



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA  
Y LETRAS

Colegio de Geografía

LA COLONIA MOCTEZUMA:  
REFUNCIONALIZACION VS  
DESINTEGRACION DE UN  
ESPACIO URBANO



FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS  
COLEGIO DE GEOGRAFIA

TESIS QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
*Licenciado en Geografía*

PRESENTA

*Gerardo, Rexa, Calderón*

- 1983 -



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.

## CONTENIDO

Prólogo .....		I
Introducción .....		IV
Primera Parte. El proceso de desarrollo urbano en el modo de producción capitalista .....		1
Capítulo I. La descomposición del modo de producción feudal y el triunfo definitivo de la ciudad sobre el campo .....		3
Capítulo II. De la manufactura a la gran industria y de la ciudad manufacturera a las grandes urbes industriales .....		14
Capítulo III. El imperialismo, fase superior de la urbanización capitalista .....		26
Capítulo IV. El espacio urbano en el contexto del capitalismo dependiente latinoamericano .....		65
Capítulo V. La crisis urbana en el modelo de desarrollo capitalista mexicano .....		90
Segunda Parte. La construcción del Eje Vial 1 Norte sobre la colonia Moctezuma: ¿refuncionalización o desintegración? .....		112
Capítulo VI. El proceso metropolitano de la Ciudad de México: agudización de las contradicciones entre el espacio urbano y el sistema vial .....		115
Capítulo VII. Evolución histórica y conformación espacial de la colonia Moctezuma ....		140
Capítulo VIII. La construcción del Eje Vial 1 Norte sobre el espacio urbano de la colonia Moctezuma .....		156
Capítulo IX. Situación actual, consecuencias sociales y espaciales .....		180

Capítulo X. Perspectivas de desarrollo urbano de la colonia Moctezuma .....	190
Conclusiones .....	196
Bibliografía .....	204

## PROLOGO

El presente trabajo es producto de mi desempeño como becario del Programa de Formación del Personal Académico, que la Universidad Nacional Autónoma de México patrocina dentro de la Facultad de Filosofía y Letras, no sin muchas dificultades y obstáculos burocráticos que a veces convierte el apoyo económico de la beca en un dramático suplicio para quienes somos beneficiarios directos de dicho programa.

La investigación también ha sido posible, gracias al largo proceso de actividad académica y extra-escolar realizada por más de seis años en el Colegio de Geografía, tanto a nivel de licenciatura como de posgrado; a través del cual se ha advertido la necesaria transformación de su estructura administrativa, académica y política, y que un grupo entusiasta de compañeros estudiantes y profesores hemos emprendido en favor de una ciencia geográfica comprometida históricamente con las clases explotadas de la sociedad mexicana.

Con ellos he compartido un arduo y hermoso trabajo que ha representado hasta la fecha una innumerable cantidad de horas y días en discusiones y acciones sobre las formas, métodos y contenido de la Geografía en sus diversas áreas gnoseológicas que han significado para mí, valiosas fuentes de conocimiento teórico que han dado luz a este trabajo; para ellos mi agradecimiento y mi deseo de continuar por el difícil camino de construcción de una Geografía científica, crí-

tica y popular: Rocío Castrezana, Héctor Avila, Jesús Manuel Macías, José Luis Moreno, Gloria Ras Guzmán, Carolina Serrat, Javier Delgadillo, Rosemarie Lazarus, Lourdes Montes, Roberto Solís, Ricardo Niño, Luis Felipe Crespo, Javier Aguilera, Dr. Angel Bassols Batalla.

También agradezco a aquellos con quienes compartí por algún tiempo el mismo techo y las mismas ideas acerca de una Geografía alternativa: Carlos Osorio, Javier Tapia, Daniel Sánchez y Jorge Moreno.

A Jorge Enríquez, Irma Escamilla, Irma Camacho, Georgina Sierra y María Elena Rubio por su cotidiano apoyo y esfuerzo compartido en los diversos frentes de nuestra formación universitaria en el Colegio de Geografía.

