



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN ARQUITECTURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA**

**OBRAS ICÓNICAS COMO DISCURSO DEL PODER
POLÍTICO EN MÉXICO, PERIODO 2000-2020**

**TESIS
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE
MAESTRO EN ARQUITECTURA
En el campo de conocimiento de
Arquitectura, desarrollo y Sustentabilidad**

**PRESENTA:
Arq. José Emir Romero Borboya**

**TUTOR PRINCIPAL
Dr. Enrique Villaseñor García
Posgrado de Arquitectura**

**MIEMBROS DEL COMITÉ TUTOR
Dra. Lucia Constanza Ibarra Cruz
Facultad de Arquitectura UNAM
Mtra. Alejandra Leonor Cacho Cárdenas
Facultad de Arquitectura UNAM**

CDMX, febrero 2021



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

Sinopsis	4
Introducción	5
Capítulo I. – El hombre y la construcción del poder	
1.1- El poder del conocimiento	12
1.1.1 La Ideología del Ser Humano	15
1.1.2 Las Repercusiones del Poder del Hombre	17
1.1.3 Las tensiones de poder en las sociedades	18
1.2 La política: base de la construcción del estado	21
1.2.1 La formación política del estado mexicano	24
1.3- La utilización del discurso como práctica social	26
1.4- La concepción del lenguaje icónico	27
Capítulo II.- La construcción socio-espacial de la obra icónica en la ciudad neoliberal	
2.1 El objeto urbano arquitectónico	29
2.2.- El espacio público en América latina	30
2.2.1- La función del espacio público	31
2.3.- El derecho de la Ciudad	36
2.4.- Los cimientos para la edificación de la ciudad neoliberal	37
2.5 .- La arquitectura del poder	42
Capítulo III.- Articulación de los periodos de gobernación con la producción arquitectónica, análisis de casos.	
3.1.- La Biblioteca Vasconcelos	46
3.1.1 Breve Análisis del proyecto Urbano – Arquitectónico	47
3.1.2 Discurso oficial para la realización de la obra	49
3.1.3 Justificación oficial de la Obra	51
3.1.4 Problemáticas y contradicciones de la obra	52
3.1.5 Relación estado – mercado en torno a la obra	54
3.1.6 Aportación y percepción social	55

3.2.- La Estela de Luz	57
3.2.1 Breve Análisis del proyecto Urbano – Arquitectónico	58
3.2.2 Discurso oficial para la realización de la obra	59
3.2.3 Justificación oficial de la obra	60
3.2.4 Problemáticas y contradicciones de la obra	60
3.2.5 Relación estado – mercado en torno a la obra	61
3.2.6 Aportación y percepción social	62
3.3.- El nuevo aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	63
3.3.1 Breve Análisis del proyecto Urbano – Arquitectónico	65
3.3.2 Discurso oficial para la realización de la obra	69
3.3.3 Justificación oficial de la obra	69
3.3.4 Problemáticas y contradicciones de la obra	71
3.3.5 Relación estado – mercado en torno a la obra	76
3.3.6 Aportación y percepción social	77
3.4.- El tren Maya	80
3.3.1 Breve Análisis del proyecto Urbano – Arquitectónico	81
3.3.2 Discurso oficial para la realización de la obra	82
3.3.3 Justificación oficial de la obra	82
3.3.4 Problemáticas y contradicciones de la obra	83
3.3.5 Relación estado – mercado en torno a la obra	85
3.3.6 Aportación y percepción social	85
3.5.- Tabla Comparativa de las Obras	85
Capítulo IV.- Instrumentos de percepción y medición ciudadana	
4.1 Instrumento de percepción ciudadana de las Obras	86
4.2.- Mecanismos de Participación ciudadana en México	94
Capítulo V.- Conclusiones	
5.1 Conclusiones de la investigación	97
5.2. Bibliografía	110
5.3 Tabla de Ilustraciones	113
5.5 Anexos	114

Sinopsis:

La obra icónica es sin duda la materialización del poder político y económico a nivel mundial, la realización de las obras es llevada a cabo muchas veces de forma autócrata; México no es la excepción y la presente investigación se acota a un periodo de veinte años en la que han gobernado cuatro diferentes presidentes; cada uno en su sexenio tiene una obra icónica y mediática, que define su forma de gobernar y la forma en que la ciudadanía percibe su mandato a través de los objetos urbano arquitectónicos.

En esta investigación se analizan cuatro obras, una por cada sexenio y presidente, se analiza cómo fueron creadas, cuál es el discurso utilizado para la justificación de su realización, cuál es la percepción de la ciudadanía respecto a estas obras y a los presidentes que las crearon.

El poder esta intrínsecamente ligado a la realización de estas obras al igual que el estado-mercado, y los presidentes forman relaciones de poder al realizar estas obras de las cuales pareciera que el beneficio social pasa a segundo término. Es el beneficio social el discurso que se utiliza como primer motivo para su justificación, sin embargo, son percibidos más como proyectos personales que los beneficiaran a ellos como gobernantes, al partido político al que pertenecen y a los inversionistas primero que a nadie.

Sin duda se necesita tener poder para realizar estas obras icónicas como se puede leer en *La arquitectura del poder* de Deyan Sudic (Sudic, Deyan, 2007), pero también existen repercusiones en cuanto a la misma; si la obra es aceptada de forma positiva por la sociedad, repercute de igual manera en la aceptación de la sociedad por el entonces presidente y el partido político al que pertenece, de forma contraria ocurre si la obra es percibida negativamente por la sociedad, esto lleva al objeto urbano arquitectónico a obtener poder, ahora el objeto urbano arquitectónico puede ser capaz de influir en el futuro del gobernante y del partido político mismo.

Esto pareciera fantasioso sin embargo trato de explicarlo desde una perspectiva basada en hechos acontecidos de manera fehaciente y ligando a la obra icónica con el poder, la política y la percepción ciudadana.

Para que pueda entenderse lo anterior comencare explicando la relación del hombre con el poder y como a ha ido modificando su hábitat, su ideología, las formaciones sociales y políticas; y la manera en que se va formando la ciudad.

Dentro del periodo cronológico que decidí analizar se llevara a cabo la comparación de las obras icónicas elegidas, su repercusión social, política y la apreciación subjetiva por parte de la ciudadanía, para este fin se revisaron textos escritos, textos digitales, noticias digitales y se realizó un instrumento en el que se

recogieron de manera digital las percepciones de 112 ciudadanos mexicanos respecto a las obras analizadas.

Introducción:

La obra icónica se encuentra constitutivamente muy cercana a la economía; mediante los encargos y el precio del suelo, sostiene con ella una relación casi inmediata. (Fredric Jamenson, 2005) La arquitectura postmoderna depende del patrocinio de empresas multinacionales, cuya expansión y desarrollo son estrictamente contemporáneos con ella. México no es la excepción de la realización de este tipo de arquitectura un tanto populista y de la cual se escogieron cuatro obras representativas realizadas de manera autócrata por los últimos cuatro presidentes.

Los cuatro casos de estudio servirán para ejemplificar como se realizan las obras icónicas en México, se analizarán los factores ecológicos, económicos, políticos, ideológicos y sociales en la concepción de dichas obras, también se realizará una encuesta para conocer si la ciudadanía está interesada en participar en la toma de estas decisiones, y si de haberse considerado su participación estas obras se hubieran realizado.

En el año 2014 el gobierno de México encabezado por el Lic. Enrique Peña Nieto convocó el relanzamiento del proyecto del nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México.

Este proyecto ya había sido considerado en el 2001 durante el gobierno del Lic. Vicente Fox Quezada, la realización de una obra icónica de esta magnitud se pensaba necesaria debido a la demanda y saturación del actual aeropuerto internacional de la ciudad de México; sin embargo el proyecto se canceló en 2002 debido a las inconformidades de ejidatarios de San Salvador Atenco que rechazaron un decreto expropiatorio que ofrecía muy poco dinero por sus tierras.

La realización de esta obra icónica generó grandes polémicas, ecológicas, económicas, políticas y sociales, lo cual atrajo la atención como problema de estudio, debido a que presidentes anteriores y posteriores generan obra icónica monumental que utilizan como investidura política, dejando de lado las necesidades sociales.

Ante los acontecimientos antes mencionados surge la importancia de realizar una investigación de ¿cómo se desarrolla la realización de las obras urbano-arquitectónicas monumentales?, ¿quién decide?, ¿qué comisiones están involucradas en estas decisiones?, ¿qué secretarías gubernamentales son responsables?, ¿por qué no se considera la participación ciudadana en esta toma de decisiones?

La arquitectura es un medio de contar una historia sobre los que la construyen y es utilizada por los dirigentes políticos para seducir, impresionar e intimidar (Sudic, Deyan, 2007). En México la obra icónica monumental, deja de lado la participación de la sociedad aunque en el último sexenio se ha supuesto una participación ciudadana para cancelar algún proyecto y para aprobar otro, exceptuando esta participación ciudadana que pareciera simulada, la obra icónica se realiza en México de manera autócrata por el gobernante en turno y quien de acuerdo a sus intereses, a los de su partido político y los convenios establecidos con los inversionistas del capital, llevan a cabo obras monumentales.

En la toma de decisiones para la realización de estas obras monumentales se puede apreciar la exclusión de la sociedad en general y en los últimos de los casos se elaboran “consultas ciudadanas” que parecieran estar acomodadas para arrojar los resultados convenientes que espera el gobernador.

Este fenómeno puede apreciarse sexenio tras sexenio en la toma de decisiones de la concepción de la obra icónica monumental y debe ser estudiado desde las diferentes perspectivas existentes.

Los cuatro casos de estudio que servirán para ejemplificar como se realizan las obras icónicas en México son los siguientes:

- **2000-2006.- Lic. Vicente Fox Quezada – Biblioteca Vasconcelos**



Imagen 1: Fachada Principal Biblioteca Vasconcelos.

Imagen tomada de: <https://www.mexicoescultura.com/galerias/espacios/fotogalerias/bibliovasconcelos.jpg>

Si bien algo que debe fomentarse en México es la cultura y la lectura, la concepción de la biblioteca Vasconcelos estuvo rodeada de polémica generada por su prematura apertura forzada ante el término del sexenio del presidente Fox.

Ubicada al norte de la ciudad de México, la Biblioteca Vasconcelos es un claro ejemplo de la utilización de la obra icónica como discurso político.

- **2006-2012.- Lic. Felipe Calderón Hinojosa – Estela de Luz**



Imagen 2: Monumento estela de Luz iluminada.

Imagen tomada de: <https://www.jornada.com.mx/2012/01/08/politica/002n1pol>

Con motivo de la celebración del bicentenario de la independencia de México el presidente de Felipe Calderón decidió crear un monumento conmemorativo que fuera un símbolo de unión para los mexicanos, situado a un costado del bosque de Chapultepec y sobre una de las avenidas más importantes de México como es Paseo de la Reforma, La Estela de Luz es un monumento representante de la autocracia en la toma de decisiones de la construcción de obra arquitectónica.

Inaugurada en 2012 y después de gastar más de mil millones de pesos la Estela de Luz es todo, menos un referente de unión para los mexicanos.

- **2012-2018.- Lic. Enrique Peña Nieto – Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México**



Imagen 3: Vista aérea virtual del proyecto NAICDMX.

Imagen tomada de: <https://www.edemx.com/site/tag/naicdmx/>

Un proyecto que estaba pensado desde el 2001 cuando le Lic. Vicente Fox Quezada era presidente de México fue un nuevo aeropuerto para la ciudad de México, Texcoco en el estado de México fue el lugar elegido para llevar a cabo el proyecto sin embargo debido a la resistencia de los propietarios para vender las tierras se canceló el proyecto.

En 2012 diez años después y gracias a que cuando fue gobernador del estado de México (2006-2012) el Lic. Enrique Peña Nieto ya había expropiado gran parte de las tierras necesarias para realizar el proyecto, convocó a grandes despachos de arquitectos para el diseño del Nuevo Aeropuerto, en 2014 inició la construcción del proyecto.

En 2018 con la obra apenas comenzada y con mil millones de pesos invertidos, el actual presidente de México el Lic. Andrés Manuel López Obrador después de una consulta ciudadana decidió la cancelación total de la obra, un claro ejemplo de la lucha de poderes en la realización de la obra urbano- arquitectónica.

- **2018-2024.- Lic. Andrés Manuel López Obrador – Tren Maya**



Imagen 4: Ruta que seguirá el proyecto del tren Maya.

Imagen tomada de: <https://expansion.mx/empresas/2020/01/08/el-gobierno-ve-rentable-el-tren-maya-que-costara-146-100-mdp>

En 2018 y después de la cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México por la gran inversión que representaba y la amenaza ecológica en la realización de la obra, el presidente de México Andrés Manuel López Obrador anuncio la realización de una obra icónica bastante ambiciosa: el Tren Maya una obra de más de 1,500 kilómetros y que se busca genere conectividad en toda la península de Yucatán, con un costo aproximado en \$150,000 millones de pesos, el Tren Maya recorrerá cinco estados (Chiapas, Quintana Roo, Yucatán, Campeche y Tabasco), la realización de esta obra está pensada para mejorar la actividad turística en esta zona de México.

Las obras por analizar están ubicadas dos en la Ciudad de México, una en el Estado de México y una más en el sur de la república mexicana estas obras comprendidas dentro de cuatro periodos sexenales de gobierno: del 2000 al 2020.

El propósito de esta investigación es conocer cuáles fueron los factores que influyeron en la realización de estas obras icónicas, conocer si los ciudadanos relacionan las obras con los gobernantes que las que las llevaron a cabo y saber el interés de los ciudadanos en la participación para la toma de decisiones en la ejecución de estas obras.

Al analizar las obras icónicas elegidas como casos de estudio, las cuales se realizaron bajo la administración de los últimos cuatro presidentes de México, y una vez que se realice la comparación entre lo prometido en el discurso que utilizaron para justificar la realización de las mismas y los resultados finales,

podremos observar que los resultados cualesquiera que estos sean, generaran una percepción de aceptación o rechazo por parte de la ciudadanía, hacia el objeto urbano arquitectónico que se verá reflejado hacia el presidente o partido político al que este pertenece que se encargó de la realización de los mismos, quienes de haber tomado en cuenta la participación de la ciudadanía antes de realizar las obras hubieran optado por llevarlas a cabo o por cancelarlas.

“Como arquitectos, estamos acostumbrados a hablar de la arquitectura en términos de su relación con la historia del arte o como un reflejo del cambio tecnológico o como una expresión de antropología social, sabemos clasificar edificios por la forma de sus ventanas o por los detalles decorativos de los capiteles de las columnas. Los consideramos productos de los materiales y técnicas disponibles. Pero ya no nos sentimos tan cómodos cuando se trata de entender las dimensiones políticas más amplias de un edificio, por qué existe en realidad, más que cómo existe.” (Sudic, Deyan, 2007)

Sin embargo, tenemos la obligación social y moral de realizar una crítica de las obras arquitectónicas, desde su planeación, su desarrollo y sus repercusiones en la sociedad. Queda claro que en México los intereses reales son los intereses del capital, de cuánto dinero generara una obra de la cual unos pocos serán los beneficiados a expensas de la sociedad.

Es por eso por lo que surge el compromiso de realizar esta investigación y que sirva para darnos cuenta de todos los intereses que giran alrededor de la construcción de estas obras arquitectónicas monumentales.

El principal objetivo de esta investigación es conocer cómo se genera la construcción de obras arquitectónicas monumentales, cuáles son las estructuras de poder que están interactuando para la creación de estas y cuáles son los beneficios y o afectaciones de estas obras hacia la sociedad conociendo su percepción al respecto.

Otros objetivos que se planean alcanzar son los siguientes:

- 1.1. Realizar el análisis de las obras icónicas utilizada como discurso del poder político.
- 1.2. Identificar cuál es la articulación y los actores que convergen en la creación de la obra arquitectónica monumental.
- 1.3. Analizar las obras arquitectónicas monumentales más trascendentales y mediáticas realizadas en México por los presidentes en función del 2000 al 2020.
- 1.4. Conocer la percepción de la ciudadanía al respecto de estas obras.

Capítulo I.- El hombre y la construcción del poder

1.1 El poder del conocimiento

En artículo “El papel del trabajo en el proceso de transformación del mono en hombre”. Engels explica el papel decisivo del trabajo, de la producción de instrumentos, en la formación del tipo físico del hombre y la formación de la sociedad humana, mostrando que, a partir de un antepasado parecido al mono, como resultado de un largo proceso histórico, se desarrolló un ser cualitativamente distinto, el hombre. Lo más probable es que el artículo haya sido escrito en junio de 1876.

En la actualidad se tienen datos más precisos sobre la evolución de los seres humanos, que evolucionaron por primera vez en África hace unos 2.5 millones de años, a partir de un género anterior llamado Australopithecus (Simio Austral), 500 millones de años después debieron desplazarse de su tierra natal en busca de mejores condiciones climáticas para su supervivencia, a raíz de estos desplazamientos fueron resultando especies de “Homo” distintas “Neandertales”, (Hombre del valle de Hender), los cuales eran hombres corpulentos y musculosos con grandes melenas quienes evolucionaron para soportar los climas fríos de Eurasia en la época de las glaciaciones, Homo Erectus (Hombre Erguido) que habitó en regiones orientales de Asia, Homo Soloensis (Hombre del Valle del Solo) en la isla de Java en Indonesia, Homo Florensis (Hombre de la Isla de Flores) otra pequeña isla de Indonesia y por supuesto el Homo Sapiens (Hombre Sabio) y algunos otros parientes nuestros que aún no han sido descubiertos.

Quizá pareciera que la evolución del Hombre no tiene relación alguna con la Arquitectura actual y como es utilizada como símbolo de poder, sin embargo resulta fantástico como lo ocurrido con nuestra especie hace unos 2 millones de años se encuentra intrínsecamente relacionado con nuestras relaciones sociales, nuestra cultura, nuestras ideas y nuestra imaginaria social de poder.

Pero, ¿cómo el género Homo sapiens evolucionó de entre todos los animales siendo el único animal que logra “pensar” ?, la explicación biológica es fascinante. (Yuval Noah Harari, 2011), lo cual generaba para nuestros antepasados un gran problema, pensar gastaba demasiada energía, por lo tanto tenían que pasar más tiempo en busca de comida para satisfacer sus necesidades energéticas derivadas del uso del cerebro y debieron sacrificar otras virtudes animales en comparación con sus cohabitantes salvajes; redujeron su corpulencia muscular, su fuerza física, dándole preferencia a lo único que los distinguiría de los otros animales, el pensamiento.

Aun así debieron pasar dos millones de años viviendo con temor constante a los depredadores y subsistían de la recolección de plantas y de insectos, raramente cazaban, los primeros utensilios de los que se tiene registro son utensilios de piedra y se cree eran usados para romper huesos, así el homo sapiens, el animal

más poderoso y sabio del planeta debía esperar a que un depredador más fuerte que ellos cazara algún mamífero del cual devoraba la carne, después llegaban los carroñeros quienes devoraban las vísceras quedando únicamente el esqueleto, ahí es donde entraba el hombre por su comida, con los utensilios de piedra creados rompía los huesos y degustaba el único tejido comestible que quedaba, la médula ósea

Algunos rasgos estudiados sobre el Homo Sapiens son el de andar erecto sobre sus dos extremidades inferiores, lo cual le permitía tener una mejor visión sobre su entorno y dejaba sus extremidades superiores libres para realizar otros propósitos, como resultado de esto se crearon músculos y nervios finamente ajustados en palmas y dedos que les permitió crear la primera tecnología de algunos utensilios.

En el artículo “El papel del trabajo en la transformación del mono en hombre” Friedrich Engels, sin tener datos precisos de los tiempos que tuvieron que pasar para la evolución del homo sapiens, menciona que el gran proceso de transformación y diferenciación del hombre y los animales comienza cuando el hombre comienza a utilizar sus primeras herramientas de trabajo, sus manos.

Podría ser que lo mencionado por Engels quien dice que el trabajo fue un gran estímulo para la evolución de mono a hombre, que el trabajo significo convertirse en el animal más inteligente del planeta haya sido sin duda una gran distinción de entre los otros animales, sin embargo el proceso de evolución del conocimiento podría deberse a factores más específicos que al trabajo.

Uno de los factores más importantes en la escalada del hombre en la cadena alimenticia fue la domesticación del fuego, con ello pudieron hacerse de una fuente fiable de luz y calor, además de un arma contra los depredadores.

El fuego también ayudo a los sapiens a cocinar sus alimentos lo que significo terminar con los parásitos y gérmenes que infestaban los alimentos, además cocinar los alimentos les facilitaba la digestión de estos, mientras que para consumir alimentos crudos podría invertir hasta cuatro horas en su digestión, los alimentos cocidos se digerían en una hora cuando mucho, esto ayudo significativamente a que la energía ahorrada en la digestión pudiera ser utilizada para pensar.

El poder del hombre comenzaba. A diferencia de los demás animales de los que su poder depende de su fuerza física, del tamaño de sus dientes, de sus garras, de su veneno, etc., ahora el hombre contaba con un poder que podía manipular a su antojo: el fuego.

Un cerebro grande, el uso de utensilios, la domesticación del fuego, capacidades de aprendizaje superiores y estructuras sociales complejas hicieron del ser humano el animal más poderoso del planeta.

Otro de los factores que han otorgado el poder al hombre sobre los demás animales ha sido el desarrollo de relaciones sociales. Las primeras relaciones sociales se crearon debido a que los bebés humanos son desvalidos al momento de nacer y a diferencia de otros animales los cuales al nacer tienen las capacidades de ponerse de pie y valerse por sí mismos, los bebés humanos requerían los cuidados de los adultos por lo menos diez años después de su nacimiento, pero criar a estos niños requería de la ayuda de otros miembros de la familia lo cual generaba lazos sociales fuertes.

Para tal motivo el hombre desarrolló un lenguaje único para transmitir ideas, advertencias o chismes, diversos estudios sugieren que el lenguaje se desarrolló gracias al chismorreo y la necesidad de transmitir información trivial. El lenguaje del ser humano puede ser tan preciso que es capaz de dar alguna advertencia acerca de depredadores o de tribus vecinas.

Todo lo que se puede decir en un lenguaje estaba ya previamente definido y determinado en y por el lenguaje desde el primer instante de su institución; y esto, para siempre. También se sigue de esto que, como hay muchos lenguajes y, en cada uno de ellos, se puede hablar de otros y describirlos de manera satisfactoria, cada lenguaje contiene en sí mismo, desde su origen, la posibilidad efectiva de todos los otros lenguajes que hayan existido alguna vez o que alguna vez existan, en todo caso en lo que toca a las significaciones que éstos son portadores.

Una lengua no es lengua sino en la medida en que de ella puedan emerger nuevas significaciones o nuevos aspectos de una significación y emerjan constantemente. Una lengua sólo es lengua en la medida en que ofrece a los parlantes la posibilidad de orientarse no y por lo que dicen para moverse, apoyarse en lo mismo para crear lo otro, utilizar el código de las designaciones para hacer aparecer otras significaciones u otros aspectos de las significaciones aparentemente ya dadas. (Cornelius Castoriadis, 1993)

1.1.1. La ideología del ser humano

Una ideología es un sistema de creencias compartidas por los miembros de una colectividad es decir una sociedad o una colectividad de una sociedad. Es un

sistema de ideas que está orientado hacia la integración valorativa de la colectividad por medio de la interpretación de la naturaleza empírica de la colectividad y de la situación en la cual está se halla ubicada, los procesos por los cuales ha llegado a su estado presente, los fines hacia los cuales sus miembros están colectivamente orientados y sus relaciones con el curso futuro de los acontecimientos.

Los sistemas de creencias pueden contribuir a la construcción de una ideología y de hecho siempre lo hacen, el sistema de creencias no constituye una ideología mientras sea sólo un objeto de dicho interés fundamental, es solo un conjunto de creencias instrumentales, pero para construir una ideología debe existir como rasgo adicional un cierto nivel de compromiso valorativo con la creencia como aspecto de la pertenencia a la colectividad, la adhesión al sistema de creencias es institucionalizado como parte de la función de pertenencia de la colectividad. (Herbert Marcuse, 1982)

La capacidad de hablar sobre ficción es una de las características más importantes del lenguaje del hombre, leyendas, mitos, dioses y religiones aparecieron desde las primeras relaciones sociales de la humanidad. La ficción es una herramienta poderosa, quizá la más poderosa en el dominio del hombre sobre el hombre, porque no solo permite imaginar cosas si no hacerlo colectivamente. Esta capacidad imaginaria colectiva ha permitido a los hombres la capacidad de cooperación flexiblemente en gran número.

Cualquier cooperación humana a gran escala ya sea un estado moderno, una iglesia o una ciudad están establecidos sobre mitos comunes que solo existen en la imaginación colectiva de la gente. Algunas veces nos parecería extraño y primitivo ver como imperios como el azteca, maya etc. Cimentaban su orden social basados en dioses, en mitos, en espíritus cuando en realidad las instituciones modernas funcionan de la misma manera, no existen los dioses, las naciones, las leyes, los derechos humanos ni el dinero salvo dentro de la imaginación humana.

Los mitos son capaces de sostener imperios enteros por ejemplo el código Hammurabi de 1776 a.C. aproximadamente en Babilonia, este código sirvió como base del sistema legal babilonio y es una buena fuente para comprender el orden social de los antiguos mesopotámicos. Según este código los dioses Anu, Enlil y Marduk designaron a Hammurabi para que la justicia prevaleciera en la tierra.

El código Hammurabi dividía a las personas en dos géneros y tres clases: personas superiores, plebeyos y esclavos y cada una de estas tiene diferente valor monetario en ciclos de plata.

Podrá parecernos algo cruel, salvaje y sin respeto por los derechos humanos (otra invención imaginaria) sin embargo algunas constituciones de las naciones actuales están redactadas de forma similar.

Un orden imaginado es muy difícil de sostener se deben realizar esfuerzos continuos que algunas veces derivan en violencia, para tal fin existen los ejércitos, las fuerzas policiales los tribunales y las prisiones que obligan a la gente a actuar de acuerdo al orden imaginado.

Aunque el orden imaginado pareciera estar solo en nuestra mente, se traslada continuamente al mundo material, en la arquitectura lo imaginado toma forma en piedra y concreto, el orden imaginado modela nuestros deseos. Todas las personas nacen en un orden imaginado preexistente y sus deseos están dominados desde su nacimiento por mitos dominantes. Los deseos más íntimos pueden estar programados por el orden imaginado.

El mundo de las significaciones instituido en cada oportunidad por la sociedad no es, evidentemente, ni un doble o calco («reflejo») de un mundo real, ni tampoco algo sin ninguna relación con un cierto ser- así natural. La naturaleza soporta e induce la organización del mundo por la sociedad, pero ¿qué soporta e induce, y cómo?

La sociedad da existencia a un mundo de significaciones y ella misma es tan sólo en referencia a ese mundo, plantea la exigencia de la significación como universal y total, y en tanto postula su mundo de significaciones como aquello que permite satisfacer esta exigencia.

Lo que mantiene unida a una sociedad es el mantenimiento conjunto de su mundo de significaciones.

De tal suerte, la significación puede aparecer como agregada a «algo» que existiera aparte, independientemente, con anterioridad a la significación, aun cuando se esté dispuesto a reconocer que ese «algo -ser natural, objeto material fabricado, entidad lógica o racional- sólo puede ser para la sociedad si está «cargado» de una significación.

Del mismo modo, por ejemplo, la economía y lo «económico» son significaciones imaginarias sociales centrales, que no «Se refieren» a algo, sino a partir de las cuales una multitud de cosas son socialmente representadas, reflejadas, gobernadas y hechas como económicas.

Lo económico no puede constituirse e instituirse como significación social central si no es encamada, figurada, presentificada, instrumentada en y por las actividades sociales efectivas, ni pueden tampoco estas actividades convertirse en actividades económicas ni adquirir un aspecto económico predominante sin la emergencia de la significación económica y la alteración de todo el magma de significaciones sociales que ésta implica y arrastra (Cornelius Castoriadis, 1993).

1.1.2 Las repercusiones del poder del hombre

En arquitectura se habla mucho de la sustentabilidad, de las obras arquitectónicas sustentables, que si alguna construcción se le otorgo certificación LEED (Leadership in Energy & Environmental Design que es un sistema de certificación de edificios sostenibles, desarrollado por el Consejo de la Construcción Verde de Estados Unidos) y se piensa que obteniendo esta certificación la construcción es menos dañina para el medio ambiente, es sostenible, sin embargo pareciera una forma de hacer sentir menos culpables a los hombres que desde su existencia y desde que tuvieron el poder de modificar el medio natural no han hecho otra cosa que destruir el planeta y las especies cohabitantes en él.

Las primeras huellas de los hombres en la arena cuando llegaban a descubrir algún continente fueron borradas por las olas, sin embargo la huella que dejan al colonizar algún nuevo lugar es imborrable. Un ejemplo es la extinción de los grandes mamíferos, como los mamuts. Los hombres cazaban a los mamuts para valerse de su carne y de sus pieles, el periodo de gestación de un mamut es prolongada, las crías que nacen son pocas y pasaban largos periodos de tiempo para que cada hembra lograra quedar preñada, entonces si los hombres mataban a un solo mamut cada poco mes las consecuencias eran suficientes para que las muertes de los mamuts superaran los nacimientos así a los pocos miles de años moriría el ultimo mamut y con él toda su especie.

Además, gracias al poder que el hombre tenía sobre el fuego era capaz de quemar hectáreas completas de bosques o selvas para poder asentarse y para tener menos dificultad para cazar o para sembrar, y cambiando con esto ecosistemas completos.

Según estimaciones actuales dos mil años después de la llegada de los hombres Norteamérica perdió 34 de sus 47 géneros de mamíferos grandes, Sudamérica 50 de 60 géneros.

El hombre es entonces de entre todos los organismos vivos el que ha provocado la extinción del mayor número de especies de plantas y animales, posee la distinción de ser la especie más mortífera que ha habitado el planeta.

El residuo que la humanidad deja sobre el planeta es el producto construido de la modernización no es la arquitectura moderna, sino el espacio basura es lo que queda después de que la modernización haya seguido su curso o, más concretamente, lo que se coagula mientras la modernización está en marcha: su secuela. (Rem Koolhaas, 2002)

1.1.3. Las tensiones de poder en las sociedades

En cuanto a la esencia del poder, Michel Foucault, Hubert Dreyfus y Paul Rabinow apuntan que el interés y las luchas de poder son parte intrínseca de las relaciones sociales.

Para Foucault, por ejemplo, “no pueden existir sociedades sin la presencia del poder”; el poder no debe definirse como un acto violento y opresor que reprime a los individuos forzándolos a hacer algo o evitando que hagan algo distinto, y considera que el poder tiene lugar cuando existe una relación entre dos sujetos libres; es una relación desigual en la que uno puede actuar sobre el otro, y ese otro es guiado o permite que lo guíen; en el ámbito de la fotografía también se dan este tipo de vínculos, entre otros.

Son luchas "inmediatas" por dos razones. En tales luchas la gente cuestiona las instancias de poder que están más cercanas a ellas, aquellas que ejercen su acción sobre los individuos.

Estas luchas, no se refieren al "enemigo principal" sino al enemigo inmediato, como tampoco esperan solucionar los problemas en un futuro preciso (esto es liberaciones, revoluciones, fin de la lucha de clases). En contraste con una escala teórica de explicaciones o un orden revolucionario que polariza la historia, ellas son luchas anarquistas (Noam Chomsky; Michel Foucault, 2006)



Imagen 5: Diagrama de luchas de poder de Foucault

Este estado de libertad creativa fue definido como una posibilidad idealista por el lingüista estadounidense Noam Chomsky en una polémica televisada en 1971 con Michael Foucault: La liberación del poder político o institucional.

“[...] un elemento de la naturaleza humana es la necesidad del trabajo creativo, de la investigación creativa, de creación libre. sin la limitación de instituciones coercitivas.

De ello se deriva que una sociedad decente debe desarrollar al máximo las posibilidades de esa característica humana fundamental superando los elementos de represión, de destrucción y de coacción que existen en toda sociedad como residuos históricos [...]”. (Noam Chomsky; Michel Foucault, 2006)

NOAM CHOMSKY



Imagen 6: Diagrama de sociedad libre según Choamsky.

Imagen tomada de: Imagen tomada de: <http://ssociologos.com/2013/06/27/el-memorable-debate-entre-foucault-y-chomsky>

La teoría del Estado, el análisis tradicional de los aparatos de Estado no agotan sin duda el campo del ejercicio y del funcionamiento del poder. La gran incógnita actualmente es: ¿quién ejerce el poder? y ¿dónde lo ejerce? Actualmente se sabe prácticamente quién explota, a dónde va el provecho, entre qué manos pasa y dónde se invierte, mientras que el poder... Se sabe bien que no son los gobernantes los que detentan el poder. Pero la noción de «clase dirigente» no es ni muy clara ni está muy elaborada. «Dominar», «dirigir», «gobernar», «grupo en el poder», «aparato de Estado», etc., existen toda una gama de nociones que exigen ser analizadas. Del mismo modo, sería necesario saber bien hasta dónde se ejerce el poder, por qué conexiones y hasta qué instancias, ínfimas con frecuencia, de jerarquía, de control, de vigilancia, de prohibiciones, de sujeciones.

Por todas partes en donde existe poder, el poder se ejerce. Nadie, hablando con propiedad, es el titular de él; y, sin embargo, se ejerce siempre en una determinada dirección, con los unos de una parte y los otros de otra; no se sabe quién lo tiene exactamente; pero se sabe quién no lo tiene.

Las relaciones entre deseo, poder e interés, son más complejas de lo que ordinariamente se piensa, y resulta que aquellos que ejercen el poder no tienen por fuerza interés en ejercerlo, aquellos que tienen interés en ejercerlo no lo ejercen, y el deseo de poder juega entre el poder y el interés un juego que es todavía singular. Sucede que las masas, en el momento del fascismo, desean que algunos ejerzan el poder, algunos que, sin embargo, no se confunden con ellas, ya que el poder se ejercerá sobre ellas y a sus expensas, hasta su muerte, su sacrificio, su masacre, y ellas, sin embargo, desean este poder, desean que este poder sea ejercido. Este juego del deseo, del poder y del interés es todavía poco conocido. Hizo falta mucho tiempo para saber lo que era la explotación. Y el deseo ha sido y es todavía un largo asunto. Es posible que ahora las luchas que se están llevando a cabo, y además estas teorías locales, regionales, discontinuas que se están elaborando en estas luchas y que hacen cuerpo con ellas, es posible que

esto sea el comienzo de un descubrimiento de la manera en que el poder se ejerce.

