2>

Imagen 16
Presentación del Proyecto del NAICM



Presentación de la maqueta de lo que sería el Nuevo Aeropuerto para la Ciudad de México, figuran el entonces presidente Enrique Peña Nieto, el secretario de comunicaciones y transporte Gerardo Ruiz Esparza, los arquitectos responsables del proyecto, Norman Foster y el Arquitecto Fernando Romero.

Fuente: Martínez, Daniel, "El NAICM debió ser concesionado: Slim", *A21mx*, 16/04/2018, consultado en <https://a21.com.mx> el 20/05/2019.

El rol que jugarán las vialidades en el Nuevo Aeropuerto determinará su funcionalidad y viabilidad, recordemos que se construirá en un espacio donde la afluencia de automóviles y camiones de carga es numerosa. Los trabajos que se realicen en las actuales vialidades y las que se construyan deberán de tener dos componentes importantes; solucionar la demanda actual de movilidad y la futura.

Desde el capítulo 4 se enlistaron las vialidades más importantes del oriente de la ZMCM involucradas en el nuevo aeropuerto, con la finalidad de poder entender la magnitud que tendría la construcción del Aeropuerto en los terrenos del ex vaso de Texcoco ante la crisis de movilidad que presenta la ciudad y los efectos que tendría la construcción de una megaobra como la del Aeropuerto.

Tomando como punto de referencia el actual Aeropuerto podemos decir que las vialidades que la conectan están colapsadas, muchas de ellas presentan saturación a horas pico (6:00 am - 11:00 am, 1:00 pm - 3:30 pm, 6:00 pm - 8:30 pm), primordialmente las avenidas; Zaragoza, Central, Viaducto Río Piedad, Calle 7, Río Churubusco, Pantitlán, Fuerza Aérea, Río Consulado, Oceanía, Texcoco y Bordo de Xochiaca, estas vialidades como se verá más adelante juegan un rol muy importante en el sistema de vialidades que se integrará alrededor del Aeropuerto.

Las vialidades mencionadas forman parte de la red que actualmente abastece la llegada al actual Aeropuerto “Benito Juárez”, sufren falta de mantenimiento, de una correcta gestión, una sobrecarga en su uso, al igual que señalamientos de carril en ciertos tramos y un carril confinado para uso exclusivo de transporte público que ayudaría a disminuir la invasión de carriles de alta velocidad.

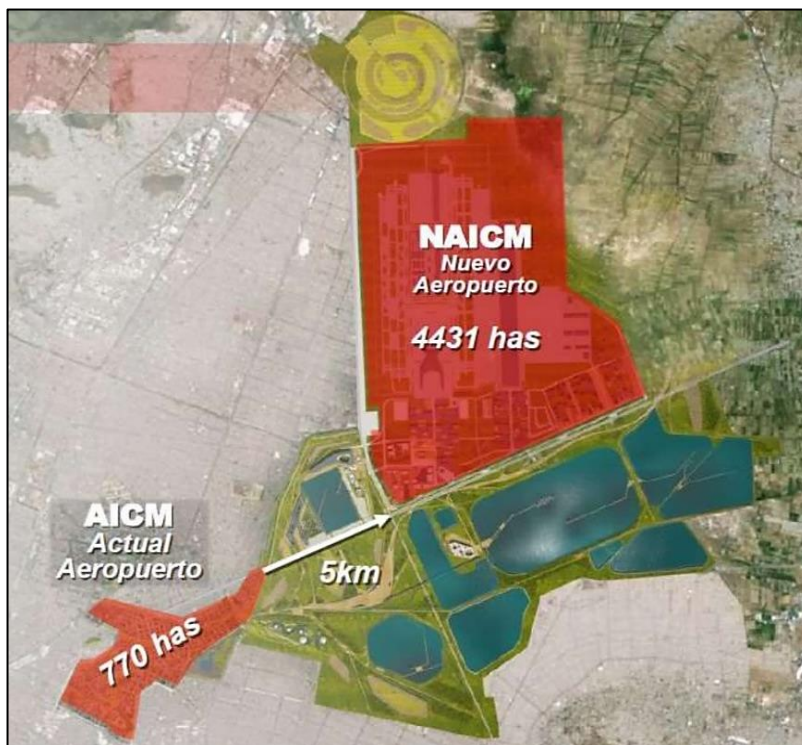
La carencia de la capacidad, infraestructura y una correcta gestión que pueda proporcionar una posible “alternativa” para la construcción del nuevo aeropuerto ya que muchas de estas vialidades seguirán siendo las arterias principales y secundarias para el arribo al nuevo aeropuerto, cual debería de preocupar ya que el parque vehicular y el número de residentes cercanos al nuevo aeropuerto aumentarán gradualmente con el tiempo y esto generará más cuellos de botella y prolongarán las horas pico que ya se venían generando hasta que la zona se vuelva un punto crítico de movilidad en la ciudad.

El escenario no es muy alentador, la crisis urbana de la Ciudad de México y en general de su Zona Metropolitana es grave, son preocupantes los niveles de congestión vial y la cantidad de automóviles que se incorporan a la circulación por año con una tendencia creciente, por otro lado, los niveles de contaminación y el exterminio latente de las escasas áreas verdes que se van

desapareciendo por los múltiples desarrollos inmobiliarios y que son los únicos pulmones de la ciudad que también se han acabado a una velocidad considerable a ojos de todos.

La construcción de un aeropuerto aumentará considerablemente los niveles de congestión que a la par eleven los tiempos de traslados y de contaminación en la ciudad donde pocos días al año se puede observar un cielo despejado, pero ha sido el interés económico el que ha ganado la carrera antes que los diversos estudios que aseguran que Texcoco no es una opción viable para la construcción de dicho aeropuerto, ya que se pone en peligro la estabilidad ecológica y ambiental de la ciudad que por sí sola va condicionando cada vez más la construcción de obras grandes como la del aeropuerto.

Imagen 17
Ubicación satelital del actual
aeropuerto y el nuevo aeropuerto.



Fuente: SCT, GACM,
Nuevo Aeropuerto de la
Ciudad de México,
México, 2015.

5.2 - Características del proyecto maestro del NAICM

Una de las características principales del proyecto maestro fue hacer del nuevo aeropuerto un nuevo polo de desarrollo económico de la zona oriente que garantice la competitividad del país en materia aeronáutica y ponerse al nivel de las demás potencias mundiales en los temas logísticos y de transacción aeroportuaria, con ello el país podría escalar hacia una competencia mucho más alta entre los países de América Latina y a nivel mundial que le permitiera tener mejores niveles de captación de capital, comercio y de pasajeros que está perdiendo por la saturación del actual aeropuerto.

El proyecto maestro estuvo constituido desde un principio por algunos de los componentes que anteriores proyectos habían estado abordando, en el capítulo 4 se estudiaron algunos de los proyectos que por años se vinieron considerando durante la década de los 90's, hasta los proyectos que fueron puestos en mesa ante la saturación a inicios del siglo XXI. Una de ellos fue el de la "ciudad futura" que contemplaba un aeropuerto con lagos continuos que permitirán salvaguardar la integridad natural del lago de Texcoco y poder tener un aeropuerto interconectado, del cual ya se comentó el presupuesto fue recortado y el proyecto abandonado.

Muchos de los proyectos que ingresaron al concurso tomaron como base este y otros proyectos que en realidad tenían muchos puntos a favor solamente que el presupuesto y desacuerdos políticos lo acompañaron y fueron cancelados en su momento.

El proyecto maestro como se ha dicho tiene el objetivo de "fortalecer y detonar las capacidades económicas y la productividad del país, así como de la zona en que se construye"¹⁸⁹

Características del proyecto maestro.

1- Hacer un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México que respondiera a la demanda de competencia y exigencia de traslado de personas, carga y movilidad

¹⁸⁹ SCT, "Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México", Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, Plan Maestro, 2017.

que necesitaba la región central del país la cual proporcionará una mayor conectividad.

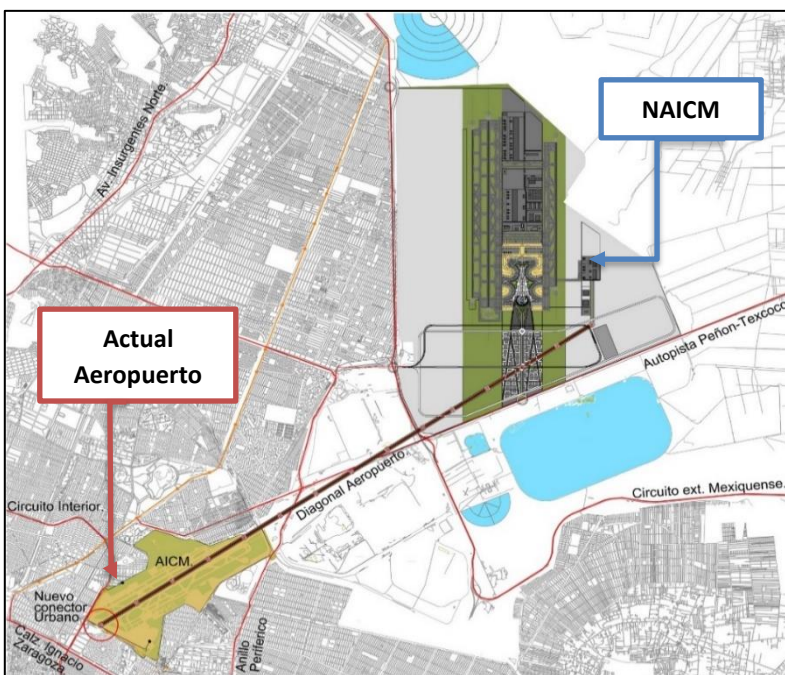
2- Hacer valer y respaldar el Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Nacional de Infraestructura que tenían como objetivo primordial la construcción de dicho aeropuerto teniendo como punto de referencia la importancia de la infraestructura para el desarrollo económico y social del país.

3- Construir un aeropuerto capaz de solucionar los problemas de saturación que presenta el actual aeropuerto y poder atender la demanda futura que se calcula de unos 90 millones de pasajeros para el año 2050.

4- El nuevo aeropuerto daría paso a un reordenamiento territorial y de movilidad para la zona oriente, además su construcción ayudaría a que esta zona en general se desarrollará en lo económico, que mejorará la dotación de servicios básicos y de la infraestructura que esta zona carece.

5- La edificación del nuevo aeropuerto ayudará a solucionar el rezago en competitividad que tenía el país ante la ineficiencia del actual, de igual forma se busca fortalecer el puente de conexión entre América Latina, América Central y Norte América donde hay un gran tráfico de mercancías y de capital que con la infraestructura actual se está perdiendo.

Imagen 18
Ubicación del Nuevo Aeropuerto

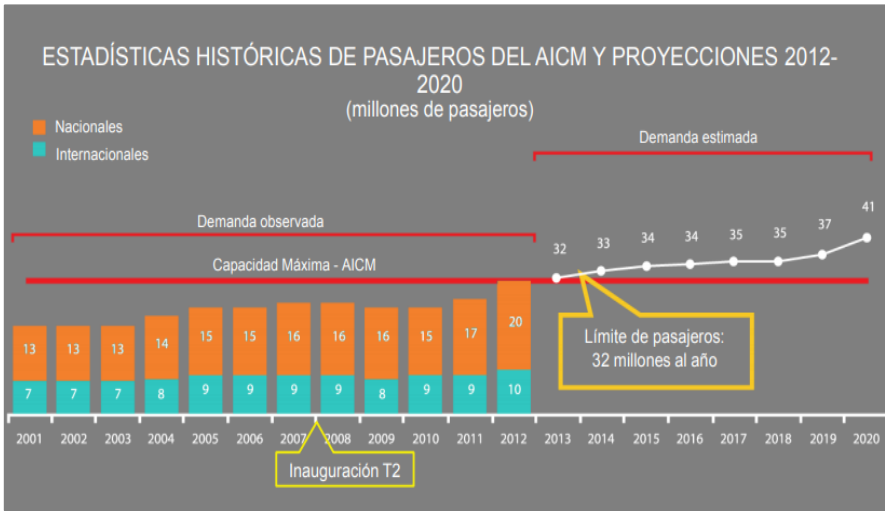


Fuente: Serrano Arquitectos,
Propuesta del Nuevo
Aeropuerto Internacional de
la Ciudad de México, en:
<https://www.archdaily.mx>,
consultado 20/05/2019.

La imagen 18 nos muestra la ubicación actual de donde será construido el NAICM se observa que la distancia entre ambos es relativamente cerca (14 kilómetros lineales¹⁹⁰), pero las condiciones de movilidad han sido las detonantes de los diversos estudios que manifiestan las diversas dificultades que se tendrían para colocar las fuentes de infraestructura que se necesitan para que los usuarios lleguen al nuevo aeropuerto, dentro del Plan Maestro se contemplan algunas modificaciones a las actuales vialidades que en esencia son las mismas que hoy abastecen al Aeropuerto Benito Juárez.

Las imágenes siguientes contienen los puntos abordados en el plan maestro que se gestó cuando comenzaron los trabajos de construcción, en el plan se plasman los elementos resumidos del conjunto del proyecto. En la imagen 19 podemos ver como dentro del Plan Maestro se pronosticó de manera errónea debido a que las proyecciones para el año 2020 serían de 41 millones de pasajeros al año, cuando en el año 2018 la afluencia fue de casi 48 millones de pasajeros, teniendo en cuenta esto, la primera fase del Aeropuerto tal vez sea incapaz de abastecer la demanda que se tiene debido a que esta solo contempla atender 50 millones de pasajeros.

Imagen 19
Estadísticas Históricas de pasajeros del AICM y Pronostico futuro.



Fuente: DGAC, Series históricas. Global inside. PMD 2012-2016 del AICM en Grupo Aeroportuario EI NAICM, 2016.

¹⁹⁰ Sección: Infraestructura, 28-marzo-2018, "Aeropuerto vs aeropuerto: Nuevo aeropuerto de CDMX frente a Santa Lucía de AMLO", *Nación* 321, Pág. 1.

Dentro del Plan Maestro se estipula que se deberían de realizar los siguientes estudios que determinarán la factibilidad de la construcción;

- Uso de suelo
- Espacio aéreo
- Estudios topográficos
- Regulación Hidráulica
- Estudios de sanidad
- Estudios ambientales
- Suministro de agua, energía y sismicidad
- Vialidades e infraestructura urbana
- Estudios económicos

Los estudios anteriores son determinantes para que el NAICM funcione y establezca normas y lineamientos específicos que permitan tener un respaldo técnico, económico y de impacto ambiental. Es importante mencionar que algunos de estos estudios se establecieron antes de la construcción y otros durante el proyecto, adicionalmente muchos de estos estudios tuvieron que realizarse reiteradas veces debido a la demanda ciudadana de transparencia entre ellas, así como la de impacto ambiental y económica.

Por último, dentro del Plan Maestro que se presentó se plantearon tiempos y etapas o fases que tendría en nuevo aeropuerto con la finalidad de apegarse a ellos. El cuadro 13 nos muestra no solo las fases sino lo que se construirá en dichas fases y los presupuestos asignados que se estimaron para cada etapa, esto permite en cierto sentido la transparencia del proyecto y poder tener referencia de la canalización de los recursos que conjuntamente y paralelamente se gastaría al efectuar tareas específicas.

El Plan Maestro incluyó los tres elementos abordados; la finalidad de la construcción, la ubicación del proyecto, la justificación de las proyecciones de demanda de vuelos para 2020 cuando se cree estaría la primera fase del nuevo aeropuerto y por último las fases, el presupuesto en cada una de estas y las obras que se requerirá.