A Aida Campos, quien de manera atenta me facilitó la ayuda material y el apoyo entusiasta en las últimas etapas del trabajo.

A Ana García de Fuentes, quien ha representado un fuerte aliciente en el camino hacia la creatividad y la producción geográfica original, y con quien comparto ideas y conceptos sobre la importancia del quehacer científico en las ciencias sociales.

A los asesores de tesis: Tomás Gutiérrez y Jesús Manuel Macías, a quienes debo no sólo las orientaciones y confrontaciones teóricas y metodológicas que dieron luz al trabajo, sino también, por su clara conciencia de la investigación

social como modo de entender la compleja realidad que nos circunda.

A los sinodales, por su inestimable labor en la revisión y crítica del trabajo final, así como por las sugerencias presentadas.

De manera especial, expreso el más profundo agradecimiento a mi compañera Rocío Castrezana, por su invaluable ayuda y apoyo permanente en todas las etapas de investigación, tanto en el trabajo documental como en el de campo. Su invariable presencia representó un estímulo constante sin el cual hubiera sido imposible concluir felizmente este trabajo.

Por último, agradezco a todos aquellos que de una u otra manera participaron con desinteresada actitud, entre ellos a Carlos Hernández, amigo y compañero de barrio desde muchos años atrás, en cada una de las fases de elaboración del proyecto de investigación, hoy convertido en una feliz realidad.

## INTRODUCCION

El estudio de la problemática urbana de nuestro país, se presenta como uno de los temas de investigación más actuales y candentes por toda la gama de implicaciones económicas, políticas y sociales que de ella resultan.

Es significativo que siendo las ciudades el espacio económico fundamental de las sociedades contemporáneas, su desarrollo y contradicciones estructurales sean objeto de estudio de las más diversas disciplinas sociales de la academia científica de nuestros días.

La Geografía, como ciencia social que es, también se avoca al estudio del espacio urbano desde diversos puntos de vista, planteamientos teóricos, posiciones ideológicas y métodos de investigación que afirman el carácter político del quehacer geográfico.

En México, la Geografía se ha venido desarrollando de una manera casi totalmente dependiente de las escuelas, tendencias o corrientes geográficas que en otras partes del mundo se han estado produciendo. Aunque, justo es decirlo, han existido algunas excepciones que han intentado darle una personalidad propia y un carácter nacional a nuestra disciplina, pero, lamentablemente son los menos.

La dependencia científica de la Geografía mexicana se ha dado a través de diversas formas y se ha manifestado por

medio de varios aspectos. Si bien no es el propósito mencionarlos todos, sí es importante hacer referencia a uno de los más notables por su incidencia en el desarrollo de la actividad geográfica nacional y en la formación profesional de los geógrafos jóvenes.

Es el caso del trabajo científico que se lleva a cabo en el Instituto de Geografía y de la actividad académica que se realiza en el Colegio de Geografía; dos de las más antiguas instituciones geográficas en México, ambas pertenecientes a la UNAM.

En dichas instituciones la investigación y la enseñanza geográfica han estado supeditadas al bagaje teórico y metodológico que históricamente han producido otros geógrafos, en otras instituciones, en diferentes países y para problemáticas distintas a las que se presentan en el nuestro.

El resultado está a la vista, sólo hace falta leer los boletines y los anuarios que pùblian tanto el Instituto como el Colegio, para darnos cuenta de la escasa o nula producción original de los geógrafos mexicanos. O revisar la bibliografía de geografía mexicana para percatarnos de la muy escasa producción, ya no sólo original, sino cualquiera.

Si esto es en relación a la geografía en general, la situación para las diversas ramas en que ha sido dividida no mejora mucho, tal es el caso de la geografía urbana, la cual nos interesa particularmente.

La investigación y la enseñanza de la geografía urbana en el ámbito de la UNAM, viene desarrollándose con increíble dependencia y subordinación científica a las corrientes teóricas tanto europeas como estadounidenses. Basta con escuchar la cátedra de los profesores que imparten las asignaturas relacionadas con la disciplina, y la lectura de los artículos de investigación publicados para comprobar la veracidad de lo afirmado líneas arriba.