El poder es esencialmente lo que reprime. El poder reprime la naturaleza, los instintos, a una clase, a los individuos. Aun cuando se encuentra en el discurso actual esta definición del poder, una y otra vez repetida, como el que reprime, no es el discurso contemporáneo quien la ha inventado, ya lo había dicho Hegel, y Freud, y Marcuse. En cualquier caso, ser órgano de represión es en el vocabulario actual el calificativo casi onírico del poder.

Esto quiere decir tres cosas: en primer lugar, que las relaciones de poder tal como funcionan en una sociedad como la nuestra se han instaurado, en esencia, bajo una determinada relación de fuerza establecida en un momento determinado, históricamente localizable de la guerra. Y si es cierto que el poder político hace cesar la guerra, hace reinar o intenta hacer reinar una paz en la sociedad civil, no es para suspender los efectos de la guerra o para neutralizar el desequilibrio puesto de manifiesto en la batalla final; el poder político, según esta hipótesis, tendría el papel de reinscribir, perpetuamente, esta relación de fuerza mediante una especie de guerra silenciosa, de inscribirla en las instituciones, en las desigualdades económicas, en el lenguaje, en fin, en los cuerpos de unos y otros.

La política como guerra continuada con otros medios sería la corroboración y el mantenimiento del desequilibrio de las fuerzas que se manifiestan en la guerra. Pero la inversión de esta frase quiere decir también otra cosa: en el interior de esta «paz civil», la lucha política, los enfrentamientos por el poder, con el poder, del poder, las modificaciones de las relaciones de fuerza, las acentuaciones en un sentido, los refuerzos, etc., todo esto en un sistema político no debe ser interpretado más que como la continuación de la guerra, es decir, debe ser descifrado como episodios, fragmentos, desplazamientos de la guerra misma. No se escribe sino la historia de esta guerra aun cuando se escribe la historia de la paz y de sus instituciones.

En una sociedad como la nuestra, pero en el fondo en cualquier sociedad, relaciones de poder múltiples atraviesan, caracterizan, constituyen el cuerpo social; y estas relaciones de poder no pueden disociarse, ni establecerse, ni funcionar sin una producción de las relaciones de fuerza existentes en una sociedad dada constituye el dominio de la política, y que una política es una estrategia más o menos global que intenta coordinar y darles un sentido a estas relaciones de fuerza. (Michael Foucault, 1979)

1.2 La política: base de la construcción del estado

La política es una actividad orientada en forma ideológica a la toma de decisiones de un grupo para alcanzar ciertos objetivos. También puede definirse como una manera de ejercer el poder con la intención de resolver o minimizar el choque entre los intereses encontrados que se producen dentro de una sociedad. La utilización del término ganó popularidad en el siglo V A.C., cuando Aristóteles desarrolló su obra titulada justamente "Política". (Pérez Porto Julián ; Gardey Ana, 2012)

El término proviene de la palabra griega polis, cuyo significado hace alusión a las ciudades griegas que formaba los estados donde el gobierno era parcialmente democrático. Cabe señalar que es en esta cultura donde intenta formalizarse esta necesidad humana de organizar la vida social y los gobiernos desde tiempos ancestrales.

La disciplina encargada del estudio de las actividades políticas se denomina ciencia política, los profesionales en esta ciencia reciben el mote de politólogos y las personas que ocupan cargos profesionales a cargo del Estado o aspiran a ellos se definen como políticos.

Se considera que los inicios de la política se remontan al neolítico, cuando la sociedad comienza a organizarse en un sistema jerárquico y ciertos individuos adquieren poder sobre el resto. Antes, el poder simplemente residía en el que tenía mayor fortaleza física o en el más inteligente de un grupo. Algunos teóricos aseguran que este tipo de organización también podría ser considerado como una forma de política, por lo que ahí caeríamos en la definición de que la política es tan antigua como la propia humanidad.

Los sistemas políticos de la antigüedad eran generalmente absolutistas ya que la totalidad del poder se encontraba en manos de un único sujeto. En Grecia, existían también algunas polis donde se practicaba una democracia parcial y se llevaban a cabo asambleas. A partir de la Revolución Francesa el esquema político experimentó un cambio importante, donde un elemento fundamental fue la constitución de los Estados Unidos. Desde ese momento se instauraron regímenes con características democráticas, donde la toma de decisiones responde a la voluntad general.

La democracia es la forma de organización política que ha cobrado mayor popularidad en las últimas décadas, se basa en un estado elegido por mayoría en base a lo estipulado por una Constitución aprobada por el pueblo, que ejerce un poder parcial y organizacional y cuyo objetivo es representar las ideas del pueblo dentro y fuera del territorio. Esto es así en la teoría, pero en la práctica pocas veces se lleva a cabo de la forma deseada, debido a que es difícil que los políticos dejen a un lado sus intereses particulares para velar por los de todo el pueblo.

Existen múltiples vertientes de las teorías e ideologías políticas, que pueden resumirse en dos grandes grupos: las políticas de izquierda (como el socialismo y

el comunismo), relacionadas principalmente a la igualdad social, y las políticas de derecha (como el liberalismo y el conservadurismo), que defienden el derecho a la propiedad privada y al libre mercado.

Desde hace siglos se intenta explicar el concepto de política y las formas en las que debe llevarse a cabo. Entre los documentos más importantes se encuentran los de Platón y Aristóteles. El primero, en su obra “La república”, manifiesta que la forma en la debía gobernarse un pueblo era a través de la observación de la realidad y la puesta a prueba de cambios y mejoras idealistas y que dicho trabajo debía estar a cargo de los seres más sabios de esa sociedad. Por su parte, Aristóteles, proponía un enfoque científico de la política, donde el análisis social se hiciera tomando en cuenta elementos psicológicos, culturales y sociales y estableciendo relaciones de causa y efecto. Además, manifestaba la necesidad de crear una clase media que atenuase la brecha existente entre los más ricos y los más pobres. Su obra también se llamaba “La república”.

En 1970 fue Gramsci quien, basándose en las definiciones antiguas, intentó dar una respuesta a la verdadera razón de ser de la política. Explicó que el Estado, debe ser concebido como si se tratase de un organismo perteneciente al grupo que debe representar al fin de conseguir expandirlo lo máximo posible pero que su desarrollo debe estar contemplado dentro de las expansiones del resto de las naciones. Decía también que es razonable que exista un grupo que ejerza la hegemonía pero que esto no debe “escaparse de las manos”, al punto de conseguir una sociedad gobernada por un sistema cuyo único interés sea el económico-corporativo. En este tratado, podemos entender que la guerra y la violencia como medio para conseguir los objetivos no debe ser considerado como viable.

También Morin y Kern han intentado comprenderla, ofreciendo preciosos tratados sobre el arte y la ciencia de la política. La plantean con un carácter multidimensional que surge a partir de la toma de consciencia de los ciudadanos y contempla cuestiones como el sentido de la vida de nuestra especie, el desarrollo de las sociedades, los sistemas económicos que utilizamos, e incluso la vida y la muerte de la humanidad y la extinción del planeta que habitamos. Intentó abordar una política más comprometida con el medio ambiente, una política de responsabilidad con nuestro entorno. Una política multidimensional pero no totalitaria.

Entre sus propuestas para llevar a cabo dicha empresa, se encuentran: trabajar en pos de lo asociativo y combatir lo que sea disociativo, sosteniendo que la emancipación no puede tener como meta el aislamiento o la ruptura de las relaciones preexistentes, sino la puesta en marcha de un objetivo común que exija el trabajo asociativo. Lo segundo que propone, es buscar una universalidad particular y que debe tenerse especial cuidado en optar por un interés que a simple vista parece universal pero que engloba una necesidad individual. La

universalidad puede conseguirse a través de una serie de acciones que se orienten a la protección de nuestro universo concreto, el planeta.

Es importante aclarar que todas las teorías coinciden en una cosa, en que la actividad política sólo puede hacerse realidad mediante el establecimiento de normas jurídicas que establezcan qué se debe o puede hacer y qué no en un determinado territorio.

Otras acepciones del término política

Como un conjunto de ideas, convencimientos o acciones sociales que se relación con las cuestiones públicas o relacionadas con el poder. Se habla de política al hacer referencia a un grupo de gobernantes y su relación con el grupo al que gobierna.

En lo jurídico, se la denomina de tres formas posibles: como un conjunto de actividades desarrolladas por un grupo y que permiten crear, planificar y ejercer el poder sobre otro; como la lucha y la oposición que debe llevarse a cabo por parte de un grupo reducido para dominar a uno mayor; y por último, como una actividad cuya razón de ser es alcanzar un fin preciso: el bien común (todo debe llevarse a cabo con el objetivo común de alcanzar la paz a través de métodos que no incluyan la violencia).

Algunas teorías sobre política afirman que no debe ser importante resolver de qué forma se establece la relación de poder-dominio sino de qué maneras se puede entender la integración de las partes del grupo, contemplando incluso aquellas minorías que en la mayoría de los casos no son tenidos en cuenta. Esto significa analizar y comprender cada una de las relaciones que existen entre los miembros tanto individuales como colectivos. De este modo, podemos caer en una nueva definición de la palabra, llegando a comprenderla como el arte de la integración y no de la dominación, como la gran mayoría sostiene.

1.2.1 La formación política del Estado Mexicano

Los Estados Unidos Mexicanos es una república, representativa, democrática, federal y laica; compuesta por Estados libres y soberanos (y estos por Municipios) en todo lo concerniente a su régimen interior, y por la Ciudad de México (capital del país); unidos en una federación establecida según los principios de su Constitución. De acuerdo con esta ley fundamental, la soberanía y el poder público son origen y correspondencia del pueblo, y es este el que decide ejercerlo a través de un sistema de separación de poderes: Presidente (Ejecutivo), Congreso de la Unión (Legislativo) y un Poder Judicial, depositado en distintas instituciones, cuya cabeza es la Suprema Corte de Justicia (Constitución Política Mexicana, 1917).

La representatividad del poder público esta principalmente depositada en un Sistema multipartidista, donde los partidos políticos son el principal ente de participación ciudadana; todo ello regulado por instituciones electorales autónomas (Instituto Nacional Electoral, Tribunal y Fiscalía electorales). No obstante, según un estudio de la Universidad Nacional Autónoma de México, el 74% de los mexicanos considera que el sistema electoral de México no es transparente y desconfía de los resultados oficiales. El sistema político mexicano incluye órganos autónomos que sirven de contrapeso en áreas específicas (Fiscalía General de la República, CNDH, Auditoría Superior, Banco de México, INEGI, COFECE e IFT).

Los Poderes de la Unión

El gobierno federal, denominado constitucionalmente como el Supremo Poder de la Unión, está constituido por los tres poderes de la Unión: el poder ejecutivo, el poder legislativo y el poder judicial. La Ciudad de México es la capital de la federación y la sede de los Poderes de la Unión. Los tres poderes son independientes entre sí; dos poderes no pueden depositarse sobre una sola persona o institución, y el poder legislativo nunca podrá ser ejercido por un solo individuo.

Poder ejecutivo

El presidente de los Estados Unidos Mexicanos es el titular del poder ejecutivo de dicho país. Es, a la vez, jefe de Estado y jefe de gobierno. Asimismo, es el comandante supremo de las Fuerzas Armadas.

Es elegido mediante voto directo y universal. Una vez electo, entra en funciones el 1º de diciembre del año de la elección. Pero después de la Reforma Electoral de 2014, el presidente entrará en funciones el 1º de diciembre del año de la elección. Su cargo dura un periodo de seis años, sin posibilidad de reelección; ni siquiera en el caso de haberlo desempeñado como interino, provisional o sustituto. El cargo de presidente de la República solo es renunciable por causa grave, que deberá ser calificada por el Congreso de la Unión. En caso de muerte, destitución o renuncia, asume de manera inmediata y provisional el cargo el Secretario de Gobernación (si la ausencia es el día de la toma de posesión, sería el presidente

del Senado, el mandatario provisional), después, con las reservas que contempla la constitución, corresponde al Congreso nombrar un sustituto o interino.

Poder legislativo

El Congreso de la Unión es el órgano depositario del Poder Legislativo federal de México. Este se conforma por una asamblea bicameral, dividida entre el Senado – constituido por 128 integrantes– y la Cámara de Diputados –que consta de 500 legisladores–.

Cámara de Diputados

La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, es la cámara baja del Poder Legislativo federal de México, integrando junto con el Senado de la República, una asamblea bicameral en las que se deposita este poder. Se compone de representantes de la Nación, que son 500 diputados electos en su totalidad para un periodo de tres años, que inicia el 1 de septiembre del año de la elección (1 de agosto si coincide con la elección presidencial). Su sede es el Palacio Legislativo de San Lázaro en la Ciudad de México.

El total de sus integrantes se divide en dos principios de elección: 300 diputados electos de manera directa, uno por cada uno de los distritos electorales federales que componen el país; y 200 diputados que son electos según el principio de representación proporcional, mediante el sistema de listas regionales, votadas en cinco circunscripciones plurinominales.

Cámara de Senadores

La Cámara de Senadores del Congreso de la Unión o Senado de la República es la cámara alta del Poder Legislativo federal de México, integrando junto con la Cámara de Diputados, una asamblea bicameral en las que se deposita este poder. Se compone de representantes de las entidades federativas, que son 128 senadores electos en su totalidad para un periodo de seis años, que inicia el 1 de septiembre del año de la elección.

Su sede se ubica en la intersección de dos de las avenidas más importantes de la Ciudad de México, Avenida Paseo de la Reforma número 135, justamente donde cruza con la Avenida de los Insurgentes, dentro de la Delegación Cuauhtémoc. La anterior sede del Senado se encontraba en el Centro Histórico de la misma ciudad, en un edificio conocido como la Antigua Casona de Xicoténcatl.

El total de sus integrantes se divide en tres principios de elección: 64 senadores electos de manera directa, dos por cada una de las 32 entidades federativas (31 estados y la Ciudad de México) que componen el país; 32 senadores asignados a la primera minoría, es decir el segundo lugar de la elección, esto es uno por cada entidad federativa; y 32 senadores que son electos según el principio de

representación proporcional, mediante el sistema de una lista nacional, de acuerdo al porcentaje de votación obtenida en el país.

Poder judicial

El Poder Judicial de la Federación es uno de los tres poderes de la Unión en los que divide el ejercicio del gobierno en México. Está integrado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, el Tribunal Federal Electoral, el Consejo de la Judicatura Federal, los Juzgados de Distrito, los Tribunales Colegiados de Circuito y los Tribunales Unitarios de Circuito. Sus fundamentos se encuentran en el Título III, Capítulo IV (abarcando catorce artículos) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación. El Jurado Federal de Ciudadanos y los tribunales de los Estados y de la Ciudad de México, pueden actuar en auxilio de la Justicia Federal, en los casos previstos por la Constitución y las leyes. La administración, vigilancia y disciplina del Poder Judicial de la Federación, con excepción de la Suprema Corte de Justicia y el Tribunal Electoral, está a cargo del Consejo de la Judicatura Federal. En este poder y su conjunto de órganos, se deposita la facultad de impartir justicia en todos los aspectos institucionales del estado mexicano; la aplicación de las normas y principios jurídicos en la resolución de conflictos; y en todos los ámbitos de la aplicación del Derecho y la interpretación de las leyes en la sociedad (civil, penal, constitucional, mercantil, laboral, administrativo, fiscal, procesal, etc.)

Suprema Corte de Justicia

La Suprema Corte de Justicia de la Nación es el máximo órgano judicial, tribunal constitucional y cabeza del Poder Judicial Federal de México. Está conformada por once Jueces o Magistrados, denominados ministros; uno de los cuales es designado, por un periodo de cuatro años, como su presidente, siendo este responsable de la dirección del organismo y mayor representante ante los otros poderes.

La vigente Constitución de 1917 prevé este órgano en su título tercero, capítulo IV, y abordándolo en cinco artículos. En ellos se especifican las obligaciones, facultades, requisitos y restricciones de la corte; principalmente la facultad exclusiva, entre los órganos del mismo sistema judicial, para estudiar, discutir, y emitir sentencias definitivas en controversias constitucionales o acciones de inconstitucionalidad, que surjan entre los poderes de la Unión, los poderes estatales, autoridades municipales, los órganos autónomos, o la contradicción de una norma con la carta magna. Es decir, le corresponde asegurar el orden establecido por la Constitución y mantener el equilibrio entre las diversas instituciones de gobierno. Sus deberes incluyen también, como última instancia legal, solucionar de modo definitivo, asuntos judiciales de gran relevancia social, a través de las resoluciones jurisdiccionales que dicta. Por lo anterior, y al tratarse del principal y más alto tribunal de naturaleza constitucional, no existe órgano ni

autoridad que se encuentre por sobre ella o recurso judicial que pueda interponerse en contra de sus decisiones.

Los ministros son designados por la Cámara de Senadores, a partir de una terna propuesta por el presidente de la República; duran quince años en su cargo y solo pueden volver a ocuparlo, si con anterioridad lo hicieron en calidad de interino. Su trabajo se distribuye a través de sesiones en Pleno (con la presencia de los once ministros), y sesiones en Salas (dos integradas por cinco ministros cada una). Cada formato y sala con competencias judiciales distintas, siendo las de pleno, las de mayor jerarquía. Ni la constitución, ni la ley respectiva establecen fechas de toma de posesión para los ministros, estas se producen en cuanto se dé el nombramiento. En tanto que los periodos de sesiones en la corte, los determina la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, siendo dos al año; el primero comenzará el primer día hábil del mes de enero y terminará el último día hábil de la primera quincena del mes de julio; el segundo comenzará el primer día hábil del mes de agosto y terminará el último día hábil de la primera quincena del mes de diciembre.

1.3 La utilización del discurso como práctica social

Por más que en apariencia el discurso sea poca cosa, las prohibiciones que recaen sobre él revelan muy pronto, rápidamente, su vinculación con el deseo y con el poder. Y esto no tiene nada de extraño, pues el discurso -el psicoanálisis nos lo ha mostrado— no es simplemente lo que manifiesta (o encubre) el deseo; es también el objeto del deseo; pues -la historia no deja de enseñárnoslo- el discurso no es simplemente aquello que traduce las luchas o los sistemas de dominación, sino aquello por lo que, y por medio de lo cual se lucha, aquel poder del que quiere uno adueñarse. ((Michael Foucault, 2005)

La utilización del discurso por parte de los presidentes en México para justificar la realización de las obras urbano-arquitectónicas siempre están orientadas al beneficio de la sociedad sin embargo como menciona Foucault es un sistema de dominación por parte del estado hacia la ciudadanía, en el libro Las cosas del decir, las autoras analizan el discurso como una práctica social, una acción irremplazable que crea vida social.

Hablar de discurso es, ante todo, hablar de una práctica social, de una forma de acción entre las personas que se articula a partir del uso lingüístico contextualizado, ya sea oral o escrito. El discurso es parte de la vida social y a la vez un instrumento que crea la vida social. Desde el punto de vista discursivo, hablar o escribir no es otra cosa que construir piezas textuales orientadas a unos fines y que se dan en interdependencia con el contexto (lingüístico, local, cognitivo y sociocultural). Nos referimos, pues, a cómo las formas lingüísticas se ponen en funcionamiento para construir formas de comunicación y de representación del mundo —real o imaginario—. (Helena Calsamiglia Blancáfort; Amparo Tusón Valls, 2002)

1.4 La concepción del Lenguaje Icónico

El lenguaje icónico se puede definir como una representación visual y discursiva que busca transmitir algún mensaje a través de la imagen. Además, es una expresión limitada porque generalmente el símbolo suele tener un significado único.

Sin embargo, dentro del contexto virtual, el símbolo puede actuar como un signo y variar su significado. Por lo tanto, el referente depende del conocimiento y la cultura de la persona. Debido a ello, es fundamental que exista una vinculación entre el emisor, código y receptor.

El lenguaje icónico es la expresión de una idea concreta. Un objeto que, a pesar de tener numerosas interpretaciones, emite un concepto preciso.

Surgió hace más de 6500 años, así se aprecia con los jeroglíficos; cuyas representaciones han sido identificadas como el primer sistema de expresión no verbal.

No obstante, fue a principios del siglo XX cuando se comenzó a estudiar esta manifestación como fenómeno lingüístico y social. El discurso semántico fue un instrumento esencial para el desarrollo del análisis funcional, teoría creada por Roman Jakobson (1896-1982).

Este investigador se enfocó en los factores de comunicación y manifestó que para transmitir un mensaje coherente no era necesario redactar oraciones extensas, sino crear una imagen metalingüística.

Dicha función se centraba en establecer un código de comprensión entre el emisor y el receptor. Años más tarde, Eric Buyssens (1910-2000) amplió la hipótesis de Jakobson. Este autor belga expuso que el significado del objeto era atribuido por la concepción que el hombre le otorgaba.

A partir de esas tesis, surgió el proyecto de expandir el discurso visual, motivo por el cual se empezaron a diseñar figuras de carácter sémico que hoy se conocen como lenguaje icónico.

El propósito del lenguaje icónico es representar la realidad mediante imágenes, las cuales deben tener connotaciones específicas para que los individuos las reconozcan al instante. De tal manera se observa que este discurso se define como un registro de signos sistemáticos.

Estos signos son sistemáticos porque instauran una conexión inmediata entre el objeto y el espectador. Entonces, este lenguaje se identifica por evaluar y recrear –a través de líneas– los aspectos que conforman el mundo. Esto es porque las representaciones no se limitan al campo virtual, sino que comprenden imágenes.

Es necesario señalar dos definiciones sobre lenguaje icónico que surgieron en el transcurso del siglo XX:

Hipótesis de Charles Morris (1901-1979)

Esta teoría alude que el significado y el significante se vinculan mediante un conjunto de propiedades que establecen la referencia del objeto. Entre esos atributos sobresalen la textura, el diseño y la composición del símbolo.

Morris también expone que los iconos tienen mayor valor cuando están completamente definidos; motivo por el que una fotografía es más confiable que un dibujo.

Hipótesis de Umberto Eco (1932-2016)

Umberto Eco afirmó que la estructura del signo debe relacionarse con la interpretación. Es decir, la imagen tiene que identificarse con su significado; pero dicha representación ha de ser reconocida socialmente. Por ello, manifestó que el símbolo del conejo no es el cuerpo, sino las orejas. (González, 2020)

Capítulo II: La construcción socioespacial de la “arquitectura del poder”

2.1 El objeto urbano arquitectónico

Un concepto es la representación simbólica, por medio de una o varias palabras, de una idea abstracta y general; puede estar representado por una o varias palabras. Estas palabras pueden haber variado sus significados a lo largo del tiempo, o tener significados distintos según el ámbito en el que se expresan (coloquial, profesional, poético, etc...). Por otra parte, también la idea que representa un concepto tiende a sufrir transformaciones según la época histórica, la cultura, región geográfica, desarrollo de la técnica, etc....

La creación de un concepto es la adecuada elección de la palabra o el conjunto de palabras, y la adjudicación de una idea que se entiende éste va a expresar.

En la actualidad, no existe una palabra (esto es un nombre o concepto) que exprese el ente arquitectónico. Utilizamos comúnmente las expresiones “obra arquitectónica” o “arquitectura” para referirnos al objeto arquitectónico, pero estos conceptos no expresan la idea completa e inequívoca necesaria. En un afán por denominarlo técnicamente, podríamos utilizar el concepto “objeto arquitectónico”, pero este concepto no es válido. El “objeto arquitectónico” es un tecnicismo filosófico, ya que la ontología estudia los entes en cuanto a objetos. Pero es un concepto genérico, que no expresa con exactitud el ente que es objeto de la ciencia aplicada de la arquitectura en todos sus ámbitos. Si nos fijamos en otras ciencias o ámbitos, nos damos cuenta de que el ser humano ha otorgado nombres a los entes (u objetos) que son objetos de estudio. Por ejemplo, el nombre que el ser humano ha otorgado al ente que es objeto del estudio de la ciencia de la biológica es el “ser vivo”. Ontológicamente podríamos siempre referirnos al “objeto biológico”, de manera genérica, pero el hecho de asignarle un nombre específico es de gran importancia, ya que expresa el nombre “ser vivo” expresa el tipo y la especie del objeto en sí. El concepto “ser vivo” expresa con exactitud la idea del ente que la biología trata.

El otorgamiento de un nombre específico al objeto de estudio elimina ambigüedades fundamentales. Así, vemos que el nombre que otorgamos al objeto de estudio de las ciencias expresa con exactitud y de manera inequívoca su idea abstracta, y ésta es la base ontológica de todas las ciencias.

En la ciencia aplicada de la arquitectura, el ente que es objeto de estudio no tiene todavía nombre. Se le ha llamado genéricamente “obra arquitectónica”, o “arquitectura”, pero estos términos son tan genéricos como el de “objeto arquitectónico”, y crean ambigüedad. Esta carencia la podemos observar haciendo una analogía entre arquitectura y biología. Así, parece obvio que llamar “objeto biológico” al ente “ser vivo” es demasiado genérico ya que no expresa ninguna

idea concreta sobre el ente. Incluso la creación artificial de seres vivos por parte del hombre tiene el nombre de biología sintética.

El hecho de que exista un nombre o concepto para denominar el ente arquitectónico es mucho más grave de lo que podría parecer a primera vista. Se diría que no se le puede poner un nombre a aquello que no se conoce. El ente “objeto arquitectónico” no tiene todavía nombre, porque no se conoce qué es exactamente.

Existe en el ámbito de la investigación arquitectónica una enorme carencia. La razón por la que los arquitectos no hemos sido capaces de otorgar un nombre específico al “objeto arquitectónico” viene de la gran carencia de conocimiento científico en el ámbito de la arquitectura y el objeto arquitectónico. Se necesita una ontología científica del “objeto arquitectónico” y una ontología de la ciencia aplicada (o arte, o actividad) de la “arquitectura”, que estudiara con rigor la definición, las propiedades, la materia y la esencia de ambos entes.

A lo largo de la historia, los teóricos de la arquitectura han escrito las definiciones más dispares sobre el objeto arquitectónico y la propia arquitectura. Todavía hoy en día se sigue enseñando en las escuelas de arquitectura la errónea ontología arquitectónica de Vitruvio, donde se habla únicamente de la realidad física de los cerramientos del objeto. Sólo a principios del siglo XX se comenzó a destacar la primacía del espacio interior, pero sólo contemplando su realidad física.

La ontología del objeto arquitectónico, así como la ontología de cualquier otro ente es materia de la disciplina de la metafísica, rama de la filosofía. Han sido por lo tanto los filósofos los únicos que se han acercado a la comprensión del objeto arquitectónico. En cambio, los filósofos, por el hecho de no tener un conocimiento de la arquitectura, no han llegado nunca a realizar una ontología satisfactoria de la arquitectura.

Afortunadamente en la actualidad algunos arquitectos como Pallasmaa o Zumthor están sacando a la luz el concepto de “atmósfera” trabajado por Gernot Böhme, pero la comunidad de arquitectos no lo llega, de momento a comprenderlo más que superficialmente.

El proceso para poder crear un nombre o concepto que exprese la idea del ente arquitectónico tiene una doble tarea. Primero debemos conocer exactamente qué es el objeto arquitectónico, su definición, sus propiedades, su materia y su esencia; esto es, una ontología del ente “objeto arquitectónico”. Una vez sepamos qué es exactamente el objeto que queremos denominar, será sencillo elegir las palabras adecuadas para nominarlo. (Castro)

2.2 El Espacio Público en América Latina

Las ciudades en América Latina se transforman y se resignifican muy rápidamente, por lo que un espacio público, un público, una opinión pública o hasta un servicio o bien público son cosas que ciertamente cambian de forma muy “natural” y, al mismo tiempo, muy objetiva, a partir de las determinantes políticas, ideológicas, sociales y culturales que dictan las transformaciones de la ciudad (Narciso Carla Filipe , 2018). Hablar hoy de espacio público es hablar de un concepto altamente variable e idealizado, que puede tener múltiples significados dependiendo del autor y del momento en que se construyó, pero al mismo tiempo es un concepto en donde se incluye a toda la ciudad, excepto la vivienda que es privada.

Como componente ideológico primordial de lo urbano, el uso del concepto de espacio público se convierte en un elemento de discusión en los estudios urbanos a partir de los años setenta, al interior de las ciencias sociales, destacando la sociología, la geografía, la antropología y el urbanismo, al ser tomado este como un componente urbano capaz de sostener o desencadenar otros procesos económicos y culturales; al mismo tiempo, es un elemento que “supuestamente” permite entender la metrópoli contemporánea (Carla Alexandra Filipe Narciso; Blanca Rebeca Ramírez Velázquez, 2006) a partir del análisis de su uso, forma y estructura.

Las discusiones que actualmente se despliegan de forma persistente en el estudio del espacio público, sin embargo, se han desarrollado al margen de una conceptualización práctica o de un abordaje del lugar y de las relaciones de poder que en él se desarrollan, y se asume como una realidad dada, incuestionable, es decir, como un espacio absoluto. El vacío de sentido y significado que se concretiza a partir de realidades arbitrarias heredadas de la modernidad, pero que lo identifica en la actualidad como algo que es capaz de regenerar, integrar y disolver las diferencias sociales, se ve interrumpida por el neoliberalismo, perdiendo su condición de libre acceso e igualdad, ganando nuevos significados, a través de nuevas formas urbanas.

Pero ¿qué significado tiene realmente el concepto de espacio público? Responder esta pregunta es un tanto complejo, ya que hay tantos espacios públicos como realidades existentes; de hecho, hoy más que nunca los significados desde una concepción instrumental son múltiples y cada uno hace un uso del concepto de acuerdo con las necesidades que persigue. Esto fue claro en el trabajo de campo, en el cual no existe un solo espacio que se comporte de una forma similar, porque esto depende de las prácticas cotidianas de clase de los grupos que se lo apropian o usan.

El tema adquiere mayor relevancia cuando se asocia con las formas diferenciadas de uso y de apropiación que tienen los lugares, la calidad física y relacional del entorno construido, las prácticas sociales que en ellos se desarrollan, las formas organizativas de los agentes que los usan y transforman así como con la oferta cultural que ahí se promueven (Ramírez Kuri, P., 1993). Por ello, es relevante, en una aproximación y razonamiento relacional, analizar los elementos físicos, institucionales, así como los programas y políticas de intervención, destacando sus objetivos, limitaciones y contradicciones que permiten comprender las formas materiales e inmateriales que adopta el espacio público a diferentes escalas.

El hecho de tener actores institucionales que intervienen el territorio de manera aislada provoca disparidades en la información, pero también en la forma, función y estructura del espacio público, que además está directamente involucrada con los agentes privados. Al mismo tiempo parece haber una contradicción, ya que el espacio público no es un elemento prioritario en las agendas políticas, solo en los discursos. Observamos es que la intervención institucional no sigue planes o programas determinados, sino políticas de mitigación y adaptación al contexto existente, asociadas con una lógica de mercado neoliberal.

2.2.1 La función del espacio público

Si el concepto de espacio público es idealizado por la modernidad, también lo es su función social, ya que esta se sigue manejando y reproduciendo a partir de objetivos contrarios a los que el discurso de su origen marca. En las grandes ciudades contemporáneas, el espacio público se ha convertido en el resultado de un urbanismo espectacular, ostentado en obras magnificentes que procuran incorporarlas en el mercado global, atraer inversión y obedecer a los imaginarios idílicos de las clases altas. Con ello se deja en el olvido el espacio público de las clases populares que se reproduce desde la lógica del uso que ellas hacen de él, sin apoyo económico gubernamental ni privado.

Se debe evidenciar que, si bien con elementos de desarrollo homogeneizantes este tipo de urbanismo espectacular, a pesar de que sea un principio central en la planeación urbana, ha tomado diferentes direcciones en Europa o América Latina, pues la forma y la escala con la que se han implementado han sido distintas.

Otra forma de expresión de este tipo de urbanismo fue la proliferación de espacios comerciales, tipo centros comerciales y grandes plazas, que se han convertido en espacios públicos a pesar de ser privados, que han sido motivo de estudio de diversos académicos, quienes han puesto atención en las consecuencias urbanas y culturales que estos tienen. (Carla Alexandra Filipe Narciso; Blanca Rebeca Ramírez Velázquez, 2006)

Cuando hablamos de un ejemplo de espacio público de la modernidad (a finales del siglo XIX, principios del siglo XX) nos referimos a un espacio construido por las clases hegemónicas para su usufructo, a partir de las tipologías tradicionales como el jardín, la plaza y el parque que cumplen las funciones de recreo, esparcimiento, ver y ser visto, de encuentro entre agentes de igual condición o clase social, marcadamente homogéneos en intereses, gustos, expresiones y tradiciones culturales. En ellos, las clases bajas no tenían cabida y los espacios destinados a estas cumplían con funciones diferentes de las de clase alta, lo que permite cuestionar, desde entonces, la existencia de un espacio público de integración social o, incluso, de un espacio público como tal.

Autores como Sennett (Sennett, R., 1978) ya tejían esta crítica al espacio público de la modernidad, cuyas intervenciones denotaban más el proceso de diferenciación social, con lo cual el autor ya preveía la tan aclamada muerte del espacio público. En este sentido, los discursos actuales de una muerte o crisis del espacio público (Borja, 2005), deben ser revisados, ya que los mismos apuntan que esa muerte es consecuencia de una política neoliberal de privatización del espacio, que se puede evidenciar sobre todo en centros comerciales y condominios privados que destruyen los lazos de sociabilidad y ciudadanía. Retomando a Sennett, (Sennett, R., 1978) lo que resultó de nuestra investigación es que antes del neoliberalismo el espacio público ya había muerto, porque lo limitaban a ciertos grupos o clases sociales, por lo cual era selectivo y fragmentario del territorio.

El espacio público tradicional de la modernidad era para las clases hegemónicas, las cuales con la revolución de 1910 trasladaron las funciones tradicionales de los espacios públicos al ámbito privado —como el jardín de la casa o el club— mucho antes de que surgieran los centros comerciales. El neoliberalismo del siglo XX indujo un nuevo análisis al espacio público a partir de los centros comerciales, de la resignificación de los tradicionales como son los jardines privados o de otros políticamente estratégicos que promueven a una forma de control social, dependiendo de la clase que los use: puede ser de recreo y trabajo para clases bajas.