Cuadro 12
Fases de construcción del NAICM

Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Etapa 4	Etapa 5
<ul style="list-style-type: none"> • Pista y rodaje • Sistema de navegación • Plataformas de estacionamiento de aeronaves • Sistema de agua potable • Renovación y construcción de viabilidades primarias y secundarias. 	<ul style="list-style-type: none"> • Torre de control • Instalaciones de carga, mantenimiento, tanques, etc. • Centro Comercial • Estacionamiento de automoviles • Planeación del programa y puesta en marcha del Aeropuerto. 	<ul style="list-style-type: none"> • 50 Millones de pasajeros • 3 Pistas completas, Centro comercial terminado y ocupado totalmente • Expansión terminal a 593,500 m² • Pista adicional de 4.5 km x 45 m) • Atender a 70 millones de pasajeros 	<ul style="list-style-type: none"> • Ocupación final de 95 % 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Pista 5 de 4.5 km x 45 m • 90 millones de pasajeros • Terminación de desarrollo urbano y parque ecológico • Finalización de sistema de movilidad urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad final 120 millones de pasajeros • 6 pistas finalizadas • Terminación del Parque Ecológico Texcoco • Finalización de obras de infraestructura y desarrollo tecnológico y otros desarrollos inmobiliarios
Presupuesto Estimado: 90,505 millones de pesos	Presupuesto estimado: 11,572 millones de pesos	Presupuesto estimado: 18,282	Presupuesto Estimado: 7,162 millones de pesos	
Fuente: Elaboración propia con datos de: Encinas Rodríguez, Alejandro, "El nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; Política, negocio y poder", México, Senado de la república, segunda edición, pág. 25 y Redacción, (09/09/2014). Nuevo AICM se erigirá en 5 fases, <i>El Economista</i> , Pág. 1.				

El Plan Maestro es un resumen detallado de la construcción, pero no manifiesta como tales los tiempos comprometidos, hasta ahora se sabe que la primera fase debería ser terminada en el año 2020 y que su capacidad sería para atender a los 50 millones de pasajeros, pero hasta finales del 2018 las obras presentaban atrasos y nuevos estudios económicos que manifestaban la necesidad de más presupuesto. Todos estos factores pueden condicionar la construcción cambiando tiempos y presupuesto.

5.3 - Estructura de las vialidades primarias y secundarias alrededor del NAICM.

Como ya se ha abordado, las vialidades son de suma importancia en la estructura y dinámica de una ciudad, son; arterias, ejes, conexiones, lazos y redes de comunicación que entrelazan centros y espacios de interés común que como hemos visto anteriormente son de suma importancia para el funcionamiento del sistema capitalista que requiere a la circulación de mercancías y de personas por ello, conforme a la clasificación de Garza, tanto el Aeropuerto como las vialidades que se construirán a su alrededor forman parte de las condiciones generales de la circulación.

Estas vialidades se han ido estructurando y entrelazando con el tiempo, representan hoy en día la movilidad de todo tipo de transportes motorizados y a pie. Sin embargo, han llegado al colapso, millones de viajes y millones de vehículos las han hecho en horas picos ineficaces, inviables e intransitables y todo ello debido en gran parte por una mala gestión de movilidad y dar preferencia a la movilidad en automóvil particular sobre el transporte público masivo y otro tipo de movilidad.

Estas consecuencias impiden que las ciudades establezcan las condiciones necesarias para la movilidad, hoy en día se han podido medir las horas y los costos económicos que representan los cuellos de botella en las grandes ciudades, de igual se ha comprobado que una movilidad lenta y saturada es sinónimo de poca inversión así como de migración interna buscando nuevas formas de movilidad y a la par de los múltiples problemas ambientales debido a la gran cantidad de automóviles que circulan lentamente.

Además, las facilidades de adquirir un automóvil y la inseguridad que prevalece en transporte público han inducido a que más personas estén orilladas a adquirir uno, situación que se han agravado los problemas de movilidad debido a que inclusive los traslados más cortos y de menor tiempo se hace en automóvil particular lo cual genera congestionamiento vial en determinadas horas y vialidades.

La crisis de movilidad se ha agravado, diversos programas se han implementado en la Ciudad de México para poder atender los problemas ya

mencionados¹⁹¹, pero los traslados disminuyen poco en tiempo y cada año ingresan más personas que adquieren un automóvil en contra parte de la caída en la inversión de infraestructura en la red de transporte público, que ha sido cedida a la iniciativa privada gradualmente que ha llevado dicha infraestructura a una decadencia en mantenimiento e inversión por lo que cada vez más personas se inclinan por adquirir un automóvil particular que eleva la carga ante la poca oferta de espacio y las escasas opciones de movilidad.

La estructura de la red vial que rodeará al nuevo aeropuerto es de suma importancia, significa; la posibilidad de poder ofrecer un adecuado servicio, la canalización de personas y la llegada de todo tipo de mercancías. Esta red solo será modernizada y equipada con mejor infraestructura, a pesar de la magnitud de la obra serán pocos los cambios estructurales que se realizarán en torno al aeropuerto, en gran parte por el poco espacio que sobra y también porque las vialidades actuales ya canalizan directamente a los usuarios a este punto, aunque el escenario de movilidad es crítico en horarios específicos, donde la ciudad suele colapsar.

La red vial que se encuentra alrededor del nuevo aeropuerto cuenta con características particulares; son de alta velocidad, promedian tiempos prolongados para su total cobertura, carecen de mantenimiento, se conectan con diversos puntos (comerciales, escolares y espacios públicos) que atraen una cantidad considerable de personas y automóviles que hacen cada vez más prolongados los tiempos de traslado que se convierten en cuellos de botella considerables en horas específicas en la mayoría del trazo.

En este marco muy complejo estamos en condiciones de abordar la problemática de la crisis de movilidad en torno a la construcción del nuevo aeropuerto y justificar por qué los proyectos que se tiene en el Plan Maestro son insuficientes, teniendo en cuenta la magnitud de la construcción, el número de usuarios, impacto inmobiliario, comercial y ecológico que se gestará comenzando las operaciones del nuevo aeropuerto y los impactos en el futuro.

¹⁹¹ El programa “Hoy no circula” fue implementado desde 1989 y fue una medida de mitigación ambiental y de control de tránsito vial, este programa se aplica en toda la zona metropolitana y su finalidad es restringir el parque vehicular que circular en un día en la metrópoli y poder atender los problemas de movilidad, medio ambiente y salubridad para los habitantes de la ciudad. (SEDEMA, 2010, Pág.5).

La insistencia radica en que las vialidades son hasta ahora el único canal de movilidad y que los proyectos de la introducción de un sistema de transporte colectivo metro exclusivo que corriera del centro de la capital al nuevo aeropuerto o una línea de Metrobús exclusiva y otros proyectos aledaños necesitan; espacio, grandes presupuestos, tiempos considerables de construcción, además de que los actuales traslados que se realizan ya sobre estas vialidades no se pueden cambiar o modificar por lo que en cuestión de movilidad será titánica la canalización del gran flujo de todo tipo de transporte ante la construcción del nuevo aeropuerto que por inercia sola atraerá a personas que necesitarán de una red vial capaz de soportar la carga de vehículos.

Imagen 20 Avenida Ignacio Zaragoza



Imagen típica de la Avenida Zaragoza, los cuellos de botella son cotidianos y se prolongan por horas todos los días de la semana.

Fuente: Redacción Pásala, "Tráfico en la Avenida Zaragoza se prolonga por mucho tiempo", *Pásala*, 11/01/2019.

5.3.1- Colapso vial en torno a la construcción del NAICM.

La construcción de una mega obra en cualquier parte del mundo implica una reestructuración urbana y económica en la zona de construcción. La construcción del NAICM implica un impacto grande en la zona oriente de la Ciudad de México, para sus habitantes este proyecto puede impulsar su calidad de vida a costa de la degradación ambiental y los costos de la crisis urbana que ya se presenta y que se agravará con la construcción del NAICM.

La crisis de movilidad en la ZMCM es un tema que a diario se menciona entre los periódicos locales, cada día se incrementan los tiempos de traslado y cada día hay más carros en circulación y por si fuera poco los automóviles pueden circular si es que cuentan con engomado cero y doble cero a diario, lo cual se manifiesta en una mayor flota vehicular por día que puede circular, aquí la política no ha gestionado de manera adecuada, por lo cual se requiere efectuar algunas modificaciones al reglamento vigente para garantizar que la flota por día disminuya considerablemente.

Uno de los problemas mayores en torno a las vialidades y al actual aeropuerto fue que no se contempló nuevamente desde un inicio el grave problema de movilidad que sufre la zona oriente, esta zona cuenta con la mayor población de toda la ZMCM, con los medios de transporte y con el índice más alto de viajes por día en toda la ZMCM, esto quiere decir que las delegaciones como; Iztapalapa, GAM e Iztacalco se verán orilladas a una crisis más grave de movilidad. Los municipios del Estado de México como; Nezahualcóyotl, Ecatepec, Chimalhuacán, La Paz y Texcoco tendrán graves problemas por la especulación de predios por parte de las grandes inmobiliarias hacia los terrenos más cercanos al aeropuerto, por lo que la solución aparente implica ampliar la problemática ya existente.

Las vialidades que se contemplaron en el plan maestro para su ampliación, creación o remodelación se encuentran en la cuadro 13 que están cerca o alrededor del aeropuerto; estas ya sufren hoy en día serias complicaciones logísticas y como se ha mencionado en horas pico es cuando más surgen los problemas de movilidad y no se puede pretender construir un aeropuerto de vanguardia con los problemas de logística en movilidad.

El cuadro 13 nos muestra las vialidades que se consideran involucradas en la zona de conflicto y que se encuentran cercanas al Aeropuerto. Estas vialidades hoy en día están colapsadas y todas ellas muestran signos de deterioro de infraestructura, un mal trazo en alguna de ellas y una red de transporte público que no respeta velocidades ni paraderos de bajada y subida que también podemos sumar a la inseguridad que muchas de estas vialidades presentan, las vialidades

que serán modificadas y creadas no ofertarán mucho más espacio en una ciudad tan dinámica que verá alterados sus flujos de movilidad en el oriente de la ciudad.

Se realizó la tabla teniendo en cuenta que estas vialidades se encuentran muy cerca de donde se construirá el aeropuerto y sobre todo son el canal de acceso a este, muchos de los proyectos en cuanto a vialidad veremos más adelante tienen como finalidad poder solucionar los problemas que presentan actualmente las vialidades, adicionalmente se hizo la estimación de afluencia de la vialidad donde podemos apreciar que todas sobrepasan por encima de la media y esto representa un foco importante de información debido a que el posible escenario a futuro sea que las vialidades enlistadas tengan graves problemas de circulación, teniendo en cuenta que ya no se ofertará espacio sino por lo contrario, por la atracción urbana y económica del Aeropuerto habrá una mayor demanda de movilidad.

**Cuadro 13:
Vialidades Colapsadas en torno al NAICM**

No.	Vialidades que presentan saturación	Proximidad al Nuevo Aerouerto	Afluencia
1	Av. Adolfo López Mateos	Mediana	Mediana
2	Av. Oceania	Alta	Alta
3	Av. Río Churrubusco	Baja	Muy Alta
4	Av. Zaragoza	Mediana	Alta
5	Av. Río Consulado	Mediana	Mediana
6	Av. Pantitlán	Alta	Alta
7	Av. México-Texcoco	Alta	Mediana
8	Anillo Periferico	Alta	Alta
9	Circuito Exterior Mexiquense	Alta	Alta
10	Av. Bordo de Xochiaca	Alta	Mediana
11	Av. Nezahualcoyotl	Alta	Mediana
12	Av. Central	Alta	Alta
13	Av. Carmelo Pérez	Alta	Mediana
14	Av. Chimalhuacán	Mediana	Mediana

Fuente: Elaboración propia con datos de SEMOVI (2010 y 2017) y SEDEMA (2105). SEDATU (2005), SCT.

De las vialidades enlistadas podemos hacer una subdivisión aún más importante que se encuentra mucho más cercana al punto de construcción y que de hecho son ocupadas por los camiones y medios de transporte que sacan e ingresan materiales para su construcción. Las vialidades son;

- Av. Oceanía
- Av. Bordo de Xochiaca
- Av. Adolfo López Mateos
- Anillo Periférico
- Av. Carmelo Pérez
- Av. Central

Estas vialidades se localizan cercanas al Aeropuerto y serán fundamentales para la canalización de todo tipo de transporte y de los usuarios del mismo aeropuerto, el punto a considerar es que todas y cada una de ellas presentan problemas de movilidad y de infraestructura que deberán de concluirse antes de la inauguración del Aeropuerto y en la fase 3 y 4 del aeropuerto no habla sobre su ampliación o de algún proyecto adicional sobre estas vialidades, es cierto que los demás proyectos de movilidad como la creación del Metro o línea del Metrobús pueden atender la problemática o ayudar a disminuir el usos de automóvil, pero no olvidemos que estas vialidades serían en todo caso el único acceso para taxistas y transporte público por lo que el escenario futuro se puede comprometer si no se realizan las obras necesarias, simultáneamente a la construcción del NAICM.

Desde hace décadas la zona oriente cuenta con un déficit importante de infraestructura que imposibilita que el gran parque vehicular se canalice más rápidamente, aunque este hecho no es exclusivo de la zona. El colapso vial que se manifiesta hoy en día en torno a la construcción del aeropuerto es evidente y manifiesta que si el aeropuerto arranca operaciones sin tener en consideración los escenarios futuros de movilidad en la zona puede toparse el aeropuerto con una crisis de movilidad aun mayor de la que ya se tiene y esto puede afectar directamente al resto de la Zona Metropolitana debido a la gran influencia que tendrá el aeropuerto, por ello la funcionalidad del aeropuerto y de la ciudad se debería de gestionar de manera paralela a la edificación del nuevo aeropuerto.

Imagen 21 Avenida Central



Fuente: Cruz, Fernando, "Caos en la avenida central" *Hoy Estado de México*, julio 24, 2018.

La imagen 20 nos muestra un panorama que ha vuelto cotidiana en una de las avenidas más transitadas que conecta diversos municipios y alcaldías de la Zona Metropolitana. La avenida central es la clara muestra de la crisis de movilidad que sufre la zona oriente y de las avenidas que se encuentran cercanamente al nuevo aeropuerto de la Ciudad de México.

La crisis de movilidad es latente, se presenta en las horas pico cuando circulan más de seis millones de automotores y es importante atender este problema debido a que si el NAICM pretende consolidarse como un nuevo polo de desarrollo urbano y de impulso económico para la ZMCM, será necesario crear la infraestructura y las condiciones necesarias para poder impulsar una adecuada movilidad que permita hacer viable la opción de su construcción, de lo contrario el tener un aeropuerto incrustado en una de las zonas más pobladas del mundo en vez de ser el motor económico y de competitividad aérea, se convertirá en una mega construcción que resulte una externalidad urbana de la zona metropolitana y que pronto sea rebasada por la realidad urbana.

5.3.2 – Demanda y problemática de movilidad vial adecuada en la zona oriente de la ZMCM.

Las vialidades del oriente de la ZMCM sufren una gran carga de movilidad debido al número de viajes que se realizan por día, con base al número de automóviles que circulan en la zona oriente es de 2,672,000 que representa un poco más de la quinta parte de la que circula en toda la zona metropolitana.

La carga de movilidad en la zona oriente es reflejo del resto de la zona metropolitana donde los tiempos de traslado tienden a incrementarse y las distancias relativamente no lo son tanto, lo que nos habla de ciertos factores a los cuales se les debe prestar suma importancia; cantidad de automóviles particulares, la regulación de esta circulación, los problemas diversos del transporte público, los tiempos de traslados promedio y los puntos a los cuales se desplazan, así mismo una política que busque desincentivar los viajes de ocio que podrían ayudar a descongestionar el flujo y la cantidad de usuarios.

Los millones de viajes que se realizan en la Zona de Metropolitana es un indicador preciso de la actividad económica, política y social de la urbe, pero es importante centrarnos en la zona oriente que es el lugar donde el impacto de la construcción del NAICM tendrá una relevancia vital para el cambio económico de esta zona. Recordemos que históricamente la zona oriente ha sido relegada económicamente y esto ha dejado una huella de pobreza y exclusión importante y por ello el nuevo aeropuerto puede ser el motor que la zona necesita para mejorar, tanto en lo económico y urbano, papel que no ha logrado el actual aeropuerto.