Recientemente en el IX Congreso Nacional de Geografía, realizado en Guadalajara, Jal., en el mes de febrero del año en curso, Rocío Castrezana presentó un trabajo (La teoría y la práctica urbana en el Colegio de Geografía de la UNAM, 6 p.) en el que hace un puntual resumen de la situación académica que priva en el Colegio de Geografía de la UNAM en relación a las formas y al contenido de la enseñanza de la geografía urbana, y en el cual critica la grave dispersión de la disciplina dentro del plan de estudios de la licenciatura y la ausencia de un paquete de asignaturas que fortalezcan su enseñanza global; así como el agudo desequilibrio entre la teoría y la práctica que privilegia lo primero, e invariable dependencia del cuerpo teórico de las tendencias extranjeras; lo anterior, entre otras cosas ha originado "...un desfase entre la realidad urbana existente y la estructura académica que trata de abordarla...", es decir, el que la problemática urbana avanza incesantemente mientras que el plan de estudios de la licenciatura sigue manteniendo una organización académica obsoleta.

Los planteamientos anteriores son útiles para ofrecer un panorama objetivo que permita entender la deficiente preparación profesional del estudiante de geografía que egresa de la UNAM, en el sentido del aprendizaje de teorías y metodologías surgidas y aplicables en contextos diferentes al nuestro (me refiero a aquellas teorías y métodos de muy particular aplicación en contraste con las de aplicación universal comprobada -como el materialismo dialéctico e histórico- o, en su caso, aquellas que promueven un conocimiento parcial y subjetivo de la realidad material del mundo), problema que a final de cuentas resulta menor, porque lo más grave no es la enseñanza de teorías foráneas sin aplicación concreta a la realidad nacional, sino su sustitución por la enseñanza de formas más que de contenidos, es decir, la transmisión de elementos de información más que de formación.

De esta manera, el estudiante que ha concluido su preparación profesional como geógrafo se encuentra ante el predicamento de que para alcanzar el título, tiene que realizar una investigación de tesis, para lo cual no está capacitado ni teórica ni metodológicamente. Aunque esto no es ninguna disculpa para nadie, ni un argumento para justificar malos trabajos; pues quien se da cuenta del bajo nivel académico del Colegio no sólo lo condena y se sienta a contemplarlo, sino trata de superarlo y transformarlo dentro y fuera de las aulas, contra los profesores o con aquellos dispuestos al cambio.

Las circunstancias anteriores conformaron el marco aca-

démico que me motivó a plantear un tema de investigación que reuniera en sí mismo dos aspectos: 1) la posibilidad de desarrollar un cuerpo teórico general para la comprensión de la problemática urbana en el mundo capitalista, que de paso me exigiera cubrir las deficiencias en mi formación académica con el apoyo del asesor, y 2) la oportunidad de estudiar de manera concreta un proceso social en el ámbito urbano, relacionado directamente con el campo de acción de la geografía en general, y de la geografía urbana en particular.

Trazado el tema de investigación: el carácter de clase de las políticas urbanas del Estado capitalista, especialmente del Estado capitalista mexicano, se procedió a plantear el problema de investigación. Dicho problema se remontaba al año de 1978 con la construcción de los ejes viales en la Ciudad de México. Como un proceso cuyas dimensiones espaciales y violencia social contra las masas trabajadoras, no podía concebirse en términos de una obra cuyos fines no rebasaban los ámbitos de la vialidad y la circulación de automóviles, como profusamente lo pregonaban los más altos funcionarios del Departamento del Distrito Federal.

De este modo, se precisó el problema: ¿cuáles fueron los procesos particulares en la construcción del Eje Vial 1 Norte sobre la colonia Moctezuma y qué representaron para su espacio urbano: una refuncionalización o una desintegración?

La hipótesis central se construyó en el sentido de que si bien a escala de toda la ciudad la construcción del eje

vial vino a refuncionalizar a la colonia Moctezuma para los procesos de acumulación y reproducción capitalistas; a escala de la colonia, la construcción del eje vino a desarticular el espacio urbano de la misma, como espacio social de uso colectivo y popular.