En la actualidad, el espacio público se convirtió en categoría de moda de los gobiernos locales y estatales sobre todo en América Latina: es *sinónimo de inversión y captación de fondos del sector privado, lo que define Harvey* (David Harvey, 1989) como empresarialismo urbano; su organización y transformación es muy similar a la que se tuvo en la modernidad, ya que ha redundado en un incremento de las diferencias sociales en las ciudades. Esta nueva forma de construir ciudad y espacio público, a partir del desarrollo del sector privado mediante sus empresas más que de la intervención pública directa del Estado, ha aumentado el número de condominios cerrados, la expansión de los centros comerciales y una imagen de intolerancia para el uso de ciertos grupos de estos espacios públicos. De ahí que el modelo se impone homogeneizando a la ciudad a

partir de la visión empresarial y de uso privado aun de espacios públicos. No se ofrecen soluciones reales para los problemas que las ciudades tienen, por el contrario, se imponen las soluciones que benefician el uso urbano para las clases media y alta (David Harvey, 1989) y Brenner & Theodore (Brenner, N. & Theodore, N., 2002) critican este nuevo urbanismo como una forma de acumulación de capital, que siguen reproduciendo los mismos ideales de las propuestas de Hausman, beneficiando a las clases altas y medias, pero no así a los desposeídos.

¿Qué es lo que actualmente hace la diferencia en el proceso de reproducción social del espacio público en el tiempo?

Las representaciones del espacio definidas por Lefebvre (Lefebvre Henri, 1991), asociadas a una racionalidad técnica y mercantil de quien lo construye, que no son en forma alguna neutrales, ya que están vinculadas con las instituciones de poder dominante y con las representaciones generadas por una “lógica de visualización” hegemónica, lo que da como resultado: nuevas formas urbanas, como centros comerciales asociados a la reproducción del capital, nuevas experiencias e imaginarios urbanos elitistas que las acompañan.

En el proceso de reproducción del espacio público, el Estado dispone de los gobiernos locales como actores directos e indirectos para producir en la ciudad una diferenciación social y una jerarquización de lugares, “[...] creando nuevas centralidades y expulsando para la periferia los antiguos habitantes, estableciendo un espacio de dominación” (Carla Alexandra Filipe Narciso; Blanca Rebeca Ramírez Velázquez, 2006). Al delegar a los municipios la transformación y construcción de los espacios públicos, estos se aprovechan y, conscientes de sus limitantes, muestran y mezclan intereses públicos y privados, que van desde los del propio presidente municipal o de cualquier funcionario público responsable, hasta los de agentes privados, y grupos sociales hegemónicos, que en ocasiones entran en conflicto con los del resto de la población.

El conflicto se genera porque posiciona intereses contradictorios en donde gana el que más puede o el que más tiene. Así, el espacio público se usa como un instrumento político intencionalmente organizado y manipulado por las clases hegemónicas sean públicas o privadas, y es ahí donde se reflejan las tensiones por parte de los agentes que lo disputan, dependiendo de que la administración municipal quiera dejar su impronta y usarlo como moneda de cambio para fines electorales (un producto personalizado que compromete el voto) y de legitimación social.

Los programas y proyectos urbanos, así como la privatización de funciones y servicios públicos, se han convertido en uno de los principales aliados que tienen los gobiernos municipales para el desarrollo de las ciudades y para generar espacios públicos y privados. Estos son manejados por la gestión del gobierno mediante organismos autónomos o formas empresariales que vinculan la cooperación pública con la privada.

El conflicto surge debido a que los agentes privados orientan las intervenciones de acuerdo con sus intereses particulares y el sector público no fija condiciones mínimas que garanticen resultados favorables para el interés colectivo: no hay mediación entre ambas visiones, la pública y la privada, para establecer compromisos

equitativos. El sector público se olvida de su función de beneficio para la población independientemente de la clase social a la cual pertenezca, y cede a presiones económicas y a intereses particulares que orientan las acciones de desarrollo urbano. Lo que ha cambiado con el urbanismo neoliberal es la forma, contenido y objetivo en el modo de construir el espacio público, pero también de usarlo y simbolizarlo (Pradilla Cobos Emilio, 2009).

Este tema ha sido tratado de forma distinta entre las autoridades interesadas en estudiarlo, que en ocasiones contradicen sus posturas. Autores como Borja (Borja Jordi, 2007) han tenido un papel fundamental en la función pública y en las decisiones políticas, por lo que no es de extrañar que para él: *La presentación de las ciudades como lugares nodales, las nuevas oportunidades de los territorios (argumento apoyado en emergencias y reconversiones exitosas) y la prioridad al posicionamiento en las redes globales y, en consecuencia, a su proyección exterior han sido elementos clave de la construcción del vademécum de la buena política urbana. El plan estratégico, a su vez, ha sido la herramienta operativa (o ha pretendido serlo) de las ciudades aspirantes a triunfar en el mundo global mediante el discurso «hipercompetitivo».*

En su opinión, el urbanismo neoliberal debe ser encarado como una forma positiva de atraer inversión, de mercantilización de los espacios como, lo ha presentado el modelo Barcelona. Esta postura ha sido importada a varios países de Latinoamérica (Borja Jordi, 2007), con consecuencias diversas, ya que por un lado ha aportado puntos interesantes al estudio del espacio público desde un punto de vista más conceptual, pero también se ha implantado con discursos contradictorios, entre la academia y la función pública que impiden tener una visión clara sobre el tema.

Borja & Forn (Borja Jordi, 2007) creen que el mayor desafío de la planeación urbana contemporánea es aumentar el potencial competitivo de las ciudades en el sentido de responder a las demandas globales y atraer recursos humanos y financieros internacionales. No obstante, de acuerdo con varios ejemplos que hemos observado, el planeamiento se ha hecho al margen de la ciudad, en paralelo con los objetivos del capitalismo neoliberal. Este discurso es similar al del alcalde Garrigós de Cuernavaca, quien magnificaba las intervenciones en el espacio público como forma de regenerar la ciudad y hacerla competitiva. Posteriormente, Borja (Borja Jordi, 2007) reconoció que estos proyectos de renovación urbana se constituyen como proyectos políticos de ciudad y que pueden “derivar en una cortina de humo llena de buenas intenciones sin otra función que legitimar las practicas del poder” (p. 17).

Las políticas, intervenciones e imaginarios de la clase política apuestan a la imagen que pueden crear de la ciudad, lo que representa una negación de los intereses y las necesidades de algunos ciudadanos: los espacios creados por algunas renovaciones urbanas se han concebido al margen de los usuarios, haciendo que no los usen ni generen identidad alguna con ellos. Este tipo de

intervenciones, desvinculadas de su contexto territorial y social, parecen reducir los lazos de sociabilidad, de integración social, de no identificación de los habitantes con su entorno y generan, en ocasiones, su abandono: ellos carecen de ciudadanía, porque no producen convivencia, pues se confinan en los espacios privados doméstico o en los centros comerciales. Contrariamente, también existen espacios públicos que siguen vivos, usados, transformados y apropiados por las personas en su quehacer cotidiano.

Esta realidad se contrasta con lo que define Augé (Carla Alexandra Filipe Narciso; Blanca Rebeca Ramírez Velázquez, 2006) de los espacios de tránsito, caracterizados como no lugares, que retoma Carrión (Carrión Fernando, 2007), y los considera dentro de las nuevas corrientes de la urbanización en América Latina; la plaza, se dice, ha perdido funcionalidad y, con ello, estamos viviendo su forzosa desaparición. De espacio estructurante ha pasado a ser un espacio estructurado, residual o marginal, incluso ha tendido a desaparecer por la pérdida de sus funciones o por la sustitución por otros espacios más funcionales, en términos de reproducción del capital, como serían para el urbanismo actual el centro comercial o el club social. El autor comenta que cumplen la función de no lugares, pues son solo lugares de paso. En este punto la posición de Carrión (Carrión Fernando, 2007) resulta cuestionable, porque aun siendo de paso esos espacios públicos cumplen otras funciones, además de ser construcciones históricas, de múltiples agentes cambiantes en el devenir del tiempo.

Estos modelos fragmentan socialmente a la ciudad y han tenido un aumento significativo a través de las nuevas formas urbanas que generan e incrementan las desigualdades y disparidades entre la sociedad y las bifurcaciones extremas entre la riqueza y la pobreza (Smith, 2005). Tenemos así una combinación de intereses estimulada por el concepto de *city marketing* o marketing urbano, que surge de un nuevo sistema de políticas públicas que se adoptó en varias ciudades y que pretende promoverlas a nivel local, regional y global, acorde con bases estratégicas del planeamiento urbano que lo implantan y lo promueven. Hubo un refuerzo de la imagen de vitalidad urbana alcanzado por medio de obras de construcción de nuevas infraestructuras pretenciosas que reconcilian o intentan reconciliar las debilidades y las fragilidades de las ciudades, dentro de una lógica que responde a lo que se definió como sociedad del espectáculo (Debord, 1971).

La diferencia entre las intervenciones realizadas en diferentes ciudades radica en los matices diferenciados que dependen de la historia, de las características de ellas y el entorno en el cual se han desarrollado, a pesar de que la ideología mediante la cual se transforman sea muy similar, y los usos del espacio que cambian la tipología. Aun cuando hablamos de contextos y escalas tan diferentes, existen elementos que unen los espacios y las políticas de intervención: la idealización de lo bello; la tendencia a sacar a los feos y sucios de los espacios centrales o principales de la ciudad; los imaginarios de las clases media y alta; la

marca global que se reproduce en todas las ciudades, en lugar de desarrollar una identidad propia a través de la creatividad o de los artistas y la sociedad que trabajan localmente.

Algunos autores tejen fuertes críticas a estas intervenciones de los espacios públicos; ellos argumentan que la ciudad se vuelve una mercancía para el consumo de pocos al mismo tiempo que excluye a los más desfavorecidos. Por otro lado, algunos autores argumentan que con las intervenciones hechas, la ciudad pierde su significado historicista, los lugares ganan nuevas identidades: los lugares se resignifican, se refuncionalizan, pero no pierden su característica de espacios de lugares como se vio en el centro histórico de la ciudad en la Plaza y los lugares de los trabajadores.

La refuncionalización y resignificación es consecuencia de procesos dinámicos y dialécticos que se dan al interior de las ciudades, como construcciones efímeras que se disuelven con la acción del mercado y que se van materializando en las ciudades. Los dispositivos de control son cada vez más sutiles y menos evidentes; estos activan este conjunto de principios que tienden a expandirse en todos los espacios, desfiguran lo “nuevo” e influyen las estructuras sociales. Nos preguntamos, ¿es esta ciudad, fragmentada y seleccionada por el neoliberalismo para grupos minoritarios y selectos de los ciudadanos y orientada por el mercado capitalista, la que produce y a la que tiene derecho la ciudadanía, y nos hace ciudadanos.

2.3 El derecho a la Ciudad

Dentro del concepto de mercantilismo urbano en la ciudad neoliberal, muchas de las intervenciones que se promueven por los servidores públicos tienen como fundamento lo que se ha llamado el *derecho a la ciudad*. Este slogan ha ganado muchos adeptos, argumentando que entre más se use la ciudad, se construye más ciudadanía y apropiación de las urbes para beneficio de los más desposeídos, con ello justifican las intervenciones de privatización a pesar de que generen mayores desigualdades entre los usuarios.

En la década del setenta, en Europa, después de la reconstrucción originada por el desastre de la 2ª Guerra Mundial y con la importancia que el marxismo tuvo para entender la realidad social del momento, la urbana en particular, Henri Lefebvre, uno de los pensadores de izquierda más renombrados de la época, escribió, entre otros libros, uno que ha sido muy polémico y utilizado en la actualidad titulado *el derecho a la ciudad*. Se pasaba así del derecho a la vivienda, que se promovió después de esta contienda para reconstruir las ciudades derruidas por la guerra, al de la ciudad, cuando el problema habitacional fue resuelto en aquel continente.

El *derecho a la ciudad* de Lefebvre es un concepto que, al igual que *la producción del espacio* (Lefebvre Henri, 1991), va construyendo a lo largo del libro, ya que no está explícitamente tratado desde el inicio de su exposición, sino que, lo elabora a lo largo de su discurso y lo define hasta el final de texto; ¿cómo es que se desarrolla esta construcción? A partir del uso de herramientas, metodología y categorías marxistas, analiza las condiciones y procesos del fenómeno urbano de los años setenta en Europa, lo que a diferencia de lo que sucede con su uso en la ciudad neoliberal lo sitúa en una postura crítica no solo del capitalismo y de la economía inmobiliaria de ese momento, sino que se opone a posturas teóricas que explicaban la ciudad desde el funcionalismo y la ecología urbana de la Escuela de Chicago, tan en boga en ese momento. La dimensión histórica para analizar el paso de la ciudad precapitalista a la urbanización del momento es otro de los elementos fundamentales que es preciso rescatar y le dan consistencia a su postura crítica. La construcción del proceso lo hace en cuatro instancias que se analizan a continuación.

2.4. Los cimientos para la edificación de la ciudad neoliberal

En primer lugar, el autor se ubica dentro de tendencias de largo y muy complicado alcance: el proceso es analizado a partir del paso de la ciudad-Estado a un sistema urbano mucho más complejo que está formado por tres dimensiones: la sociedad, el Estado y la ciudad (Lefebvre Henri, 1973), que se forma a partir del binomio industrialización-urbanización. El valor de uso se lo adscribe a la ciudad y el de cambio a la industrialización, motor fundamental para la construcción de la ciudad capitalista. De ahí pasa al crecimiento urbano que se empieza a dar cuando las industrias se localizan fuera de las ciudades y agregan que este crecimiento se apodera de la ciudad antigua pero luego la transforma, la deteriora y la fragmenta, pues origina la existencia de diferentes zonas que el funcionalismo urbano extiende y planea. Así la ciudad dividida en zonas es parte del resultado de este crecimiento, y da como resultado “las ciudades y aglomeraciones, ciudades obreras, barrios periféricos que son apéndices donde la industrialización no alcanza a ocupar y fijar la mano de obra disponible” (Lefebvre Henri, 1973)

Este es definido como un doble proceso que distingue y analiza a partir de binomios: industrialización y urbanización; crecimiento y desarrollo; producción económica y vida social, aspectos que son inseparables, con cierta unidad, pero, según el autor, en conflicto al interior de ellos. Estos aspectos se presentan como contradicciones dentro de la ciudad que la acompañan en su transformación.

Especial importancia pone al crecimiento de la aglomeración industrial en donde los suburbios forman parte importante de ella como contornos; se expulsa al proletariado del centro urbano y de la ciudad para llevarlos a las periferias industriales, quedando el suburbio para clases medias y altas. En su opinión, esta expulsión destruye la urbanidad, pues ya no están en el centro, lo que descentra a

la ciudad al perderse el proletariado de la obra central. El suburbio es considerado como enemigo de la ciudad, ya que es una periferia desurbanizada, pero muy dependiente de la ciudad. Habla entonces de urbanización, desurbanizante y desurbanizada como aspectos importantes del proceso mismo de crecimiento y expansión de las ciudades (Lefebvre Henri, 1973).

Este proceso se amplía hasta formar la megalópolis de la Europa del Norte que se extiende desde el Ruhr hasta el mar del Norte, incluyendo a las ciudades inglesas, y de la región parisina a los países escandinavos, conformada a partir de un tejido urbano que cuenta con suburbios integrados, construyendo una red urbana mucho más amplia que abarcaba desde entonces extensiones considerables.

En este contexto de crecimiento ampliado que se genera en el proceso de urbanización, (Lefebvre Henri, 1973) hace una distinción importante entre hábitat y habitar. Habitar era “[...] participar en una vida social, en la comunidad, pueblo o ciudad, misma que se rompe paulatinamente con el proceso”, mientras que el hábitat refiere a una condición en donde se pretendía mejorar la calidad de vida de los trabajadores y se le agregaba el acceso de la propiedad. Con ello se vincula directamente al trabajador con el acceso a la vivienda, que se convierte en una mercancía promovida por el sector inmobiliario que prioriza la construcción y desarrollo de barrios autosuficientes y de nuevas ciudades descentradas de las antiguas. Como resultado, dice, surge la vivienda en estas nuevas ciudades como un derecho que asume el servicio público y el Estado como parte de su responsabilidad. Entonces más que preocuparse por generar entornos para habitar en una ciudad, el Estado promueve el derecho a la vivienda y al hábitat como parte fundamental de su actividad social, con orientaciones que favorecen a la economía de mercado, ligándose con el sector inmobiliario. Al respecto dice:

El derecho al alojamiento aflora, por así decir, en la conciencia social. Se hace reconocer de hecho, en la indignación que los casos dramáticos levantan, en el descontento que la crisis engendra. Sin embargo, no es reconocido formal y prácticamente; es reconocido, por el contrario, como apéndice a los “derechos del hombre” (Lefebvre Henri, 1973)

Surge una ciudad mutilada, deteriorada y fragmentada, subordinada a la necesidad de construir un hábitat que en las condiciones que lo hace deja de tener condiciones de habitar y que queda organizado en el urbanismo de los hombres de buena voluntad: el de los administradores y el de los promotores que en sus diversas tendencias contribuyen a la construcción de un caos que es difícil detener o contener.

En segundo lugar, es desde esta perspectiva y construcción de la ciudad que el autor la define a través de sus transformaciones particulares y no de las generalizaciones globales ni pasivas. La ciudad depende, dice, “.... de relaciones de inmediatez, de vinculaciones directas entre las personas y grupos que componen la sociedad (familias, cuerpos organizados, oficios y corporaciones, etc.)” (Lefebvre Henri, 1973), poniendo un punto medio entre las ordenes de relaciones próximas entre los individuos y grupos y las que se llevan a cabo entre ellos y las instituciones como el Estado y la Iglesia que predominan en la ciudad, identificándola como una forma de mediación entre ellas. En este contexto se define la producción de la ciudad ubicándola más que en la producción de objetos urbanos es la producción de relaciones sociales como parte de la producción y

reproducción de los seres humanos amplía el concepto de producción a una doble dimensión: la de obras y la de relaciones de producción. Es así que por un lado toma a la ciudad como una totalidad en donde la ciudad es la obra y lo urbano es la realidad social, ambas formando parte de un todo.

La relación campo ciudad no la considera exclusivamente como un elemento aleatorio de dependencia entre ambos espacios, sino que la trabaja a partir de tres términos: la ruralidad, el tejido urbano y la centralidad. Más que trabajarla como oposición o relación, la maneja como mediación y, por lo tanto, en esa expansión constante de la ciudad adquiere una dimensión especial a la que le da mucha importancia.

En tercer lugar, para él es fundamental el tema de la crisis de la ciudad, manejada a partir de dos aspectos. El primero tiene que ver con las transformaciones que cambian su fisonomía, y el segundo, con su crisis, en su opinión, es una crisis teórica y práctica. En la primera el concepto de ciudad (de la realidad urbana) se compone de hechos, representaciones e imágenes tomadas de la ciudad antigua, pero en una nueva elaboración que la caracteriza. En la segunda, que es práctica, el núcleo urbano se resquebraja y continúa desbordado hacia los suburbios, generando y manteniendo su deterioro o descomposición.

El otro aspecto de la crisis de la ciudad se da por la discontinuidad que se presenta en la urbe contemporánea con los modelos que generaron las anteriores y en donde prevalece una morfología urbana que constituye su forma y contenido: la segregación que se produce al expulsar a las clases proletarias hacia los suburbios que origina una vida cotidiana recortada en fragmentos (Lefebvre Henri, 1973). El resultado es la producción de gettos organizados por grupos sociales afines, zonas en donde estos se reproducen y viven, así como una separación entre ellos y con la sociedad urbana. El consumo es un elemento fundamental que genera esta fragmentación de las ciudades, pues son diversos y diferentes los consumos que se generan a su interior. Agrega que la ciudad está muerta a pesar de que lo urbano este presente, pero es disperso y alienado. Entonces la crisis no solo implica la existencia de discontinuidades económicas al interior de la urbe, sino también políticas, sociales y de otros tipos que generan el rompimiento entre lo urbano y la ciudad.

En cuarto lugar, el autor enfatiza los aspectos fundamentales de la metodología para acercarnos a la ciudad en donde hay que evitar que la morfología urbana y las continuidades o discontinuidades en los procesos sean tratados como elementos absolutos, ni como procesos globales o particulares exclusivamente. Es importante que instituciones y relaciones salgan de situaciones de clase que las definen y las transforman en relaciones personales, locales que son también de orden impersonal o bien de otras que se dan en el plano de lo percibido y lo concebido y son relevantes para comprenderlas.

Es desde estas posturas que el autor desarrolla el *derecho a la ciudad*, con ello propone el surgimiento de una nueva urbe que tenga bases diferentes a las que el capitalismo generó hasta ese momento. Para ello, dice, es necesario hacer

un programa en el que se integre y haga una síntesis o unidad la ciencia de la ciudad, el arte, la técnica del conocimiento. En este debe haber una participación ciudadana como elemento que integre una serie de derechos concretos, no fragmentados los cuales surgen a partir de una gran contradicción de la vida urbana que refiere a la creciente socialización de la sociedad y la segregación generalizada que se produce (Lefebvre Henri, 1973) De ahí que aparecen los derechos concretos que materializan los abstractos que tiene la humanidad y el ciudadano; estos forman parte de los pilares de la democracia, entre los cuales se tienen los siguientes: los del hombre y ciudadano que se rigen por el principio de la democracia en donde se insertan “los derechos de las edades y los sexos (la mujer, el niño, el anciano), derechos a las condiciones (el proletario, el campesino), derechos a la instrucción y la educación, derecho al trabajo, a la cultura, al reposo, a la salud, al alojamiento.

En suma, el *derecho a la ciudad* es, en la visión de Lefebvre, una manera de repensar la utopía de futuro de la vida urbana de los ciudadanos y de los habitantes del campo. También es una manera de integrar la concepción de la ciudad en su totalidad y no dividida en fragmentos como lo hace el funcionalismo y, en la actualidad, el posmodernismo. En esta concepción el autor integra varios aspectos que incluye una forma de vida cotidiana que satisfaga las necesidades y la reproducción de la clase trabajadora que vive en la ciudad, sin restringirse exclusivamente a un espacio en particular, sea este público o privado y mucho menos al uso de alguno de ellos, ni al centro histórico o los espacios públicos de la ciudad. Incluye una manera de ver la generación de hábitats que permitan una vida cotidiana digna de cada uno de los habitantes, accediendo al habitar es decir, a la propiedad y al mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad.

Es a partir de esta definición cuando se encuentran diferencias entre el uso de la categoría de derecho a la ciudad de Lefebvre y la del mercantilismo neoliberal. En el uso del derecho, hemos utilizado el funcionalismo no solo para planear y dividir a la ciudad, sino para fragmentar la manera como la entendemos y nos acercamos a ella: la separación entre lo público y lo privado es una forma de hacerlo. Ahora, más que hablar de ciudad se habla de espacio público al cual se le adscribe la condición de social y de espacio de la cotidianeidad, como si la vivienda y el espacio privado no lo fueran. Además, solo el uso del espacio público es lo que nos da la condición de democratización de la ciudad y el derecho a ella sin que se tome en cuenta las condiciones de vivienda en las que se encuentran los ciudadanos, sin importar las condiciones salariales que estos tienen o el tiempo que tardan en recorrer la ciudad, independientemente que destinen a la movilidad hasta seis horas al día o más, a las que se incluyen las de sus jornadas de trabajo.

Es preciso señalar que hay que agregar una dimensión adicional a la concepción lefebvriana sobre el *derecho a la ciudad*, pues ahora estamos ante una nueva crisis urbana por la discontinuidad y fragmentación que se ha dado entre la ciudad industrial moderna del siglo XX y la ciudad terciaria del siglo XXI (Ramírez Kuri, P., 1993), en la cual la industrialización ya no es el eje fundamental de su conformación, sino la actividad terciaria y de servicios en una doble dimensión: la producción del servicio y su consumo. Desde esa perspectiva, lo que

se toma fragmentariamente como derecho, más que constituir un mejoramiento en la calidad de vida en una forma integral, fragmenta los derechos urbanos, por ello, la vivienda, el descanso y la vida cotidiana se han convertido en valores de cambio que es preciso comprar e intercambiar de la demanda de solución de necesidades básicas resueltas. Desde esta perspectiva, el discurso del derecho a la ciudad inmerso en el neoliberalismo es una construcción ideológica que intenta resolver, minimizar y legitimar la disminución de la calidad de vida que tienen los habitantes de las ciudades, incluyendo la de Cuernavaca, en donde se ubicó nuestro estudio: con esto se justifica la forma mercantil como se reproduce en la actualidad y las acciones que los gobiernos, sean estos de izquierda o de derecha implementan para embellecerla.

Al manejar esto a partir de las contradicciones que evidencia el autor, constantemente observamos que si bien hay un discurso por obtener el derecho para acceder a una vida cotidiana ciudadana, parecería que el proceso se encarga de no proporcionarla; por el contrario, entre más lejana se localiza la vivienda en los bordes urbanos, menos calidad de vida se tiene, a pesar de usar y transitar por el espacio público del centro de Cuernavaca o bien del de Plaza Galerías, que es un bien de carácter privado para uso público en el borde de la ciudad. Es preciso añadir que en esta transición, hay un paso significativo en la intervención del Estado, ya que en la concepción lefebvriana este era una institución fundamental para la generación de una buena parte de los soportes materiales que constituyen la ciudad. En la actualidad, el Estado, sea cual fuere su tendencia, se ha convertido en un gestor de proyectos o de intervenciones urbanísticas tal y como se ejemplificó, que se dedica a mejorar algunos espacios públicos mientras que otros se han privatizado como serían los centros, ambos construidos por el impulso y el beneplácito estatal.

Cabe destacar que si bien Lefebvre le da una importancia fundamental a la centralidad como eje rector de la organización de la ciudad, en su producción y generación acepta la constitución de otras centralidades mientras sirvan para la convivencia cotidiana y un mejoramiento de la vida ciudadana. No restringe la centralidad al centro histórico como ahora se ha promovido, pero presenta condiciones para que otras se generen. Lamentablemente esto se ha hecho a partir de los centros comerciales privados que generan espacios seguros para el esparcimiento de las personas, adscritas a las clases sociales que pueden acceder a ellos.

2.5 La Arquitectura del poder

La arquitectura y las estructuras urbanas son, sin lugar a dudas, los mejores vestigios para analizar la evolución geopolítica de los marcos regulatorios gubernamentales y privados de la producción social del espacio, sobre todo desde la modernidad.

En ese sentido, hay una historia que permanece sin escribirse: la de los espacios —que es al mismo tiempo la de los poderes/saberes—, desde las grandes estrategias de la geopolítica hasta las pequeñas tácticas del hábitat. De esta forma, entender el espacio (desde lo urbano), nos enmarca desde dos ideas de pensamiento que son complementarias: desde la geografía crítica (como objeto de disputa y dominación de las relaciones sociales de producción y reproducción) y en términos foucaultianos (el espacio en el centro del análisis de los mecanismos de dominación). Estas dos visiones del espacio nos permiten problematizar lo social desde una óptica espacial, puesto que el desvelamiento de los dispositivos de control y las prácticas de poder cruzan estratos espaciales y no responden al eje temporal como interpretación, al mismo tiempo, que permite comprender cómo las instituciones o estructuras de poder se posicionan en la producción social del espacio, como producto de un proceso en que el hombre, la producción y el tiempo ejercen un papel esencial, no como una colección de cosas, ni como un agregado de información (sensorial), ni como un paquete vacío parcela de varios contenidos, que es irreducible a una “forma” impuesta, a un fenómeno, a las cosas o a una materialidad física.

Esto nos sitúa en el ámbito de las relaciones que el capital genera: relaciones sociales de reproducción y producción, así como de poder, en que Esto nos sitúa en el ámbito de las relaciones que el capital genera: relaciones sociales de reproducción y producción, así como de poder, en que todo sistema político establece las jerarquías territoriales de representación y competencias, y en que todo Estado tiene una determinada extensión, cobertura e intensidad de su presencia regulatoria e institucional sobre el territorio nacional.

Por un lado, a partir de políticas urbanas “cuyos objetivos han sido agilizar la implementación de las grandes intervenciones urbanas, favoreciendo las estrategias de colaboración público-privado,” mediante eslóganes como “recalificar, reconvertir y recuperar,” pero que no dejan de ser sinónimos de exclusión y desigualdad social. Gravemente, lo anterior se ve pautado y apoyado mediante instancias nacionales e internacionales, que subsidian estos proyectos, al mismo tiempo que se sustentan teorías y planteamientos académicos generales y abstractos, como es el caso del programa de sustentabilidad del Banco Interamericano de Desarrollo. Las agendas políticas a nivel local se suman y siguen las diferentes formas de tratar este tipo de proyectos, pero, a la vez, alientan una promoción desmedida de lo que es la “política social” o “responsabilidad social” de gobiernos neoliberales.

Por el otro lado, se observa una desregulación de la planeación, lo que permitido un crecimiento en mancha de aceite, con consumos intensivos de suelo, derivando en modelos territoriales ambientalmente insostenibles, esto ligado al mercado inmobiliario ha generado la formación de grandes burbujas que, al estallar, afectan muy negativamente a amplios sectores de población, a la vez que enriquecen a

minorías muy concretas. En este contexto, los gobiernos locales se han ajustado (con cierta imposición o por deliberación propia) a las políticas de corte internacional, y han incorporado algunas relaciones territoriales para fortalecer las economías locales por medio de un “tratamiento de shock” de desregulación, privatización, liberalización y mayor austeridad fiscal. Así, las ciudades (de diferentes latitudes geográficas) se han convertido en territorios y en “laboratorios institucionales para diversos experimentos de políticas neoliberales, como el marketing territorial, la creación de zonas empresariales, la reducción de impuestos locales, el impulso a las asociaciones público-privadas y nuevas formas de promoción local.”

En este proceso los mercados inmobiliarios urbanos se transformaron en uno de los principales vehículos de acumulación de capital del urbanismo neoliberal, a partir de las nuevas formas empresariales urbanas que se integran, sobre todo, por sociedades públicas/privadas que tienen como objetivo político y económico inmediato mucho más la inversión y el crecimiento económico (a través de emprendimientos inmobiliarios puntuales y especulativos), que la mejoría de las condiciones en un ámbito específico.

En México —y concretamente en la capital del país—, este proceso se ha traducido en problemas urbano-ambientales de alto impacto. Entre algunos ejemplos se encuentran: el preocupante tema de la escasez de agua en la ciudad, su distribución inequitativa y las inundaciones constantes con repercusiones negativas en la práctica cotidiana y habitabilidad de los habitantes; la aparición de espacios residuales en el tejido urbano; el aumento exponencial de la desigualdad y la fragmentación social; la ausencia de espacios verdes públicos; la pérdida de las formas de producción tradicionales y de la memoria colectiva; la centralización de las inversiones e intervenciones a las áreas de mayores ingresos; el abandono de las áreas marginales; la falta de una visión integral y procesual y, por último, la segmentación de lo que debe ser la política urbana.

Es claro que la Ciudad de México se ha vuelto, sin lugar a dudas, un experimento neoliberal por excelencia, sobre todo desde la flexibilización del mercado inmobiliario y a partir de la creación de nuevos mecanismos de financiación de la vivienda, mecanismos que se empezaron a desarrollar en los años ochenta, pues como bien señala Parnreiter: el “primer paso en esta dirección fue la introducción de los llamados ZEDEC (Zona Especial de Desarrollo Controlado),” que fueron fundamentales en el desarrollo del nuevo CBD, en Santa Fe, porque representan “un instrumento de planeación de usos del suelo ad hoc,” como lo propuso Jorge Gamboa de Buen quien en ese entonces fue titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi) y quien hoy en día es director del Grupo Danhos, uno de los desarrolladores más importantes de México.

Así, los ZEDEC permitieron alejar la planeación de la visión global de los Planes Maestros para hacerla selectiva y adaptada a casos particulares. Este cambio en

la gestión urbana resultó de la convicción de que no existe una necesidad “por planes maestros que identifiquen estrategias a ser seguidas en el mediano y largo plazo; más bien, las necesidades del mercado inmobiliario determinan los proyectos que se llevarán a cabo y los usos de suelo requeridos.”

Posteriormente surge el sistema de transferencia de potencialidad de desarrollo urbano, el cual permitió mecanismos más flexibles para proyectos inmobiliarios (inversión de capital extranjero), a partir de 1997 y hasta los días del gobierno de Miguel Ángel Mancera, se “construyó” la idea de la planeación estratégica (desde las organizaciones internacionales como la ONU), ya que una “gestión urbana eficiente debería disponer de mecanismos ágiles de gestión [...] planeación, regulación, fomento, control, vigilancia, coordinación y concertación,” como afirmó Arturo Aispuro, quien en los tiempos de Gamboa de Buen fungió como Director General de Desarrollo Urbano, de la Seduvi, y quien luego asumió el cargo de vicepresidente de desarrollo en la empresa Reichmann International en 1994, para regresar en 2006 a la Seduvi como titular.

La producción social del espacio en Ciudad de México no se ha hecho al margen de las directrices geopolíticas neoliberales, y ha incorporado a los mecanismos de planeación distintos marcos de flexibilización y regulación dejando a la merced del capital privado la planeación urbana.

El discurso del “bien público” legitima el poder político, “sirviéndose de los aparatos gubernamentales y hegemónicos del Estado, para asegurar la difusión y reproducción de su predominancia social y opera como referente para elaborar y reproducir las relaciones de desigualdad y desnivelación de los restantes grupos en una específica formación social.”

Todo este proceso se contrapone a la reivindicación pública de un “discurso universalista, de respeto a los Derechos Humanos”, un discurso de respeto al interés colectivo, la democracia y de la pluralidad, provocando la ilusión de un supuesto acto de los gobiernos en dicha materia, que está encaminado a la integración social; sin embargo, según lo señaló Marx, en realidad, estos discursos ayudan a camuflar todas las relaciones de explotación y todos los dispositivos de exclusión, así como también le sirve a los gobiernos para encubrir su protagonismo en la producción de todo tipo de asimetrías sociales. En este sentido “el entorno construido es un medio primario para las técnicas de establecimiento, legitimación y reproducción de una determinada mirada, de una ideología que organiza cualquier estructura social o vital, desde la casa a la ciudad.

Capítulo III.- Articulación de los periodos de gobernación con la producción arquitectónica, análisis de casos.

3.1 La biblioteca Vasconcelos- Vicente Fox Quezada 2000-2006

Tipo de gobierno: Neoliberal¹

En agosto del 2001 la entonces presidenta de CONACULTA Sari Bermúdez, le propuso al presidente de México el Lic. Vicente Fox Quezada, la realización de una mega biblioteca, como parte de la modernización de la red nacional de bibliotecas públicas. En mayo de ese mismo año Fox presentó el programa “Hacia un país de lectores” anunciando además la construcción de la Biblioteca Vasconcelos.