En este apartado hablaremos de la demanda y la problemática de la movilidad de la zona oriente de la ZMCM. Como ya se ha abordado anteriormente esta zona cuenta con un déficit importante de infraestructura y tal vez este sea junto con la cantidad de habitantes una de las razones por la cual los diversos sistemas de movilidad son incapaces de abastecer la demanda de movilidad de la zona y aún más considerando que diversos factores como la inseguridad y los largos trayectos hogar-trabajo han incentivado la compra de un automóvil particular lo que vuelve caótica a la zona a determinadas horas donde los cuellos de botella son considerables.

5.3.2.1 - Demanda y problemática de movilidad en el oriente de la ZMCM

Los problemas de movilidad y sus soluciones pueden ser la externalidad de otro punto de la ciudad, tal vez este sea el caso en la construcción del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México y su relación directa que tendrá con el oriente de la Ciudad de México, debido a que sin duda alguna la consolidación de esta mega obra arrastrará consigo muchos más problemas de movilidad de los que hoy tal vez los estudios o los escenarios que se manifiestan en el plan maestro, no se contemplan del todo.

Hoy la zona oriente cuenta con una infraestructura mediana-baja de movilidad, que van desde una red de Metro, Metrobús, Mexibús y rutas de transporte público y privado masivo que cuenta con características particulares; inseguro, tiempos prolongados y con unidades en mal estado mecánico y físico a los que podemos sumar la inseguridad en dichas unidades.

En la zona oriente hay una red de transporte público que ha ido perdiendo importancia en gran parte por una sustitución de estos medios de transporte por el automóvil particular pero que de apoco se ha visto rebasado por la mala calidad de la infraestructura y los difíciles escenarios de cuellos de botella en horas pico e inseguridad en las unidades, además de los altos índices de contaminación que generan.

Los contrastes que existen entre oriente de la ciudad con el poniente o sur son muy marcados, lo podemos comprobar con la infraestructura, en los límites que hemos demarcado para este trabajo podemos comprobar que en la zona oriente solo se cuentan con dos líneas de metro mientras otras zonas cuentan con más de tres y una vasta red de Metrobús, trolebús y de tren ligero que sin duda habla de la forma de como también la movilidad y sus diversas facetas de transporte público las limita el Estado, la iniciativa privada y la dinámica económica de la ciudad misma que a la postre se manifiesta en una exclusión urbana.

La tabla 15 nos muestra los diferentes sistemas de transporte con los que la zona oriente cuenta, podemos ver los porcentajes que nos ilustra un panorama amplio del peso que tiene cada uno de ellos, aquí apreciamos la carga actual de movilidad, los datos muestran una carga importante de personas que se mueven

en tres medios; Metro, Transporte público (combis, camiones, taxis, micros) y transporte particular (automóvil, motocicletas y bicicletas) que nos manifiesta la batalla desigual que se desarrolla por el espacio público entre estos medios de transporte.

Los datos son alarmantes por dos cuestiones; un porcentaje elevado de automóviles particulares circular a diario en la zona y la cantidad de transporte público que circula sin regulación y sin las condiciones físicas y mecánicas que debería de tener. Por otro lado, vemos que la participación del Metrobús y Mexibús no tienen un peso relativamente alto y esto se debe a la poca infraestructura que se tiene en este sentido; mientras que en un escenario diferente se encuentra el sistema Metro que cuenta con una carga importante (1/4 de la carga total) y que sin embargo solo se cuenta con 4 líneas que abastecen parcialmente a la zona oriente, las líneas que más carga presenta es la Paz-Pantitlán y Buenavista-Ciudad Azteca.

Por último, otros tipos de transporte que no contaminan o que tienen otro sistema de operatividad tiene una mínima participación. Es claro que este porcentaje manifiesta la saturación de movilidad y los pocos espacios que tienen en la zona para realizar infraestructura para este tipo de movilidad cuando en otras zonas de la ciudad llega a representar entre el 7 u 8 por ciento y que nos manifiesta una exclusión y privación de esta movilidad donde se debería de priorizar este tipo de infraestructura que contamina menos y es más barata.

Los proyectos de movilidad tendrán un rol de suma importancia como ya hemos venido mencionando, un mapa que muestre el trazo que se llevará a cabo ayudaría a comprender todas las obras que se estarán construyendo, los tiempos son aleatorios debido a que el presupuesto y las obras requieren el desplazamiento de maquinaria y de personal lo que complicaría la movilidad de los actuales pasajeros.

Cuadro 14
Medios de Transporte y Porcentaje de Ocupación en el Oriente de la ZMCM

No.	Medios de Transporte	Cobertura	Porcentaje de uso (%)
1	Sistema de transporte colectivo METRO	La Paz- Pantitlán y Buenavista-Ciudad Azteca, Tláhuac- Mixcoac y Pantitlán - Tacubava	26
2	Metrobus	San Lazaro-Rio de los Remedios, Villa de Aragón-Colegio de Bachilleres 1, Buena Vista-Aeropuerto T1, Tepalcates-Etiopia	10
3	Mexibus	Ciudad Azteca-Ojo de Agua, La Quebrada-Las Americas y Chimalhuacán-Pantitlán.	8
4	Transporte público	Más de 140 cruces de rutas entre la zona oriente que comprende las alcaldías de la ciudad de México y los Municipios del Estado de México. Las rutas que tiene más afluencia son; R1,R9, en menor medida R3,R11,R112,R104,R37,R74 la R22,58 son rutas que vienen de las afueras de la ciudades e ingresan primordialmente del oriente de la ZMCM.	30
5	Carros particulares	2,672,994 de automoviles registrados.	23
6	Otros medios	Red de ciclovia, mototaxis,bicitaxis,UBER, Motocicletas, Bicicletas y otros.	3
Fuente: Elaboración propia con datos de; Navarro, Ulises y Viñas Licea, Karina, "Transporte público masivo en la Zona Metropolitana del Valle de México; proyecciones de demanda y soluciones al 2024", México, ITDP México, 2015 y Gobierno de la Ciudad de México, "Rutas y corredores del transporte público concesionado de la ZMCM", actualización 2018.			Total= 100

De acuerdo a la información contenida en el cuadro 13 y 14 podemos llegar a ciertas conclusiones sobre la movilidad en el oriente de la zona metropolitana;

- La zona cuenta con una carga importante de movilidad que se agravará con la construcción del nuevo aeropuerto.
- Un porcentaje alto de carros particulares están hoy en día circulando en la zona y no necesariamente todos circulan todos los días, pero la poca regulación y la corrupción ha hecho que el parque vehicular crezca considerablemente atentando con la calidad de aire de la zona.

- Un déficit importante de infraestructura provoca los problemas de movilidad que se tienen hoy, la calidad de los diversos medios es precaria y los números de ocupantes van en ascenso, como ejemplo está el corredor Pantitlán-La Paz y Buenavista-Ciudad Azteca que se ve saturada en horas pico y que se ve rebasada ante la falta de diversificación de otros medios de transporte de calidad.
- Los dos sistemas concesionados (Metrobús y Mexibús) no cuentan hoy en día con un peso importante de usuarios en gran medida por el trazo con el que cuenta este y por la cantidad de paradas y problemática de funcionamiento que lo convierte en un sistema que aún no tiene un peso importante, pero podría otorgar mejores resultados y podría ser una mejor palanca de movilidad para la zona en general.
- La llegada del nuevo aeropuerto traerá consigo problemas de movilidad debido a lo que se ha planeado con anterioridad; la carga de movilidad en las vialidades que se enlistaron están sobresaturadas en horas pico y en su momento éstas también serán las principales arterias de movilidad para el arribo del aeropuerto.
- Las diversas fases del aeropuerto traerán consigo un reto importante de movilidad, donde sistemas masivos como el Metro o Metrobús deberían de ser la solución debido a su capacidad de movilidad, aunque será importante canalizar recursos financieros y tiempos considerables para su construcción.
- En la zona oriente será complicado poder realizar infraestructura para bicicletas o peatonal que permita una mejor movilidad hacia el futuro, por ello la construcción del nuevo aeropuerto podría ser la oportunidad de generar un escenario nuevo de movilidad y sus tipos que pudiera dar paso a un reordenamiento urbano en la zona oriente que permita regular los diferentes sistemas de movilidad que hoy en día circulan de manera ilegal y sin una revisión mecánica y física adecuada de las unidades que operan.
- Por último, las fuentes de financiamiento serán claves para una renovación urbana de la movilidad que implicará cuantiosos recursos económicos y que seguramente implicará muchos años, como principio se podría canalizar los

subsidios a medios de movilidad compartidos, masivos e interconectados como hoy lo hacen el sistema Metro y Metrobús elevando su calidad y seguridad que permita a sus usuarios ir desplazando el uso del automóvil particular.

5.3.3 - VIALIDADES QUE SERÁN MODIFICADAS Y CREADAS EN LA PERIFERIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL NAICM.

La construcción del nuevo aeropuerto en la zona oriente traerá consigo una nueva infraestructura urbana entre ellas; centros de convenciones, centros comerciales, vivienda residencial, parques públicos, polideportivos, etc. Para poder conectar y dar accesibilidad a todas estas obras que se realizarán a la par de la construcción del Aeropuerto donde es necesaria la construcción de vías de comunicación y puntos de carga de pasajeros para la circulación de todo tipo de transporte público que abastezca la llegada de los usuarios.

La infraestructura que se construirá para la canalización de los usuarios al corto plazo es fundamental para que el nuevo aeropuerto tenga éxito. En México se habían cometido errores de planificación y de construcción debido a que las vialidades no contaban con la calidad y la capacidad necesaria para la demanda futura de movilidad lo que trajo graves problemas a ciudades de tamaño mediano y grande como lo que hoy sucede en la Ciudad de México.

Situándonos en el mapa de localización del nuevo aeropuerto este se encuentra incrustado en una zona que, si bien es o era una zona de reserva federal, sus alrededores no lo son ni un poco debido a que justo está ubicado en la periferia de los municipios de Nezahualcóyotl, Ecatepec, Texcoco, además de las alcaldías de Gustavo A. Madero y Venustiano Carranza en su parte más cercana al municipio de Nezahualcóyotl que tienen una gran movilidad de personas.

Potencialmente la población periférica que se moviliza alrededor del nuevo aeropuerto es de unos 3 millones de personas lo que implica una carga importante para las vialidades de esta pequeña zona, por otro lado, podemos decir que la infraestructura como ya se ha mencionado no cubre o satisface la demanda de movilidad en horas pico.

Las obras en cuestión de movilidad que se llevarán a cabo no cumplirán con la demanda de movilidad, autores como Encinas (2015) manifiestan que las obras construidas de movilidad son pocas, pero recalca que se debe a tres factores de suma importancia; el poco espacio que hay para realizar obras de vialidades que ayuden a solucionar los problemas reales de congestión vial, los elevados costos que implicaría y las cuestiones que tienen que ver con la logística de su construcción debido a la gran afluencia de movilidad que hay en esta zona donde millones de personas se verían afectadas en lugar de beneficiarse con la construcción del NAICM.

Cabe mencionar que dentro del Plan Maestro estaba contemplado ciertas obras para vialidades, pero se han modificado y han salido otras más que tienen que ver con intersecciones y cruces pequeños y unas más con cambios radicales de sentidos y de trayectos, así como puntos de salida y entradas.

El reto es de suma importancia debido a que, si estas obras no están en tiempo y forma en las condiciones necesarias, es posible que el nuevo aeropuerto sea una obra de gran importancia para la competitividad aérea y comercial del país, pero será una externalidad urbana de la ciudad que padecerá sus efectos climáticos y de movilidad que a largo plazo las inversiones en cuestiones de movilidad serían muy elevadas y no tendrán el impacto esperado.

El cuadro 15 nos da una ilustración precisa de cuáles serían las vialidades que se modificarían con la construcción del nuevo aeropuerto, inclusive los tiempos de construcción han variado debido a que el presupuesto asignado para la primera fase ha sido insuficiente y se pidieron más recursos al gobierno federal para que muchas de las obras secundarias como lo son la construcción de las vialidades, sean edificadas.

Aquí se enlistan solamente 15 vialidades e intersecciones las cuales son las principales construcciones que se plasmaron en el Plan Maestro y que Encinas (2015) enumera como las más importantes. De las vialidades de la tabla podemos poner atención precisa a 4 de ellas que tendrán un peso importante por su distancia y son; la modernización del circuito exterior mexiquense, la vía perimetral del NAICM, el Eje Metropolitano-Edo. Mex y el Arco Oriente que en conjunto suman

cerca de 115 kilómetros de vialidad que se deben modernizar o cambiar para darle funcionalidad al aeropuerto, destacan dos principales obras; la vía perimetral y la vía de acceso controlado hacia el NAICM que cumplirán una labor de suma importancia para la logística del Aeropuerto.

Adicionalmente se construirán diversas obras secundarias que tienen como finalidad poder canalizar el flujo de las afueras hacia al interior del aeropuerto que básicamente provendrá del centro-sur y centro-poniente de la Ciudad de México, pero también en un sentido, aeropuerto-centro de la ciudad que será otro gran reto; además de canalizar a los visitantes y mercancías a los diferentes puntos de la zona metropolitana

Cuadro 15
Vialidades que serán modificadas y rehabilitadas
por la construcción del NAICM

No.	Proyecto	Magnitud (km)
1	Acceso Av.602, Av. 508	4
2	Viaducto Rio de la Piedad	18
3	Ampliación circuito exterior mexiquense-NAICM	7.3
4	Vía perimetral al NAICM	18.6
5	Arco Oriente (periferico)	25
6	Modernización del circuito exterior mexiquense	53
7	Eje metropolitano-Edo.Mex	14.5
8	Eje metropolitano -Ciudad de México	10
9	Prolongación Naucalpan-Ecatepec	13
10	Vasco de Quiroga	10
11	Vía de acceso controlado al NAICM	17
12	Mejora de 12 intersecciones en la Ciudad de México	2
13	Mejora a Av. Zaragoza	7
14	Mejora y equipamiento Av. Oceania	9
15	Mejora y reacondicionamiento de Av. Central	13

Fuente: Elaboración propia con datos de: Encinas Rodríguez, Alejandro, "El nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; Política, negocio y poder", México, Senado de la República, segunda edición, pág. 44

También hay que decir que dentro de los proyectos que se encaminan es el poder modernizar y hacer de los diversos paraderos o estaciones donde se canalicen la salida de camiones y taxis hacia el aeropuerto, teniendo así una mejor distribución del parque de transporte público que entre y salga del aeropuerto. Aunque estos proyectos no se pueden adjudicar del todo a la construcción del nuevo aeropuerto debido a que no todas estaban ya incluidas, sino que eran parte de otro proyecto por parte de SEMOVI para rehabilitar estos paraderos.

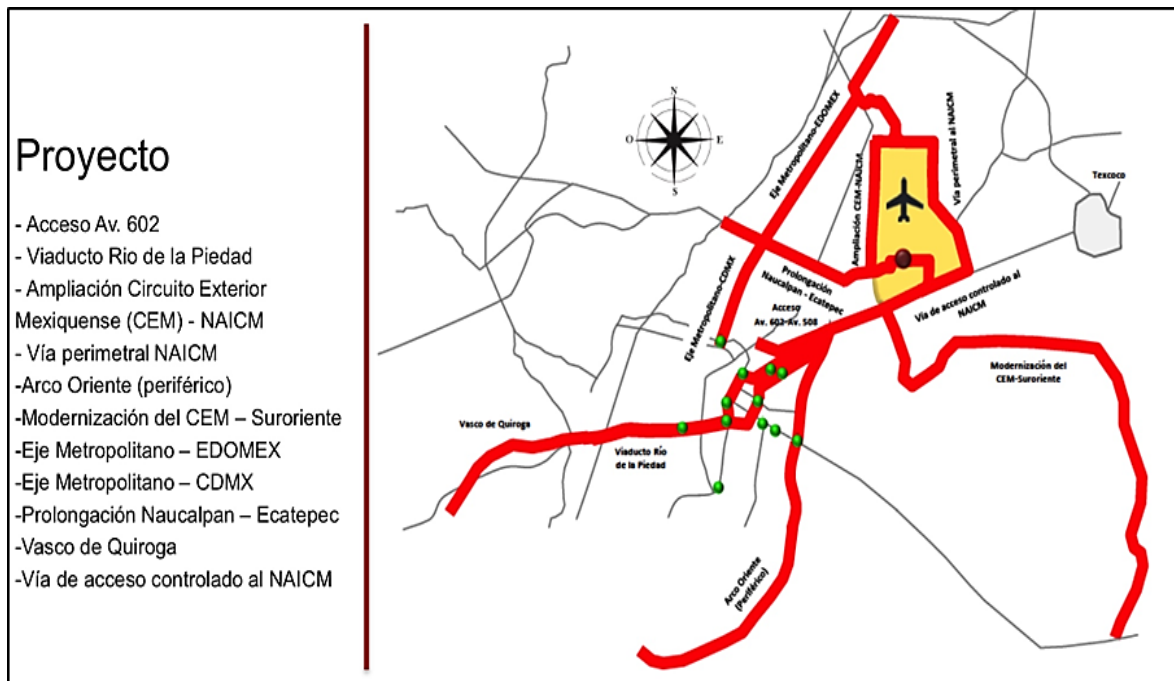
La información proporcionada por el cuadro 15 nos deja en claro que en realidad no serán tantas las obras que se gestarán por la construcción del aeropuerto y se debe a los tres factores ya mencionados con anterioridad que imposibilitan o restringen la amplitud de las obras de vialidades y movilidad. Como ya se ha mencionado hay diversas propuestas para realizar algunas Líneas de Metro, Metrobús o Mexibús que ayuden a los temas urgentes de movilidad urbana en la zona oriente, pero si revisamos y ponemos en perspectiva la magnitud de la obra que se pretende consolidar para el año 2060 puede que la demanda y la carga aumente considerablemente, no hay estimaciones ni proyecciones acertadas sobre cuánto podría elevarse el número de viajes por día en la zona oriente y en la zona metropolitana debido a la fuerza de atracción económica que representará nuevo aeropuerto.

En la primera fase de la construcción se pretende que un 80% de las obras relacionadas con las vialidades queden concluidas para cuando el Aeropuerto comience sus operaciones y pueden brindar atención a la demanda creciente de movilidad.

Los proyectos de movilidad tendrán un rol de suma importancia como ya hemos venido mencionando, un mapa que muestre el trazo que se llevará a cabo ayudaría a comprender todas las obras que se estarán construyendo, los tiempos son aleatorios debido a que el presupuesto y las obras requieren el desplazamiento de maquinaria y de personal lo que complicaría la movilidad de los actuales pasajeros.

Dentro del Plan Maestro se estipularon que solamente serían 12 vialidades las que serían modificadas y que estas sumarían cerca de 350 kilómetros de avenidas, intercepciones y de nuevas pavimentaciones. La zona oriente como hemos visto está llena de irregularidades en cuanto a su trazo urbano, solamente podemos considerar a Nezahualcóyotl una excepción a esta condición, pero los demás municipios y alcaldías presentan muchas deficiencias en cuanto a su transporte público; la forma de concesión, el estado físico y mecánico de las unidades, así como un estado precario de la infraestructura; pintado, alumbrado, señalamientos y semáforos que regulen los flujos de automotores.

Imagen 22
Proyecto de Movilidad del Plan Maestro para el NAICM

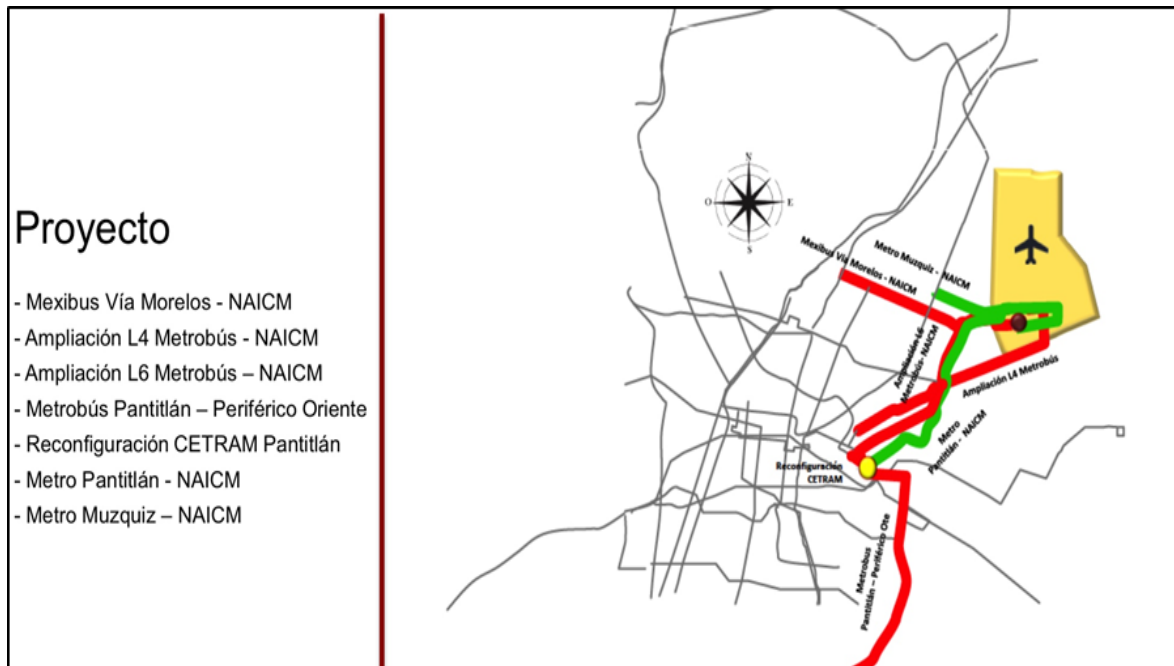


Fuente: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, Dirección corporativa de infraestructura, 2015.

El Plan Maestro pone en rojo las vialidades que se consideran elementales para un flujo efectivo, podemos ver algunas de las ya mencionadas y otra más representan pequeñas obras de remodelación, se puede observar la vía perimetral y la vía de acceso del nuevo aeropuerto, también observamos los puntos verdes que manifiestan los cruces más transitados y donde habrá que poner atención

prioritaria debido a que ahí se gestan gran parte de los cuellos de botella que sin duda alguna hará la diferencia entre la funcionalidad del aeropuerto o que este destinado a formar parte de la crisis de movilidad del resto de la zona metropolitana.

Imagen 23:
Proyectos de Transporte Público para el NAICM



Fuente: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, Dirección corporativa de infraestructura, 2015.

La imagen 23 nos muestra los proyectos de transporte público que se realizarán junto con las obras ya mencionadas en las vialidades, no sorprende debido a que desde administraciones pasadas y principalmente en la de Miguel Ángel Mancera se pretendía extender y conectar la parte más lejana del oriente de la Zona Metropolitana con el resto de la red que actualmente existe, de hecho los trabajos de remodelación en la carretera México-Puebla tenía como finalidad poder mejorar el flujo y canalizarlo en diferentes sistemas de transporte.

Como se aprecia, habrá obras de los tres sistemas masivos de transporte público con los que cuenta la ciudad; Metro, Metrobús y Mexibús. Hay dos proyectos prioritarios; la ampliación de la línea del Metro Muzquiz al NAICM y de Pantitlán al

NAICM donde se cree que recaerá cerca del 45% del flujo cuando el aeropuerto esté concluido.

Otras obras serán la ampliación de las líneas 4 y 6 del Metrobús y la creación de una más que correría de Pantitlán a Periférico Oriente que ayudará a trasladar a las personas residentes del sur-oriente de la ciudad hacia el nuevo aeropuerto. Y por último podemos ver la importancia que tendrá la CETRAM de Pantitlán que será reconfigurado en su totalidad para poder atender la llegada de los diversos sistemas de movilidad que se construirán por lo que esta estación jugará un papel fundamental en la canalización de personas y mercancías hacia el nuevo aeropuerto.

Como los datos lo muestran, las obras de infraestructura vial tendrán un peso muy importante en la construcción del nuevo aeropuerto. Si las obras no se gestan con la productividad, calidad y con los requisitos de demanda actual y futura es más que claro que dentro de algunos años los urbanistas estarán reconfigurando nuevamente las vialidades debido a la gran carga que se gestará en esta parte de la ciudad de México debido a la fuerza de atracción económica que el Aeropuerto generará en toda la zona metropolitana y seguramente en las entidades colindantes.

5.4- El Impacto del NAICM sobre las vialidades en el oriente de la ZMCM

Con los antecedentes ya abordados podemos llegar a la parte final de esta investigación con los argumentos y los datos para poder hacer el análisis del impacto que tendrá el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México sobre las vialidades en el oriente de la ZMCM. Este análisis se ha ido estructurando de manera que de posibilidades de hacerlo de manera intuitiva, objetiva y concreta basándonos en la evidencia cotidiana en la que se encuentra esta parte de la zona metropolitana.

Tomando como referencia las imágenes, cuadros, gráficos y argumentos que se han escrito, se puede llegar a determinadas conclusiones que de ninguna forma pretenden ser el resultado detallado y final de los diversos estudios que se han realizado por parte de otros grandes investigadores y estudiosos, sino en todo

sentido busca ser la suma de los diversos esfuerzos que se están realizando para comprender el fenómeno urbano que se desprenderá con la llegada del nuevo aeropuerto que sin duda alguna cambiará la imagen urbana, el trazo, la estabilidad ecológica y que tendrá sus beneficios económicos, tecnológicos y de innovación pero que no será exclusivamente para todos.

El impacto que tendrán las vialidades en el oriente de la ZMCM será en un doble sentido; uno que se caracterizará por ser meramente económico, urbano y tecnológico y otro más excluyente, amenazador ecológicamente y de crisis urbana que se sumaría a la que ya se gesta en la ciudad.

Al inicio de esta investigación nos planteamos dos interrogantes importantes, una que tiene que ver con las condiciones que componía la red neoliberal y la otra que tiene que ver directamente con el título de este trabajo. La primera ha quedado resuelta en su totalidad donde definimos los términos y las cualidades con las que esta red se compone, es importante ello debido a que el nuevo aeropuerto no se explica sin esta red y esta red sin el proyecto del nuevo aeropuerto, como hemos ya abordado con anterioridad la red que abastecerá al nuevo aeropuerto contiene todos y cada uno de los elementos que comprende la ciudad global.

El impacto del nuevo aeropuerto en las vialidades se gestará en las dos vertientes mencionadas, sin embargo, puede tener muchas más, en este sentido haremos el análisis correspondiente que desprenderá directamente de los datos y de lo escrito en los capítulos anteriores.

Las dos conclusiones del impacto del nuevo aeropuerto sobre las vialidades en el oriente de la ZMCM son;

- 1) La construcción del nuevo aeropuerto generará externalidades positivas al traer consigo mejoras en la cantidad y la calidad de la infraestructura, en este caso mejorará considerablemente el equipamiento urbano de la zona oriente incluyendo todo tipo de servicios que se instalarán en el mediano y largo plazo, esta mejora de infraestructura se verá reflejada en una distribución más equitativa de los servicios urbanos; Agua, luz, alcantarillado, transporte público, alumbrado, seguridad pública, vivienda y la generación de empleos aunque puede que muchos de estos eleven sus precios y se presenten problemas de

distribución, como se pudo ver la zona carece en gran parte de buena infraestructura y sin duda alguna el Aeropuerto elevaría considerablemente las posibilidades de que el Estado hiciera obras de equipamiento en la zona con la finalidad de facilitar el acceso vehicular.

El nuevo equipamiento urbano traerá consigo mejoras en las vialidades ya mencionadas y analizadas, permitirán que más personas y mercancías circulen a mayor velocidad y flujo, con las nuevas modificaciones que se realizan junto con las obras que se tienen estimadas en diversos medios de transporte, se puede decir que el flujo y la movilidad de los usuarios mejorará considerablemente y esto permitirá a corto y mediano plazo recortar el tiempo por viaje lo que tal vez estimule a la renuncia del auto particular por el que construirá, así mismo esta nueva red detonará considerablemente la zona oriente que junto con el nuevo aeropuerto generará un nuevo polo de desarrollo urbano que se plasmará posiblemente en una mejor calidad de vida para los habitantes de la zona oriente y norte de la ZMCM, la gestión de la red de movilidad determinará en todo sentido la carga en horas pico que ayudará en definitiva al descongestionamiento vial de la zona oriente o de lo contrario podríamos presenciar la génesis de un proyecto que se profundizara a una crisis de movilidad de difícil predicción.

Considerando los escenarios, el aeropuerto beneficiará considerablemente las condiciones en las cuales se encuentra la zona, pero esto no garantiza que la zona termine por salir de las condiciones de pobreza y retraso económico que tiene, las vialidades proporcionarán la llegada de mejores servicios de todo tipo que a la larga permita elevar la calidad de vida de los habitantes y de un equipamiento urbano al nivel de las zonas de altos ingresos de la ciudad, las vialidades generarán una red amplia por la cual los habitantes estarán interconectados que se espera sea lo suficientemente amplia para poder atender la demanda futura en los desplazamientos y también acercar a los habitantes más lejanos de la zona oriente a la dinámica urbana y económica en torno al nuevo aeropuerto que sin duda se alzaría como un proyecto que pretende cambiar las condiciones de vida y permita fáciles desplazamientos en forma

rápida y segura la diversificación ayudará a que personas de todos los estratos económicos se vean beneficiadas de la construcción del nuevo aeropuerto. La mejora en la movilidad permitirá que las obras que se pretenden construir en torno al nuevo aeropuerto tengan una factibilidad económica debido a que si se pretende que este nuevo polo de desarrollo detone a la toda la zona metropolitana debe contener y garantizar como dice Garza (2010); las condiciones necesarias de la producción que son elementales para el funcionamiento de una ciudad, sin éstas no hay posibilidad de desarrollar un proyecto de infraestructura o poder establecer nuevos asentamientos urbanos que tengan viabilidad y sean sustentables en el largo plazo.

El impacto puede ser positivo si las obras de construcción en las vialidades van acompañadas junto con la magnitud del proyecto del nuevo aeropuerto, no se puede imaginar una mega obra como la mencionada con un caos vial y con infraestructura deficitaria que solo generaría nuevamente exclusión en la parte oriente. El proyecto del nuevo aeropuerto puede ser un excelente ejercicio para volver a repensar el proceso de construcción de infraestructura y primordialmente innovar, modificar y trazar adecuadamente nuestras vías de movilidad en la ciudad de México y que esto permita poder crear redes interconectadas de vialidades que permita una mejor canalización de usuarios y mercancías.

- 2) La construcción del nuevo aeropuerto generará externalidades negativas pues su construcción estará envuelta de inconformidades por parte de los habitantes cercanos a la construcción (Atenco) lo que implica una fuerte tensión entre el gobierno federal y los habitantes aledaños. Los beneficios de la construcción no serán para todos y en algunos casos será limitada debido en gran medida a que el proceso de urbanización no es equitativo, a pesar del gran desarrollo que se pueda gestar en esta parte de la ciudad sus beneficios no serán para todos y probablemente eso sea una de las limitaciones de dicha construcción que genere protestas sociales permanentes.

De igual forma la modificación de las vialidades puede traer beneficios importantes para los habitantes pero a un costo mayor con una mayor

degradación ambiental en el lago de Texcoco y las zonas protegidas que la conformaban, las vialidades también traerán mayor flujo de personas y de automóviles que generarán mayor contaminación y un aumento de la temperatura en la zona debido a la gran cantidad de carros que circularían a diario en la zona, por otro lado estas vialidades permitirán que más personas se acerquen cada vez más a la zona y ello implicará que los residentes originarios se encuentren con el costo de los cuellos de botella, una pequeña oleada de migración que afectará la demografía de la zona convirtiéndola con los años en la más poblada, transitada y conflictiva.