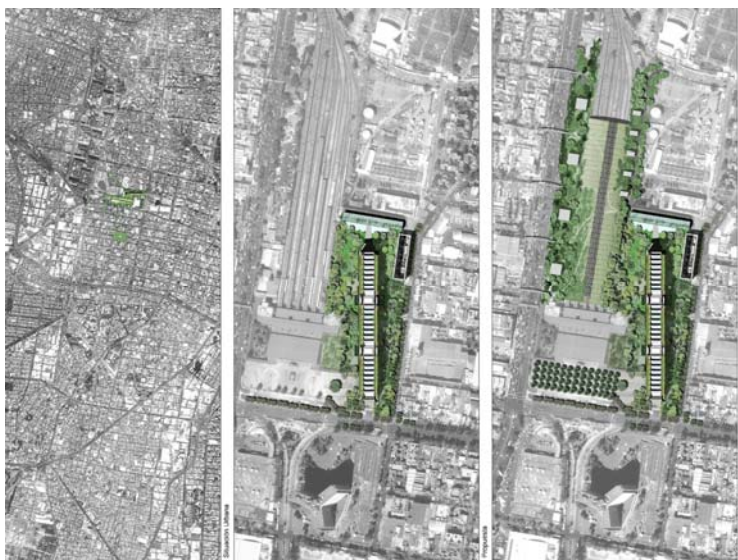
En abril del 2003 se destinaron 3 predios al norte de la ciudad de México los cuales están a un lado de la estación de ferrocarriles de Buenavista para llevar a cabo la realización de esta obra, en mayo del mismo año se convocó a un concurso internacional de arquitectura para la realización de la obra, más tarde en octubre del mismo año se anunció como ganadores al proyecto de Alberto Kalach, Juan Palomar, Tonatiuh Martínez y Gustavo Lipkao.

La ejecución del proyecto estuvo a cargo del ya desaparecido Comité Administrador del Programa Federal de Construcción de Escuelas (CAPFCE).

¹ El neoliberalismo es una corriente económica y política asociada al capitalismo. Sostiene que la economía se debe regir por el libre comercio, estar desregulada y privatizada, es decir, con menor intervención de las políticas del Estado. El término fue promulgado en 1938 por el economista alemán Alexander Rüstow y obtuvo especial popularidad a partir de 1980, luego de que líderes como Ronald Reagan (EE.UU.), Margaret Thatcher (Inglaterra) y el economista Milton Friedman (EE.UU.) lo enunciaran en sus discursos y en la práctica, en un intento de reformular el liberalismo clásico y de enfatizar al sistema capitalista.

El neoliberalismo considera que la intervención del Estado en el mercado promueve la ineficiencia a través de las regulaciones sobre las industrias, los altos impuestos y servicios públicos que no están sujetos a la competencia del mercado.

El sistema neoliberal pretende capitalizar el accionar del Estado y generar mayor producción con menor inversión social. Esta premisa recae en un dilema debido a que en la práctica no resulta justa o equitativa. (Uriarte, 2020)



La biblioteca Vasconcelos se ubica en la zona norte de la Ciudad de México, a un costado de la antigua estación de ferrocarriles en Buenavista, sobre Eje 1 Norte Mosqueta S/N, esquina con Aldama, delegación Cuauhtémoc.

Imagen 7: Ubicación Biblioteca Vasconcelos

3.1.1 Breve Análisis del proyecto Urbano - Arquitectónico

La biblioteca consta de tres edificios alineados e interconectados, de seis niveles cada uno; la rodean 26 mil metros cuadrados de jardín. Se encuentra en un terreno de más de tres hectáreas. En cuanto a la noción del concepto, Kalach hace referencia a la historia bíblica, referida a Jonás, personaje que pudo sobrevivir siete días dentro de una ballena, la historia cuenta que Jonás edificó en su mente un espacio que fue llenando con sus pensamientos, haciendo que dicho espacio llegara a convertirse en una bóveda.

Tenía pensamientos de todo tipo y los fue organizando según diferentes categorías, por ello crea un sistema numérico para catalogarlos le designo un color a cada uno para reconocerlos. Día a día Jonás descubría un nuevo lugar en el espacio y se daba cuenta que la bóveda crecía conforme la iba recorriendo. La ballena había quedado perdida en la inmensidad de su memoria y sintió una gran soledad. Fue así que un día se aventuró a salir y descubrió que estaba en un jardín rodeado por árboles y plantas con formas y colores imposibles de catalogar, sintió la vida crecer entre sus pies y pudo escuchar el murmullo de las hojas que le decían: Jonás, ¿En dónde han quedado las hojas, los troncos y las ramas?, a lo que él respondió –Están suspendidas en el tiempo, como el esqueleto de una ballena (Rosenblueth, 2014)

Esto es lo que Kalach ha hecho en la biblioteca, la estantería que cuelga ha de simular el esqueleto de una enorme ballena, misma que se define como el enorme edificio de concreto que oculta la estantería flotante de la biblioteca; además de que mediante la escultura ubicada al centro del inmueble, también se está

haciendo la misma referencia a dicha historia, la historia de Jonás atrapado dentro de una ballena.

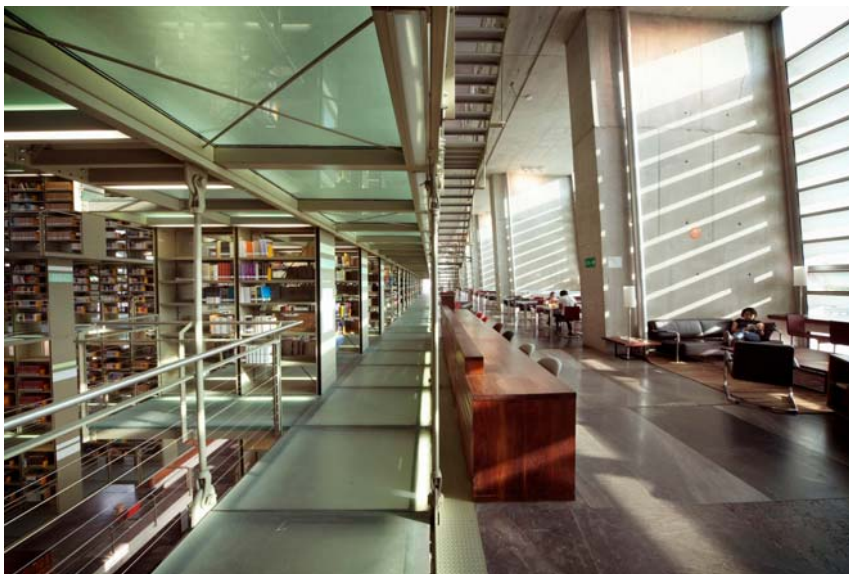


Imagen de la estantería y el esqueleto de ballena suspendidos dentro de la Biblioteca Vasconcelos.

Autoría Propia

Imagen 8: Imagen de la estantería y el esqueleto de ballena suspendidos dentro de la Biblioteca Vasconcelos.

La biblioteca Vasconcelos ha sido criticada y la han llamado un elefante blanco, por las dimensiones del edificio, sin embargo Alberto Kalach no perdió la escala humana en el interior del edificio, el uso del concreto y acero como elemento estructural permite la creación de espacios libres y amplios, adecuando cada uno de los espacios a las diversas funciones que ahí se desarrollan. Otro aspecto que sobresale es el uso del cristal para poder lograr una mejor iluminación, evitando así el uso de iluminación artificial.



En esta imagen se puede apreciar la estructura de concreto armado y el uso de acero como principales elementos utilizados, además de la luz natural que ilumina el interior debido a los grandes ventanales laterales.

Imagen tomada de:

https://www.archdaily.mx/mx/02-67254/biblioteca-jose-vasconcelos-alberto-kalach/572e15c0e58ece52960002f2-biblioteca-jose-vasconcelos-alberto-kalach-imagen?next_project=no

Imagen 9: Estructura Biblioteca Vasconcelos

Las terrazas que Kalach diseño en planta baja, tenían la función de conectar la gran calzada de circulación principal con el exterior, aunque actualmente podemos ver que a dichos espacios se les ha agregado una función más, la función de servir como pequeños patios donde jóvenes pueden usarlos para ensayar diversos tipos de baile, ya que el cristal que ahí se encuentra sirve como espejo.

El hecho de mantener el acero colgante da una sensación de que el concreto simplemente sirve como una cubierta, el uso de los materiales ya antes mencionados también hace que se cuente con un espacio y unas fachadas mucho más simples, pero al mismo tiempo está cubierta de concreto ha de esconder las increíbles vistas que tienes al interior, que aunque para algunos crean que los mismos estantes están por caerte encima, para muchos otros sea esa sensación de estar en un espacio, en el que los estantes se encuentren flotando.

El uso de materiales tales como el concreto al exterior y acero al interior, puede llegar ver que el exterior es como una enorme bodega, sin embargo al entrar te sorprende con la ligereza, por ello ha de pasar de una arquitectura masiva, a una arquitectura que invita al usuario a disfrutar del conocimiento.



Inauguración de la obra el 16 de mayo de 2006, aparecen en la imagen de izquierda a derecha: Reyes Tamez (Secretario de Educación Pública, Álvaro Elías Loredo, Martha Sahagún de Fox, Vicente Fox, Sari Bermúdez y Daniel Goldin.

Imagen tomada de:
<https://www.excelsior.com.mx/expresiones/2016/04/25/1088643#imagen-2>

Imagen 10: Inauguración Biblioteca Vasconcelos

3.1.2 Discurso oficial para la realización de la obra:

“Esta nueva biblioteca es, desde hoy, la cabeza del cerebro central de una red de 7 mil 100 bibliotecas; una red que une a la biblioteca más modesta con este majestuoso recinto del saber y del leer”

El presidente agregó que la red “llega hasta el último rincón del país, a través de 850 mil bibliotecas de aula con un mínimo de cien títulos en cada una de ellas y un total de más de 85 millones de libros, y también llega hasta el último rincón del país con instalación de las tecnologías de la información y el pizarrón electrónico computarizado digital conectado a internet que está instalándose en todas las escuelas del país”²

² Discurso de Vicente Fox al inaugurar la biblioteca Vasconcelos, <https://www.proceso.com.mx/217757/sin-concluir-fox-inaugura-la-megabiblioteca-vasconcelos>

Vicente Fox le encargó a Sari Bermúdez y a él, impulsar el fomento a la lectura, crear el programa “Hacia un País de Lectores” y cerrar la brecha digital “para que, sobre todo, nuestros niños y jóvenes estuvieran al alcance de todos los acervos disponibles a través de la tecnología y en este esfuerzo hemos venido trabajando juntos”

Bermúdez recalcó “que el gobierno del presidente Vicente Fox cumple con el compromiso adquirido de construir la nueva biblioteca Vasconcelos, la biblioteca pública central de México, el corazón electrónico que enlazará a las bibliotecas públicas de todo el país y con el mundo entero La biblioteca que será la casa de la lectura y el conocimiento La casa de los niños y los jóvenes, la casa de todos”

3.1.3 Justificación Oficial de la Obra: *La voluntad de construir hizo de la Biblioteca de México un logro apenas, de una obra viva cuya excepcional historia continuará, ahora en Buenavista, con un nuevo recinto de encuentro y divulgación. Gracias a la informática y las telecomunicaciones, “estas instalaciones serán el corazón electrónico de la Red Nacional de Bibliotecas Públicas”, que, a la altura de su tiempo, promoverá “nuevas prácticas de lectura, formación de lectores y acciones de difusión cultural”. (Von Ziegler, Jorge, 2013)*

En el libro *La Columna Rota* el escritor Jorge Von Ziegler, trata de justificar la creación de la obra de la biblioteca, cuando desde un principio la iniciativa fue cuestionada, no sólo porque tal biblioteca ya existe bajo el resguardo de la Universidad Nacional Autónoma de México –y así tuvo que salir para aclararlo a los tres personajes el rector Juan Ramón de la Fuente en su momento–, sino porque desde entonces se le vislumbró como un proyecto faraónico que en poco contribuiría al propósito de fomentar la lectura. Se advirtió que el costo presupuestado para la obra arquitectónica era excesivo, pues se manejaba la cifra de 800 millones de pesos. Y aunque Bermúdez aseguraba entonces que se formaría un patronato para recaudar los recursos para el proyecto, al final éstos vinieron del erario y rebasaron –según diputados del Partido de la Revolución Democrática– en más del doble el presupuesto inicial.

Mucho se debatió a lo largo de la construcción de la mega biblioteca, oficialmente llamada biblioteca José Vasconcelos o simplemente Vasconcelos, sobre la necesidad de fortalecer las bibliotecas de la red nacional, cerca de siete mil en todo el país, antes que invertir en un costoso edificio que, de cualquier manera, no tendría alcances nacionales en sus servicios.

3.1.4 Problemáticas y contradicciones de la obra:

La inauguración de la obra se realizó como ya vimos en mayo del 2006, cabe señalar que en junio terminaba oficialmente el periodo de gobernación del presidente Vicente Fox, motivo por el cual las obras se llevaron de manera vertiginosa para que el presidente pudiera inaugurarla.

En marzo del 2007 comienza el cierre de la biblioteca por fallas en su construcción, siendo la más evidente la filtración de agua en los techos.



Imagen de cubetas sobre los estantes con el propósito de captar el agua de goteras que presentaban los techos de la biblioteca.

Imagen obtenida de :
<https://www.excelsior.com.mx/expresiones/2016/04/25/1088643#imagen-4>

Imagen 11: Cubetas en los estantes

Las cifras e irregularidades sobre su construcción se incrementaron mientras que las promesas y los números con los que trabajaría fueron reduciéndose. Se prometió que tendría capacidad para albergar entre un millón y medio y dos millones de libros, a más diez años de su inauguración apenas llega a 598 mil ejemplares.

La magna obra de Vicente Fox fue construida en medio de una polémica que no terminó con su edificación. La biblioteca costó unos mil 300 millones de pesos, según cifras oficiales; más de dos mil millones de pesos, de acuerdo con el exdiputado federal del Partido de la Revolución Democrática, Alfonso Suárez del Real.

Iniciadas en febrero de 2004 las obras preliminares, el recinto fue inaugurado en mayo de 2006. Menos de un año después, en marzo de 2007, tuvo que ser cerrado durante 20 meses, por fallas en su construcción, incluidas filtraciones de agua.

Reabierto en diciembre de 2008, la presencia de humedad en muros y goteras prevalece. Reportes de prensa de febrero de 2012 indicaron que ésta era atajada incluso con cubetas. Nosotros ya no vimos cubetas. Ese febrero, la directora de la Vasconcelos, Patricia Hernández Salazar, atribuyó el problema a escurrimientos de agua a través de las ventanas debido a lluvias, no a goteras.

El problema real fue la intensa presión que ejerció el entonces presidente Vicente Fox para que fuera inaugurada la obra, días antes de que iniciara la veda electoral en el contexto de las campañas políticas con miras a las elecciones de 2006. Ante el acoso, falló el proceso del colado, responsable de las infiltraciones.

Suárez del Real, en su calidad de secretario de la comisión de Cultura, durante la LX Legislatura, fue uno de los que interpuso demandas penales y administrativas en septiembre de 2007 por desvío de recursos y fallas en la construcción de la biblioteca contra quien resultara responsable, ante la Secretaría de la Función Pública y la Procuraduría General de la República.

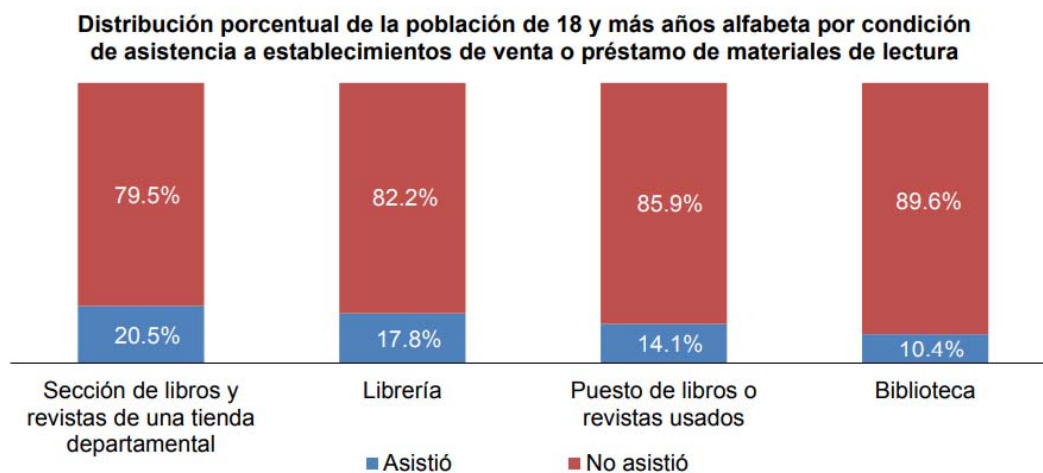
Con respecto al desvío de recursos, entre otras irregularidades, “detectamos un sobreprecio en los anaqueles. A cualquier persona, la empresa J.M. Romo se los vendía en aproximadamente (en) 500 pesos cada uno; la biblioteca los compró en poco más de tres mil pesos”.

“Pero quien puede explicarle mejor toda esta problemática es Fernando Larrazábal”, dice. La ejecución del proyecto de la Vasconcelos estuvo a cargo del Comité Administrador del Programa Federal de Construcción de Escuelas (CAPFCE), cuyo director era Fernando Larrazábal, exalcalde de Monterrey y ahora diputado federal.

La Biblioteca Vasconcelos fue el mejor plan que encontró el equipo de Vicente Fox para hacer realidad la consigna “de hacer de México un país de lectores”. Sin embargo, ¿qué tanto ha contribuido a ello?

En la Encuesta Nacional de Lectura publicada por el CONACULTA en octubre de 2006 menciona que el promedio de libros leídos en un año por mexicanos era de 2.9 libros al año.

El módulo sobre lectura del INEGI (MOLEC), reportó en 2020 que el promedio de libros leídos en un año por los mexicanos es de 3.4 libros al año, según sus estadísticas, sin embargo la asistencia alguna biblioteca para realizar la lectura es mínima en la población.



Fuente: INEGI. Módulo sobre Lectura 2020.

Imagen 12: Grafica de establecimientos de consulta de materiales de lectura

3.1.5 Relación estado-mercado en torno a la obra:

Uno de los argumentos que motivó la edificación de la mega biblioteca fue la regeneración e integración del entorno urbano, como sucedió con el Centro Georges Pompidou en Francia o el Museo Guggenheim de Bilbao. Donde ahora está el Guggenheim, se ubicaban industrias siderúrgicas y tras la edificación del museo, la zona empezó a atraer hoteles, comercios, centros culturales, lo que transformó la faz del lugar; una situación similar ocurrió con el Pompidou.

Hablar de Buenavista es recordar la historia de los ferrocarriles en México, que se remonta a 1837, año en que se inicia la construcción de los primeros ramales de vía férrea, proceso que culmina en la última década del Porfiriato. Los ferrocarriles en los últimos años comenzaron a ser sustituidos por el sistema de carreteras del país.

A finales de la década de los noventa, Ferrocarriles Nacionales deja de ser propiedad de la Nación para quedar en manos de capital privado; prácticamente finalizan sus operaciones el 1 de septiembre de 1999, luego de que la administración da a concesión más de 25 mil kilómetros de vías férreas y derechos de vía, principalmente a empresas estadounidenses y cuyos trenes actualmente sólo transportan carga. Hoy en día, la Ciudad de México sólo lleva trenes al interior de la República con carga, por lo que la estación Buenavista cerró sus puertas al público viajante.

En 2006 posteriormente a la construcción de la biblioteca Vasconcelos, se reacondiciono la estación para la construcción del tren suburbano y la plaza comercial Fórum Buenavista lo cual genero un polo de concentración en Eje 1 norte y avenida de los Insurgentes, bien aprovechada por los inversionistas y comercios de la plaza comercial Fórum Buenavista.

Fórum Buenavista es un centro comercial de 37,250 metros cuadrados construido sobre la Estación de Ferrocarril de Buenavista en el centro de la Ciudad de México, ubicado en la esquina de Avenida de los Insurgentes y Eje 1 Norte. Fue desarrollado por GICSA, inaugurado en 2009, y en 2015 era uno de los diez centros comerciales más grandes en México. Mientras que la estación de tren y las vías ocupan la planta baja, el centro comercial ocupa tres pisos encima, que se extienden cuatrocientos metros de norte a sur.

A pocos metros se desarrolla la fase final de la reconstrucción del Corporativo Tlatelolco, en el que fuera conocido como edificio de Banobras o Torre Insignia de Tlatelolco.

Este edificio es comercializado por la empresa Cushmann & Wakefield, que puso a la venta los 16 mil 339 metros cuadrados de pisos para oficinas que van desde los mil 400 metros en los pisos inferiores, a los 440 en el piso 22.

En el edificio fueron sustituidas la totalidad de las ventanas, y se realizó el remozamiento de los pisos, y se completó la reconstrucción del módulo de dos niveles en el que los inquilinos de la Unidad Habitacional Tlatelolco pagaban sus servicios.

3.1.6 Aportación social: *El principal objetivo de la Biblioteca Vasconcelos es contribuir al bienestar de la población respondiendo a sus necesidades culturales, educativas, informativas y recreativas; además de brindar a los usuarios un espacio de tranquilidad en donde tengan acceso a los acervos y los recursos necesarios para informarse, trabajar, descansar, vincularse con el pasado, el presente y por ende, con el futuro”, explicó en entrevista Daniel Goldin, director de la Biblioteca Vasconcelos.*³

En el recinto ubicado al norte de la Ciudad de México, niños, jóvenes, adultos, adultos mayores, amas de casa, estudiantes y trabajadores, tienen acceso a un espacio cultural y educativo en el que pueden consultar las diferentes colecciones que lo integran y utilizar los servicios que otorga de manera gratuita, como el acceso a las computadoras y consulta del catálogo digital.

En un área de más de 40 mil metros lineales de estantería colgante en los pisos y entrepisos de la Biblioteca, se encuentra la Colección de Consulta, integrada por diccionarios, enciclopedias y atlas, y la Colección General, compuesta por 108 mil títulos totalmente clasificados y catalogados en 10 áreas temáticas, lo que equivale a más de 570 mil volúmenes disponibles.

Los títulos comprenden distintas áreas del conocimiento, por lo que se pueden encontrar publicaciones generales, de filosofía, ciencias sociales, literatura, ciencia

³ <https://www.gob.mx/cultura/prensa/la-biblioteca-vasconcelos-un-espacio-mas-alla-de-la-lectura>

y tecnología, física-matemática, entre otros, explica Francisco Salvador Nava, coordinador de Servicios Bibliotecarios de la Biblioteca Vasconcelos.

Percepción social: dentro del instrumento que se realizó para conocer la percepción de las obras, algunas de las respuestas sobre la biblioteca Vasconcelos son las siguientes:

- ✓ Ha sido un lugar al que recurro mucho para ir a estudiar
- ✓ La biblioteca sirve de apoyo a toda la sociedad
- ✓ La biblioteca Vasconcelos ofrece un acervo amplio y un ambiente agradable, además de una ubicación cómoda
- ✓ La Biblioteca, por el uso que se le puede dar, además su arquitectura es impresionante.
- ✓ Biblioteca Vasconcelos, me ayudó en mi formación escolar
- ✓ La biblioteca Vasconcelos ha proveído de un espacio para investigación y consulta, ampliando las posibilidades de obtener información en la ciudad.

3.2 La Estela de Luz- Felipe Calderón Hinojosa 2006-2012

Tipo de gobierno: Neoliberal

En el marco de las celebraciones para el bicentenario de la independencia de México y el centenario de la revolución mexicana, el Gobierno Federal, el Gobierno de la Ciudad de México, el Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México y el Consejo Nacional para la Cultura y las artes, a través del Fondo Nacional para la cultura y las Artes convocaron a un concurso por invitación a 35 prestigiados arquitectos para el anteproyecto para el Monumento Conmemorativo del Bicentenario. El día 15 de abril del 2009 se dio el fallo del jurado que otorgó el triunfo al equipo formado por un grupo de jóvenes arquitectos encabezados por el arquitecto Cesar Pérez Becerril, Martin Gutiérrez Guzmán y Raúl Pela Arias.

Fue construida entre 2010 y 2011 e inaugurado el 7 de enero de 2012 acompañado de un espectáculo de luz y sonido. La inauguración del monumento conmemorativo se había previsto para el 15 de septiembre de 2010 en la Ciudad de México. Sin embargo, por diversas cuestiones la obra no se concluyó hasta finales de diciembre de 2011, y fue finalmente inaugurado el 7 de enero de 2012 por el entonces presidente Felipe Calderón, después de 15 meses de retraso y sin el proyecto original concluido.

En 2011 se hicieron públicos malos manejos con el fondo destinado a la construcción del monumento administrado por la Secretaría de Educación Pública que encabezaba Alonso Lujambio. Por todos estos problemas, su costo, presupuestado inicialmente en 200 millones de pesos se disparó hasta alcanzar la cifra de 1,035.88 millones de pesos, lo cual subió otra vez a 1,575 millones de pesos.



Inauguración del monumento Estela de Luz el 07 de enero de 2012

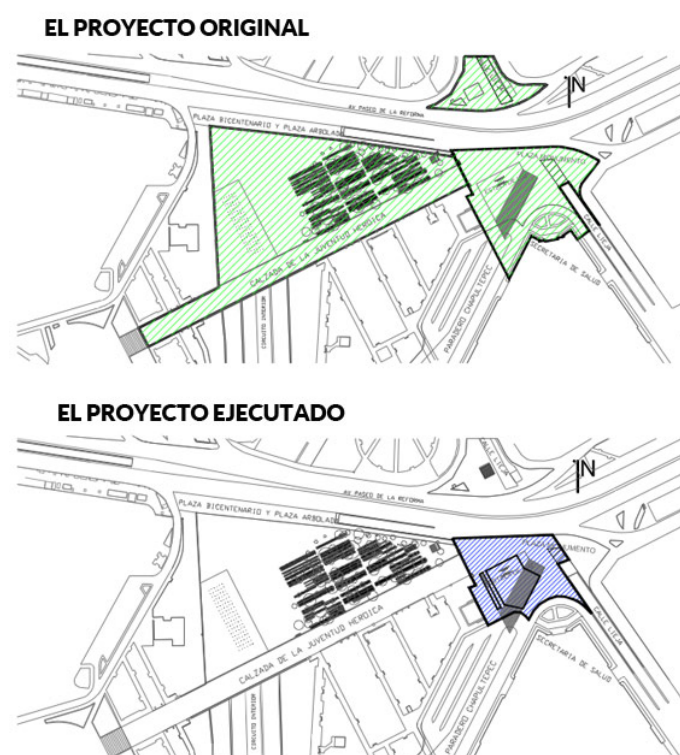
Imagen tomada de:

<https://archivo.eluniversal.com.mx/notas/821129.html>

Imagen 13: Inauguración Estela de Luz

3.2.1 Breve análisis del proyecto urbano arquitectónico

La ubicación del proyecto es un área delimitada por la secretaría de salud al sur, por la Puerta de los leones al poniente y por el Parque Ariel. El Monumento se ubica a unos metros al sur con respecto al trazo original del Paseo de la Reforma, con la clara intención de conservar como remate de este eje en primer plano el Monumento a los Niños Héroes y más atrás el Castillo de Chapultepec; y en la dirección opuesta el Ángel de la independencia.



En la imagen se puede observar la diferencia entre la intervención del proyecto original y la intervención del proyecto ejecutado.

Imagen tomada de:

<https://www.sinembargo.mx/27-03-2013/571613>

Imagen 14: Proyecto Estela de Luz

El proyecto de la Estela de Luz sufrió un ajuste de más de 3 mil 400 metros cuadrados respecto al proyecto que se concursó. Pero su costo fue casi tres veces superior al originalmente previsto.

La Estela está formada por dos esbeltas placas paralelas de cuarzo de 104 metros de altura —dos veces cincuenta y dos, que en el mundo mesoamericano constituían un ciclo completo—; “cada una de ellas simboliza los dos siglos del bicentenario y las dos culturas que son la esencia de nuestro mestizaje explica el arquitecto Pérez Becerriil.

“La Estela se estructura con acero, al cual se articulan placas de cuarzo, material incoloro, neutro, referente de respeto hacia cualquier color; además, cristaliza de manera romboédrica, lo cual le permite ser translúcido y al mismo tiempo reflejar

parte de la luz. Junto con las plumas de quetzal, el oro y la turquesa, el cuarzo fue de los materiales más preciados en le México antiguo”.



Imagen del proyecto final de la Estela de Luz

Imagen tomada de:

<http://www.arquitecturapanamericana.com/estela-de-luz-monumento-del-bicentenario-de-la-independencia-de-mexico/>

Imagen 15: Estela de Luz terminada

3.2.2 Discurso oficial para la realización de las obras: En su discurso, Calderón afirmó que "por su importancia simbólica y belleza arquitectónica, este monumento se sumará a la majestuosidad de obras tan emblemáticas y admiradas por todos los mexicanos, como son el Ángel de la Independencia, el Hemiciclo a Juárez o el Monumento a la Revolución", informó que para su construcción invitaron a participar mediante concurso a los mejores arquitectos mexicanos, seleccionados de manera conjunta por el gobierno federal y el gobierno de la Ciudad de México. De acuerdo con el entonces.

La Estela de Luz es un espacio público que gana la Ciudad, un Hito Urbano que festeja 200 años de la historia, que simboliza lo que somos como mexicanos y de lo cual nos sentimos orgullosos. Cada plano de 104 m de altura (la que obedece a la suma de 52 con lo que se definía el ciclo prehispánico) significa un siglo, a la vez uno de ellos la cultura indígena y el otro la cultura española, la estructura que los une y la luz de la que en esencia se conforman se amalgama en un todo representando nuestro pueblo Mestizo Mexicano. (César Pérez, Martín Gutierrez, Raúl Peña, 2012)

3.2.3 Justificación Oficial de la Obra: En la inauguración de la obra el presidente Felipe Calderón resaltó que el nuevo monumento se convertirá en el emblema de una nueva era para el país.

Se decidió, dijo Calderón, que se harían todos los estudios necesarios para que la estela fuese construida con todo el rigor técnico que una construcción de tal magnitud e importancia ameritaba

Enfatizó que fue una decisión responsable realizar los ajustes técnicos, de tal manera que la estructura monumental contara con la tecnología más avanzada y de la ingeniería clave en materia de seguridad y viabilidad de largo plazo.

Afirmó que la estela nos pertenece a todos por igual, simboliza la unidad de la nación por encima de nuestras diferencias y particularidades.

A partir de hoy, indicó, la Estela de Luz está llamada a iluminar el siglo XXI mexicano. Y más allá de las naturales controversias que este tipo de obras suelen generar, será un icono de la ciudad capital.

3.2.4 Problemáticas y contradicciones de la obra: La realización de esta obra ha resultado ser problemática desde su concepción, comenzando por que sufrió un ajuste de más de 3 mil 400 metros cuadrados respecto al proyecto que se concursó y aun así su costo fue casi tres veces superior al originalmente previsto.

Con siete meses de retraso –en febrero de 2010– se iniciaron los trabajos para la edificación de Estela de Luz, para ello la empresa GUTSA cercó el área de trabajo. Su edificación debió empezar, según la convocatoria lanzada por el gobierno federal, el gobierno de la Ciudad de México, el Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México y el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, en junio de 2009.

El 12 de julio de 2011, el arquitecto César Pérez Becerril presentó a la comisión permanente del Congreso de la Unión los documentos en los que, según él, se comprueban las presiones que ha recibido por parte del titular de la Secretaría de Educación Pública, Alonso Lujambio, para no revelar la supuesta corrupción en el proyecto; afirmó que Lujambio entregó a GUTSA el contrato con una licitación amañada y que se inflaron los costos de la Estela de Luz, cuya inauguración estaba planteada para el 16 de septiembre de 2010. Los documentos que recibió la Cámara de Diputados muestran que GUTSA concursó por el contrato de la Estela de Luz y se lo adjudicó con un monto original de 398.9 millones de pesos más IVA. Pero, según la denuncia del arquitecto Pérez Becerril, la empresa estaba inhabilitado por la Secretaría de la Función Pública.

Sin embargo, las autoridades federales firmaron a GUTSA un convenio de modificación y concedieron una ampliación de 414.6 millones de pesos para

incrementar el costo total de la obra hasta 813.6 millones más IVA. GUTSA obtuvo una suspensión judicial contra su inhabilitación, pero la Secretaría de la Función Pública impugnó. Aun así, la empresa fue invitada al concurso de la Estela de Luz.

Debido a todos estos problemas financieros en cuanto a la construcción de la obra, fue nombrada por algunos ciudadanos como monumento a la corrupción; el monumento que debía ser emblemático y representativo para los mexicanos tuvo una percepción negativa como símbolo nacional.

Aunado a todo lo anterior y con sus 104m de altura en una de las avenidas financieras más importantes de México la Estela de Luz se pierde en el contexto inmediato de las torres comerciales que la rodean.



La Estela de Luz con 104m de altura frente a los 235m de la torre BBVA Bancomer construida entre 2009 y 2015

Imagen tomada de: <http://www.arquitecturapamamericana.com/estela-de-luz-monumento-del-bicentenario-de-la-independencia-de-mexico/nggallery/page/1>

Imagen 16: Estela de Luz frente a torre Bancomer

3.2.5 Relación estado mercado en torno a la obra: La construcción de la Estela de Luz estuvo a cargo de la empresa constructora GUTSA beneficiada con obras y apoyo por el gobierno de Salinas de Gortari, el corporativo GUTSA de Juan Diego Gutiérrez Cortina conservó el trato preferente durante el sexenio del presidente Zedillo (1994-2000) y el sexenio del presidente Fox (2000-2006), dado el historial de la constructora, la Auditoría Superior de la Federación y la Secretaría de la Función Pública, documentaron que estas ventajas no se deben a su eficiencia, sino al influjo de un grupo de funcionarios que han conservado el mando de las finanzas públicas en los tres sexenios.

Aunque la constructora GUTSA, propiedad de Juan Diego Gutiérrez Cortina, ha sido una de las empresas más cuestionadas por incumplimiento de contratos y la baja calidad de sus obras, recibió un trato privilegiado durante el gobierno del presidente Carlos Salinas de Gortari y obtuvo millonarios contratos en las administraciones de Ernesto Zedillo y Vicente Fox. Ahora, legisladores de los tres principales partidos políticos la acusan de ocasionar daño patrimonial a la nación,

GUTSA forma parte de la lista de empresas que fueron rescatadas mediante el Fondo Bancario de Protección al Ahorro (Fobaproa).

3.2.6 Aportación social: *Según varios expertos en urbanismo, “la falta de visión para el diseño de la ciudad, así como la nula identificación por parte de la ciudadanía con una de las grandes obras del Bicentenario, la ha llevado a que pase desapercibida y pierda su significado”. Este diagnóstico coincide con la opinión de los transeúntes entrevistados en las notas periodísticas citadas y con lo que pude corroborar a través de la observación etnográfica realizada para esta investigación: las personas que habitan, trabajan o transitan en el sector donde está emplazado el monumento, se apropian del espacio (usan las escalinatas como bancas y el lugar como un punto de encuentro y/o referencia), pero no del monumento como tal; muchos desconocen que allí funciona el Centro de Cultura Digital, y si lo conocen, ignoran cuáles son sus objetivos y su agenda cultural. La mayoría identifica la Estela de Luz no con la Independencia, el Bicentenario o los héroes nacionales, sino con la corrupción, la galleta suavicrema o la prepotencia del gobierno de Calderón de querer ser el “protagonista” de las conmemoraciones de 2010 (Vargas Álvarez, 2016)*

Grace Quintanilla, directora del Centro Cultural Digital, recuerda en entrevista que la falta de interés de la gente por ir y enterarse de lo que se trataba, hizo que no funcionara el proyecto como se tenía previsto.

“Tuvo más peso toda la carga político-social que conserva el monumento desde su apertura, que la atención y el interés por descubrir de qué se trataban estos mensajes y de esta manera poder participar”, comenta la directora.

Percepción social: En el instrumento que se realizó para conocer la percepción de las obras y algunas de las respuestas sobre la Estela de Luz son las siguientes:

- ✓ Costo excesivo en Estela de Luz
- ✓ La estela de luz es un dispendio de nuestros impuestos, no sirve para algo y está horrenda
- ✓ Es un buen lugar para visitar la estela de luz
- ✓ Perjudicada con la estela de luz porque no le veo gracia y costó muchísimo.
- ✓ Estela de luz. Porque si bien no me perjudicó directamente, sí me significó una ofensa a los capitalinos. Fue una obra cara, fea, y absolutamente inútil la Estela de Luz, mejoró la vista de la zona.

3.3 El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (Texcoco)

Enrique Peña Nieto 2012-2018

Tipo de gobierno: Neoliberal

Debido a la imposibilidad de expandir el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) para satisfacer la demanda de pasajeros prevista a largo plazo, en la década de 1990 el gobierno federal empezó a estudiar la construcción de un nuevo aeropuerto en el valle de México. Los estudios de factibilidad señalaron dos sitios viables: Zapotlán de Juárez, en el estado de Hidalgo (la opción denominada Tizayuca) y la Zona Federal del ex vaso de Texcoco, en el Estado de México. En el 2001, el gobierno seleccionó el sitio de Texcoco para la construcción del nuevo aeropuerto, debido a la poca producción agrícola del páramo texcocano (el cual presenta una salinidad demasiado alta para usos agrícolas), a que una parte de los terrenos ya eran propiedad federal, a la lejanía del sitio de Tizayuca (que se encuentra más cerca de la ciudad de Pachuca que de la Ciudad de México), a la menor población expuesta al ruido, a la menor expansión urbana asociada y a un impacto ambiental similar en ambos sitios.

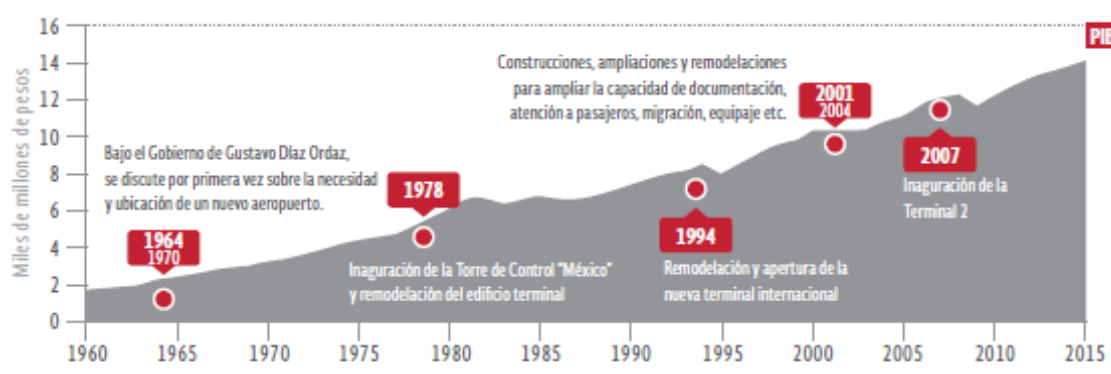
Sin embargo, tal proyecto se canceló en el 2002, debido a inconformidades de ejidatarios de San Salvador Atenco, que rechazaron un decreto expropiatorio que ofrecía el valor registrado ante catastro por sus tierras el cual no aceptaron. Ante la cancelación, el gobierno federal se vio obligado a construir una segunda terminal en el AICM, como solución a corto plazo. Sin embargo, tal adecuación no logró incrementar la capacidad aeroportuaria de manera significativa, debido a que el AICM continuó presentando problemas de capacidad, por la configuración de sus pistas y de su espacio aéreo, lo que ocasionó que en el 2014 (tan solo seis años después de la inauguración de la Terminal 2) el aeropuerto volviera a saturarse. Ante esta situación, se continuó con el estudio de alternativas para la construcción de un nuevo aeropuerto, lo que provocó el relanzamiento del proyecto de Texcoco en el 2014 y que se omitieran los terrenos que causaron el conflicto social en el 2002.

En las últimas seis décadas el aeropuerto internacional de la Ciudad de México (AICM) recurrentemente se ha ampliado, acondicionado, remodelado y reequipado para estar en posibilidad de atender a un número creciente de pasajeros y responder a la dinámica económica y de tráfico aéreo del país.

En mayo de 2003, comenzó una estrategia de ampliación y modernización de las instalaciones existentes. Se amplió tanto la terminal nacional como la internacional, y se construyó la nueva Terminal 2 (T2) que inició operaciones en 2007. Además, se realizaron otras obras importantes como la adecuación de

vialidades y estacionamientos, expansiones de pasillos, salas de espera, aduanas y de reclamo de equipajes, entre otras.

Con estas acciones, el AICM pasó de atender 20.5 millones de pasajeros en 2002 a 38.4 millones al cierre de 2015, un incremento promedio de 6.7% anual en el periodo mencionado (Grupo Aerpuertario, 2016).



Fuente: Dirección General Aeronáutica Civil. SCT. Estadística Operacional de Aeropuertos

Imagen 17: Cronograma de Adecuaciones al AICM

Imagen Tomada de: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México programa estratégico / institucional

El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) se comenzó a construir en 2015 en un terreno federal de aproximadamente 4,431 hectáreas ubicadas al oriente de la Ciudad de México y aproximadamente a 14 kilómetros del AICM existente.

La zona otorgada a la construcción del NAICM está localizada en la zona federal del ex Vaso del Lago de Texcoco, en la zona oriente de la Cuenca de México, la cual se ubica en la parte más alta y en el extremo sur del altiplano mexicano. El terreno se encuentra ubicado en los municipios de Atenco, Ecatepec y Texcoco en el Estado de México en la esquina superior derecha del cruce de la carretera federal 57 con la carretera Peñón Texcoco. La superficie de la zona federal es sensiblemente plana, con algunas elevaciones menores y medias aisladas.



Localización del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México.

Imagen Tomada de: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México programa estratégico / institucional

Imagen 18: Localización del NAICDMX

3.3.1 Breve análisis del proyecto urbano arquitectónico: En noviembre del 2013, el gobierno federal invitó a diversos despachos de arquitectura a que presentaran propuestas arquitectónicas para el diseño del NAICM.

El consorcio ganador está encabezado por el arquitecto mexicano Fernando Romero y el británico Norman Foster, ambos han trabajado en conjunto en la construcción del museo Soumaya de la Ciudad de México. El edificio terminal fue diseñado por una colaboración entre Foster and Partners, FR-EE y Netherlands Airport Consultants con ingeniería estructural de Arup. El diseño contempla un área de 743,000 metros cuadrados en cuatro niveles interiores, y está compuesto por una estructura gridshell⁴ ligera (una estructura que debe su resistencia a su doble curvatura). Al no usar trenes internos o túneles peatonales, el diseño interior de la terminal está pensado para que los pasajeros no tengan que caminar distancias largas o cambiar muchas veces de nivel.

Con una separación entre columnas superior de hasta 140 m, el edificio terminal contará con espacios interiores más flexibles y eficientes. Su estructura ligera de acero y vidrio está especialmente diseñada para las condiciones del suelo de la

⁴ Una **gridshell** es una estructura en la que las características de la concha (**shell**) se funden con las del reticulado (**grid**).

Ciudad de México y, debido al empleo de un sistema de componentes prefabricados, podrá construirse rápidamente y sin requerir sistemas masivos de andamiaje.

La terminal está diseñada para alcanzar una certificación LEED Platino aprovechando el clima templado y con poca humedad de la ciudad de México. La mayor parte del año se mantendrán temperaturas agradables en el interior del edificio terminal usando casi exclusivamente aire externo con un empleo mínimo de equipo de enfriamiento o calentamiento adicional. Así mismo el techo del edificio colectará agua de lluvia captada por los 21 foniles que será utilizada para las operaciones del aeropuerto y aprovecha la luz solar para reducir la energía consumida para iluminar el edificio.

El diseño toma forma de los símbolos nacionales, provienen según explica el arquitecto Fernando Romero de la Inspiración en el arte y arquitectura mexicana un águila sobre el nopal devorando una serpiente es el símbolo mexicano por excelencia, un jardín de cactáceas recibirá a quienes lleguen a la terminal, la vía de acceso se construirá con elementos que simbolicen a la serpiente y el techo de entrada evocará al águila con sus alas abiertas en vuelo en una estructura ligera que nos conectará de inmediato con la experiencia de volar en el siglo XXI.

El arquitecto Norman Foster añade “este aeropuerto será único en su tipo ya que tiene una forma distinta, una estructura distinta, no tiene un techo convencional, no tiene paredes verticales, no tiene columnas en el sentido tradicional de un aeropuerto, sino que es una escultura que se extiende, que vuela.



Imagen virtual de planta de conjunto del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México.

Imagen Tomada de: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México programa estratégico / institucional

Imagen 19: Planta del NAICDMX



Imagen virtual de plaza interior del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México.

Imagen Tomada de: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México programa estratégico / institucional

Imagen 20: Plaza interior del NAICDMX



Imagen virtual de zona de arribo de aviones del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México.

Imagen Tomada de: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México programa estratégico / institucional

Imagen 21: Zona de arribo de aviones del NAICDMX



Imagen virtual de corredores interiores del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México.

Imagen Tomada de: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México programa estratégico / institucional

Imagen 22: Corredores interiores del NAICDMX

3.3.2 Discurso oficial para la realización de las obras: *El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) es la piedra angular del transporte aéreo en el país. Es el punto nodal que conecta a las distintas regiones de México entre sí y a éste con el resto del mundo, concentrando la mayor demanda por servicios tanto de pasajeros como de carga a nivel nacional. (Grupo Aeroportuario, 2016)*

En 2015, el AICM transportó a 38.4 millones de pasajeros¹, de los cuales 25.6 millones (67.0%) correspondieron a vuelos nacionales y 12.8 millones (33.0%) a internacionales.

En el mismo año el AICM ocupó la posición número 45 en el plano internacional en cuanto a movimiento de pasajeros y segundo lugar en Latinoamérica por detrás del Aeropuerto Internacional de Guarulhos en Sao Paulo, que ocupó el lugar 41 a nivel mundial, según el último reporte de estadísticas mundiales de tráfico aéreo realizado por el Airports Council International.

Con todo, la calidad de los servicios ofrecidos a los pasajeros y a las líneas aéreas del AICM se ha reducido debido a la saturación operativa, y se refleja en un menor nivel de satisfacción, lo cual se analizará a continuación.

La construcción del NAICM se sustenta en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 que tiene como objetivo contar con una infraestructura de transportes que implique menores costos para realizar la actividad económica mediante la modernización, ampliación y conservación de la infraestructura del transporte aéreo. (Grupo Aeroportuario, 2016)

La necesidad de construir un nuevo aeropuerto se basa en la saturación del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, tanto de pasajeros como de mercancías. Dicho aeropuerto concentra el 65% de las mercancías que nuestro país comercia con el resto del mundo, por lo que es fundamental para el desarrollo de la competitividad del país, según el GACM.

De acuerdo con datos del Foro Económico Mundial, México ocupa la posición 51 y 62 en competitividad e infraestructura respectivamente, en calidad de transporte aéreo ocupa la posición 67 de 137 países evaluados en 2017.³

Con la finalidad de solucionar las necesidades aeroportuarias y fomentar la competitividad, y crecimiento económico el gobierno federal propuso construir el NAICM, de forma colateral porque el aeropuerto transformará la Zona Oriente del Valle de México para convertirla en nuevo polo de desarrollo, según la visión del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (Grupo Aeroportuario, 2016).

3.3.3 Justificación Oficial de la Obra: De acuerdo con el programa estratégico institucional del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México, publicado por el grupo aeroportuario de la Ciudad de México, contar con un aeropuerto que satisfaga la demanda potencial genera un impacto directo en el dinamismo y la expansión del mercado nacional, así como en el turismo, en la productividad, en la eficiencia de los agentes económicos, la inversión y la innovación. Satisfacerla permitiría:

- ☐ Detonar una mayor oferta de vuelos para conectar al país internamente y con el resto del mundo.
- ☐ Generar empleo directo e indirecto con un efecto positivo en la reducción de la marginación social en la zona de influencia.
- ☐ Incrementar la integración de los diferentes mercados regionales, al reducirse los costos de conexión entre ellos y con el resto del mundo; por lo que la ubicación geográfica dejaría de ser una limitante para el desarrollo de las diferentes zonas del país.

El NAICM busca convertirse en un ícono para la industria de la aviación, tanto en México como a nivel global. En este sentido:

- ☐ Será un centro de distribución eficiente con traslados rápidos de salidas y llegadas, además de proporcionar una experiencia de calidad tanto para viajeros como para los visitantes del aeropuerto.
- ☐ Contará con altos estándares de calidad en los servicios, así como con una infraestructura funcional e innovadora.
- ☐ Será un aeropuerto sustentable, así como social y financieramente rentable.

Desde un punto de vista social amplio, el Proyecto propiciará:

- ☐ El desarrollo económico, por la incorporación de nuevas actividades productivas cuya derrama en la zona beneficiará a los habitantes del área colindante al NAICM. Se calcula una zona de impacto de 300 km cuadrados beneficiando a 11 municipios del Estado de México¹² y a cuatro delegaciones del Distrito Federal¹³ que, en conjunto, albergan a más de 2.6 millones de personas en edad laboral¹⁴.
- ☐ En materia de movilidad y conectividad, impulsará la ampliación de la red de transporte e infraestructura metropolitana, la cual requerirá un trabajo coordinado entre el Gobierno Federal con las autoridades de la Ciudad de México y del Estado de México.
- ☐ En materia hidráulica, detonará la inversión en infraestructura hidráulica más grande en la zona, equivalente a \$19 mil mdp, que incluye la ampliación y construcción de nueve cuerpos de agua, la construcción de 24 plantas de tratamiento de aguas residuales, el entubamiento de 15 km de cauces y la construcción de 39 km de túneles entre otros.
- ☐ En materia ambiental, el Proyecto mejorará la salud ecológica de la región y rescatará integralmente una zona que hoy se encuentra

ambientalmente degradada. Además, impulsará la protección de la zona lagunar más grande del país y crear un nuevo bosque metropolitano del orden de 670 ha.

3.3.4 Problemáticas y contradicciones de la obra: Hablar de las problemáticas y contradicciones de esta obra, es sin duda el tema central que despertó el interés de realizar este trabajo de investigación, siendo honesto como arquitecto y después de ver el proyecto arquitectónico presentado por el arquitecto Norman Foster me hacía ilusión tener en México una obra diseñada por él, porque he revisado algunas de las obras que ha realizado en el mundo, vi algún documental de cómo es que piensa sus diseños, como los imagina, como los ejecuta y los lleva a cabo. En el sentido común como habitante de la Ciudad de México me parecía una buena idea tener un nuevo aeropuerto en la Ciudad de México, que aunque no viajo mucho en avión, la veces que llego a viajar y aterrizas en el actual aeropuerto, la cercanía con los edificios de negocios, comercios y casas habitación, parece un riesgo latente.

En conclusión, tener un nuevo aeropuerto internacional para la ciudad de México diseñado por el arquitecto Norman Foster me parecía una buena idea, entonces, por qué causaba tanta controversia la construcción de una obra así, comencé por investigar los antecedentes para entender la negativa a la construcción de esta obra y aquí se los presento.

En octubre de 2001, el entonces presidente Vicente Fox anunció que el gobierno federal construiría un aeropuerto alterno al de la Ciudad de México, en la zona del Lago de Texcoco. Inmediatamente después del anuncio, habitantes de San Salvador Atenco bloquearon la carretera Texcoco-Lechería para manifestarse en contra del proyecto.

Los grupos de ejidatarios que se oponían al nuevo aeropuerto de Texcoco se agruparon en el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) y realizaron una serie de manifestaciones en la Ciudad de México, que llegaron a las puertas de Los Pinos. Para construir dicha terminal aérea, el gobierno federal de Fox planeaba expropiar terrenos y pretendía pagar 7.20 pesos por cada metro cuadrado de tierra de temporal y 25 pesos por las tierras de riego, según El Universal. (nación 321, 2018)

Una de las protestas más fuertes ocurrió el 12 de julio de 2002, cuando ejidatarios con machetes se enfrentaron a policías del Estado de México en el municipio de Acolpan. El choque dejó varios heridos, 14 retenidos y 14 ejidatarios aprehendidos, de acuerdo con la revista Proceso. (nación 321, 2018)

Luego de nueve meses de protestas por parte del FPDT, el presidente Vicente Fox anunció en agosto de 2002 que se cancelaba el proyecto del aeropuerto en el Lago de Texcoco.

En 2006, el gobernador del Estado de México ya era Enrique Peña Nieto. En vísperas de la fiesta de la Santa Cruz de ese año, que se celebra el 2 de mayo, autoridades municipales y del gobierno mexiquense implementaron un operativo para intentar retirar a un grupo de floricultores, entre los que había miembros y simpatizantes del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, lo cual terminó en una batalla campal entre ambos bandos.

En protesta por el operativo, miembros del FPDT bloquearon la autopista Texcoco-Lechería. Los manifestantes emplearon machetes y otras herramientas de trabajo para ahuyentar a los policías. Entonces, el gobernador mexiquense Peña Nieto ordenó que decenas de agentes estatales rompieran el bloqueo, lo que desató un enfrentamiento que se prolongó hasta el día 5 de mayo.

La Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH) documentó que durante ese operativo los elementos de las corporaciones policiacas mexiquenses cometieron violaciones a los derechos humanos, desde detenciones arbitrarias, trato cruel y degradante hacia los detenidos, hasta tortura y la violación sexual de 26 mujeres de Atenco, de acuerdo con su recomendación 38 del año 2006.

Ya como presidente de México y en el marco de segundo informe de gobierno, Enrique Peña Nieto anunció el inicio del proyecto del NAIM. Las protestas del FPDT se habían mantenido, pues a lo largo de los años habían realizado diversas marchas en la capital para exigir la liberación de sus compañeros detenidos tras el accidentado operativo de mayo de 2006.

Después del anuncio de la construcción del NAIM por parte de la administración de Peña, el FPDT y su líder Ignacio del Valle, quien había sido detenido en 2006 y salió libre en 2010 junto con otros miembros de la organización, comenzaron una serie de movilizaciones para oponerse al nuevo proyecto aeroportuario, señalando riesgos ecológicos y sociales si se concretaba la obra.

Aunado a esto diversos organismos se pronunciaron en contra del proyecto debido al impacto ambiental que generaría esta obra, la ONG Greenpeace por ejemplo opino que:

□ **Aumentará la emisión de gases de efecto invernadero.** Dado que el NAIM - una vez operando en su totalidad- prevé aumentar cuatro veces la capacidad del aeropuerto actual al construir 6 pistas de uso simultáneo contra las 2 del aeropuerto actual y así alcanzar los 27,450 vuelos diarios (entradas y salidas), se incrementará la quema de combustible fósil (turbosina) que usan los aviones, lo que repercutirá en mayor emisión de dióxido de carbono (CO₂) a la atmósfera.

□ **Agravará el problema de mala calidad del aire.** Al ser los aeropuertos una fuente importante de contaminación atmosférica (NO_x y SO₂) y emisión de gases de efecto invernadero (CO₂) el oriente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (Ecatepec, Chimalhuacán, Nezahualcóyotl) estará altamente expuesto debido a su cercanía con el NAIM. Además, por la predominancia de los vientos

en esa parte de la Cuenca en relación a la ubicación del aeropuerto, se prevé que también empeore la calidad del aire en el sur de la Ciudad de México (Coyoacán, Tlalpan, Magdalena Contreras, Iztapalapa, Tláhuac, Milpa Alta, Álvaro Obregón).

□ **Destruirá el hábitat de las miles de aves migratorias y playeras que anidan, buscan alimento o transitan esa zona.** La desecación del remanente del Lago de Texcoco modificará de manera irreversible el patrón de comportamiento de las aves obligándolas a desplazarse a lugares aún más hostiles.

□ **Se extiende más allá del polígono de construcción del aeropuerto.** Los territorios de donde se extrae el material pétreo para rellenar el lago (excavación y destrucción completa de cerros en busca de tezontle) y los poblados en donde se depositan los lodos tóxicos derivados de los procesos de extracción, junto a sus habitantes, también se ven afectados por el megaproyecto.

□ **Cancela toda posibilidad de recuperar y extender la vocación lacustre de la zona, y con ello revertir el avanzado deterioro ambiental de esa región del Valle de México.** La construcción de infraestructura (pistas, estacionamiento, vialidades de acceso, zona hotelera y comercial) sellará con cemento una importante zona de infiltración y recarga de agua de lluvia, tan importante para mitigar la crisis hídrica que condena a la Ciudad de México y la Zona Metropolitana.

□ **El proceso que ha acompañado el proyecto de construcción del NAICM ha pasado por encima de los derechos humanos de las comunidades afectadas** por dicho proyecto, dentro de los cuales está el derecho a la consulta PREVIA, libre e informada. Sin embargo, la consulta se realizará de forma posterior y abierta a toda la población dejando en desventaja frente a los intereses económicos.



Imagen 23: Vivir en el abismo

“Vivir en el abismo” tituló a esta imagen el diario El País, es una imagen de Tepetlaoxtoc, en esa comunidad de poco más de 30.000 habitantes hay más de 60 minas de tezontle, material que se utilizó para mejorar el terreno para la construcción del NAICM.

Imagen tomada de: <https://elpais.com/especial-es/2018/nuevo-aeropuerto-mexico/#up4>

Durante la charla “El aeropuerto a revisión”, que se llevó a cabo en la Facultad de Arquitectura, advirtieron sobre los daños ecológicos y sociodemográficos que, señalaron, está causando la obra.

En la opinión de Patricia Escalante, bióloga de la UNAM, la construcción de la nueva terminal aérea significa un “ecocidio”, un término no usado antes, “pero que ahora se utiliza por la magnitud del daño a un área natural”.

“Es importante que rescatemos este lago y todos los beneficios que da a la vida silvestre y a todos los habitantes de la Cuenca (...) Este es un lago que se restauró y debe conservarse”, planteó.

La especialista de la UNAM, quien ha trabajado durante 18 años en el tema, dijo que el lago de Texcoco no era un sitio conveniente porque es un santuario de vida silvestre y además existe el problema de la convivencia de aviones y aves.

Señaló que en esa área, donde se construye el aeropuerto, conviven al año 250 especies de aves, de las cuales la mayoría son migratorias de Estados Unidos y Canadá; además, hay otras que son endémicas y que están amenazadas.

A su vez, Fernanda Paz, antropóloga de la UNAM, indicó que cualquier daño ambiental implica una afectación para las personas que viven en la zona.

La extracción de tezontle de las minas para rellenar el lago, advirtió, afecta a la zona oriente del Estado de México, donde hay 43 municipios con poco más de cinco millones de personas.

En un principio, dijo, se iba a extraer material de seis minas; sin embargo, hay más de 180, por lo que se están registrando daños a viviendas de los habitantes, quienes han denunciado afectaciones en las estructuras y lozas de sus hogares. Además de que la extracción de este material, trae daños a la salud. (AN, 2018)

En cuanto a los aspectos económicos y financieros, *en el esquema original de fondeo del proyecto en 2014 se consideraba que el 58% de los recursos serían públicos (98 mil millones de pesos) y el 42% de financiamiento privado (\$71 mil millones de pesos)* (Gobierno de México, S/F). Sin embargo Las aportaciones federales fueron sólo de 18 mil millones de pesos, por lo que se modificó el programa de financiamiento y se emitió deuda por 6 mil millones de dólares en bonos con vencimientos a 10 y 30 años y por 30 mil millones de pesos en certificados fiduciarios conocidos como FIBRA-E, de todas formas insuficiente, ya que el presupuesto se había elevado a 305 mil millones, por lo que dejaba a la siguiente administración con los compromisos financieros establecidos y la necesidad de obtener 108 mil millones de pesos más.

Aunado a todo esto dado que el presidente Peña Nieto lo había planteado como un proyecto transexenal, la realización de este proyecto dependería de quien fuera elegido como presidente de México en el año 2018.

Resultado ganador de las elecciones el Lic. Andrés Manuel López Obrador, quien como una de sus principales promesas de campaña había anunciado que suspendería la construcción del NAICDMX de ser el presidente electo: “En esa zona de Texcoco están construyendo ‘un barril sin fondo’, donde prácticamente están tirando el dinero, es un desperdicio, pero lo vamos a resolver construyendo dos pistas, como ya hemos explicado”, dijo el 9 de diciembre de 2017.

“Vamos a construir dos pistas en la base aérea militar de Santa Lucía para resolver el problema de la saturación del actual aeropuerto de la Ciudad de México. Dicho de otra forma, se suspenderá la construcción del nuevo aeropuerto en el Lago de Texcoco y, con ello, ahorraremos más de 200 mil millones de pesos”, dijo.

Sin embargo una vez que fue favorecido en los comicios y resulto electo como nuevo presidente de México, cambio el discurso que había llevado a cabo durante su campaña electoral, ahora dijo: “quiero que sea la ciudadanía la que decida qué es lo más conveniente para México, continuar con la construcción del aeropuerto de Texcoco o construir la opción del aeropuerto de Santa Lucía”.

Se instalaron 1,073 mesas de votación en 538 municipios en las 32 entidades de la República.

La decisión de continuar o no con la obra se tomará a partir de la respuesta con más votos a la pregunta: "Dada la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), ¿cuál opción piensa que sea mejor para el país?".

Los ciudadanos pudieron elegir entre dos opciones:

"Reacondicionar el actual aeropuerto de la Ciudad de México y el de Toluca, y construir dos pistas en la Base Aérea de Santa Lucía".

"Continuar con la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco y dejar de usar el AICM".

La Consulta Nacional sobre el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México fue un proceso de participación ciudadana que se llevó a cabo del 25 al 28 de octubre de 2018. En la que participaron un millón 67 mil 859 personas en todo el país, de las cuales, la mayoría no eran habitantes del Estado de México ni tampoco de la Ciudad de México. Tras cuatro días de consulta, la noche del domingo 28 de octubre de 2018, Enrique Calderón Alzati, presidente de la fundación Arturo Rosenblueth -encargada de la consulta-, informó que había ganado la opción Santa Lucía. Calderón Alzati detalló que con 98.18 de las casillas computadas, 747 mil votos fueron a favor del proyecto de Santa Lucía, lo que representa 69.95 por ciento; mientras que 310 mil 463 personas votaron por seguir la obra en Texcoco, es decir, 29 por ciento.

El 03 de enero de 2019 el gobierno de México anuncio que después de negociar la cancelación de los contratos que se habían firmado con los contratistas y recompra de bonos a los inversionistas se cancelaria definitivamente el proyecto.

3.3.5 Relación estado mercado en torno a la obra: Históricamente, detrás de cada obra icónica de alto impacto como el NAICDMX erigido en México subyace un turbio precedente de especulación inmobiliaria, despojo de terrenos ejidales y todo tipo de violaciones a las leyes, entre ellas las ambientales, lo que ya es irreversible desde 1999 es la compra de terrenos aledaños a la zona por desarrolladores inmobiliarios y la Comisión Nacional del Agua para levantar en ellos el proyecto llamado Aerotrópolis.

La Aerotrópolis se trata de un gran proyecto que vale hasta 20 veces más el costo del nuevo aeropuerto y cuyas inversiones y desarrollos significan negocios multimillonarios y continuos para los próximos 50 o 100 años para construir y desarrollar desde centros comerciales, hoteles, autopistas urbanas, parques industriales y empresariales, áreas exclusivas de vivienda de nivel alto, zonas de libre comercio, clubes deportivos y de golf, hasta un parque de diversiones de la franquicia más rentable a nivel internacional. (García Soto Salvador, 2018)

Según la Dirección de Desarrollo Económico del municipio de Texcoco, la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) ha disparado la especulación inmobiliaria en esta zona conurbada a la capital, a tal grado que el valor de los terrenos se duplicó. Lo que antes costaba 2 mil 500 pesos por metro cuadrado, ahora vale 5 mil.

El inicio de la gran compra de las tierras aledañas al exlago de Texcoco inició en octubre de 1999 y se prolongó hasta 2015. *Durante esos 16 años los gobiernos de Arturo Montiel y de Enrique Peña Nieto mandaron operadores y prestanombres a adquirir terrenos y parcelas a un promedio de 45 a 120 pesos el metro cuadrado, en la zona de más de 370 hectáreas cercanas al NAIM.* (Villamil Genaro, 2018)

Los predios adquiridos coinciden con la zona urbanizable de 431 hectáreas que colindan con el NAIM en los municipios de San Salvador Atenco y Texcoco.

En este perímetro se planea construir una gran aerotrópolis, así como un nuevo centro habitacional, comercial y de negocios al estilo de Santa Fe que abarcará 375 de las 431 hectáreas y “ofrecerá oportunidades de desarrollo para bienes raíces comerciales de clase mundial para atender a los viajeros... la ubicación estratégica de desarrollos comerciales, parques empresariales y zonas libres de comercio”, según el GACM en su solicitud entregada en 2015 a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) para su evaluación y aprobación.

El GACM sólo menciona este proyecto como parte de las “obras complementarias” al NAIM, pero el estudio de riesgo presentado por el Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México amplía los alcances de este gran proyecto, que incluirá hoteles, centros comerciales, centros de convenciones y plazas.

“Constará inicialmente de alrededor de 500 mil metros cuadrados de desarrollo (mitad de hoteles y mitad de espacio comercial), con un aumento cada año de alrededor de 100 mil a 250 mil metros cuadrados, con una capacidad total de desarrollo de alrededor de 6 millones de metros cuadrados o una población de alrededor de 250 mil empleados. Los supuestos en altura y volumen limitan el desarrollo vertical a 10 niveles (casi 40 metros) y la proporción de área de suelo a 3:1. Se planea que la mayoría de los edificios sean de cinco a seis niveles, con una cobertura de lote 50 a 60%”, indica el estudio.

Esta aerotrópolis prevé la construcción de dos estaciones de tren y una de Metro, así como pasos a desnivel, “rutas de autobuses, parques y vías peatonales”, y una nueva autopista que “proporcionará una nueva conexión de ésta a la avenida Circunvalación”. El servicio de Metro conectará al NAIM con alguna de las líneas ya existentes en la Ciudad de México (1, 5 o 9).

“Conforme se expanda Aerotrópolis, se agregará una línea de Metro. Esta segunda ruta operaría de manera subterránea. Conforme Aerotrópolis se expanda se construirán cinco estaciones de Metro en el área”, prevé el GACM.

En su libro Política, negocios y poder. El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el exsenador y futuro subsecretario de Gobernación, Alejandro Encinas, refiere que en 2008 asambleas ejidales de Hidalgo, Carrizo y Chimalhuacán aceptaron vender a 119 pesos el metro cuadrado de sus tierras a la Conagua, y en 2013 otros ejidos, como San Felipe, San Bernardino, Nexquipayac y Santa Isabel Ixtapa vendieron sus tierras por 157 pesos el metro cuadrado.

Encinas subraya que esta estrategia “fue un engaño que le permitió al gobierno federal instrumentar con gran sigilo una operación inmobiliaria que conformó una red de complicidades entre los gobiernos del PAN, y del PRI, acompañada por el gobierno del Estado de México y por particulares que tuvieron acceso a información privilegiada”.

3.3.5 Aportación social: *De los beneficios sociales por la construcción del NAIM el GACM destaca que 3.9 millones de personas se beneficiarían de manera directa; la creación de 450 mil empleos al alcanzar su máxima operatividad y la creación de 160 mil nuevos empleos generados durante su construcción.*

contar con un aeropuerto que satisfaga la demanda potencial genera un impacto directo en el dinamismo y la expansión del mercado nacional, así como en el

turismo, en la productividad, en la eficiencia de los agentes económicos, la inversión y la innovación. Satisfacerla permitiría:

Detonar una mayor oferta de vuelos para conectar al país internamente y con el resto del mundo.

Generar empleo directo e indirecto con un efecto positivo en la reducción de la marginación social en la zona de influencia.

Incrementar la integración de los diferentes mercados regionales, al reducirse los costos de conexión entre ellos y con el resto del mundo; por lo que la ubicación geográfica dejaría de ser una limitante para el desarrollo de las diferentes zonas del país (Grupo Aeroportuario, 2016).