El tráfico intensivo en las horas pico, el ruido de todos los medios de transporte en conjunto será otras de las consecuencias del impacto de la movilidad, todo lo anterior es el resultado del proceso de urbanización que se gestará y como se ha dicho, este proceso tiene un costo que se manifiesta en todas estas esferas que al mediano y largo plazo afectarán de manera directa e indirecta a los habitantes de la zona. Como resultado del proceso de urbanización que tendrá la zona a largo plazo se verá nuevamente en conflicto por un aumento considerable en el parque vehicular ya que este aumentará significativamente por la fuerza de atracción que traerá el nuevo aeropuerto.

Las vialidades traerán nuevos flujos, crearán nuevas redes de comunicación y ello, al largo plazo puede condicionar un buen reordenamiento territorial si es que la especulación se adueña del proceso de expansión sin control y regulación por parte del Estado. Las nuevas vialidades pueden condicionar aún más la crisis urbana que ya se presenta en la ZMCM debido a los nuevos desarrollos que se construirán en la zona, el mayor flujo implicará medidas más estrictas de gestión urbano para los automóviles que circularán y se necesitará una red cada vez más grande e interconectada que proporcione un mejor flujo al largo plazo y esto puede ser otra limitante ante el poco espacio que queda en la ciudad. No olvidemos que las vialidades serán el motor de movilidad, pero si no se invierte en ellas y se les asigna presupuestos considerables éstas presentarán muchas de las deficiencias que actualmente tienen lo que daría paso nuevamente a una mala calidad de las vialidades.

De los diversos impactos que puede tener las vialidades se cree que los escenarios de construcción y trazo pueden cambiar conforme se consolide el funcionamiento del aeropuerto debido a que la capacidad de movilidad y la demanda crecerá de manera importante. Los proyectos de movilidad como el Metro, Metrobús o Mexibús no solucionarán los actuales problemas sino se cambian los hábitos de movilidad que se tienen, si el parque vehicular sigue aumentando a la tasa de hoy en toda la zona metropolitana será difícil solucionarlo, por ello es urgente que junto con el Aeropuerto y los proyectos aledaños tengan como prioridad la movilidad y la accesibilidad a ella, de lo contrario los problemas y el impacto en vez de ser en pro del mejoramiento y funcionamiento del aeropuerto puede verse condicionado por la mala calidad de la infraestructura.

Las condiciones en las cuales se desarrollará el NAICM pueden determinar su factibilidad hacia el presente y aún más hacia el futuro, las posturas son diversas y cada una de ellas validades sobre una obra de gran magnitud. Los daños ecológicos y urbanos serán irreversibles por lo que un adecuado diagnóstico permitirá hacer política oportuna, como se ha mencionado si la zona oriente pretende aprovechar la oportunidad de poder detonar la actividad económica y urbana se tiene que trabajar mucho en los medios y formas de movilidad. En los últimos años han surgido un sinnúmero de trabajos relacionados con la movilidad y su relación económica y social en determinados escenarios, aquí podemos decir que si bien el aeropuerto es un gran proyecto de infraestructura el pronóstico es que no se pueda realizar un proyecto integral donde la movilidad sea una condición determinante del éxito del nuevo aeropuerto.

Las vialidades y el Aeropuerto corresponden directamente al modelo global de competitividad de ciudad y de ganancia, si pretendemos excluir estas condiciones del modelo de cómo este proyecto se está gestando habremos fallado en dicha investigación, por ello es que en la zona oriente las condiciones de movilidad deberán cambiar radicalmente por su entorno actual, si el aeropuerto responde a una idea de ganancia, las vialidades también deberán de

ir en la misma dirección y es por ello que el diagnóstico es desolador y poco optimista por su origen y por las razones inertes e inherentes del sistema capitalista; la obtención de la ganancia.

Con todo lo expuesto hasta aquí se puede afirmar que la ciudad es un complejo urbano de movilidad donde la exclusión y la privación de la misma es parte de la ciudad global y si el proyecto del nuevo aeropuerto en si es controversial y se diagnostica será una de las mega obras más controversiales; es posible que en algunos años más los investigadores hablen de las fallas de planificación de movilidad y de sus diversas formas en las que tuvo impacto en la población de la zona oriente.

Cuando avance la construcción del nuevo aeropuerto será posible tener datos y referencias visuales de lo que puede este proyecto representar para la zona oriente, teniendo en cuenta la movilidad y el déficit de infraestructura de la zona oriente si el gobierno local y federal no aciertan en los proyectos de movilidad él aeropuerto estará destinado a ser un punto más de toda la megalópolis, saturado y con una crisis urbana evidente.

La nueva administración liderada por Andrés Manuel López Obrador ha decidido cancelar la construcción del nuevo aeropuerto con la justificación política de que hay dentro del proceso de construcción corrupción e intereses de por medio por parte de lo que él llama "La Elite del poder", si este mega proyecto se cancela es posible que dentro de algunos años se esté cuestionando a AMLO sobre su decisión que puede ser acertada o errónea al cancelarlo, pero lo que sí es seguro son los graves problemas ambientales y urbanos que traería la construcción del nuevo aeropuerto como lo hemos abordado con las vialidades aunque habrá que estudiar muchas más áreas de todo lo que implicaría la construcción del nuevo aeropuerto, aquí se ha querido poner énfasis en uno de los temas que consideramos elementales para todos; nuestra movilidad cotidiana.

El aeropuerto junto con todos los proyectos aledaños tendrá que adaptarse a los problemas que ya hemos mencionado tiene la zona oriente y tener cuenta que el poco espacio hará su juego en una ciudad donde la cantidad de movilidad

es de las más altas del mundo y de un aeropuerto que si bien se considera necesario desde la perspectiva de competitividad aeronáutica y comercial así como de pasajeros, pero que tiene matices de exclusión urbana, especulación inmobiliaria y como ya lo ha dicho AMLO; es un proyecto que todos los mexicanos deben de pagar y que posiblemente un 95% de ellos nunca lo ocupe en su vida.

Para fines prácticos se hará usos de los diferentes esquemas metodológicos que nos permitan tener una síntesis detallada de que se pretende exponer.

En primera instancia utilizaremos un cuadro comparativo que nos proporcione dos escenarios; *con la construcción y sin la construcción*. Después se realizará una matriz FODA que nos permita ejemplificar algunas de las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que presenta la edificación del NAICM.

Como ya se ha mencionado con anterioridad, la construcción de un nuevo aeropuerto en la ciudad debe atenderse como *un costo social, económico y ecológico* que los ciudadanos deben de aceptar para dicha construcción, por poner un ejemplo; la construcción del aeropuerto demanda mayor movilidad para la llegada de los usuarios y mercancías por vía aérea, lo que a largo plazo creará un escenario de caos en la zona de construcción, podemos imaginar las vialidades del oriente de la ciudad atiborradas de todo tipo de automóviles ligeros y pesados que buscan al nuevo aeropuerto, esto a la postre se manifestará en mayores embotellamientos, prolongación de las horas pico, contaminación tanto atmosférica como auditiva a la que podemos sumar escenarios diversos y aleatorios que condicionarían aún más la movilidad de los residentes locales y periféricos, convirtiéndose en una externalidad que se deberá tolerar o aceptar a cambio de obtener otros beneficios como puede ser una mayor actividad económica en la zona o inclusive la elevación catastral y de mercado de las viviendas periféricas al aeropuerto.

También es verdad que el aeropuerto presenta desde su construcción debilidades operativas o de financiamiento que podrían condicionar su construcción que va a la par de los problemas medioambientales que pondrían en peligro su

construcción. Un punto de relevancia sería solucionar los problemas de medioambiente y aquellos que tiene que ver con los habitantes locales que se oponen a la construcción del aeropuerto y que sin duda son fuerte debilidades que podrían condicionar a ojos de todos los ciudadanos si es la obra que convenga construirse aceptando las diversas externalidades que conllevará un nuevo aeropuerto en la Ciudad de México.

Por último, decir que el aeropuerto tendrá aspectos positivos para algunos debido a los múltiples beneficios económicos que este podría dar a los habitantes, sin embargo, para otro sector de la población, su construcción representará una externalidad no deseada; mayor caos, contaminación, desabasto de servicios como agua potable, aire limpio, incrementó de basura, trafico vial y la elevación de los costos privados como adquisición de vivienda o de servicios privados.

Para tener un panorama más amplio sobre lo que pretendemos abordar, se ha realizado una segunda tabla que manifiesta dos escenarios; *Sin la construcción y con la construcción del aeropuerto*. Esta tabla nos permite atender los diversos escenarios que se presentarían si el aeropuerto se construye o no, en medio enlistamos variables que se consideran de suma importancia para la construcción del aeropuerto.

Una forma de contraponer escenarios es haciendo una comparativa de estos, el cuadro 16 manifiesta un análisis de variables seleccionadas que se consideran importantes para el análisis que se quiere hacer; el impacto del NAICM sobre las vialidades del oriente de la ZMCM.

En medio encontraremos dichas variables, se consideró importante enlistar la crisis de movilidad, ecocidio, cantidad y calidad de la infraestructura y alguna más como contaminación o la inversión en los proyectos periféricos.

En la categoría; *Parque vehicular* podemos ver que el escenario claramente cambia con el proyecto, como ya se ha anticipado aquí, el aeropuerto atraerá nuevos flujos tanto internos como periféricos que condicionarían y en algún momento estimularían la adquisición de nuevos autos por parte de los ciudadanos que buscarían desplazarse con mayor rapidez a este punto de la ciudad. Por ello el

incremento de la adquisición de nuevas unidades ira a la par de la calidad y cobertura de la red de transporte público.

Otra categoría de suma importancia sería el *aumento en la red de transporte público* que será crucial por lo comentado anteriormente y por los proyectos aledaños al aeropuerto que buscarían verse beneficiados de esta nueva red que facilitaría una mayor diversificación de la red y poder atraer mayores flujos de inversión a futuro, como hemos ya comentado en la parte teórica; se deben de generar las condiciones para la reproducción del factor trabajo y de acumulación de capital.

Mediante el análisis este cuadro busca generar un escenario que a toda costa puede ser mejor o peor, cuando anteriormente hablábamos de la falta de un estudio concreto y más detallado sobre las vialidades que serían modificadas y construidas para atender la movilidad que se gestaría en la zona de construcción se podía anticipar el fracaso total en la gestión de movilidad debido a la gran obra que se construiría y el impacto que esto representaría para la zona que no cuenta con la infraestructura necesaria para hacer frente a la cantidad de viajes por hora y día que se multiplicarían por la fuerza de atracción que el aeropuerto representa para la actividad económica, política y social del país así como de la ciudad

Para finalizar se ha desarrollado una matriz FODA que busca sintetizar y a la vez exponer el escenario del aeropuerto. La Matriz busca entrelazar la información para buscar los mejores escenarios posibles y atender aquellas áreas de oportunidad y fortalecer aquellas donde se aprecia hay una debilidad, este ejercicio servirá para manifestar aquello que desde nuestra perspectiva puede condicionar o alentar a un mejor consenso político y social hacia la aceptación de la construcción del nuevo aeropuerto se llegó a una conclusión esencial; *el desarrollo urbano es en todo sentido respuesta del modelo de acumulación capitalista, la ciudad y su infraestructura se gesta paralelamente al aseo ecológico, de la planificación urbana adecuada y contrapone lo económico y social a merced de la generación de las condiciones de reproducción del factor trabajo y de acumulación elevando así la tasa media de ganancia que se respalda a través del marco legal.*

Cuadro 16: Comparativa: sin construcción y con construcción

Situación sin proyecto	Variable	Situación con proyecto
Seguirá acrecentándose	Crisis urbana	Aumentará a una velocidad mayor que la actual
Seguirá teniendo las características actuales y con el déficit de infraestructura que se tiene.	Movilidad	Puede acrecentar de manera importante debido a la atracción económica del aeropuerto.
Puede ir disminuyendo paulatinamente	Parque Vehicular	Acrecentará por el desplazamiento al NAICM.
Empeorará debido a la saturación en el actual.	Infraestructura aérea	Aumentará de manera considerable, teniendo una mayor oferta de viajes y destinos.
Seguirá aumentando en el actual agravando el escenario de crisis.	Aumento en la capacidad de vuelos	Incrementará de manera importante en cada una de las distintas fases de la construcción.
Sin cambios, aunque el lago de Texcoco requiera un proyecto de rescate.	Ecocidio	El proyecto del Nuevo Aeropuerto atenta totalmente con el medio ambiente de la ciudad.
No se generan	Generación de empleos	Se estima emplear a unas 50,000 personas en la fase final.
Seguirá rezagada	Aumento en la actividad económica en la zona	puede detonar la zona gracias a la fuerza de atracción que atraerá el NAICM.
Seguirá incrementándose	Contaminación	No solo se incrementará sino se aceleraría debido al Aeropuerto.
Se tendrá problemas en gestionar vuelos que se manifestará en pérdidas económicas.	Competitividad comercial	Incrementará gracias a la amplitud y se podrá atender los vuelos comerciales de otras naciones permitiendo una mayor capacidad de recursos económicos.
Se verá limitado o inclusive disminuya por la cantidad de tiempo de espera en el actual aeropuerto.	Flujo turístico	Incrementará debido a la mejora en tiempos y destinos que se ofrecerán
La zona oriente se verá afectada por no contar con un proyecto que impulse económicamente la zona.	Inversión en proyectos en la periferia	Incrementará la infraestructura y la cantidad de servicios públicos y privados para los nuevos residentes.
incrementará lentamente	aumento en la red de transporte público	Crecerá en cobertura y calidad por lo que el NAICM puede generar condiciones de inversión a futuro.

La matriz FODA plasmada tiene como objetivo ampliar el panorama ya trabajado en las tablas anteriores, este método es recurrente para exponer las fortalezas y debilidades en este caso de la construcción del nuevo aeropuerto y su papel para con las vialidades.

De la matriz rescataremos dos secciones importantes; *Maxi Maxi* y *Mini Mini* que representan los dos polos opuestos del proyecto. Abordando el primero (*Maxi Maxi*) podemos encontrarnos la estrategia central y las características que harían del proyecto de Texcoco una opción fundamental para el desarrollo económico del país y por otro lado en este cuadro se plasma el discurso de competitividad y de capacidad de usuarios la cual en si solucionaría la crisis que sufre el actual aeropuerto. *Mini Mini* representa la estrategia que más afecta o condicionaría la construcción del nuevo aeropuerto, esta sección pone a relieve las debilidades de dicha construcción y una de ellas sin duda alguna es la relacionada con las condiciones en las que el medio ambiente se ha visto atentado por la construcción, además de los múltiples discursos y eventos que manifiestan hechos que la construcción tiene una cadena de funcionarios y empresarios que quieren verse beneficiados de dicha construcción que de alguna forma u otra afecta en la confianza de los demás inversores o puede condicionar legalmente su construcción.

El cuadro 16 como la matriz FODA nos ofrece la posibilidad de hacer un análisis más detallado de lo difícil que es gestionar y administrar un aeropuerto de esta magnitud donde muchas personas se verán tanto beneficiadas como afectadas de dicha construcción, el choque político latente por parte del partido MORENA que la considera una obra faraónica innecesaria para los habitantes de la ciudad y las presiones presupuestarias y económicas que el aeropuerto representaría para el país.

El impacto del nuevo aeropuerto en la dinámica urbana será más grande, caótica y difícil de gestionar de lo que se cree y es necesario crear desde ahora escenarios más cercanos a la realidad, en el plan maestro no se estipula ni la demanda actual ni futuro de la carga vehicular o peatonal en la periferia. Sin esta base estadística es difícil hacer pronósticos y estudios que puedan en determinado momento realizar una u otra obra.

La construcción de un aeropuerto debe de abrir el debate profundo y científico de cómo se edifican nuestras ciudades, la forma de gestionar, financiar y ser participe del cuidado del medio ambiente a la par de que se busquen mecanismo modernos capaces de hacer más eficiente el consumo de energía y de ir sustituyendo de manera acelerada la movilidad de automóvil privado hacia un sistema masivo, con buenas condiciones físicas que pueda competir en tiempos y eficacia al motorizado, hoy vemos grandes ciudades que van caminando hacia ese fin pero es verdad que en el caso de la Ciudad de México la meta parece lejana y es urgente que el gobierno de la ciudad ponga énfasis en los permisos de construcción y haga valer las normas de construcción de la ciudad que se ha visto bastante afectada y asechada por esta reglamentación bien redactada pero mal ejecutada.