Percepción social: La percepción la ciudadanía se hizo saber en la encuesta de cancelación del proyecto del aeropuerto de Texcoco y la aceptación al aeropuerto de Santa Lucia, donde participaron ciudadanos de las 32 entidades del país:

CONSULTA NACIONAL NUEVO AEROPUERTO MÉXICO DECIDE				
REPORTES DE RESULTADOS 28 DE OCTUBRE 2018 21:40HRS				
ESTADO	Reacondicionar el actual Aeropuerto de la Ciudad de México y el de Toluca y construir dos pistas en la Base Aérea de Santa Lucia	Continuar con la construcción del Nuevo Aeropuerto en Texcoco y dejar de usar el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	Nulos	Total
AGUASCALIENTES	5,282	3,318	23	8,623
BAJA CALIFORNIA	21,648	5,571	120	27,339
BAJA CALIFORNIA SUR	4,066	1,430	29	5,525
CAMPECHE	8,089	1,627	27	9,743
CD MEXICO	155,390	80,074	3,544	239,008
CHIAPAS	31,485	6,671	240	38,396
CHIHUAHUA	9,936	6,283	71	16,290
COAHUILA	10,330	6,069	67	16,466
COLIMA	3,555	1,283	18	4,856
DURANGO	5,449	3,634	47	9,030
GUANAJUATO	15,964	12,485	144	28,593
GUERRERO	25,320	4,316	179	29,815
HIDALGO	16,289	5,098	166	21,553
JALISCO	23,874	16,591	251	40,716
MEXICO	105,351	59,598	2,073	167,022
MICHOACAN	18,822	7,257	140	26,219
MORELOS	12,326	4,585	89	17,000
NAYARIT	3,754	946	29	4,729
NUEVO LEON	11,793	11,840	96	23,729
OAXACA	26,226	3,725	168	30,119
PUEBLA	36,499	12,412	453	49,364
QUERETARO	12,727	8,520	115	21,362
QUINTANA ROO	9,874	3,885	57	13,816
SAN LUIS POTOSI	9,867	6,456	102	16,425
SINALOA	11,255	3,207	105	14,567
SONORA	10,645	3,213	70	13,928
TABASCO	48,788	2,804	1,176	52,768
TAMAILIPAS	16,247	5,830	109	22,186
TLAXCALA	6,151	2,327	48	8,526
VERACRUZ	55,635	14,378	550	70,563
YUCATAN	12,993	4,729	76	17,798
ZACATECAS	2,705	1,070	21	3,796
TOTAL	748,335	311,132	10,403	1,069,870
% TOTAL	69.9%	29.1%	1.0%	100.0%
ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR PRESIDENTE ELECTO DE MÉXICO 2018 - 2024 TRANSICIÓN MÉXICO 2018 - 2024				

Esta es la tabla de resultados publicada en la página electrónica de México decide, en ella se muestran los porcentajes de las votaciones de cada opción elegidas por los participantes, así como el número de votantes por entidad federativa.

Imagen 24: Tabla de resultados de votación de NAICDMX

De acuerdo a la tabla anterior dada a conocer en la página electrónica de México decide, en la que se muestra que participaron 1,069,870 ciudadanos mexicanos la percepción parece abrumadora en cuanto a elegir la opción de construir el aeropuerto en Santa Lucía, sin embargo como apoyo en esta investigación se realizó una consulta a 112 habitantes de la ciudad de México sobre el NAICDMX Texcoco y las percepciones no resultaron de todo negativas respecto al proyecto, en la pregunta número 11 del instrumento se preguntó a los encuestados sobre la realización de las obras y este fue el resultado:

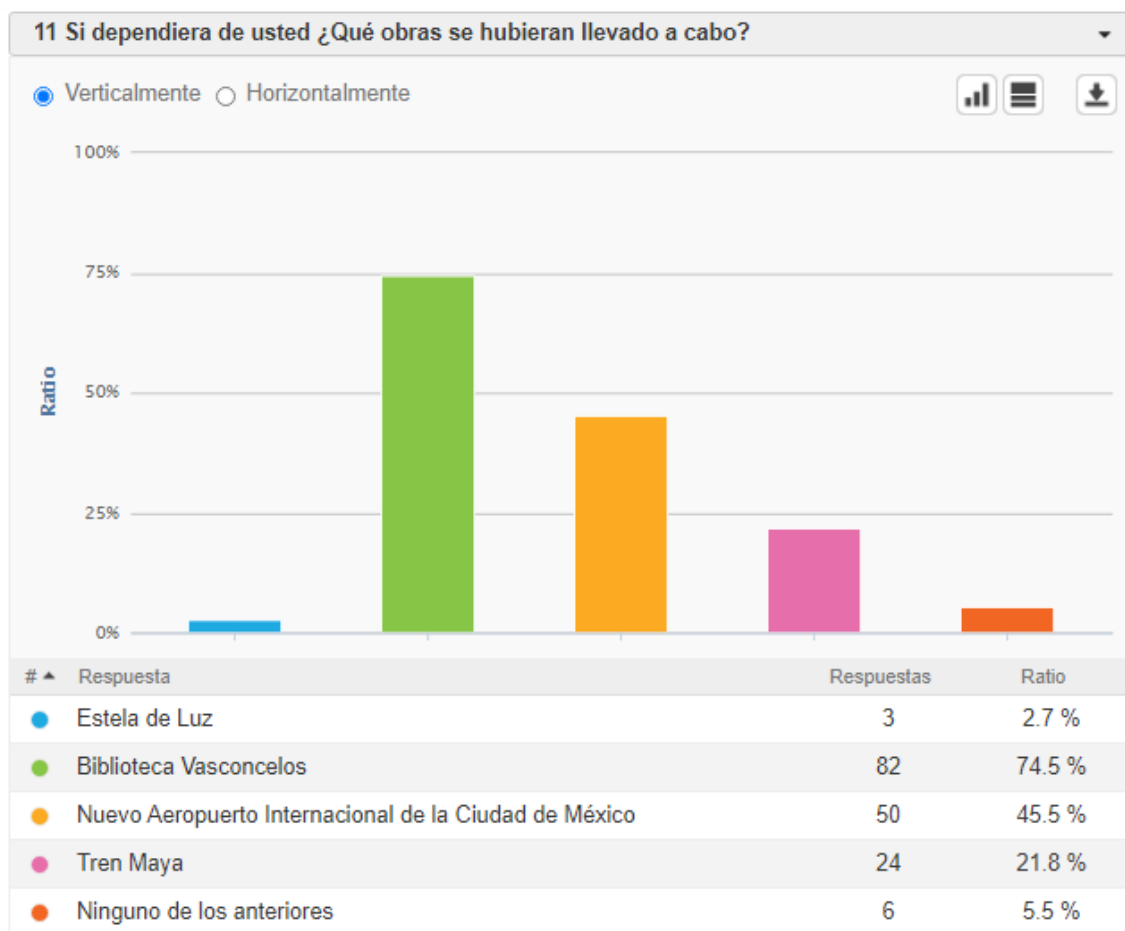


Imagen 25: Pregunta 11 del instrumento

Como puede observarse en la gráfica de resultados, la realización del proyecto del NAICDMX Texcoco tiene un porcentaje de aceptación del 45.5% por parte de los encuestados, que si bien no es la mayoría significa una aceptación incluso mayor al de la realización del proyecto del Tren Maya.

3.4 El Tren Maya- Andrés Manuel López Obrador (2018-2024)

Tipo de gobierno: Posneoliberal⁵

El Tren Maya será el principal proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo sostenible del gobierno de Andrés Manuel López Obrador. El proyecto consiste en un nuevo servicio de transporte férreo que interconecta las principales ciudades y zonas turísticas de la península de Yucatán.

El proyecto promueve un esquema turístico en el que los visitantes recorren las comunidades de la región evitando la concentración turística en un solo punto.

Conectará las principales ciudades y circuitos turísticos de la región para integrar territorios de gran riqueza natural y cultural al desarrollo turístico, ambiental y social en la región.

Conectará el mundo maya en cinco estados del sureste mexicano

Lo cual permitirá reducir los tiempos y costos del transporte de mercancías, pasajeros y turistas dentro de la península.

Facilitará la conectividad entre comunidades y mejorará la calidad de vida e impulsará la economía regional. (FONATUR, 2020)

⁵ El concepto de “posneoliberalismo”, hasta el momento, solo tiene sentido y significación en el debate político latinoamericano. En efecto, esta noción nace desde América Latina y como una necesidad de caracterizar el tiempo histórico de los gobiernos latinoamericanos que surgieron desde las luchas sociales en contra del neoliberalismo y que configuraron los denominados “gobiernos progresistas” en referencia a Hugo Chávez y la “Revolución Bolivariana” en Venezuela; Evo Morales y el “Movimiento Al Socialismo” (MAS) en Bolivia; Rafael Correa y la “Revolución Ciudadana” en Ecuador; Néstor y Cristina Kirchner en Argentina; Lula Da Silva y Dilma Rousseff y el “Partido de los Trabajadores”, en Brasil; Tabaré Vázquez y José Mujica y el “Frente Amplio” en Uruguay, principalmente.

Para Carlos Figueroa y Blanca Cordero, por ejemplo, en “el posneoliberalismo, el Estado vuelve a adquirir la dimensión de agente rector de la vida social y lo público se coloca encima de lo privado” (Figueroa Ibarra y Cordero, Blanca, 2011: 13) pero no se problematiza sobre el retorno del Estado ni tampoco sobre el sentido que tiene “lo público”. Es decir, se asume que toda recuperación del Estado es ya una ruptura fuerte con el neoliberalismo. Se asumen las formas que asume la política como criterios determinantes para calificar el tiempo político de los “gobiernos progresistas”. (Dávalos, 2016)

3.4.1 Breve análisis urbano arquitectónico de la obra: Al ser un proyecto que recién ha comenzado a esta fecha no se conoce cuál será su diseño final, sin embargo se sabe que recorrerá una distancia de 1,500 km aproximadamente y pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

También existe una descripción del diseño en la página electrónica que el gobierno ha desarrollado para este proyecto: *En función de la demanda prevista para cada tramo, el trazo se conformará por una vía sencilla con laderos (a cada 25 Km aprox.) para el cruce de trenes en los tramos con menor demanda o bien con doble vía para los tramos de mayor demanda.*

El diseño del Tren Maya toma en cuenta las necesidades de interoperabilidad con el resto de la red existente a nivel del servicio de carga, por cuanto a la vía de ancho internacional de 1,435 mm y con riel de 115 Lb/yd para soportar la carga esperada.

Se prevén dos tipos de servicios de viajeros diferenciados:

- *Largo recorrido (más de 150 Km)*
- *Medio recorrido (menos de 150 Km)*

El material rodante se diseñará en función de estos tipos de servicios incluyendo los equipamientos tecnológicos más actuales y con todas las prestaciones de servicios a bordo de las líneas más modernas.

Las estaciones y el material rodante serán diseñados con criterios de accesibilidad universal y sustentabilidad.

Las estaciones serán diseñadas teniendo en cuenta su integración en el entorno urbano y el intercambio con los modos de transporte urbanos e interurbanos existentes.

Con objeto de proteger a la población, a la fauna y al propio Tren, el diseño de la nueva línea toma como premisa evitar cruces a nivel, asegurando la permeabilidad a ambos lados de la línea que garantice la movilidad necesaria actual y futura de los territorios involucrados.

La vía será confinada en algunos puntos en su paso por poblaciones y en zonas urbanas, vigilando siempre que se permita la permeabilidad con pasos peatonales y pasos vehiculares que se deriven del proyecto.

En cuanto a los trenes de pasajeros, son vehículos modernos que no provocan problemas por ruido excesivo y vibraciones, lo cual está considerado en los estudios y proyectos en curso para en los casos necesarios y conforme a normas, se coloquen barreras anti-ruido y sistemas de mitigación de vibraciones bajo la vía. (FONATUR, 2020)

Se busca realizar un diseño arquitectónico congruente con la visión del plan maestro del Tren Maya, en el que se integren plazas, andadores y recorridos que funjan como espacio de convivencia para turistas y locales, con una imagen que contemple vegetación de la zona y que “aporte beneficio al paraje urbano”.

3.4.2 Discurso oficial para la realización de las obras: *El Tren Maya constituye una oportunidad para potenciar el desarrollo social, cultural y económico de la península de Yucatán. Se trata de un vehículo posibilitador de transformaciones en el entorno de la población, que permitirá mejorar las condiciones de vida de las personas.*

Los objetivos del proyecto del Tren Maya son los siguientes:

- Restaurar la conectividad biológica de áreas naturales para cuidar a los animales y la vegetación.*
- Favorecer la conservación de los ecosistemas y los servicios ambientales.*
- Rehabilitar los ecosistemas degradados, en especial en las Áreas Naturales Protegidas.*
- Reducir la tala ilegal e implementar acciones que promuevan un uso responsable del suelo.*
- Fomentar la producción agrícola y ganadera amigable con el ambiente para garantizar un mercado sustentable y sostenible.*
- Generar una economía basada en el aprovechamiento responsable de recursos naturales.*
- Impulsar actividades económicas que hagan un uso menos intensivo del suelo y de los recursos naturales. (FONATUR, 2020)*

3.4.3 Justificación Oficial de la Obra: Actualmente México ocupa el sexto lugar en el ranking mundial de turismo, las zonas arqueológicas de la región maya son algunos de los destinos turísticos más importantes del país, en conjunto reciben 6.8 millones de turistas al año. El tren aprovechara este potencial turístico para generar derrama económica en los estados involucrados.

El tren generará nuevas dinámicas sociales en la zona de la Reserva de la Biósfera de Calakmul para ayudar al reordenamiento de los asentamientos

colindantes. Esto se logrará a través de programas federales de apoyo a los servicios básicos de infraestructura productiva y turística sostenible.

Las estaciones se adecuarán a las necesidades y características de cada zona. Por este motivo, su diseño, tamaño y capacidad variarán.

Siempre se mantendrá la identidad de la región.

El Tren Maya es un proyecto que fortalecerá el ordenamiento territorial de la región y potenciará la industria turística de la misma. Generará derrama económica e incrementará la conectividad en la península de Yucatán, permitiendo mover carga y pasajeros de una manera eficiente. (FONATUR, 2020)

3.4.4 Problemáticas y contradicciones de la obra: *El Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), una organización no gubernamental, apolítica y sin fines de lucro que desde hace 25 años trabaja para la defensa del medio ambiente y los recursos naturales, publicó su postura respecto al proyecto, la organización puntualiza varias problemáticas que tienen que ver con los riesgos ambientales que se han pasado por alto, o que aún no se da respuesta oficial sobre cómo lo van a resolver: el primero tiene que ver con la fragmentación del territorio, el proyecto afectará a 23 áreas naturales protegidas, incluidas las Reservas de la Biosfera de Sian Kaan y Calakmul, siete regiones terrestres prioritarias, 11 regiones hidrológicas prioritarias y 10 áreas de importancia para la conservación de las aves; el Tren Maya fragmentará y hará que se pierda la conectividad ecológica. (Risco, 2020)*

Otro de los problemas tiene que ver con el agotamiento y contaminación del acuífero de la península de Yucatán, el principal foco rojo es el impacto negativo en el anillo de cenotes, denominado en 2013 como Reserva Geohidrológica.

La CEMDA también suma uno de los problemas más evidentes, la deforestación, “de acuerdo con la Serie VI de la cobertura de uso de suelo y vegetación, publicada por INEGI (2018), el 71% (2,578 ha) de la superficie que será devastada corresponde a selvas húmedas y secas”. Sobre la extinción de flora y fauna, el tren impacta el área donde albergan especies como el árbol de ramón, cedro, ciricote, especies de mangle, especies de palmas; jaguar, ocelote, tapir, mono aullador, mono araña, especies de tortuga, tlacuache, cacomixtle, mapache, puma, cocodrilo, especies de serpientes, especies de murciélagos, especies de iguanas, guacamaya, flamenco, quetzal, tucán, gran variedad de aves residentes y migratorias, la amenaza será constante. Por último, a esta lista de problemas sin resolver y, peor aún, que comenzarán a ocupar las principales páginas de los medios nacionales, se le suma la generación de residuos y ruidos durante la construcción y el desarrollo del proyecto.

Otra problemática tiene que ver con que la propuesta de creación del Tren Maya ha pasado a manos de la ONU, donde la oficina de México del Alto Comisionado

para los derechos humanos decidió rechazar la consulta ciudadana, dirigida por el gobierno federal.

La ONU-DH llamó la atención sobre la baja representación de mujeres indígenas en el proceso, además de que en algunas comunidades no hubo claridad sobre si se crearon comités de seguimiento. (Revista Cambio, 2019)

“El proceso de consulta indígena sobre el ‘Proyecto de desarrollo Tren Maya’ (...) no ha cumplido con todos los estándares internacionales en la materia. (...) Los estándares internacionales de derechos humanos establecen que la consulta y el consentimiento de los pueblos y comunidades indígenas debe ser previo, libre, informado y culturalmente adecuado”, señaló el organismo en un comunicado.

La ONU-DH vigiló cuatro de las 15 asambleas regionales informativas en Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Asimismo estuvo presente en ocho de las 15 asambleas regionales consultivas en Chiapas, Campeche, Yucatán, Tabasco y Quintana Roo. El organismo realizó estas actividades por invitación del Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas; del Fondo Nacional del Fomento al Turismo, y de la Subsecretaría de Desarrollo Democrático, Participación Social y Asuntos Religiosos de la Secretaría de Gobernación.

En el reporte multidisciplinario Impactos sociales y territoriales del Tren Maya, realizado por investigadores del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), se menciona que el impacto ecológico y ambiental adquiere mayor relevancia una vez que hay múltiples y graves afectaciones ya existentes en la península y la zona norte de Chiapas, que en su conjunto muestran distintas facetas de la intervención territorial para el aprovechamiento industrial y capitalista de los bienes comunes. (Enciso, 2020)

Menciona, por ejemplo, el despojo de tierras de cultivo para la construcción de plantas fotovoltaicas y eólicas que produzcan energía verde destinada al enorme consumo de las zonas hoteleras de Cancún y la Riviera Maya, lo cual se acompaña del despojo para la implantación de mega granjas de cerdos a las orillas de cenotes y a las plantaciones agroindustriales de soya transgénica.

Violeta Núñez, una de las autoras del reporte, indica que en el documento de costo-beneficio del Tren Maya, el Fonatur reconoció problemas como la falta de liberación de vía, errores en diseño, la insolvencia de los licitantes, riesgos geológicos, errores en la ejecución y en el rubro arqueológico. No mencionan lo que implica pasar de 17 millones de turistas a 50 millones, lo cual tendrá efectos sobre el agua potable y la generación de desechos.

3.4.5 Relación estado mercado en torno a la obra: Para el titular del Fonatur, la inversión pública para el Tren Maya será un detonante para que empresarios se interesen en presentar y desarrollar proyectos en toda la región, desde viviendas a centros comerciales.

"He hablado con muchos grupos, al menos doce son de alcance nacional, y hemos conversado de planes de desarrollo", explicó Jiménez, al comentar que ya se prepara todo un paquete de licitaciones a partir del mes de julio.

"Tenemos que transparentar el proceso de selección de estos inversores. Para esa parte ya sabremos las condiciones porque muchos grupos se han acercado y hemos hecho estudio de mercado y la inversión es bastante buena", anticipó.

Según una evaluación de ONU-Hábitat, programa de Naciones Unidas para los asentamientos humanos, este proyecto generará alrededor de un millón de nuevos empleos y sacará de la pobreza a más de un millón de personas.

El desarrollo del Tren Maya, asegura Jiménez Pons, dejará mucho más del millón de empleos en el sureste porque, además de la construcción, serán desarrollados otros sectores de la economía y como ejemplo destacó las oportunidades en el tema agroalimentario, que en esa región tiene niveles más de subsistencia.

De acuerdo con el proyecto de Presupuesto de Egresos 2020, presentado la víspera, fueron solicitados dos mil 500 millones de pesos para el Tren Maya, lo que significó una reducción de 57 por ciento en comparación con lo aprobado para 2019.

En un comunicado, Jiménez Pons anticipó que en diciembre se lanzarán las licitaciones para la construcción de los siete tramos del Tren Maya, lo cual implicará una inversión privada de 80 mil millones de pesos.

Señaló que el Tren Maya incluye un esquema financiero basado en Asociaciones Público-Privadas, APPs donde la iniciativa privada aportará 90 por ciento de la inversión que se les pagará a lo largo de un plazo de 30 años, pero que se pagará con la operación del Tren.

El control de esta operación la llevara el Estado y el Fonatur contratará a una empresa que sepa de trenes que será la encargada de ello, añadió.

"Quien construya el Tren Maya tendrá un contrato por disponibilidad y se le pagaran tres cosas: capital, intereses y mantenimiento durante 30 años", concluyó. (NOTIMEX, 2019)

3.4.6 Aportación social: *Impulsara el crecimiento económico sin depredar el ambiente; al contrario, procura medidas de mitigación, compensación y protección del entorno -como la creación de corredores ecológicos en el margen de la Reserva de la Biósfera de Calakmul para contener la presión del crecimiento poblacional y la actividad humana (FONATUR, 2020).*

El tren generará empleos, detonará la economía de la región y desarrollará infraestructura con servicios básicos para mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Con pleno apego a la ley y al Convenio 169 de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales, se emprenderá un proceso de consulta libre, previa e informada con todas las comunidades que estarán involucradas en el proyecto.

Actualmente ya hay un espacio de diálogo en el que se presenta el proyecto, se resuelven dudas y se intercambian ideas, con la intención de que el proyecto aporte el mayor beneficio posible a estas comunidades y se respete su cultura.

El objetivo es alcanzar un consenso con las poblaciones involucradas e incluirlas en el proceso de construcción y operación.

De acuerdo con los estudios de impacto ambiental, se establecerán medidas de contención, mitigación y compensación.

La idea es reducir al mínimo el impacto negativo de la obra sobre el medio ambiente. En los casos que no sea posible contener del todo los efectos, se contrarrestarán con programas dirigidos a recuperar esos recursos naturales.

La medida más importante es la contención de la depredación ambiental no regulada provocada por la pobreza y la falta de oportunidades.

Percepción social: En el instrumento que se realizó para conocer la percepción de las obras, algunas de las respuestas sobre el tren maya son las siguientes:

- El tren maya creo que es un horror por el impacto ambiental
- El Tren Maya representa un atentado a la biodiversidad del país.
- Para construir el Tren Maya necesitarían despejar grandes hectáreas de terreno y tendrían que destruir todo ese ecosistema.
- Tren maya: el daño ecológico, cultural y a las comunidades.

3.5 Tabla comparativa de las Obras

Objeto de estudio	Datos Cuantitativos				Datos Cualitativos				
	Costo	Tiempo estimado de ejecución de la obra	Tiempo real de la ejecución de la obra	No. De personas beneficiadas socialmente	Justificación Oficial Discurso	Objetivo del proyecto	Percepción del público	Participación Ciudadana	Fines Electorales
Biblioteca Vasconcelos	2,000,000,000	3 años	4 años	1,825,000 al año	Si Cerebro de red de bibliotecas	Fomentar la lectura en los mexicanos	Positiva	No	Si
Estela de Luz	1,304,000,000	2 años	4 años	0	Si Monumento conmemorativo	Hito Urbano que festeja 200 años de la historia, que simboliza lo que somos como Mexicanos	Negativa	No	Si
NAICDMX	189,634,000,000	6 años	Cancelado	120,000,000 al año	Si Saturación actual aeropuerto	Un aeropuerto más eficiente, conexión con el mundo	Positiva Negativa	No / Si	Si
Tren Maya	150,000,000,000	4 años	En construcción	2,900,000,000 al año	Si Crecimiento económico y turismo sostenible	Bienestar social de los habitantes de la Zona Maya	Positiva Negativa	Si	Si

Imagen 26: Tabla comparativa de obras

En esta tabla se puede apreciar la comparación de los datos cualitativos y cuantitativos de los 4 casos de estudio en cuanto a los siguientes apartados:

- Costo final.
- Tiempo de ejecución estimado de las obras.
- Tiempo de ejecución real de las obras.
- Personas beneficiadas.
- Discurso oficial de las obras.
- Cual fue el objetivo de los proyectos.
- La percepción social respecto a la obra.
- Si existió participación ciudadana en la toma de decisiones para crear las obras.
- Si existieron fines electorales.

Capítulo IV.- Instrumentos de percepción y medición ciudadana

4.1 Instrumento de Medición

Durante el desarrollo de la investigación se consideró necesario la elaboración de un instrumento de medición, que pudiera arrojar datos de manera particular y después poder hacer una comparativa con los datos oficiales

Para tal motivo, se realizó un instrumento de medición que se aplicó a través de la página de survio.com, que es una página web dedicada a realizar encuestas digitales.

Las invitaciones para participar en las encuestas se enviaron a través de redes sociales como WhatsApp y correo electrónico.

ESTRATEGIAS

VARIABLES DE ESTUDIO

Variables Dependientes:

VD 1. Obras Icónicas, se analizaron cuatro objetos de estudio.

VD 2. El Discurso del Poder

VD 3. El Poder Político

Variables Independientes:

VI 1. Intereses políticos y económicos: la obra icónica debería ser un beneficio para la sociedad, sin embargo la realización de esta tiene otros intereses en su ejecución.

VI 2. Beneficio y Afectación social: cuales han sido los beneficios o afectaciones para la sociedad en la realización de estas obras.

VI 3. El interés por parte de la sociedad y su participación: comprobar cuál es el interés por parte de la sociedad en participar para tomar las decisiones junto al gobierno en la realización de las obras icónicas.

Variable	Medición	Pregunta
Intereses políticos y económicos	Documental, noticias, informes, reportajes, estadísticas.	¿Quién resulto beneficiado económicamente con la realización de la obra? ¿Quién resulto beneficiado políticamente con la realización de la obra?
Beneficios o afectación social	Encuesta	¿Se ha visto usted beneficiado o perjudicado por la realización de alguna de estas obras?
Generación de expectativas	Encuesta, documental, noticias, informes, reportajes, estadísticas.	De las cuatro obras icónicas ¿Cuál considera que brinda mayor beneficio para la sociedad? ¿Cuál considera que no tiene ningún beneficio para la sociedad?
Interés en la participación ciudadana	Encuesta	¿Le interesaría participar en la toma de decisiones para la realización de las obras icónicas que realiza el gobierno? ¿Hay alguna obra emblemática, independiente de las cuatro mencionadas anteriormente que considere usted que su realización sería benéfica para la sociedad?
Percepción de las obras realizadas	Encuesta	Si dependiera de usted ¿Qué obras se hubieran llevado a cabo?

METODOLOGÍA

PARTICIPANTES

La Investigación se llevó a cabo con 112 ciudadanos mexicanos mayores de 18 años. A través de la aplicación de un cuestionario diseñado para identificar el si los encuestados conocen las obras a analizar, si conocen la relación de estas obras con los gobernantes y su interés en participar en la decisión de la realización de estas obras.

De los 112 participantes, 68 fueron mujeres y 42 hombres, 36 de ellos dentro del rango de 18 a 25 años, 31 de ellos dentro del rango de 25 a 35 años, 34 de ellos dentro del rango de 35 a 50 años y 9 de ellos dentro del rango de 50 o más años.

La selección de participantes se llevó a cabo de forma NO Probabilística mediante un muestreo intencional.

Las características de los participantes se presentan en las imágenes 27 y 28.

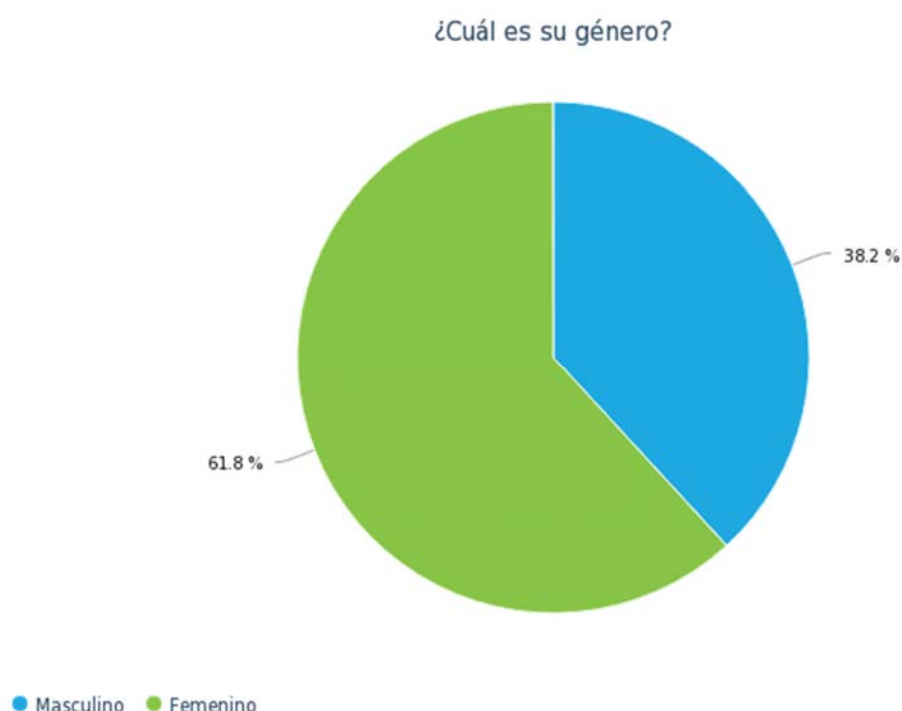


Imagen 27: Grafica 1: porcentaje por género de participantes en el instrumento

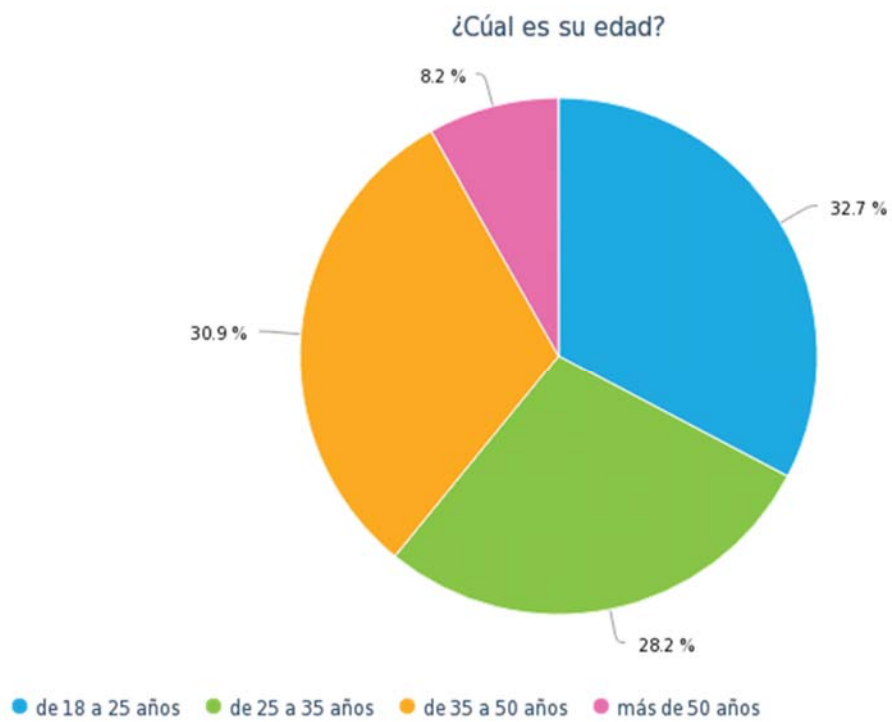


Imagen 28: Gráfica 2: Porcentajes de rangos de edad de participantes

INSTRUMENTOS Y ESTRATEGIAS DE MEDICIÓN

Con base en los objetivos de la investigación se elaboró un primer reactivo con 7 preguntas cerradas, el cual se aplicó a 30 personas, se tomaron en cuenta los comentarios para tratar de perfeccionar la encuesta y realizar un reactivo final.

MAESTRÍA EN ARQUITECTURA
ARQUITECTURA DESARROLLO Y SUTENTABILIDAD
Encuesta

UN/M POSGRADO

Datos Personales

Edad: _____ Sexo: ☐ F ☐ M Grado Académico: _____ Ocupación: _____

1.- ¿Usted ha escuchado información sobre la obra urbano arquitectónica del Tren Maya?
() Sí he escuchado sobre ella () No

2.- ¿Conoce usted en el periodo de que presidente se realizará la obra?
() Sí () No Nombre del Presidente: _____

3.- ¿Se verá usted beneficiado o perjudicado por esta obra?
() Beneficiado () Perjudicado () Ni beneficiado ni perjudicado
De qué manera: _____

4.- ¿Si dependiera de usted la obra se realizaría?
() Sí () No ¿Por qué?: _____

5.- Usted cree que la realización de esta obra para la sociedad es:
() Positiva () Ni positiva ni negativa () Negativa () No sabría decir
¿Por qué?: _____

6.- ¿Le interesaría participar a usted en la toma de desiciones de la realización de las obras urbano arquitectonicas que realiza el gobierno?
() Sí () No ¿Por qué?: _____

7.- ¿Hay alguna obra que considere usted como una prioridad para la sociedad?
() Sí () No ¿Cuál?: _____

Muchas gracias por su participación

Imagen 29: Reactivo prototipo

Segunda Etapa: Reactivo Final

Se utilizó un cuestionario que consta de 15 preguntas cerradas, el cual fue aplicado a través de internet y estuvo orientado a medir el conocimiento por parte de los encuestados sobre las obras icónicas a analizarse y su relación con los gobernantes que las realizaron.

Maestría en Arquitectura, desarrollo y sustentabilidad "La Obra urbano-arquitectónica como discurso político"

Buen Día

Contestando esta breve encuesta dirigida a ciudadanos Mexicanos mayores de 18 años, usted colaborará en la colecta de datos que permitirán el análisis sobre como la sociedad percibe la construcción de obras urbano arquitectónicas y su asociación con los gobernantes.

1. ¿Cuál es su edad?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una respuesta

- ☐ de 18 a 25 años
☐ de 25 a 35 años
☐ de 35 a 50 años
☐ más de 50 años

2. ¿Cuál es su género?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una respuesta

- ☐ Masculino
☐ Femenino

3. ¿Cuál es su escolaridad?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una respuesta

- ☐ Secundaria
☐ Preparatoria
☐ Licenciatura
☐ Estudios de posgrado
☐ Otro..

Imagen 30: Reactivo Final página 1

5. ¿Conoce usted o ha escuchado información sobre alguna de las siguientes obras urbano arquitectónicas?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una o más respuestas

- ☐ Biblioteca Vasconcelos
☐ Estela de Luz
☐ Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
☐ Tren Maya

6. ¿Con qué periodo de gobernación asocia usted la obra urbano arquitectónica: Biblioteca Vasconcelos?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una respuesta

- ☐ Vicente Fox Quezada 2000-2006
☐ Felipe Calderón Hiniñosa 2006-2012
☐ Enrique Peña Nieto 2012-2018
☐ Andrés Manuel López Obrador 2018-2024

7. ¿Con qué periodo de gobernación asocia usted la obra urbano arquitectónica: Estela de Luz?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una respuesta

- ☐ Vicente Fox Quezada 2000-2006
☐ Felipe Calderón Hiniñosa 2006-2012
☐ Enrique Peña Nieto 2012-2018
☐ Andrés Manuel López Obrador 2018-2024

8. ¿Con qué periodo de gobernación asocia usted la obra urbano arquitectónica: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una respuesta

- ☐ Vicente Fox Quezada 2000-2006

- ☐ Andrés Manuel López Obrador 2018-2024

Imagen 31: Reactivo Final página 2

9. ¿Con qué periodo de gobernación asocia usted la obra urbano arquitectónica: el Tren Maya?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una respuesta

- ☐ Vicente Fox Quezada 2000-2006
- ☐ Felipe Calderón Hinijosa 2006-2012
- ☐ Enrique Peña Nieto 2012-2018
- ☐ Andrés Manuel López Obrador 2018-2024

10. ¿Se ha visto usted beneficiado o perjudicado por la realización de alguna de estas obras?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una o más respuestas

- ☐ Beneficiado
- ☐ Perjudicado
- ☐ ¿Con cuál obra y por qué?

11. Si dependiera de usted ¿Qué obras se hubieran llevado a cabo?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una o más respuestas

- ☐ Estela de Luz
- ☐ Biblioteca Vasconcelos
- ☐ Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
- ☐ Tren Maya
- ☐ Ninguno de los anteriores

12. De las cuatro obras urbano arquitectónicas ¿Cuál considera que brinda mayor beneficio para la sociedad?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una respuesta

- ☐ Cultura-Biblioteca Vasconcelos
- ☐ Monumento representativo - Estela de Luz
- ☐ Medio de transporte - Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
- ☐ Turismo - Tren Maya

Imagen 33: Reactivo Final página 3

13. De las cuatro obras urbano arquitectónicas ¿Cuál considera que no tiene ningún beneficio para la sociedad?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una respuesta

- ☐ Cultura-Biblioteca Vasconcelos
- ☐ Monumento representativo - Estela de Luz
- ☐ Medio de transporte - Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
- ☐ Turismo - Tren Maya

14. ¿Le interesaría participar en la toma de decisiones para la realización de las obras urbano arquitectónicas que realiza el gobierno?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una respuesta

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ ¿Por qué?

15. ¿Hay alguna obra emblemática, independiente de las cuatro mencionadas anteriormente que considere usted que su realización sería benefica para la sociedad?

Instrucciones de pregunta: Seleccione una respuesta

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ ¿Cuál?

Imagen 32: Reactivo Final página 4

PROCEDIMIENTO

El instrumento se realizó en la página especializada de encuestas Survio, la cual genera un enlace que se repartió al azar por medio de correo electrónico y WhatsApp.

Se procedió a la aplicación, solicitando el consentimiento de los participantes e informando a cada uno de ellos los objetivos de la investigación. El cuestionario se aplicó a Ciudadanos mexicanos mayores de 18 años que contestaron de manera anónima.

La aplicación se llevó a cabo durante el periodo del 21 de abril al 28 de junio del 2019.

Para la Captura, Procesamiento y Análisis de los datos se utilizó las herramientas que ofrece la página Survio así como el Paquete Estadístico SPSS 10.

4.2 Mecanismos de Participación ciudadana en México

Debido que los dos últimos objetos de estudio fueron sometidos a un mecanismo de participación ciudadana, se investigó que otros mecanismos de participación ciudadana existen en México y cómo funcionan.

Mejoramiento Barrial y Comunitario (Secretaría de inclusión y bienestar social, 2020)

Este contribuye al rescate y mejoramiento de los espacios e infraestructura social de los barrios, colonias, pueblos y unidades habitacionales ubicados en zonas de Muy Bajo y Bajo Índice de Desarrollo Social o Alto y Muy Alto Grado de Marginalidad en la Ciudad de México a través del financiamiento de proyectos ciudadanos.

Objetivo

Con este programa se busca fomentar la participación ciudadana y la equidad, a través de la planeación y rehabilitación de la infraestructura social de Unidades Territoriales de Muy Bajo y Bajo Índice de Desarrollo Social en la Ciudad de México.

Beneficiarios

Personas que residen en Unidades Territoriales con Muy Bajo y Bajo grado de Índice de Desarrollo Social o Medio, Alto y Muy Alto grado de marginalidad que presentan diversas situaciones de degradación urbana y social que demerita la calidad de vida de los residentes de la Ciudad de México.

FASE I: ASAMBLEA VECINAL	FASE II: ANTEPROYECTO PARTICIPATIVO	FASE III: COMITÉ TÉCNICO MIXTO	FASE IV: INSACULACIÓN Y MINISTRACIONES	FASE V: RECEPCIÓN Y CIERRE
1.-DEFINIR AL COMITÉ.	1.-ELABORACIÓN DEL ANTEPROYECTO.	1.-ENTREGA DE ANTEPROYECTOS AL COMITÉ TÉCNICO MIXTO.	1.-ASIGNACIÓN DE EMPRESA O TÉCNICO BARRIAL.	1.-RECEPCIÓN DE LOS TRABAJOS POR LA COMUNIDAD.
2.-SELECCIÓN DE OBRA A REALIZAR.	2.-VALIDACIÓN EN CAMPO.	2.-DICTAMEN DEL COMITÉ TÉCNICO MIXTO.	2.- CONTRATACIÓN.	2.-CIERRE ADMINISTRATIVO.
3.- DEFINICIÓN DE TIPO DE CONTRATACIÓN.		3.- NOTIFICACIÓN A LOS COMITÉS PROMOTORES UNIFICADOS.	3.- ENTREGA DE MINISTRACIONES DE OBRA, ASÍ COMO SU RESPECTIVA COMPROBACIÓN.	
4.-FECHA DE PRÓXIMO RECORRIDO Y TRABAJO DE DISEÑO PARTICIPATIVO		3.- NOTIFICACIÓN A LOS COMITÉS PROMOTORES UNIFICADOS.	3.- ENTREGA DE MINISTRACIONES DE OBRA, ASÍ COMO SU RESPECTIVA COMPROBACIÓN.	

Imagen 34: Fases del programa Mejoramiento Barrial y Comunitario

Presupuesto Participativo (Instituto Electoral Ciudad de Mexico, 2020)

A las y los habitantes, a la ciudadanía, a las personas originarias de la Ciudad de México residentes en el interior de la República y en el extranjero, a las Organizaciones de la Sociedad Civil y a los Órganos de Representación Ciudadana de la Ciudad de México a participar en la Consulta Ciudadana sobre Presupuesto Participativo 2019 (Consulta Ciudadana 2019).

Para el proceso de participación ciudadana antes mencionado, se tomará en cuenta el Catálogo de Colonias y Pueblos Originarios del Marco Geográfico de Participación Ciudadana 2016. El catálogo, así como los formatos para el registro de proyectos específicos podrán consultarse en la página de Internet del Instituto Electoral de la Ciudad de México (Instituto Electoral), www.iecm.mx, y en las 33 Direcciones Distritales del propio Instituto, cuyos domicilios también estarán disponibles en dicha página; incluso, en el mismo sitio, podrán registrarse proyectos vía Internet.

Objetivo:

El presupuesto participativo en la Ciudad de México es aquel sobre el que la ciudadanía decide respecto a la forma en que se aplicarán recursos públicos en proyectos específicos que considere prioritarios para el mejoramiento de su colonia o pueblo y coadyuve a fortalecer el tejido social, y representa el 3% del presupuesto anual asignado a cada delegación política para ese ejercicio fiscal, el que se distribuirá de manera igualitaria entre las colonias y pueblos originarios que conforman cada demarcación.

Beneficiarios:

Las y los habitantes, la ciudadanía, incluyendo la que se encuentra fuera de la entidad y en el extranjero, las y los integrantes de las Organizaciones de la Sociedad Civil y Órganos de Representación Ciudadana de la Ciudad de México, podrán participar registrando proyectos específicos, vía Internet o de manera presencial, y como observadoras y observadores de todas las etapas de la Consulta Ciudadana 2019, de acuerdo, esta última, con la Convocatoria que el Instituto Electoral emite para tal fin.

México decide (México Decide, 2020)

Ciudad de México, 15 de octubre de 2018.- La decisión sobre la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México se tomará a partir de la respuesta con mayor número de votos a la pregunta: “Dada la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, ¿cuál opción piensa usted que sea mejor para el país?”.

Al presentar este día la pregunta con la que se llevará a cabo la consulta ciudadana del 25 al 28 de octubre, el próximo coordinador de Comunicación Social del gobierno electo, Jesús Ramírez Cuevas, detalló que los ciudadanos podrán elegir entre dos opciones:

Reacondicionar el actual Aeropuerto de la Ciudad de México y el de Toluca y construir dos pistas en la base aérea de Santa Lucía.

Continuar con la construcción del Nuevo Aeropuerto en Texcoco y dejar de usar el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Su opinión, dijo, quedará plasmada en más de 500 mil boletas –cuya impresión podría incrementar en función de la participación ciudadana– dispuestas en mil 73 mesas y distribuidas en plazas públicas de 538 municipios de los 32 estados del país.

Los votantes deberán presentar su credencial de elector como único documento oficial válido, mismo que será recibido y registrado por voluntarios en las mesas, quienes garantizarán la no duplicidad en la emisión del voto.

“Vamos a utilizar una aplicación que los integrantes de las mesas van a contar con ella y van a registrar el número de la credencial de elector y va a quedar registrado en sistema de tal manera que nadie pueda votar más de una vez”, puntualizó.

Jesús Ramírez indicó que el ejercicio democrático será vinculante y se financiará con aportaciones voluntarias de legisladores, cuyos donativos serán presentados de manera transparente.

Capítulo V. - Conclusiones

En la presente investigación se planteó la siguiente Hipótesis:

Al analizar las obras icónicas elegidas como casos de estudio, se podrá observar si existe un vínculo entre el poder político y la arquitectura por parte de los gobernantes en México, también se podrá confirmar que la arquitectura es utilizada como un discurso político electoral y para ello se emplea el lenguaje icónico que se trata de transmitir a través de esta, por otro lado podremos constatar que el significado que se pretende expresar con la realización de estas obras icónicas y la percepción social varía dependiendo de la connotación social para con las obras. Por último podremos observar que de acuerdo a la aceptación o rechazo social hacia estas obras y todos los factores que contribuyeron en su realización, los gobernantes y partidos políticos que intervinieron en la ejecución de las obras, podrán ser beneficiados o castigados a través de la participación ciudadana más representativa y democrática que existe en el país como lo es el voto en las elecciones de gobernantes.

En relación con estas hipótesis los resultados nos conducen a las siguientes conclusiones preliminares:

Se puede observar que un alto porcentaje del total de la muestra encuestada tiene conocimiento de la existencia de las obras icónicas analizadas, el 77.5% tiene conocimiento que existe la biblioteca Vasconcelos, el 79.4% tiene conocimiento que existe la Estela de Luz, el 93.1% tiene conocimiento de la existencia del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y el 85.3% tiene conocimiento de la existencia del proyecto del Tren Maya. Lo anterior puede observarse en la Imagen 35.

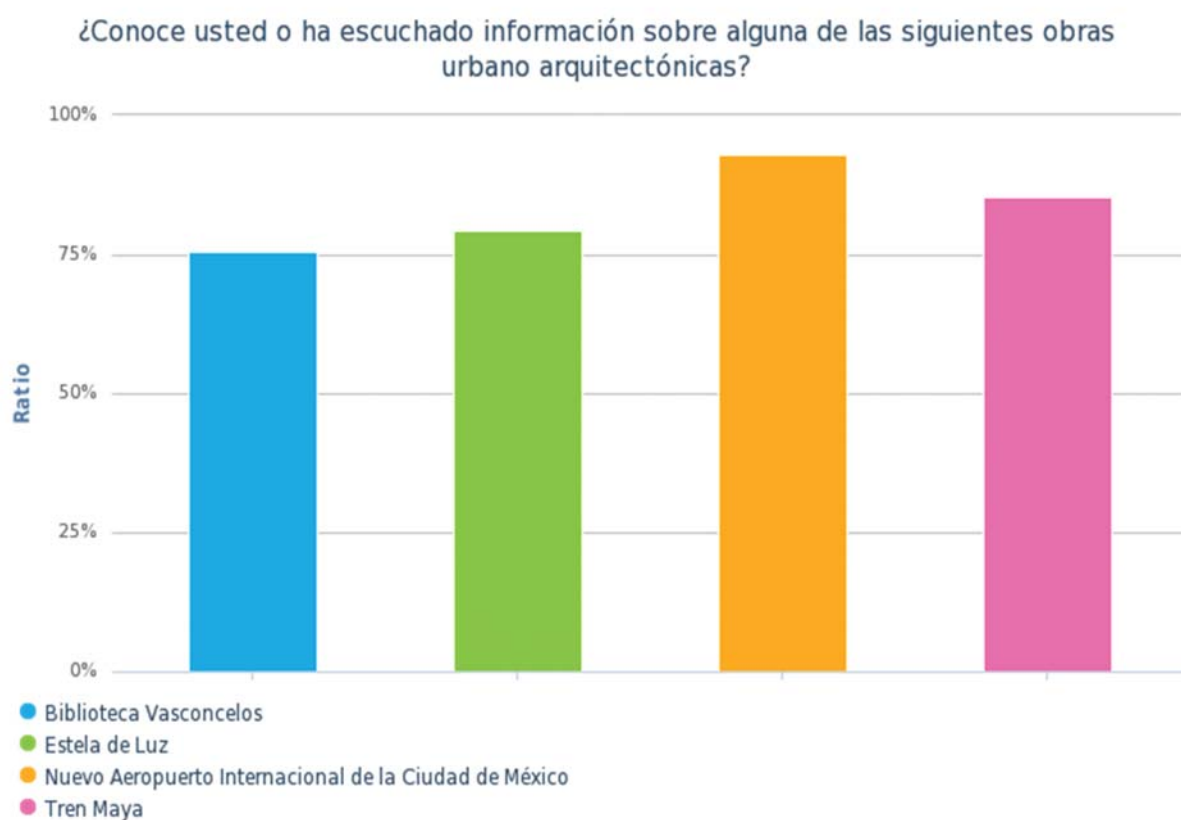


Imagen 35: Gráfica de porcentajes de conocimiento de los objetos de estudio

Respecto a la asociación directa de las obras icónicas con los gobernantes el 68.6% asocio la obra de la Biblioteca Vasconcelos con el presidente Vicente Fox, el 23.5% con el presidente Felipe Calderón, el 6.9% con el presidente Enrique Peña Nieto y el 1% con el presidente Andrés Manuel López Obrador, como puede apreciarse en la imagen 36.

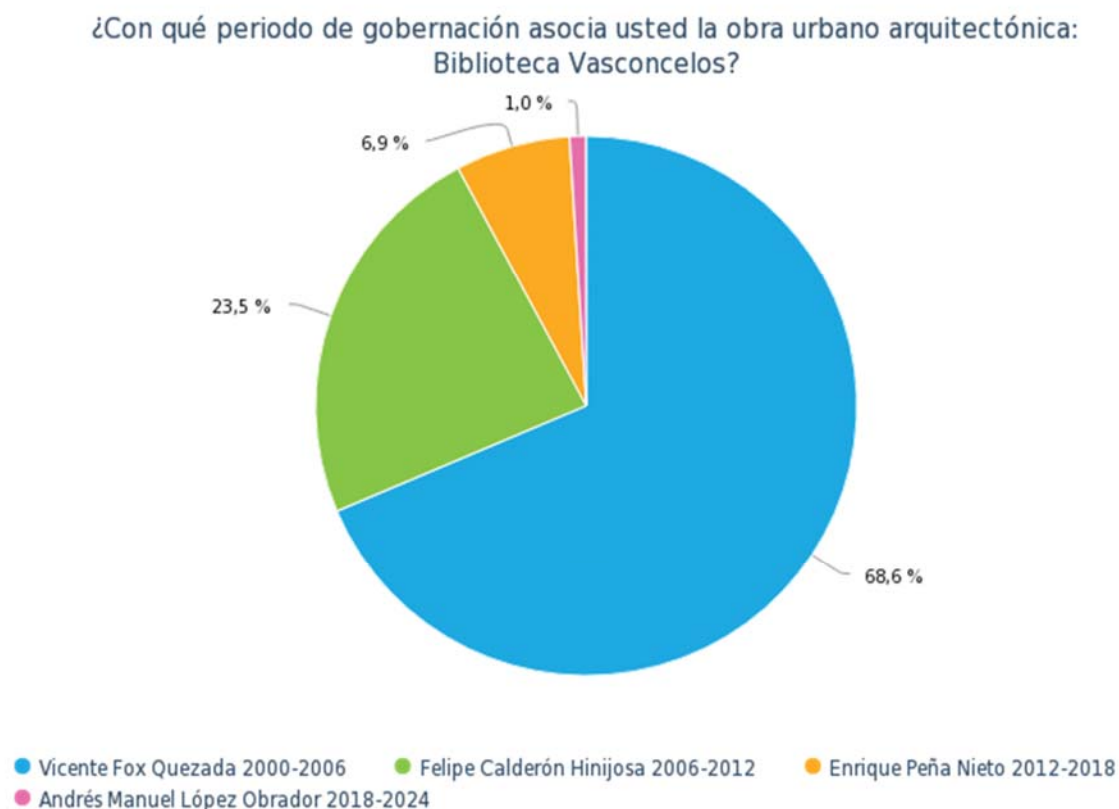


Imagen 36: Asociación de la Biblioteca Vasconcelos

En el caso de la obra icónica de la Estela de Luz el 76.5% la asocio con el presidente Felipe Calderón, el 9.8% con el presidente Vicente Fox, el 12.7% con el presidente Enrique Peña Nieto y el 1% con el presidente Andrés Manuel López Obrador, como puede apreciarse en la imagen 37.

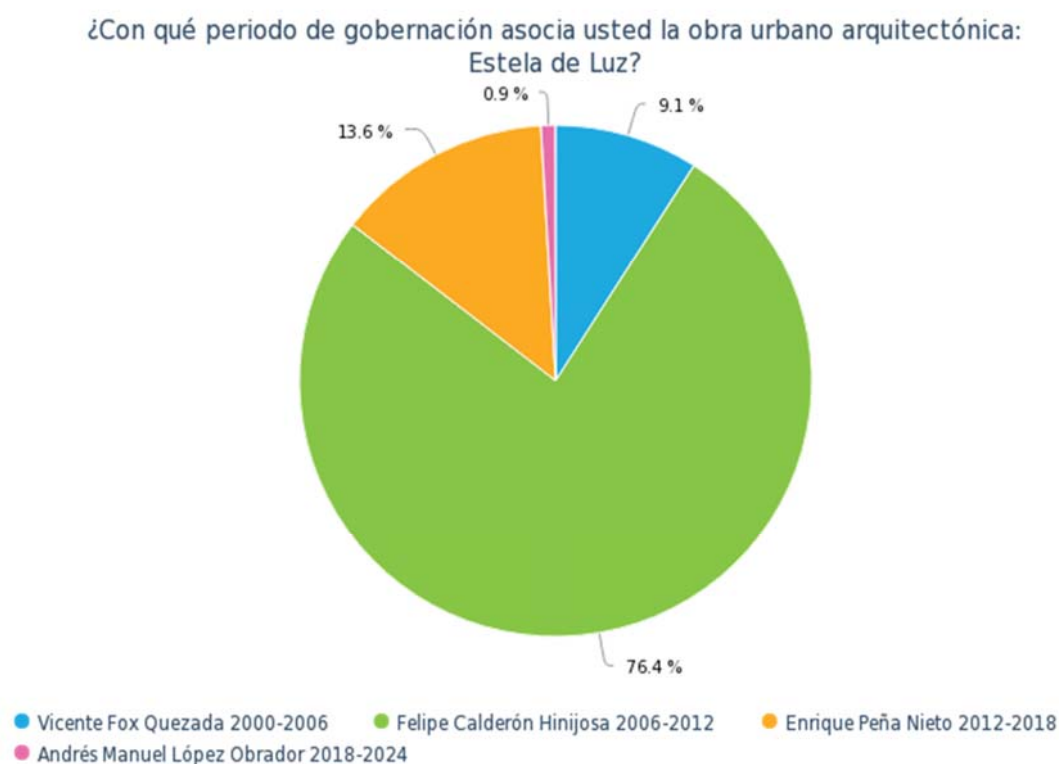


Imagen 37: Asociación de la estela de luz

Para la obra icónica del Nuevo Aeropuerto Internacional de México los encuestados asociaron el proyecto en un 81.4% con el presidente Enrique Peña Nieto, en un 16.7% con el presidente Andrés Manuel López Obrador, en un 2% con el presidente Vicente Fox y en un 0% con el presidente Felipe Calderón, como puede apreciarse en la imagen 38.

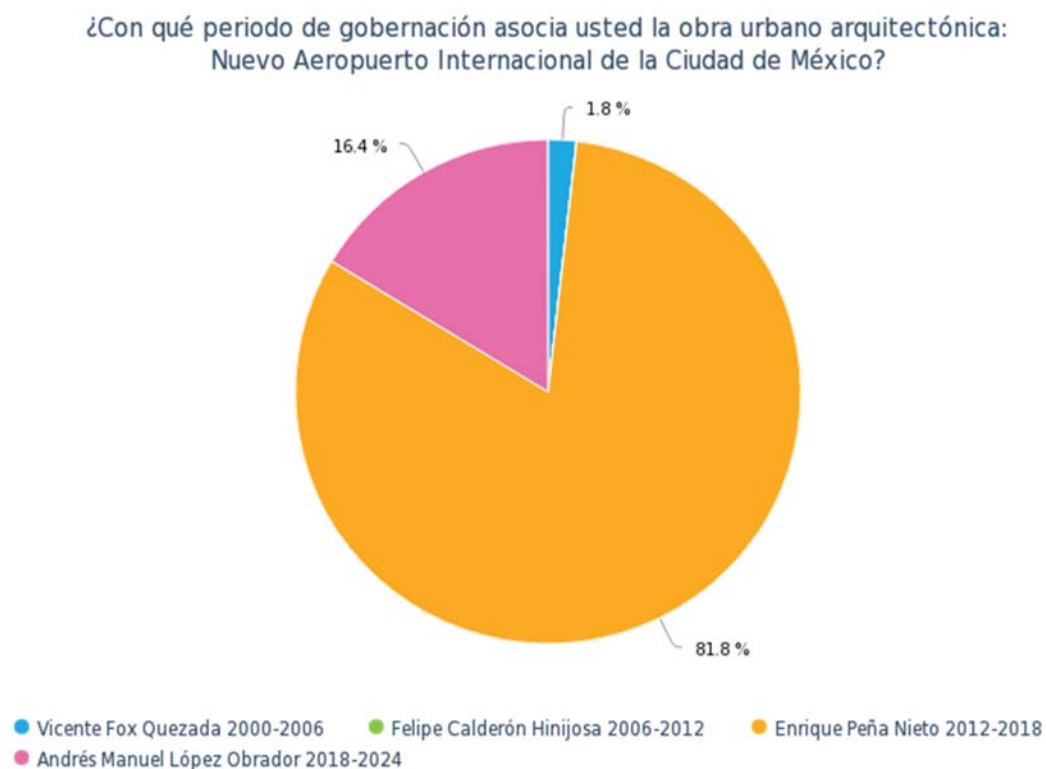


Imagen 38: Asociación NAICDMX

Para el proyecto de la obra icónica del Tren Maya los encuestados asociaron el proyecto en un 96.1% con el presidente Andrés Manuel López Obrador, en un 2.9% con el presidente Enrique Peña Nieto, en un 1% con el presidente Vicente Fox y en un 0% con el presidente Felipe Calderón, como se puede apreciar en la imagen 39.

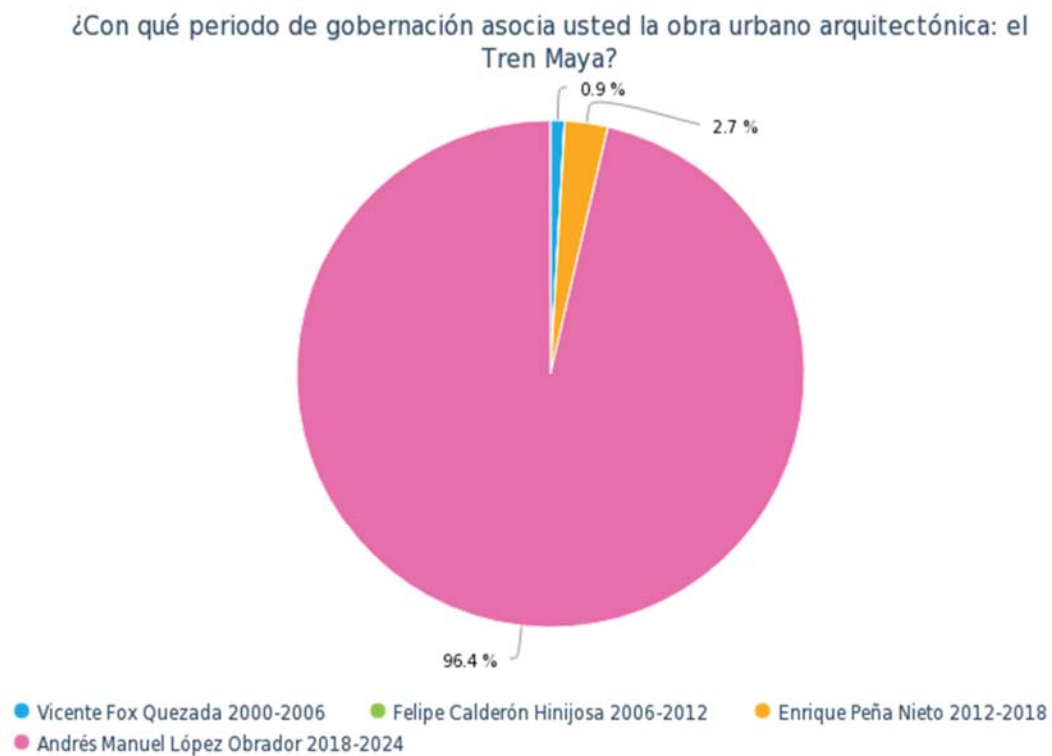


Imagen 39: Asociación Tren Maya

De tal modo se puede confirmar la hipótesis, debido a que la muestra total conoce las obras icónicas analizadas y también las relaciona de manera directa con el periodo de gobernación de algún presidente en específico.

En relación con la hipótesis se puede observar que los resultados del instrumento arrojan que el 54.9% consideran que las obras los han beneficiado de alguna manera, el 32.4% se consideraron perjudicados con la realización de estas obras y el restante 12.7% no se consideran ni beneficiados ni perjudicados, estos resultados pueden apreciarse en la imagen 40.

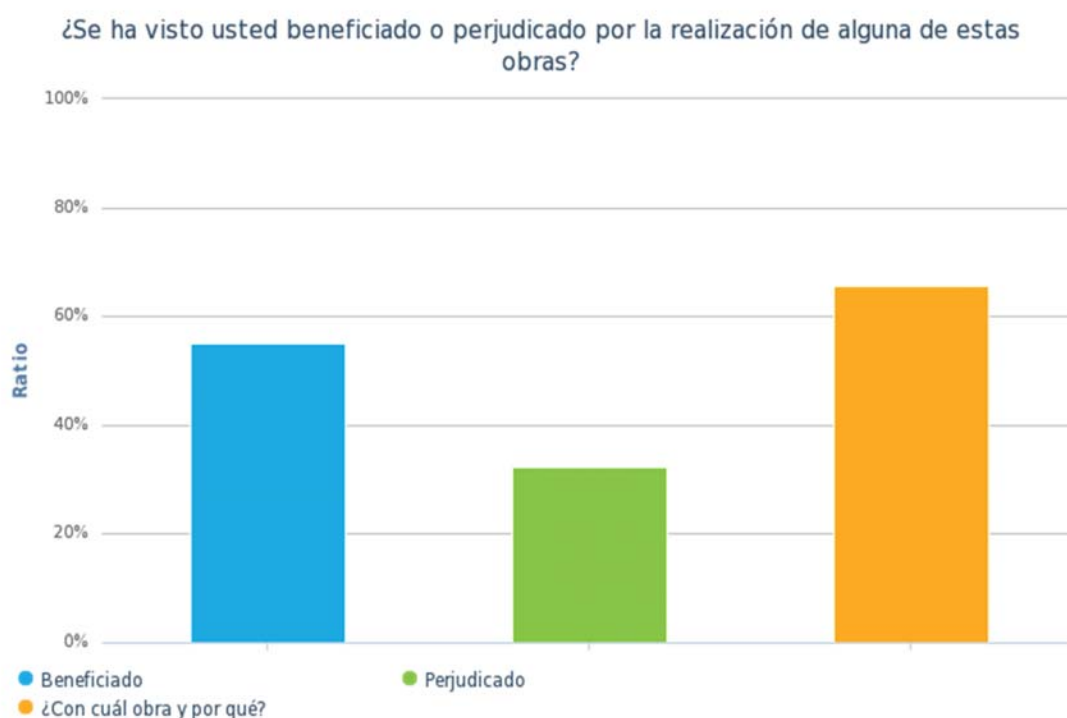


Imagen 40: Porcentaje de beneficios y afectaciones por los objetos de estudio

Algunas de las respuestas que dieron los encuestados acerca de los beneficios y perjuicios que les generaron estas obras son las siguientes:

Beneficios:

- ✓ La biblioteca Vasconcelos, debido a que ha sido un lugar al que recurro mucho para ir a estudiar
- ✓ La biblioteca porque sirve de apoyo a toda la sociedad
- ✓ La biblioteca Vasconcelos ofrece un acervo amplio y un ambiente agradable, además de una ubicación cómoda

- ✓ La Biblioteca, por el uso que se le puede dar, además su arquitectura es impresionante.
- ✓ Tren maya como un proyecto de seguimiento en la cd de Xalapa, Veracruz
- ✓ Biblioteca Vasconcelos, me ayudó en mi formación escolar
- ✓ La biblioteca Vasconcelos ha proveído de un espacio para investigación y consulta, ampliando las posibilidades de obtener información en la ciudad.

Perjuicios:

- ✗ Estela de luz. Porque si bien no me perjudicó directamente, sí me significó una ofensa a los capitalinos. Fue una obra cara, fea, y absolutamente inútil.
- ✗ Estela de luz y aeropuerto que se gastó dinero a lo tonto y el tren maya no lo han hecho, pero va a afectar la biodiversidad de la región.
- ✗ La estela de luz es un dispendio de nuestros impuestos, no sirve para algo y está horrenda
- ✗ Costo excesivo en Estela de Luz, al parecer después de inaugurar existieron filtraciones importantes en la biblioteca Vasconcelos, el NAICDMX corrupción.
- ✗ Con el NAICM y el Tren Maya porque su realización afecta directamente a los ecosistemas, es un delito ambiental y afecta a toda la población.
- ✗ El Tren Maya, porque representa un atentado a la biodiversidad del país.
- ✗ La cancelación del nuevo aeropuerto hubo pérdidas económicas, con respecto a mi afore y la empresa.

Sin lugar a dudas puede afirmarse que la obra icónica que la población encuestada considera de mayor beneficio para la sociedad es la biblioteca Vasconcelos con un 55.9% de aceptación por parte de la sociedad, seguido del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México con un 31.4% de beneficio social, después está el Tren Maya con un 12.7% y al final la Estela de Luz con un beneficio del 0% según los resultados arrojados en el instrumento y los cuales pueden observarse en la imagen 43.

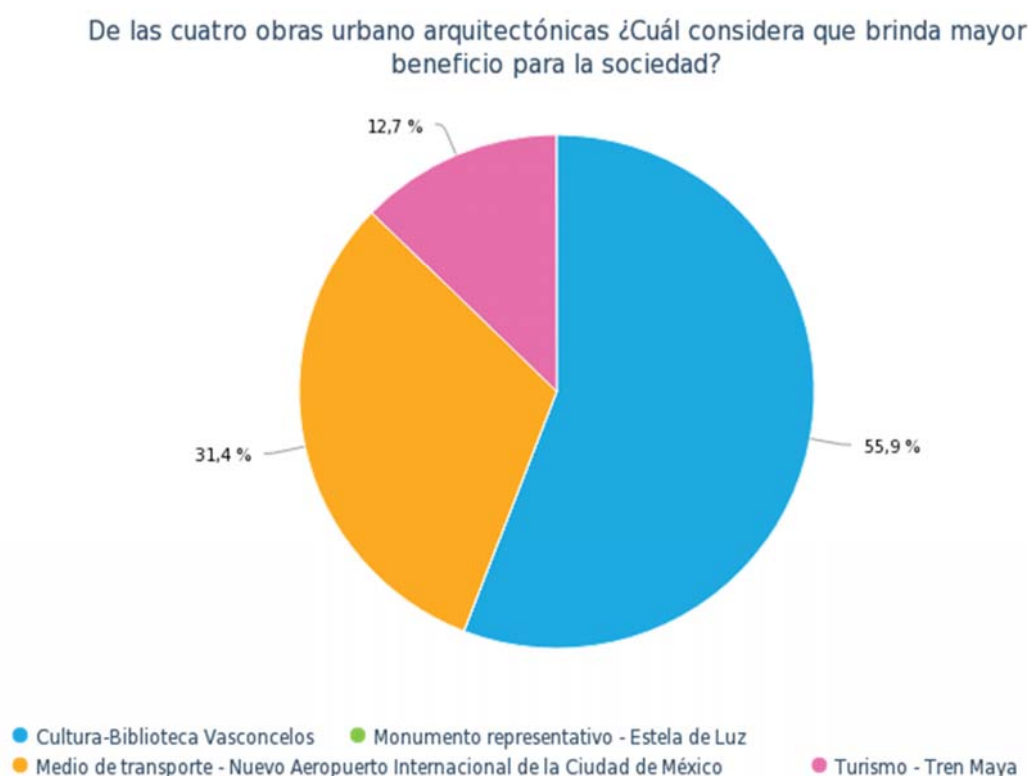


Imagen 41: Obra con más beneficio para la sociedad

Con esto puede demostrarse que si bien la biblioteca Vasconcelos aún está lejos de lo prometido por el presidente Vicente Fox que pretendía fuera la catedral nacional de la lectura y de los 2,000,000 de volúmenes que podrían consultarse en ella (actualmente cuenta con una cuarta parte de lo prometido) es la que aporta mayor beneficio social, debido a que es un lugar de libre acceso para toda la

sociedad con un fin bastante noble como es la cultura y fomentar la lectura y las actividades Escolares.

Lejos de lo que podría pensarse la segunda obra considerada con mayor beneficio para la sociedad resulto el ahora cancelado proyecto del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México, el cual estaba pensado como una solución al sobre cupo que existe en el actual aeropuerto de la ciudad de México.

El tren Maya si bien es un proyecto considerado a futuro resulto poco beneficioso para la población encuestada, en gran medida por el daño medio ambiental que causaría su realización.

Con un 0% de beneficio a la sociedad quedo la Estela de Luz, monumento que se realizó con motivo del bicentenario de la revolución mexicana y del centenario de la Independencia, lo anterior se debió en gran medida a los recursos invertidos para la realización de la obra.