Ante el escenario de caos urbano que se gesta en la ciudad de México, es importante que proyectos como el nuevo aeropuerto sean un parte aguas en la forma de cómo se debe construir, coordinar y financiar la infraestructura de la ciudad para que esta represente para los ciudadanos un impacto económico en beneficio de los habitantes de la ciudad que deben de aceptar los costos elevados que implicará la construcción de un aeropuerto donde inicialmente no se tenía pensado.

Independientemente de la construcción del aeropuerto en Texcoco se debe de buscar los mecanismos de financiamiento de infraestructura adecuada para el resto de la Zona metropolitana que se ha visto afectada por la falta de fondos que la renueven y que hoy vemos es insuficiente para los millones de ciudadanos que a diario realizan sus actividades y que ahora se manifiestan en largas horas de traslados que a su vez se ven reflejados en aspectos económicos y de salud para los habitantes de la ciudad.

Matriz FODA: NAICM

Factores Internos/Factores Externos	Fortalezas Internas	Debilidades Internas
<p>Oportunidades Externas</p> <p>El nuevo aeropuerto se puede ver beneficiado del apoyo de diversas empresas extranjeras y países extranjeros que buscan que México fortalezca la competitividad área mejorando y ampliando su infraestructura y con ello las oportunidades de crecimiento en inversión a largo plazo, lo cual daría paso a un apoyo por parte de estos hacia su construcción.</p> <p>El financiamiento del nuevo aeropuerto puede verse garantizada si se logra convencer a los inversionistas que el nuevo polo de desarrollo urbano se convertirá en una oportunidad de poder estimular la actividad económica de la ciudad y del país.</p> <p>Las oportunidades de su consolidación pueden verse aumentadas si el proyecto incrementa las posibilidades de inclusión social, disminución de impacto ecológico, el apoyo del Estado para financiamiento a largo plazo, así como la promoción a la inversión en los proyectos periféricos.</p>	<p>Maxi Maxi</p> <p>La construcción del NAICM tiene como potencialidad elevar la competitividad económica y comercial del país mediante la ampliación de carga, pasajeros y rutas. El desarrollo del nuevo aeropuerto traerá consigo beneficios económicos al país al tener un mayor tránsito aéreo que permita un mayor flujo de mercancías y de usuarios. Un aumento en la capacidad de vuelo ayudaría a que los flujos de pasajeros sean mayores y esto daría paso a incrementos en el sector turístico que tendría la oportunidad de ofrecer mejores servicios, destinos y precios.</p> <p>Por otro lado, el erario público se vería beneficiado por una mayor captación de recursos fiscales lo que permitiría financiar a largo plazo dicha infraestructura.</p>	<p>Mini Maxi</p> <p>Un nuevo aeropuerto requeriría de una basta tecnología y recursos físicos con los que no cuentan, por ello los precios y el costo final de la construcción seguramente será trasladada al usuario por lo que el aeropuerto tal vez no sea tan accesible para todos los ciudadanos y esto puede limitar su cobertura o inclusión social.</p> <p>El nuevo aeropuerto podría ser la oportunidad de que más empresas mexicanas consoliden su intercambio comercial hacia otras naciones, pero de igual forma podría verse atentado ente la competitividad comercial de Estados Unidos que aprovecharía dicha infraestructura para canalizar más empresas que busquen quitar un porcentaje del mercado a las empresas mexicanas</p>
<p>Amenazas Externas</p> <p>El financiamiento a largo plazo, los conflictos medioambientales y los diversos problemas que han surgido en torno a la corrupción y el conflicto de interés en la construcción del aeropuerto como lo pueden ser la compra sin vigilancia de terrenos en la periferia del Aeropuerto por parte de los grupos constructores que buscan a toda costa desplazar a los habitantes originarios de la zona que ven atentados sus derechos, por otro lado, el Aeropuerto sería una obra costosa, de largo plazo y excluyente lo que puede verse atentada en su construcción, el cambio de régimen político y los choques históricos entre Estado y la iniciativa privada puede condicionar aún más los tiempos, plazos y costos de construcción.</p>	<p>Maxi Mini</p> <p>El uso de nuevas tecnologías puede ayudar a revertir el daño ecológico y la promoción de dicha tecnología hacia los futuros inversores creará certidumbre que se manifestará en recursos físicos y financieros para la construcción del aeropuerto y una mejor administración junto con una correcta y clara gestión de los recursos invertidos podrán ayudar a generar confianza ante el tema de corrupción. Una mejor canalización de recursos podrá manifestarse en infraestructura que a la par ayudaría a la contratación de personal formal. El nuevo aeropuerto puede ser la oportunidad de elevar la capacidad de la ciudad para paliar la economía mexicana gracias a la inversión y generación de empleos sin dejar de lado el desarrollo de un nuevo polo de desarrollo urbano que podría ser la oportunidad de reconfigurar territorialmente la ciudad y poder solucionar algunos problemas de movilidad, déficit infraestructural y dotación de servicios urbanos mediante los recursos financieros que deje el aeropuerto y sus proyectos aledaños.</p>	<p>Mini Mini</p> <p>El financiamiento, los problemas políticos, así como la incertidumbre de corrupción podrá solucionarse aliándose con empresas confiables de larga experiencia, con participación del sector social y del Estado que podría jugar un papel más activo que daría paso a mayor confiabilidad y respaldo a cada uno de estos temas, teniendo en cuenta que el proyecto debe ser más incluyente el proyecto para todos los habitantes de la ciudad.</p> <p>Las externalidades que tendría el nuevo aeropuerto se manifestarán de manera importante en: crisis de movilidad, contaminación, segmentación marcada de la ciudad, expansión de la manchar urbana que se traduciría en una elevación en los costos de los servicios públicos, la especulación inmobiliaria se haría presente por lo que los desplazamientos se harían presentes junto con el ecocio.</p>

Si el aeropuerto pretende consolidarse debe de atender todos los problemas de las grandes urbes; congestionamiento vial, financiamiento de infraestructura, cambio climático, regulación de uso de suelo, equipamiento urbano y sobre todo gestionar la política urbana de la ciudad que se puede ver afectada por una mega construcción que no garantice de ante mano poder solucionar al largo plazo los problemas ya mencionados.

Las vialidades si bien serán un tema a solucionarse con el tiempo, se requieren efectuar estudios y un análisis más serio, detallado y profundo que desglose los diferentes escenarios de demanda de movilidad futura y de la carga vehicular cuando el aeropuerto termine de construirse, estos datos hoy en día no tienen y es urgente que las autoridades correspondientes las realicen para con toda la zona oriente de la ciudad que carece de infraestructura y de un plan concreto que ayude a solucionar los problemas que hoy se tienen en transporte público, calidad de las vialidades y financiamiento.

Desde la perspectiva económica la construcción del nuevo aeropuerto será un proyecto que puede ayudar a paliar los históricos problemas de competitividad económica en la Ciudad de México, así mismo elevaría la calidad de los servicios urbanos de la zona oriente que por años ha sufrido de todo tipo de irregularidades donde dichos servicios no han sido cubiertos primordialmente en las zonas altas donde la inseguridad y la clandestinidad han hecho de estas zonas las menos consideradas por parte del gobierno de la ciudad para invertir en infraestructura urbana.

El impulso económico que el Nuevo Aeropuerto puede darle a la ciudad de México podría ser más que significativo teniendo en cuenta que desde los años 70's no se construye dentro de la Ciudad de México un megaproyecto de gran envergadura que pueda dictaminar una creciente actividad económica y comercial para la ciudad, así mismo este proyecto podría, como se ha plasmado en el cuadro 16, ser la oportunidad de reorganizar urbanísticamente la Ciudad de México al menos en la zona oriente y que dé paso a futuros proyectos que cumplan dicho rigor económico, urbano y medioambiental.

Desde el punto de vista urbano la construcción del NAICM será un desafío, experiencias de otros países demuestran que la construcción de megaproyectos dentro de una ciudad de la magnitud como la de México tiene muchos más puntos en contra que a favor. Como ya lo hemos mencionado con anterioridad, la consolidación de un proyecto de esta índole traerá consigo una concentración demográfica que se acentuará con la pequeña migración que se gestaría de las entidades periféricas de la ciudad que en todo caso provocarían una expansión de la mancha urbana.

Desde la perspectiva Ecológica el NAICM atenta contra la estabilidad ambiental de la Ciudad de México que desde su fundación hace más de 500 años atrás se ha gestado una lucha incesante entre lo económico y las condiciones geográficas y físicas con las cuales la ciudad cuenta. El Lago de Texcoco es uno de los pocos espacios naturales con los cuales cuenta la ciudad para la recarga natural de mantos acuíferos, su destrucción pone en peligro el abasto de agua y la canalización de las aguas residuales que en época de lluvias se generan en la ciudad.

La construcción del NAICM es en todo caso una obra que atenta primordialmente contra la estabilidad urbana, ecológica y ambiental de la ciudad. Con este estudio se pudo comprobar las grandes dificultades que tiene la construcción de un Aeropuerto en la Ciudad de México, independiente de los grandes beneficios económicos y comerciales que puede tener dicha construcción se debe salvaguardar los intereses generales de la población de la ciudad de México que verá condicionada su movilidad, salud y los cambios urbanos que se desprenderán de dicha construcción.

Hoy más que nunca, las diversas disciplinas científicas deben de dar el revés a este tipo de decisiones poco coherentes, la construcción del nuevo aeropuerto responde a la dinámica capitalista de competitividad comercial, así mismo su construcción puede atentar al equilibrio urbano de la ciudad que por sí misma es caótica. En todo el mundo se han rechazado a diversos proyectos que tienen como característica principal; elevados costos, exclusión urbana, ecocidio, fragmentación

urbana, contaminación, corrupción, intereses políticos y particulares, mala planificación urbana y un claro desplazamiento y despojo por parte del gran capital hacia los habitantes originarios.

Los proyectos urbanos deben de ser mucho más coherentes con la realidad de la ciudades, no se puede construir y edificar sin planificar, sin medir los impactos medioambientales y sociales que dichos proyectos pueden llegar a tener, es claro que el proyecto de Texcoco económicamente es viable, pero urbanísticamente tiene impactos que en el proyecto maestro no se han especificado y que atentan contra la población, en dicho plan no manifiesta ni los impactos demográficos, de contaminación o los proyectos de reubicación de los pobladores originarios que serían desplazados.

Con esta investigación podemos acercarnos a la idea de lo que significa la construcción del NAICM para la zona oriente de la Ciudad de México, su impacto en la vialidad es más que evidente y clara, una crisis de movilidad se vislumbra detrás de un proyecto que pretende ser moderno e innovador, pero que carece de estudios y mediciones adecuadas que clarifiquen dicho impacto. Este proyecto pretendió desde el inicio ser un estímulo para futuras investigaciones en el ramo urbano, económico y ambiental, en referencia con la construcción del NAICM que seguramente generará diversas investigaciones y análisis para evaluar sus posibles impactos.

Conclusiones

- Los procesos urbanos acelerados desde la revolución industrial han cimentado y creado el escenario de crecimiento descontrolado de las ciudades que hoy conocemos; la Ciudad de México no está exenta de dicho proceso de globalización, incursión de competitividad, captación de recursos financieros y mucho menos hacia el proceso de explotación de la misma ciudad como el espacio geográfico por excelencia donde el sistema capitalista dictamina el proceso de acumulación de capital.
- La crisis urbana es la principal característica de las ciudades del siglo XXI y con ellas el hecho del ecocidio, migración, la segmentación cada vez más marcada entre ricos y pobres, políticas de privatización de servicios básicos, así como los bajos salarios, inseguridad y un sinfín de temas urgentes para los más desfavorecidos que se han visto cada vez más orillados a buscar nuevos espacios donde habitar ante las recurrentes crisis económicas y los recortes presupuestales a los programas sociales que de alguna forma u otra podrían ayudar a paliar la gran brecha de desigualdad no solo de salarios sino de acceso a infraestructura y a sus derechos de ciudadanos que cada vez se ven más limitados con una tendencia a desaparecerlos, todo ello con un sólo fin; la reproducción de la fuerza de trabajo, elevación de la tasa media de ganancia y generar las condiciones generales de la producción en la ciudad.
- Las condiciones generales de la producción son fundamentales para la reproducción de la fuerza de trabajo, generación de riqueza y la expansión geográfica del mismo capitalismo, proyectos como el nuevo aeropuerto son la evidencia de la amplia teoría realizada por Garza donde manifiesta que sin este aparato físico la ciudad se vería colapsada o interrumpida, el actual aeropuerto no cumple con esas características por ello su urgente renovación y aunque la crisis de movilidad y el ecocidio este de por medio, su construcción representa en todo sentido el establecimiento del aparato físico en la ciudad que garantice la acumulación de capital.

- Los Aeropuertos forman parte del aparato físico de la Ciudad y por tanto pertenecen a la lógica de las condiciones generales de la producción, su saturación en el año 2014 manifestaba una barrera de captación de recursos financieros y de infraestructura, por ello su construcción responde a un criterio peculiar; entre más grande y monumental, es mejor, así es como hoy se construyen las grandes ciudades; sin control, nula planificación y con múltiples intereses. Las vialidades son tan vitales, sin ellas es casi imposible que la mega construcción resulte exitosa y ante ello se ve difícil poder modificar gran parte de la red vial que conectará el Nuevo Aeropuerto con el resto de la ciudad, si las vialidades no cuentan con los estudios necesarios de tránsito actual y de su demanda futura no se podrá hacer un adecuado diagnóstico, el desplazamiento de los usuarios a los diversos puntos periféricos del aeropuerto se verán condicionadas aún más si el proyecto maestro no se clarifica y estipula puntualmente las obras que se deben de construir, de lo contrario el nuevo aeropuerto se incluirá a la serie de megaproyectos que tendrán como característica; crisis de movilidad, especulación, corrupción, excluyente y que de paso terminará con los espacios ecológicos como el lago de Texcoco poniendo en riesgo la estabilidad medioambiental de la ciudad que históricamente siempre se ha visto atentada por los intereses particulares.
- La demanda de vuelos para finales de 2019 se espera sea de 50 millones de pasajeros, la construcción de NAICM pretende poder llegar al año 2060 con una capacidad de 120 millones de vuelos coordinados, canalizar esa cantidad de vuelos demandará la creación de infraestructura en la periferia y entre ellas sin duda alguna debe ser una fuerte y constante inversión en las vialidades y en la regulación de la movilidad en la zona oriente de la Ciudad, sin estas condiciones se vislumbra casi imposible poder canalizar la cantidad de usuarios al NAICM y aún más con las condiciones de crisis urbana que sufre gran parte de la Ciudad de México, las vialidades son fundamentales, si no hay una fuerte inversión y sobre todo regulación del parque vehicular así como del transporte público será una obra que en vez de proporcionar condiciones de mejoramiento urbano, las condicionará aun más de lo que actualmente están.

- La construcción del Aeropuerto en Texcoco y su relación inherente a las vialidades manifiesta la relación estrecha entre el capital y la ciudad como su ente físico y geográfico más impórtate para su fin último; la acumulación de capital, la explotación de los recursos naturales y mantener a la ciudad como su promotor de desarrollo que nunca se ha manifestado en la vida de los millones de capitalinos que se han visto excluidos por la política de libre mercado que solo ha atraído caos, crisis y millones de pobres a la ciudad, por ello el proyecto de un nuevo aeropuerto puede ser la oportunidad de reinventar a la ciudad como un espacio común, accesible, habitable, donde se garantice la seguridad, la accesibilidad al equipamiento urbano, empleo y que la infraestructura construida sirva como palanca de crecimiento económico y que a la postre se vea reflejada en el desarrollo económico de la ciudad y el país.

Recomendaciones

En este apartado se busca integrar una línea de tiempo que sirva como un recuento de lo que ha pasado en tema puntual del nuevo aeropuerto, se pretende enlistar e ilustrar los eventos más trascendentales desde la ampliación de la terminal 2 hasta los eventos que la han llevado a la saturación actual, la justificación económica y de competitividad que condujo a la administración de Peña Nieto a tomar la decisión de proyectar la construcción del nuevo aeropuerto.