Por tal motivo no pueden afirmarse ni negarse de manera total la hipótesis , porque si bien ninguna de las obras cumple con lo prometido en el discurso político de los presidentes, como es el caso de la biblioteca Vasconcelos la sociedad reconoce el esfuerzo y valora la realización de esta obra, sin embargo en la obra de la Estela de Luz no solo no es lo que se prometió en el discurso político sino que la connotación social que ha adquirido esta obra desde su realización es de un total rechazo por parte de la sociedad.

Referente a las hipótesis muestra que si dependiera de las personas encuestadas el 73.5% hubiera realizado la obra de la biblioteca Vasconcelos, el 44.1% hubiera realizado el nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México, el 22.5% realizaría el Tren Maya, el 2.9% hubiera realizado la Estela de Luz y el 3.9% no hubiera realizado ninguna de las anteriores obras, según lo que puede apreciarse en la imagen 42.

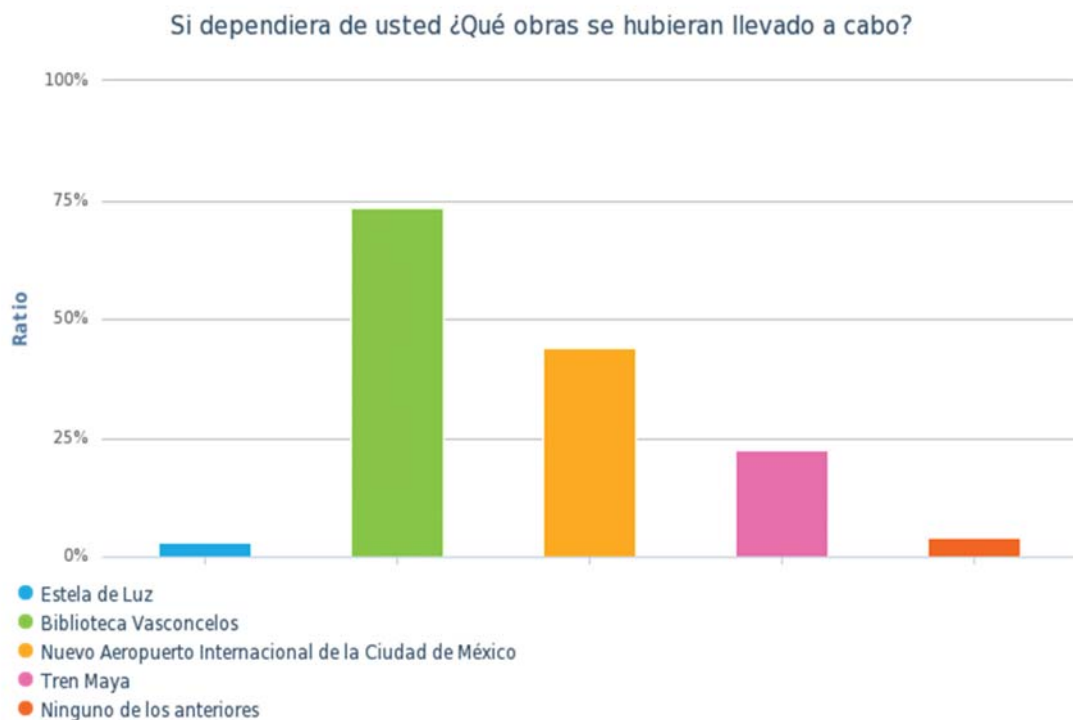


Imagen 42: Que obra llevaría a cabo

En lo referente a la disposición que muestra la sociedad en la participación para la toma de decisiones en la realización de estas obras icónicas el 87.3% (ver imagen 43) está dispuesta a participar en la toma de decisiones siendo algunos de los principales motivos los siguientes:

- Para que el gobierno conozca distintos puntos de vista de la sociedad y profesionales del tema, para tomar la mejor decisión para el proyecto
- Porque toda obra urbana aporta un beneficio socio- económico, cómo podemos destinar el beneficio social si la sociedad no opina su mejor opción

- Sí porque es importante saber en qué se gasta el dinero de todos y no porque parece que las encuestas son usadas a lo que convenga de los partidos políticos
- Al aportar ideas se puede evitar que se construyan obras ineficaces. Además, las obras que se lleguen a construir no deben dañar nuestros ecosistemas.
- Es importante poder participar en las decisiones del país, más si es para mejor determinadas áreas y definir cuáles tienen mayor relevancia
- Me interesa que no sean obras innecesarias, beneficios a un sector del poder y afecte al medio ambiente

Sin embargo, un 13.6% (ver imagen 43) contesto que no le interesaría participar en la toma de decisiones de la realización de estas obras icónicas y algunos de los motivos son los siguientes:

- La población requiere de muchos conocimientos económicos, políticos, sociales, etc. para realizar una toma de decisión de ese tamaño
- El peligro de las decisiones en masa sin una educación y cultura adecuados.
- Las consultas del presidente son anticonstitucionales.
- Nunca toman en cuenta la opinión pública
- No es claro cómo toma las decisiones el gobierno

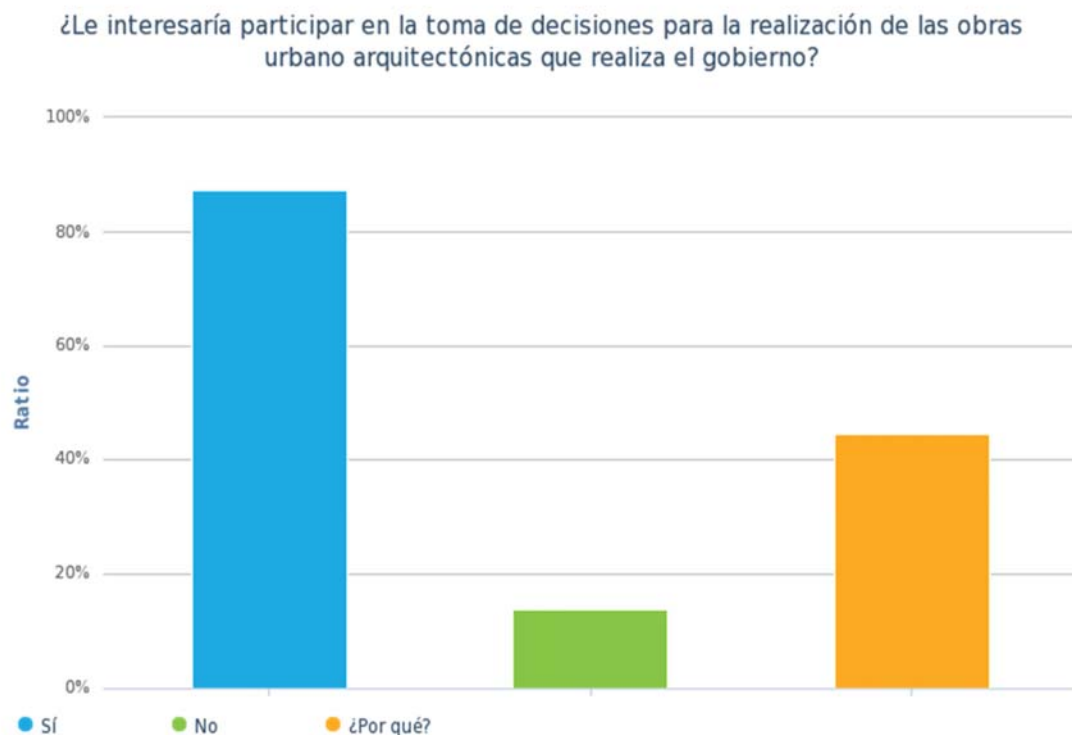


Imagen 43: Porcentaje de interés en participar

Conclusión: Como se ha podido observar a través del desarrollo de esta investigación puede apreciarse que la arquitectura es una expresión utilizada como un símbolo de poder por parte de los gobernantes, que tratan de perdurar en la memoria social con la realización de estas obras icónicas.

Utilizando el discurso de beneficio para la sociedad y en conjunto con el mercado, los gobernantes realizan estas obras icónicas pensando más en los fines económicos que en los sociales y aunque en el último periodo de gobierno se ha tratado de realizar una participación ciudadana en la concepción de estas obras, la realidad es que la sociedad no tiene los conocimientos adecuados para tomar una decisión sobre la realización o suspensión de una obra de estas magnitudes.

Por otra parte como se menciona en la hipótesis la única forma real de participación ciudadana es la votación por los gobernantes, y según los resultados de esta investigación la biblioteca Vasconcelos que tuvo una aceptación social alta

y fue realizada por Vicente Fox (2000-2006) cuyo partido político es el partido acción nacional (PAN), derivó en la continuación del poder por parte de Felipe Calderón (2006-2012) perteneciente al mismo partido político (PAN), sin embargo la ejecución de la obra icónica de la Estela de Luz la cual fue un desastre en su ejecución y en la percepción social, pudo haber influido entre otros muchos factores sociales a la pérdida del poder de este partido político, dejando entonces el ingreso de Enrique Peña Nieto (2012-2018) del partido político revolucionario institucional (PRI) quien desde su periodo anterior como gobernador del Estado de México (2006-2012), preparó el camino e impulsó la realización de la obra del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México cuyo proyecto como puede leerse en esta investigación y de acuerdo al instrumento de percepción realizado el 44% de los encuestados estaban de acuerdo con la realización de esta obra. Sin embargo, una de las promesas de campaña del entonces candidato Andrés Manuel López Obrador del partido político Movimiento Regeneración Nacional (MORENA) fue justamente la cancelación de este proyecto argumentando todos los inconvenientes de esta obra incluidos los sociales, ambientales y económicos.

Finalmente el ahora presidente Andrés Manuel López Obrador además de la cancelación del proyecto del nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México propuso la obra del Tren Maya, esta obra según los resultados del instrumento tiene una aceptación muy baja por parte de los encuestados y si continúa la tendencia de arquitectura – poder, podría ser que los ciudadanos se manifiesten en su contra en las próximas elecciones de gobernantes.

Bibliografía

- AN, R. (18 de 10 de 2018). *Aristegui Noticias*. Recuperado el 09 de 07 de 2020, de <https://aristeguinoticias.com/1810/mexico/advienten-expertos-de-unam-danos-ecologicos-por-el-nuevo-aeropuerto/>
- Borja Jordi. (2007). Revolución y contrarrevolución en la ciudad global: las expectativas frustradas por la globalización de nuestras ciudades. *Eure*, 35-50.
- Brenner, N. & Theodore, N. (2002). En *Spaces of neoliberalism: urban restructuring in Western Europe and North America*. Boston: Blackwell.
- Carla Alexandra Filipe Narciso; Blanca Rebeca Ramírez Velázquez. (2006). Discursos, política y poder: el espacio público en cuestión. *Territorios*, SN.
- Carrión Fernando. (2007). En *Espacio público: punto de partida para la alteridad* (pág. 97). México: Olga Segovia.
- César Pérez, Martín Gutierrez, Raúl Peña. (2012). *arquitecturapanamericana.com*. Recuperado el 10 de 07 de 2020, de <http://www.arquitecturapanamericana.com/estela-de-luz-monumento-del-bicentenario-de-la-independencia-de-mexico/>
- Constitución Política Mexicana. (1917). *CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS*. México.
- Cornelius Castoriadis. (1993). En *La institución Imaginaria de la sociedad* (pág. 334). Barcelona: Tusquets Editores.
- David Harvey. (1989). En *The Urban Experience* (pág. 293). Inglaterra: Johns Hopkins University Press.
- Enciso, A. (27 de 01 de 2020). *La jornada*. Recuperado el 11 de 07 de 2020, de <https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/01/27/ineludible-para-el-tren-maya-la-manifestacion-de-impacto-ambiental-9068.html>
- FONATUR. (11 de 07 de 2020). *trenmaya.gob.mx*. Recuperado el 11 de 07 de 2020, de <https://www.trenmaya.gob.mx/>
- Fredric Jamenson. (2005). *La lógica cultural del capitalismo tardío*. Madrid: Trotta.
- García Soto Salvador. (28 de 03 de 2018). *El Universal*. Recuperado el 11 de 07 de 2020, de <https://www.eluniversal.com.mx/columna/salvador-garcia-soto/nacion/aerotropolis-el-gran-negocio-del-aeropuerto>
- Gobierno de México. (S/F). *Razones para la cancelación del aeropuerto Texcoco*. Obtenido de <https://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco>
- Grupo Aeroportuario, d. l. (2016). *Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Programa Estratégico / Institucional*. Ciudad de México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- Helena Calsamiglia Blancáfort; Amparo Tusón Valls. (2002). En *Las cosas del decir Manual de análisis del discurso* (pág. 371). Barcelona: Ariel.
- Herbert Marcuse. (1982). Las nuevas formas de control. En A. Cassícoli, & C. Villagrán, *La ideología en los textos: Antología II* (pág. 56). México: Marcha Editores.
- Instituto Electoral Ciudad de Mexico. (13 de 02 de 2020). *Instituto Electoral Ciudad de Mexico, Presupuesto Participativo*. Recuperado el 13 de 02 de 2020, de <https://www.iecm.mx/participacionciudadana/presupuesto-participativo/>
- Lefebvre Henri. (1973). En *El derecho a la ciudad* (pág. 96). Barcelona: Ediciones Península.
- Lefebvre Henri. (1991). En *The production of space* (pág. 431). Oxford: Blackwell.
- México Decide. (13 de 02 de 2020). *Lopezobrador.org.mx*. Recuperado el 13 de 02 de 2020, de <https://lopezobrador.org.mx/temas/mexico-decide/>
- Michael Foucault. (2005). En *El orden del discurso* (pág. 76). Argentina: Tusquets.
- Michael Foucault. (1979). En *Microfísica del poder* (pág. 163). España: Las ediciones de la Piqueta.
- nación 321. (26 de 10 de 2018). *nación 321*. Recuperado el 2020 de 07 de 11, de <https://www.nacion321.com/gobierno/en-mexico-ya-se-cancelo-un-aeropuerto-en-la-zona-de-texcoco-esta-es-la-historia>
- Narciso Carla Filipe . (2018). Ideologías Neoliberales y la Compresión Espacio Tiempo: analizando la configuración espacial escalar desde la producción del discurso político y las dinámicas socio espaciales en México. *Revistarquis*, 40-49.
- Noam Chomsky; Michel Foucault. (2006). En *La naturaleza humana: justicia versus poder* (pág. 93). Argentina: Katz Editores.
- NOTIMEX. (10 de 09 de 2019). *Excelsior*. Recuperado el 11 de 07 de 2020, de <https://www.excelsior.com.mx/nacional/iniciativa-privada-aportara-90-de-la-inversion-para-tren-maya/1335488>
- Pérez Porto Julián ; Gardey Ana. (2012). *Definicion de*. Recuperado el 09 de 07 de 2020, de <https://definicion.de/politica/#:~:text=La%20pol%C3%ADtica%20es%20una%20actividad,producen%20dentro%20de%20una%20sociedad>.
- Pradilla Cobos Emilio. (2009). Los territorios del neoliberalismo en América Latina. *Cuadernos del Cendes*, 47.
- Ramírez Kuri, P. (1993). En *Transformaciones espaciales y modernización urbana: la Ciudad de México y los macro-proyectos comerciales. Centro Comercial Coyoacán (1989-1993)*. (pág. SN). México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Rem Koolhaas. (2002). En *El Espacio Basura* (pág. 62). Barcelona : Gustavo Gili.
- Revista Cambio. (20 de 12 de 2019). *Revista Cambio*. Recuperado el 11 de 07 de 2020, de <https://www.revistacambio.com.mx/actualidad/mas-problemas-para-la-iniciativa-del-tren-maya/>

- Risco, J. (10 de 06 de 2020). *El financiero*. Recuperado el 11 de 07 de 2020, de <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/javier-risco/el-nebuloso-tren-maya>
- Rosenblueth, P. (2014). *kalach.com*. Recuperado el 2020 de 07 de 10, de <https://www.kalach.com/biblioteca-de-mexico>
- Secretaría de inclusión y bienestar social. (13 de 02 de 2020). *Gobierno de la Ciudad de México*. Recuperado el 13 de 02 de 2020, de <https://www.sibiso.cdmx.gob.mx/programas/programa/mejoramientobarrialycomunitario>
- Sennett, R. (1978). En *El declive del hombre público* (pág. SN). Barcelona: Anagrama.
- Sudic, Deyan. (2007). En *La Arquitectura del Poder* (pág. 102). Barcelona: Planeta.
- Vargas Álvarez, S. (2016). Monumento Estela de Luz: disputas en torno a los usos públicos dela historia en el México del Bi/Centenario. *Tempo e argumento*, 130-161.
- Villamil Genaro. (30 de 10 de 2018). *proceso.com.mx*. Recuperado el 2020 de 07 de 11, de <https://www.proceso.com.mx/557478/naim-el-meganegocio-que-se-derrumbo>
- Von Ziegler, Jorge. (2013). En *Columna rota, La. La biblioteca de México o La voluntad de construir*. México: Océano .
- Yuval Noah Harari. (2011). En *Sapiens: De animales a dioses* (pág. 25). Barcelona: Debate.

Tabla de Ilustraciones

<i>Imagen 1: Fachada Principal Biblioteca Vasconcelos</i>	6
<i>Imagen 2: Monumento estela de Luz iluminada</i>	7
<i>Imagen 3: Vista aérea virtual del proyecto NAICDMX</i>	8
<i>Imagen 4: Ruta que seguirá el proyecto del tren Maya</i>	9
<i>Imagen 5: Diagrama de luchas de poder de Foucault</i>	17
<i>Imagen 6: Diagrama de sociedad libre según Choamsky</i>	18
<i>Imagen 7: Ubicación Biblioteca Vasconcelos</i>	47
<i>Imagen 8: Imagen de la estantería y el esqueleto de ballena suspendidos dentro de la Biblioteca Vasconcelos</i>	48
<i>Imagen 9: Estructura Biblioteca Vasconcelos</i>	48
<i>Imagen 10: Inauguración Biblioteca Vasconcelos</i>	50
<i>Imagen 11: Cubetas en los estantes</i>	52
<i>Imagen 12: Grafica de establecimientos de consulta de matariales de lectura</i>	54
<i>Imagen 13: Inauguración Estela de Luz</i>	57
<i>Imagen 14: Proyecto Estela de Luz</i>	58
<i>Imagen 15: Estela de Luz terminada</i>	59
<i>Imagen 16: Estela de Luz frente a torre Bancomer</i>	61
<i>Imagen 17: Cronograma de Adecuaciones al AICM</i>	64
<i>Imagen 18: Localización del NAICDMX</i>	65
<i>Imagen 19: Planta del NAICDMX</i>	67
<i>Imagen 20: Plaza interior del NAICDMX</i>	67
<i>Imagen 21: Zona de arribo de aviones del NAICDMX</i>	68
<i>Imagen 22: Corredores interiores del NAICDMX</i>	68
<i>Imagen 23: Vivir en el abismo</i>	73
<i>Imagen 24: Tabla de resultados de votación de NAICDMX</i>	78
<i>Imagen 25: Pregunta 11 del instrumento</i>	79
<i>Imagen 28: Tabla comparativa de obras</i>	87
<i>Imagen 29: Grafica 1: porcentaje por género de participantes en el instrumento</i>	90
<i>Imagen 30: Gráfica 2: Porcentajes de rangos de edad de participantes</i>	91
<i>Imagen 31: Reactivo prototipo</i>	92
<i>Imagen 32: Reactivo Final página 1</i>	93
<i>Imagen 33: Reactivo Final página 2</i>	93
<i>Imagen 34: Reactivo Final página 4</i>	94
<i>Imagen 35: Reactivo Final página 3</i>	94
<i>Imagen 36: Fases del programa Mejoramiento Barrial y Comunitario</i>	96
<i>Imagen 37: Gráfica de porcentajes de conocimiento de los objetos de estudio</i>	100
<i>Imagen 38: Asociación de la Biblioteca Vasconcelos</i>	101
<i>Imagen 39: Asociación de la estela de luz</i>	102
<i>Imagen 40: Asociación NAICDMX</i>	103
<i>Imagen 41: Asociación Tren Maya</i>	104
<i>Imagen 42: Porcentaje de beneficios y afectaciones por los objetos de estudio</i>	105
<i>Imagen 43: Obra con más beneficio para la sociedad</i>	107
<i>Imagen 44: Que obra llevaría a cabo</i>	109
<i>Imagen 45: Porcentaje de interés en participar</i>	111

Anexos:

Tabla de frecuencias:

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
SEXO	HOMBRE	36	36%	36%	36%
	MUJER	64	64%	64%	100%
EDAD	18-25 años	34	34%	34%	34%
	25-35 Años	25	25%	25%	59%
	35-50 años	32	32%	32%	91%
	Más de 50 años	9	9%	9%	100%
ESCOLARIDAD	Secundaria	1	1%	1%	1%
	Preparatoria	6	6%	6%	7%
	Licenciatura	64	64%	64%	71%
	Estudios de posgrado	28	28%	28%	99%
	Otro	1	1%	1%	100%
OCUPACIÓN	Estudiante	27	27%	27%	27%
	Empleado	64	64%	64%	91%
	Otro	9	9%	9%	100%
¿Conoce usted o ha escuchado información sobre alguna de las siguientes obras icónicas?	Biblioteca Vasconcelos	75	75%	75%	75%
	Estela de Luz	80	80%	80%	80%
	Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	94	94%	94%	94%
	Tren Maya	86	82%	82%	82%
¿Con qué periodo de gobernación asocia usted la obra icónica: Biblioteca Vasconcelos?	Vicente Fox Quezada 2000-2006	68	68%	68%	68%
	Felipe Calderón Hinijosa 2006-2012	24	24%	24%	92%
	Enrique Peña Nieto 2012-2018	7	7%	7%	99%

	Andrés Manuel López Obrador 2018-2024	1	1%	1%	100%
¿Con qué periodo de gobernación asocia usted la obra icónica: Estela de Luz?	Vicente Fox Quezada 2000-2006	10	10%	10%	10%
	Felipe Calderón Hinojosa 2006-2012	76	76%	76%	86%
	Enrique Peña Nieto 2012-2018	13	13%	13%	99%
	Andrés Manuel López Obrador 2018-2024	1	1%	1%	100%
¿Con qué periodo de gobernación asocia usted la obra icónica: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México?	Vicente Fox Quezada 2000-2006	2	2%	2%	2%
	Felipe Calderón Hinojosa 2006-2012	0	0%	0%	2%
	Enrique Peña Nieto 2012-2018	81	81%	81%	83%
	Andrés Manuel López Obrador 2018-2024	17	17%	17%	100%
¿Con qué periodo de gobernación asocia usted la obra icónica: Tren Maya?	Vicente Fox Quezada 2000-2006	1	1%	1%	1%
	Felipe Calderón Hinojosa 2006-2012	0	0%	0%	1%
	Enrique Peña Nieto 2012-2018	2	2%	2%	3%
	Andrés Manuel López Obrador 2018-2024	97	97%	97%	100%
¿Se ha visto usted beneficiado o perjudicado por la realización de alguna de estas obras?	Beneficiado	55	55%	55%	55%
	Perjudicado	32	32%	32%	87%
	Ninguna de las dos	13	13%	13%	100%
Si dependiera de usted ¿Qué obras se hubieran	Biblioteca Vasconcelos	73	73%	73%	73%
	Estela de Luz	3	3%	3%	3%

llevado a cabo?	Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	45	45%	45%	45%
	Tren Maya	23	23%	23%	23%
	Ninguna de las anteriores	4	4%	4%	4%
De las cuatro obras icónicas ¿Cuál considera que brinda mayor beneficio para la sociedad?	Biblioteca Vasconcelos	55	55%	55%	55%
	Estela de Luz	0	0%	0%	55%
	Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	32	32%	32%	83%
	Tren Maya	13	13%	13%	100%
De las cuatro obras icónicas ¿Cuál considera que no tiene ningún beneficio para la sociedad?	Biblioteca Vasconcelos	0	0%	0%	0%
	Estela de Luz	87	87%	87%	87%
	Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	6	6%	6%	93%
	Tren Maya	7	7%	7%	100%
¿Le interesaría participar en la toma de decisiones para la realización de las obras icónicas que realiza el gobierno?	Sí	88	88%	88%	88%
	No	12	12%	12%	100%
¿Hay alguna obra emblemática, independiente de las cuatro mencionadas anteriormente que considere usted que su realización sería benefica para la sociedad?	Sí	29	29%	29%	29%
	No	71	71%	71%	100%

Respuestas de la pregunta 10:

¿Se ha visto usted beneficiado o perjudicado por la realización de alguna de estas obras?

¿Con cuál obra y por qué?: ●			
Costo excesivo en Estela de Luz, al parecer después de inauguración existieron filtraciones importantes en la biblioteca Vasconcelos, el NAICDMX corrupci	Únicamente con biblioteca por que es un lugar con arquitectura muy hermosa y cuenta con muchos ejemplares que sirven para cualquier estudiante o curio	Estela de luz. Porque si bien no me perjudicó directamente, sí me significó una ofensa a los capitalinos. Fue una obra cara, fea, y absolutamente inútil	Tren maya: el daño ecológico, cultural y a las comunidadesAeropuerto: las complicaciones de traslado que no van a solucionar hará más tortuoso viajar.
Beneficiada con la biblioteca Vasconcelos porque acudo seguido ahí. Perjudicada con la estela de luz porque no le veo gracia y costó muchísimo.	Con el NAICM y el Tren Maya porque su realización afecta directamente a los ecosistemas, es un delito ambiental y afecta a toda la población.	La biblioteca Vasconcelos ha proveído de un espacio para investigación y consulta, ampliando las posibilidades de obtener información en la ciudad.	Las construcciones de las obras se han encontrado lejos de mi domicilio, la Estela de luz la visité turísticamente y me gustaría ver la Biblioteca
El Tren Maya, porque al construir ésta obra necesitarían despejar grandes hectáreas de terreno y tendrían que destruir todo ese ecosistema	No siento un prejuicio directo a causa de tales obras. Así que diré que me beneficio. Pues para Ud. todo es blanco o negro, sin matiz.	Estela de luz y aeropuerto que se gastó dinero a lo tonto y el tren maya no no han hecho pero va afectar la biodiversidad de la región	Biblioteca Vasconcelos, porque es un lugar al cual puedo ir a estudiar y qué tiene un gran acervo de libros de todos los temas
La biblioteca Vasconcelos ofrece un acervo amplio y un ambiente agradable, además de una ubicación cómoda	Biblioteca José Vasconcelos por el acervo cultural de consulta gratuita que representa para los jóvenes que estudiamos.	Con la biblioteca vasconcelos, debido a que ha sido un lugar al que recurro mucho para ir a estudiar	La Biblioteca Vasconcelos, porque la he utilizado como medio de consulta a través del acervo de libros.

Todas menos la biblioteca. El tren maya creo que es un horror por el impacto ambiental	La Biblioteca, por el uso que se le puede dar, además su arquitectura es impresionante.	He visitado la estela de luz, en la construcción del aeropuerto trabajan varios colegas	Aeropuerto, porque tráfico, tiempos altos de espera y los arreglos se ven sobrepuestos
Biblioteca Vasconcelos, por qué mis hijos van a ella con mucha frecuencia	Biblioteca Vasconcelos, ya que puedo estudiar en un lugar cercano a mi domicilio	Biblioteca Vasconcelos. Por todas las riquezas culturales que ahí se encuentran. Así	Por las obras en la biblioteca ya que se administró en mejor medida el espacio
Biblioteca porque es un buen punto de encuentro, consulta y estudio	Necesito consultar más acerca de los proyectos para dar una respuesta.	El Tren Maya, porque representa un atentado a la biodiversidad del país.	Tren maya como un proyecto de seguimiento en la cd de Xalapa, Veracruz
Biblioteca Vasconcelos, estudiaba ahí cuando hacia mi tesis.	Aeropuerto por las fianzas que se necesitan para las licitaciones	Biblioteca Vasconcelos, porque tiene un acervo bastante completo	He asisitido en un par de ocasiones a la Biblioteca Vasconcelos
Biblioteca Vasconcelos, me ayudó en mi formación escolar	Con la Biblioteca Vasconcelos. Por su gran acervo cultural	Biblioteca. Es un lugar agradable y con muchas actividades.	Con la biblioteca porque sirve de apoyo a toda la sociedad
Biblioteca, porque es un espacio para la cultura	La Biblioteca Vasconcelos me ha ayudado a estudiar.	Biblioteca Vasconcelos, por su importancia cultural.	Biblioteca Vasconcelos, porque es de acceso público
Sólo con la Vasconcelos me he visto beneficiado	Es un buen lugar para visitar la estela de luz	Con el nuevo aeropuerto porque afectó mi afore	Biblioteca Vasconcelos, el acervo cultural
Pues ni me he beneficiado ni perjudicado.	Tren maya c la devastación ecológica	Con el aeropuerto y el tren Maya	Biblioteca Vasconcelos consulta de libros
No cabemos en el aeropuerto	Con la biblioteca Vasconcelos	Nuevo aeropuerto de la cdmx	Ni beneficiado ni perjudicado
Ningún de las anteriores	NAICM por su cancelación	Ninguna me ha afectado	Biblioteca para consultar

Respuestas de la pregunta 14:

¿Le interesaría participar en la toma de decisiones para la realización de las obras icónicas que realiza el gobierno?

¿Por qué?: ●

Creo que la nueva administración está tomando decisiones por encima de la ley. A su vez pareciera que el medio ambiente le estorba); y no se toma en

Para que el gobierno conozca distintos puntos de vista de la sociedad y profesionales del tema, para tomar la mejor decisión para el proyecto urbano-a

Quizá con el enfoque urbano arquitectónico que tenemos los estudiantes de arquitectura, la construcción de las obras tenga un mejor enfoque social y u

Al aportar ideas se puede evitar que se construyan obras ineficaces. Además, las obras que se lleguen a construir no deben dañar nuestros ecosistemas.

si porque es importante saber en que se gasta el dinero de todos y no porque parece que las encuestas son usadas a lo que convenga de los PARTIDOS pol

Es a través de los ciudadanos de quien se puede determinar cuáles son las necesidades que se requieren en materia de obras urbanas arquitectónicas

Porque toda obra urbana aporta un beneficio socio-económico, cómo podemos destinar el beneficio social si la sociedad no opina su mejor opción

Porque es mi derecho y responsabilidad mantenerme informada sobre lo referente a la inversión que hace el gobierno en obras de esta magnitud.

Es importante poder participar en las decisiones del país, más si es para mejor determinadas áreas y definir cuáles tienen mayor relevancia

Si me agradaría, pero considero que la respuesta de la opinión pública se vuelve no concluyente ante decisiones gubernamentales

Para evitar suspensión de obras una vez iniciados los trabajos y asegurar que se finalice en tiempo y forma con las mismas

La población requiere de muchos conocimientos económicos, políticos, sociales, etc. para realizar una toma de decisión de ese tamaño

Para que dejen de gastar dinero en monumentos a lo idiota y sí inviertan en espacios que mejoren la vida de todos

Porque no soy economista y tampoco se proyecta qué beneficios tendría a largo plazo las construcciones

Porque hay obras que se hacen sin tener sentido y hay otras con mayor prioridad y sin embargo las dejan de lado

Por los impactos ecológicos, y saber que tipo de materiales se emplean para el desarrollo de las mismas.

Me interesaría participar sólo en aquellas obras que impacten en mi entorno y/o actividades cotidianas

Me interesa q no sean obras innecesarias, beneficios a un sector del poder y afecte medio ambiente

En particular en obras de índole cultural o monumentos, la opinión de la gente podría ser pertinente.

Porque creo que es importante que las personas puedan opinar sobre ello y como los beneficia o afecta

medio ambiente			
Evitar mal uso de los recursos en obras sin impacto significativo o evitar daños ambientales etc	Considero que deben de considerar a la población cercana a la construcción.	Porque no considero que posea los conocimientos necesarios para decidir sobre esas cuestiones	El peligro de las decisiones en masa sin una educación y cultura adecuados.
Para que las obras construidas satisfagan las necesidades del pueblo	Para dar mi opinión de como me beneficia o no la construcción	Para decidir en qué se gastan el dinero de nuestros impuestos	Porque finalmente el dinero es de los mexicanos y no de los políticos
No tengo el conocimiento para dar una opinión fundamentada	Para tener voto en las inversiones que se realizan en el país	Es importante que se tome en cuenta la voz de los habitantes	La estela de luz podría no haber existido y no pasaba nada.
Las consultas del presidente son anticonstitucionales.	Es importante dar una opinión de las obras que se realizan	El gobierno se entera de las peticiones de los ciudadanos	Porque es dinero del pueblo y deben tomarnos en cuenta.
Se debe tomar en cuenta por el presupuesto económico.	Realmente consideren las necesidades de la la sociedad	Poste al final la decisión puede traerme consecuencias	Porque de esta manera se buscaría el beneficio común.
Para estar más informada respecto al tema	No es claro cómo toma las decisiones el gobierno	Por ejercer el derecho a la toma de decisiones.	Porqué nosotros pagamos con nuestros impuestos
Son mis impuestos.	Porque las obras son para el pueblo	Nunca toman en cuenta la opinión pública	Por falta de tiempo (2x)

Respuestas de la pregunta 15:

¿Hay alguna obra emblemática, independiente de las cuatro mencionadas anteriormente que considere usted que su realización sería benéfica para la sociedad?

¿Cuál?: ●

Depende "la sociedad", no son las mismas necesidades de la sociedad de la CDMX donde un problema es el transporte a la sociedad de provincia.	Construcción de escuelas de educación básica primaria secundarias técnicas en zonas marginadas y/o de escasos recursos	No sé, no he pensado en alguna, sin embargo, el transporte en toda la república necesita mejorar en general	Más líneas del Metro o transporte público, operadas con energía proveniente de recursos renovables
Las remodelaciones de varios edificios, tales como el frontón México	El tren suburbano, la construcción de carreteras Tlaxcala, Edo. México, entre otras.	En general los museos y casas de estudio, como Ciudad Universitaria y su Biblioteca Central	Creo que se debería invertir más en plantas de energías renovables en lugar de refinerías
La extensión de la línea 12 del metro o de la línea 6	La autopista CDMX-Toluca, Estado de México	El drenaje mixto para la Ciudad de México	Museo interactivo para diferentes edades y condiciones
Tren urbano toluca observatorio	la rehabilitación de Chapultepec	Segundo piso de Periférico en la Cd. MX	Las que benefician al transporte público
La Biblioteca Vasconcelos	Palacio de bellas artes	El Palacio de Bellas Artes	Hospitales y centros de salud
sistema cutzamala	Biblioteca Vasconcelos	Ampliación del Metro	nuevas líneas de metro
	Puente Baluarte.	Tren Maya	El tren maya