Por otro lado, se hará un análisis sobre la cancelación del proyecto de Texcoco a finales del año 2018 con el nuevo gobierno de López Obrador.

Para repensar sobre la cancelación de Texcoco.

Ante la inminente cancelación del nuevo Aeropuerto en Texcoco por parte de la nueva administración encabezada por el presidente Andrés Manuel López Obrador será importante analizar varios puntos que se consideran vitales para la zona oriente de la ZMCM independientemente de su parcial cancelación, en el periódico el UNIVERSAL sale una noticia en donde se publica el anuncio de la siguiente manera “*Juez concede 2 suspensiones definitivas para congelar decisión sobre Aeropuerto de Texcoco*” fechado el 17 de Junio del 2019, situación que previamente muchos han venido enunciando; la cancelación tardaría muchos más años y los costos de ello se elevarían.

Ante el escenario adverso con el que cuenta el gobierno federal sobre la problemática de la construcción de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México ya sea Texcoco o Santa Lucia como lo ha dispuesto el presidente AMLO, con ello surgen a principios de Junio del 2019 una serie de noticias por parte del sector empresarial que pretende a toda costa salvar el proyecto de Texcoco debido a que consideran que este tiene ya un avance considerable (40%) lo que hace pensar que sería más costoso Santa Lucia debido a que se empezaría de cero y que hasta

Septiembre del 2019 no existe un estudio Ambiental y técnico certero sobre el impacto de su construcción.

El banderazo para la construcción de Santa Lucia se gestó el 29 de abril del 2019 de la mano del Presidente de la República, esto quiere decir que prácticamente a 6 meses de que dictaminara mediante la consulta ciudadana del mes de octubre del 2018 la cancelación del proyecto de Texcoco, por fin se tenía un proyecto que lo sustituyera. Este banderazo solo era para que se iniciaran los estudios para su construcción más no la construcción física del Aeropuerto, el presidente AMLO anuncio que su construcción estaría a cargo del Ejercito mexicano.

¿Qué se debe repensar? Ante la cancelación de Texcoco probablemente se cancelen todos aquellos proyectos de infraestructura que se tenían en mente en materia de movilidad que en este proyecto hemos tratado de abordar. El plan maestro estipulaba una serie de avenidas y de construcciones que ayudaría a la zona oriente a una mejor distribución de la movilidad, equipándola e invirtiendo en los diversos sistemas de movilidad. Los fondos de presupuesto que estaban destinados para dichas obras se han ido junto con la cancelación y por tanto el problema que aquí se abordó sigue intacto; la crisis de movilidad de la zona oriente.

Es importante agregar que independientemente de la cancelación del aeropuerto sería crucial solucionar el problema existente de la movilidad en esta parte de la ciudad que se ha visto sumergida en dicha crisis por los cortos presupuestos que se designan a la gestión de movilidad. El Plan Maestro contiene puntos a favor que se deberían de rescatar e impulsar, pero si el proyecto se detiene es claro que los recursos para este fin se acabarán y los habitantes de la zona tendrán aun el problema de movilidad y de falta de infraestructura en sus vidas cotidianas.

Por ello es de suma importancia que el proyecto de movilidad pueda rescatarse y se designe presupuesto para realizarse, la crisis de movilidad esta latente, si en este trabajo se pronosticaba que con la llegada del nuevo aeropuerto los flujos y la cantidad de automóviles incrementarían también, por lo que si no se

soluciona de manera urgente está en peligro la movilidad de la zona por falta de inversión pública y de un proyecto serio por parte del gobierno de la ciudad de México que permita a largo plazo no olvidar que en esta parte de la ciudad el flujo de personas y mercancías es crucial para la dinámica económica de la metrópoli y que por tanto la movilidad debería de ser un tema crucial para detonar económicamente la zona que se ha visto excluida en todos los sentidos y que tras la cancelación del nuevo aeropuerto se presume que la zona colapse pronto por no contar con un proyecto de igual magnitud que permita a largo plazo detonar la zona económicamente y que a la par permita solucionar los graves problemas de movilidad y de equipamiento urbano que se ha venido creciendo.

Por ello deberíamos de repensar en el Plan Maestro que contenía buenas ideas y algunas más que se podrían modificar, pero en este sentido si el proyecto de movilidad se rescata podría ayudar a que la zona se detonara económicamente y permitiría nuevamente reconfigurar el trazo urbano, movilidad y equipamiento urbano que renueve los diversos sistemas de transporte masivo que a la postre elevaría la calidad de la infraestructura y por ende de las personas que viven en la zona.

Si Santa Lucia se gesta, se debería de realizar un proyecto de movilidad integral en toda la zona que permita que en este caso tanto el Benito Juárez y el nuevo funcionen de manera coordinada permitiendo que en este caso los diversos proyectos de conectividad sean certeros y eficaces dando paso a que ambos aeropuertos funcionen de manera adecuada, de lo contrario se habrá cometido el mismo error; un proyecto maestro de movilidad que no es claro y carente de presupuesto.

A mitad del presente año surgieron una serie de amparos para la cancelación de Santa Lucia por no contar con los estudios medioambientales que garanticen la construcción de dicho aeropuerto, por lo que de manera paralela surge un dictamen de un Juez donde por parte de unos empresarios interponen que el proyecto de Texcoco se recupere y permita seguir con dicho proyecto.

“El proyecto consiste en retomar la construcción del aeropuerto de Texcoco en el punto en el que se quedó y terminar la primera etapa con sus tres pistas. Quedarían fuera todos los desarrollos inmobiliarios, comerciales y residenciales, que se contemplaron en el diseño de los arquitectos Norman Foster y Fernando Romero” y más adelante comenta “... La presentación del plan “secreto” para revivir el aeropuerto de Texcoco coincide con las demandas de un grupo de organizaciones insertadas en el colectivo #NoMásDerroches que tienen frenado, jurídicamente, el proyecto de la ampliación de la base militar de Santa Lucía y lograron una suspensión para que no se “sumerjan” las obras del NAIM en Texcoco”¹⁹²

Independientemente de la cancelación o no de Texcoco sería importante enfatizar ciertos puntos;

- El proyecto de Texcoco en el tema de movilidad debería de recuperarse
- Los habitantes de la zona oriente con la cancelación del aeropuerto en Texcoco se quedan a merced de un proyecto que pretendía detonar la zona económicamente y que ahora se ve difícil que el gobierno federal impulse uno de igual peso.
- Si Santa Lucía se realiza se debería de abordar los temas puntuales de movilidad en la zona oriente debido a su gran carga y la representación económica, demográfica y urbana que ésta representa para la Zona Metropolitana.
- Si Texcoco “renace” deberían de hacerse nuevos estudios de movilidad, debido a que el Plan Maestro no contiene y ni clarifica algunas cuestiones importantes con el tema de infraestructura que a consideración de este trabajo no lograrían solucionar los problemas del todo.
- El urgente problema de déficit de infraestructura que sufre la zona oriente se pretendía solucionar con la llegada del aeropuerto en Texcoco, su cancelación pone en peligro esta renovación, por ello es importante que

¹⁹² Maldonado, Mario, “El Plan secreto para rescatar el Aeropuerto de Texcoco”, 17 de junio del 2019, *El Universal*.

desde el gobierno de la Ciudad de México y del Estado de México se destinen recursos suficientes para ello, hoy la zona recibe menos dinero y atención al problema de movilidad y equipamiento urbano que otras de la ciudad es que se han visto privilegiadas.

La disputa por un aeropuerto que pretenda solucionar el problema de movilidad aérea, competitividad, apertura comercial e incrementar la inversión y el flujo de turismo se ha convertido en el tema político, económico, urbano y medioambiental más importante del nuevo siglo, la cancelación del proyecto de Texcoco se convertirá tal vez en un acierto medioambiental y urbano, pero un error económico y comercial para México que desde el inicio en 2014 se pretendía que este megaproyecto fuera el detonante económico que impulsara a la ciudad y a su vez al país al repunte económico que necesitaba.

El ejercicio se conformó de fechas y hechos que se consideraron elementales para la explicación de la cancelación del proyecto de Texcoco donde se integraron las noticias más relevantes y trascendentes que generaron en el ámbito económico, político, social e internacional que a la postre se definió en la consulta ciudadana que realizó AMLO para la dictaminación de la cancelación de una obra que llevaba para entonces 4 años en curso y miles de millones de pesos, ahora su cancelación también costará miles de millones a los mexicanos.

El anexo que se integró tuvo como finalidad poder facilitar la incursión del tema de la cancelación del NAICM que no se contempló integrar en esta investigación pero que se considera de suma importancia debido a la relevancia que suscitó en la sociedad mexicana dicha cancelación y el proyecto alternativo sobre la construcción del nuevo aeropuerto en los terrenos de la base aérea de Santa Lucía que actualmente se encuentra suspendido por una serie de amparos y litigios que se han interpuestos empresarios y funcionarios del sector público con la finalidad de frenar el avance de la construcción, ya que consideran que el nuevo aeropuerto de Santa Lucía al igual que Texcoco no cuenta con los estudios de impacto ambiental, aunque el discurso del presidente AMLO es firme y asegura que los

estudios estarán listos para que los *Fifí* estén conformes con la obra que el mismo presidente encabeza.

ANEXO 1

NAICM: Crónica de una suspensión anunciada

Fecha	Suceso
10/06/2013	Ante el proyecto del gobierno federal para el NAICM BANOBRAS, ASA y Grupo Aeroportuario se comprometieron apoyar a la construcción de facilitar los procesos de construcción y logística.
02/09/2014	Comienza la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México
02/09/2014	El secretario de comunicaciones y transportes, Gerardo Luis Esparza dio a conocer que el monto estimado de la obra sería de 120,000 millones de pesos.
03/09/2014	Se da a conocer el proyecto del NAICM.
30/06/2016	Según el reporte del Grupo Aeroportuario se tenía para esta fecha un avance del 30% en la construcción.
10/06/2017	El titular de la STC anuncio que debido a la construcción del NAICM se deforestaron 500 ha, y se buscaba que una cantidad de 700 ha fueran reforestadas para cuestiones de mitigación.
17/04/2018	A través de la STC se hace un análisis que determina que la obra incrementará sus costos de 169,000 a 186,000 millones de pesos
26/04/2018	El sector empresarial se manifiesta en contra de las diversas propuestas de cancelación de AMLO para el Aeropuerto en

	Texcoco lo que dicen que representaría una gran pérdida de atractivo económico y de competitividad comercial.
12/05/2018	Andrés Manuel López Obrador manifiesta que independientemente de la consulta invertiría 5,000 millones de pesos en la modernización de los aeropuertos periféricos del Benito Juárez.
30/05/2018	El presidente Enrique Peña Nieto mencionó que las obras del NAICM seguirían hasta el último día de su mandato.
20/08/2018	Se da a conocer un informe donde por problemas de litigios hay un atraso significativo de 2 años en las obras de construcción y debido a esto se prolongarían las etapas anunciadas en el plan maestro.
20/08/2018	Ante la campaña de cancelación del NAICM por parte de AMLO se pretende construir uno en Santa Lucia que constaría la reubicación de ceca de 3 mil familias.
22/08/2018	Desde la construcción del NACIM este presenta cerca de 6 demandas entre las que se enlista; corrupción, medio ambiente y despojo de propiedades.
22/10/2018	El empresario Carlos Slim se manifiesta días antes de la consulta y dice que independientemente de que se cancele el Aeropuerto en Texcoco el proyecto debería haber sido construido y financiado totalmente por el sector privado.
23/10/2018	AMLO niega que la cancelación de Texto pueda generar una crisis financiera en México.
25/10/2018	Se lleva acabo la consulta ciudadana a nivel nacional que definiría el futuro del NAICM que terminaría el 29 de octubre de ese mismo año.
29/10/2018	Se lleva acabo la consulta ciudadana para definir el futuro del NAICM

29/10/2018	Por la noche en el conteo rápido del partido MORENA se especula que la decisión ciudadana a nivel nacional sobre el futuro del NAICM se inclinó hacia su cancelación inminente.
29/10/2018	Ante la inminente cancelación del NAICM Cuauhtémoc Cárdenas argumenta que las negociaciones del T-MEC están en peligro debido al impacto económico que representó para los inversionistas.
30/10/2018	Juan Pablo Castañón líder del Consejo Coordinador Empresarial estimó que la cancelación del NAICM tendría un costo de 150,000 millones de pesos.
30/10/2018	Empresarios rompen filas y se manifiestan en contra de la cancelación del NAICM.
31/10/2018	Según el Grupo Aeroportuario había compromisos por concepto del gobierno federal de cerca de 119 millones de pesos.
26/11/2018	Comienza la negociación con los inversionistas para poder pagar la cobertura de los bonos ante la cancelación.
07/12/2018	Tras la cancelación del NAICM se busca el mejor acuerdo entre el gobierno de AMLO y los empresarios para el pago de Bonos.
31/12/018	En el PAN se buscaba dar revés a la decisión de la cancelación del NAICM.
29/04/2019	El presidente Andrés Manuel López Obrador da el banderazo de inauguración del Aeropuerto de Santa Lucía.
12/06/2019	El titular de Servicios a la Navegación del Espacio Aéreo Mexicano, Víctor Hernández argumentó que el Aeropuerto de Santa Lucía no podrá atender la creciente demanda de vuelos que el sistema Aeronáutico de la ciudad necesita, por lo que se cometió un error al cancelar el proyecto de Texcoco.

17/06/2019	Un juez concede la suspensión definitiva al proyecto de Santa Lucía por no contar con el estudio de Impacto Ambiental.
27/07/2019	Finiquitan contrato para la construcción de edificio del NAICM, el monto estimado fue de 14,200 millones de pesos, con lo que el gobierno federal va pagando otro contrato más que se debe liquidar debido a la cancelación del proyecto de la mano del presidente de la República Andrés Manuel López Obrador.
12/08/2019	Plazo de deuda del NAICM bajó de 30 a 19 años gracias al anticipo de pago de contratos y de deuda construida por parte del Estado, el pago de bonos verdes fue el rubro donde se ingresó dicha suma.
13/08/2019	En un año se notará mejoras en el AICM "Benito Juárez" aseguraba Gerardo Ferrando ante el hecho de dar más capacidad a dicho Aeropuerto mejorando la infraestructura y servicios que se otorgan actualmente.
15/08/2019	El Aeropuerto de Santa Lucía dejará a México en desventaja turística: WTTC.
Fuente: Elaboración propia con datos de Grupo Aeroportuario (2014,2015,2019), Artículos de <i>El Universal</i> , <i>El Economista</i> , <i>Nexos</i> , <i>El País</i> , Consejo coordinador empresarial (2019) y STC (2010,2017 y 2019).	

Índice de cuadros, gráficos, mapas e imágenes

Gráficos

- Gráfico 1: Porcentaje del PIB de México (1951-1979) 67
- Gráfico 2: Composición Sectorial del PIB, México (1921-2015) 72
- Gráfico 3: Petróleo como % del PIB. México (1951-1979) 85
- Gráfico 4: Porcentaje del petróleo en el PIB. México (1970-1985) 90
- Gráfico 5: Resultados de la Elección Presidencial 2018 102
- Gráfico 6: AICDM “Benito Juárez” número de pasajeros anuales (2006-2017) 165
- Gráfico 7: Millones de pasajeros Trasladados en el Aeropuerto de la Ciudad de México (2017,2018) 171

Cuadros

- Cuadro 1: Composición Sectorial del PIB. México (1921-2017) 81
- Cuadro 2: Tierras distribuidas por periodo presidencial (1934-1952) 82
- Cuadro 3: Participación de sueldos y salarios en el % del PIB. México (1939-1950) 82
- Cuadro 4: PIB de México (1940-2017) 101
- Cuadro 5: Proyecciones de Población de la ZMCM 2000-2020 125
- Cuadro 6: Antecedentes cronológico del Aeropuerto de la Ciudad de México. 160
- Cuadro 7: Alcaldas y Municipios de la zona oriente de

la ZMCM.	177
• Cuadro 8: Principales vialidades del oriente de la ZMCM.	178
• Cuadro 9: Parque vehicular del oriente de la ZMCM.	183
• Cuadro 10: Aeropuerto más transitados del Mundo 2018.	191
• Cuadro 11: Aeropuertos más transitados de América Latina.	193
• Cuadro 12: Fase de construcción del NAICM.	200
• Cuadro 13: Vialidades colapsadas en torno al NAICM.	205
• Cuadro 14: Medios de transporte y porcentaje de ocupación en el oriente de la ZMCM.	211
• Cuadro 15: Vialidades que serán modificadas y rehabilitadas por la construcción del NAICM.	215
• Cuadro 16: Fortalezas y debilidades NAICM.	229

Mapas

• Mapa 1: Planos de la ciudad de México 1900.	109
• Mapa 2: Crecimiento Urbano de la ZMCM (1824-2006).	120
• Mapa 3: Proceso de centralización y descentralización de la ZMCM.	129

Imágenes

• Imagen 1 y 2: Centro S.C.O.P y Ciudad Universitaria.	111
• Imagen 3: Ciudad Satélite.	113
• Imagen 4: Ciudad Nezahualcóyotl.	115
• Imagen 5: Ciudad Cuautitlán.	116
• Imagen 6: Línea 12	123
• Imagen 7: Imagen urbana de la ciudad de México 1970.	131
• Imagen 8: Imagen urbana de la Ciudad de México 1970.	132
• Imagen 9: Construcción de la plaza de Toros México.	141
• Imagen 10: Tranvía en la Ciudad de México.	143
• Imagen 11: Inauguración de la Unidad Habitacional Kennedy.	147
• Imagen 12: Tráfico vehicular en la Ciudad de México.	154
• Imagen 13: Trazo y Ubicación de las terminales 1 y 2 del AICM en 2008.	164
• Imagen 14: Ciudad Futura.	169
• Imagen 15: Ubicación actual del AICM Benito Juárez.	173

- Imagen 16: Presentación del proyecto del NAICM. 193
- Imagen 17: Ubicación satelital del actual aeropuerto y el nuevo
aeropuerto. 195
- Imagen 18: Ubicación del Nuevo Aeropuerto. 197
- Imagen 19: Estadísticas Históricas de pasajeros del AICM y pronostico
futuro. 198
- Imagen 20: Avenida Ignacio Zaragoza. 203
- Imagen 21: Avenida Central. 207
- Imagen 22: Proyectos de Movilidad del plan maestro para el NAICM. ... 217
- Imagen 23: Proyectos de transporte público para el NAICM. 218

- Matriz FODA NAICM. 232

Bibliografía

Capítulo I

- Boríssov, Zhamin y Makárova *El diccionario de Economía Política* Unión Soviética, eumed, 1965
- Castells, Manuel, “Crisis urbana y cambio social”, España, Siglo XXI, 1981
- Castells, Manuel, “*La era de la información. El poder de la identidad*”, Vol. II, México, Siglo XXI, 1999
- Castells, Manuel, “Movimientos Sociales Urbanos”, España, Siglo XXI, 1974
- Falcsoandes, Investigaciones Sociales Región Andina y América Latina “*La reproducción de la fuerza de trabajo: Elementos Teóricos*”, Perú, FalcsoAndes.
- García Marquina, Esteban, “*Estudio-diagnóstico sobre las posibilidades del desarrollo de una edificación residencial industrializada dirigida a satisfacer las necesidades de vivienda pública y muy especialmente en alquiler en la comunidad autónoma del país vasco*”, España, ERIAKAL, 2013.
- Garza, Gustavo “Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción”, México, COLMEX, 2013,
- Garza, Gustavo, “*El proceso de industrialización en la ciudad de México, 1821 – 1970*”, México, COLMEX, 1985.
- Harvey, David, “*Las 17 contradicciones del capitalismo y el fin del neoliberalismo*”, Madrid, Traficantes de Sueños
- Heller, Herman, “Teoría del Estado”, Sección Tercera, Parte III, México, FCE
- Jordi Borja y Manuel Castells “Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información”, España, Taurus, 1997
- Mandel Ernest, “Tratado de economía marxista”, México, Editorial Era, 1969
- Maroto, Diego, “Intervención económica del estado”, Mendoza, 2011.
- Marx, Karl, “El Capital”, España, Siglo XXI Editores.

- Ortiz Wadgymar, Arturo, “Política económica de México 1982 – 1995”, México, Nuestro Tiempo, 1995
- Piketty, Thomas, “*El capital en el siglo XXI*”, México, FCE, 2014
- Porrúa Pérez, Francisco, Capitulo II “El Estado y sus Orígenes”, México, UNAM, 1954
- Resico F. Marcelo, “Introducción a la Economía Social de Mercado”, Argentina, Konrad Adenauer Stiftung, 2010
- Linares Zarco, Jaime, “La imagen urbana, México en el siglo XXI”, México, H. Cámara de Diputados, LX Legislatura, UNAM, FES Aragón, Editorial Porrúa, 2009

Capítulo 2

- Aguilar Martínez, Silva, “El papel de la política industrial en México, en un contexto de apertura comercial 1986-1997. La política de sustitución de importaciones”, México, UNAM, 2001
- Ávila, José Luis, “La era neoliberal”, en Enrique Cárdenas, coordinador, *Historia económica de México*, México, Ed. UNAM-Océano, 2006
- Cárdenas, Enrique, “La economía mexicana en el dilatado siglo XX, 1929-2009”, México, Centro de Estudios Espinosa Yglesias A.C, 2010
- Carmona, Fernando, Montaña, Guillermo, M. Aguilar, Alonso y Jorge Carrion, “El milagro mexicano”, México, Nuestro Tiempo, 1970
- Córdova, Arnaldo, “*La política de masas del cardenismo*”, México, Era, 1974.
- Cruz Fujigaki, Esperanza y Gracida M. Elsa, “La economía mexicana en el siglo xx: ¿Grandes ilusiones, magros resultados? en *Ciclos*. México, vol. 15, número 30, 2do. semestre de 2005
- De la Peña, Sergio y Aguirre, Teresa, “De la revolución a la industrialización” en Enrique Semo, Coordinador, *Historia económica de México*, México, UNAM-Océano, 2006

- Frank Gunder, André. “Lumpenburguesía: Lumpendesarrollo. Dependencia, clase y política en Latinoamérica”, Laia, 1972
- Garza, Gustavo, Schteingart, Martha “La acción habitacional del Estado de México “, México, COLMEX, 1978
- Gollás, Manuel, “México, crecimiento con desigualdad y pobreza. De la sustitución de importaciones a los tratados de libre comercio con quien se deje”, México, COLMEX, 2003
- Gracida M. Elsa, “El desarrollismo” en Enrique Semo, Coordinador, *Historia económica de México*, México, ed. UNAM - Océano, 2004
- Huerta González Arturo, Economía mexicana más allá del milagro, Diana, México, 2da impresión 1995
- Rabasa Kovacs, Tania, “Auges petroleros en México: sucesos fugaces”, México, economía, UNAM vol. 10 núm. 29
- Sánchez Cárdenas, Enrique, “El largo curso de la economía mexicana. De 1780 a nuestros días”, México, FCE, COLMEX, 2015
- Solís, Leopoldo, “La evolución económica de México a partir de la revolución de 1910”, México, COLMEX, 1969
- Tello Carlos, “Estado y desarrollo económico: México 1920-2006”, edit. UNAM, México, 2006
- Tello, Carlos, “Notas sobre el desarrollo estabilizador” en *Economía informa*. México, núm. 364, septiembre 2010
- Villarreal, René, “El desequilibrio externo en la industrialización de México, 1929-10975”, México, FCE, 1976
- Villarreal, René, “La industrialización, deuda y desequilibrios externos en México”, México, FCE, 1998

Capítulo 3

- Arq. Corral Sánchez, Javier, “La vivienda “social” en México”, México, Sistema Nacional de Creadores de Arte, 2012

- Blanco Villavicencio, Judith, Contreras Durán, María Ana, “Treinta Años de vivienda social en la Ciudad de México: Nuevas necesidades y demandas.”, en *Scripta Nova*. Barcelona, Universidad de Barcelona, Vol. VII, núm. 146(028), 1 de agosto de 2003
- Castells, Manuel, Crisis urbana, “Estado y Movimientos Sociales en las sociedades dependientes Latinoamericanas”, México, FCE, 1979
- Castillo Hoyos, Guadalupe, “El cambio urbano, concentración, difusión descentrada y desarticulación”, México, Quivera, Vol.11, núm. 1, UAEM, 2009
- Cervantes Sánchez, Enrique, “El desarrollo de la Ciudad de México”, México, UNAM
- Cobos Pradilla, Emilio, “Zona Metropolitana del Valle de México: neoliberalismo y contradicciones urbanas”, México, UAM, “Sociologías”, 2016
- Contreras Gallegos, Jorge, “Movilidad, transporte y vialidades en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. La conducta del automovilista como factor fundamental para una buena gestión del tráfico”, México, UNAM, 2018
- Garza, Gustavo y Martha Schteingart, “Los grandes problemas de México. II Desarrollo Urbano y Regional”, México, COLMEX, 2010
- Garza, Gustavo, “La urbanización de México en siglo XX”, México, COLMEX, 2003
- González Anaya, Juan, Nación. “Gobierno de Andrés Manuel López Obrador, Bueno o Malo”, consultado el: 23, agosto, 2018
- Moreno, Guadalupe, “Los países más contaminantes del mundo”, España, Statista, 2017
- Narciso Filipe, Alexandra Carla, “Urbanismo Neoliberal y diseño del Espacio público”, México, UAEMéx, 2013
- Olvera López, Alejandro Miguel, “El transporte de pasajeros y el sistema vial en la Ciudad de México”, México, UNAM
- Rey Gómez, Patricia y Álvarez Martínez, Héctor Ignacio, “Los tranvías eléctricos de la Ciudad de México: Transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios”, México, UNAM, 2017

- Zamudio, Daniel y Alvarado, Víctor, “ZMVM: Hacia el colapso vial”, México, El poder del consumidor, 2014.

Capítulo 4

- Asuad Sanén, Normand Eduardo, “La Ciudad de México, su región y la construcción y operación del NAICM”, México, UNAM, *Seminario de economía urbana y regional, IIEc*, UNAM, octubre 2014
- Carrión, Fernando, “La ciudad construida: urbanismo en América Latina”, FLACSO-Ecuador, 2001
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, Quito, octubre 2016
- Garza, Gustavo, Colaboración de Sobrino, Jaime, “Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción”, México, COLMEX-CEDUA, 2013
- Moreno, Enrique, Rivero Melesio y Velázquez, María de los Ángeles, “El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y su impacto en la región oriente del Estado de México”, México, UNAM, 2018
- OMS, “Enfermedades y muertes por contaminación atmosférica en las ciudades”, Informe 2017
- Revista *Proceso*, “Fox celebra la construcción del Nuevo Aeropuerto: “México sale Ganando””, 04/sep./2014.
- Rodríguez Encinas, Alejandro “El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Política, negocios y poder”, México, Senado de la Republica, 2014
- SCT, “Red Nacional de Carreteras, Infraestructura Vial”, 2016
- SCT, Informe-Nueva Terminal 2; Ampliación y modernización del AICM, México, mayo 2007.

Capítulo 5

- Garza, Gustavo (coordinador) “Valor de los medios de producción socializados de la Ciudad de México”, México, COLEX-CEDUA, 2014

- SCT, “*Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*”, Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, Plan Maestro, 2017
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, “*Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*”, Dirección corporativa de infraestructura, 2015

Cibergrafía

- “Nuevo Imperialismo” que se hace mediante la incursión de capital privado en otras naciones. Consultar en. Ecured, “Imperialismo Yanqui”, disponible en https://www.ecured.cu/Imperialismo_yanqui
- Borísov, Zhamin y Makárova *El diccionario de Economía Política* Unión Soviética, eumed, 1965. Disponible en <http://www.eumed.net/cursecon/dic/bzm/f/fuerza.htm>
- Eumed, “*División del trabajo y progreso económico*”. Disponible en <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/jrcr/C-10.pdf>
- Gobierno de Aragón, España “*El proceso de urbanización*” Ciencias Sociales. http://e-ducativa.catedu.es/44700165/aula/archivos/repositorio/500/615/html/Unidad_03/pagina_1.html
- Enciclopedia de conceptos (2018). “Propiedad privada”. Recuperado de: <HTTPS://concepto.de/propiedad-privada/>.
- Diario Exterior. “¿Qué es el libre comercio?” 2005, Pág. 1, en sección, “Cooperación, desarrollo y política Exterior” disponible en: www.eldiarioexterior.com
- Falcoandes, Investigaciones Sociales Región Andina y América Latina “*La reproducción de la fuerza de trabajo: Elementos Teóricos*”, Perú, FalcoAndes, Pág. 2, Disponible en <http://www.flacsoandes.edu.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=24077>
- Navarro, Fernanda Maria, México Forbes, 6 de julio de 2018, “*Cómputo final: AMLO se lleva 30.11 millones de votos, 53.19%*”, consultado en: <https://www.forbes.com.mx>
- Universidad de las Américas Puebla, “La historia del petróleo en México”, 2005, Pág. 6. Disponible en: http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/oliver_h_ri/capitulo1.pdf
- Discurso de toma presidencial de Miguel de la Madrid en 1982. Tomado de: <http://www.biblioteca.tv>
- *Plano de la Ciudad de México 1900*, en www.geografiainfinita.com
- Ciudad Nezahualcóyotl, su trazo característico de cuadrantes y el monumento a la ciudad “Cabeza de coyote” en color rojo. Fuente: *National Geographic* en <https://www.ngenespanol.com/fotografia/ciudad-neza-historia-contrastes/>, 2019.
- González Anaya, Juan, Nación. “Gobierno de Andrés Manuel López Obrador, Bueno o Malo”, consultado el: 23, agosto, 2018. Disponible en: <http://www.nacion321.com>

- *Conjunto habitacional Tlatelolco en 1970*. Fuente: Cohen, Viviana, ¿“Cómo era la ciudad de México en los años 70?” en <https://mxcity.mx> (2019).
- *Vista de Paseo de la Reforma en 1973*. Fuente: Cohen, Viviana, ¿“Cómo era la ciudad de México en los años 70?” en <https://mxcity.mx> (2019).
- Salvador Medina Ramírez, “El alarmante crecimiento de autos”, abril 2015, Disponible en <https://www.nexos.com.mx/> . 30, agosto de 2018.
- *La construcción de la Plaza de Toros México*. Fuente: Andrade, Karen. “Así era la CDMX en los años 40”, 02/08/2016, en: <https://www.maspormas.com>, consultado 15/05/2019.
- Diaz, Isabel Mariana, *Pinterest*, en: <https://www.pinterest.com.mx>, consultado: 15/05/2019.
- Imagen cotidiana de los cuellos de botella en la Ciudad de México. Fuente: Obras, “El gobierno de la CDMX inicia obras de mantenimiento de 21 vialidades”, *Obras*, 10/05/2019, Consultado en: <https://obrasweb.mx>
- Imagen: Esquemmatización de la “**Ciudad Futura**” Fuente: <https://medium.com> , “*Vuelta a ciudad lacustre: el proyecto de Teodoro González de León que no vio la luz*”.
- Fuente: *Google Maps y Google Eart, Google INEGI. Versión. 3 de abril 2019.*
- El índice de *TOMTOM TRAFFIC* <https://www.tomtom.com>
- *La Vanguardia*, *Estos son los 10 mejores aeropuertos del mundo 2018*, 22/03/2018. Consultado el 20/05/2019 en <https://www.lavanguardia.com>
- Martínez, Daniel, “El NAICM debió ser concesionado: Slim”, *A21mx*, 16/04/2018, consultado en <https://a21.com.mx> el 20/05/2019
- Serrano Arquitectos, *Propuesta del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, en: <https://www.archdaily.mx>, consultado 20/05/2019.