Hecho lo anterior, se procedió a elaborar el guión temático que modificado en el curso de la investigación daría lugar al diseño de comprobación de la hipótesis central y al índice que precede a este apartado. El diseño se basó fundamentalmente, ante la casi inexistente información teórica acerca del problema de investigación y por el carácter de caso del estudio, en la reconstrucción del proceso de construcción del eje vial a través de numerosas entrevistas con personas relacionadas de una u otra forma con el proceso, pero principalmente con los afectados por las obras. Este procedimiento de investigación produjo la mayor parte de la información utilizada en el análisis del problema y en la formulación de las conclusiones que darían respuesta a la hipótesis central.

Los objetivos generales se enmarcaron entonces, en la

- 1) elaboración de un marco teórico que permitiera abordar científicamente el objeto de estudio; la
- 2) investigación de un fenómeno urbano particular que produjera un conocimiento más concreto sobre las políticas urbanas del Estado mexicano en la historia reciente; el
- 3) establecimiento de un cuerpo de conocimientos primario en torno al problema estudiado que pueda utilizarse en estudios posteriores de mayor envergadura (por ejemplo el sistema vial de toda la ciudad). Respecto a

los objetivos específicos: el 1) estudio de los procesos económicos, sociales y políticos en la construcción del Eje Vial 1 Norte sobre el espacio urbano de la colonia Moctezuma; para la 2) evaluación de las consecuencias sociales y espaciales de dicha acción y la capacidad de respuesta de la población afectada; la 3) realización de un pronóstico del desarrollo urbano de la colonia Moctezuma a partir de la construcción del eje vial.

Por otro lado y a modo de advertencia, debo de admitir que me enfrenté a varios problemas que dificultaron y retardaron el proceso de investigación.

Aparte de la deficiente formación académica con que se egresa del Colegio de Geografía, que exige un esfuerzo mayúsculo en el aprendizaje de métodos y técnicas de investigación, se presentaron otros problemas como: 1) la reiterada negativa por parte de los funcionarios de la administración pública a las solicitudes de información tramitadas no sólo verbalmente, sino hasta por escrito. Tanto en el Departamento del Distrito Federal (Secretaría General de Obras y Servicios y Dirección General de Obras Públicas) como en la delegación Venustiano Carranza, como en la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR) se negaron a proporcionar cualquier información solicitada a excepción de folletos y publicaciones de manejo público y de los planos oficiales, las entrevistas solicitadas con los funcionarios de dichas dependencias fueron rechazadas o canceladas oportunamente; lo cual me llevó, por un lado a considerar que el silencio oficial en torno a la construcción

ción de los ejes viales era una consigna dictada desde muy arriba, y que el jugoso negocio que había representado para la burocracia directiva involucrada en las obras, era un asunto confidencial y cerrado; por otro lado, a replantear el diseño de comprobación de la hipótesis central, suprimiendo las entrevistas con los funcionarios y dándole mayor peso a las entrevistas con los afectados, y a la consulta de periódicos y revistas para conocer las declaraciones de las autoridades que ahora se negaban a hablar.

De la información obtenida por medio de las entrevistas también surgieron algunos problemas: 2) datos contradictorios entre los distintos entrevistados, sobre todo en relación a fechas, nombre de funcionarios y colonos, localización exacta de edificios y viviendas demolidas, así como información concreta de hechos importantes, por lo que fue necesario repetir las entrevistas hasta tres veces; 3) algunos de los entrevistados mentían deliberadamente para justificar acciones que en el curso de las obras afectaron al conjunto de la población por detener el avance del eje vial; otros entrevistados 4) se negaron a darme información amplia y profunda sobre asuntos políticos que significaron al proceso, por temor a emitir juicios que pudieran utilizarse en su contra después (a pesar de la promesa personal de no involucrar su nombre en el presente trabajo), fue el caso de dos dirigentes de los colonos afectados que teniendo en su poder importante información documental (como un censo local y un estudio técnico que proponía la modificación del trazo original del eje vial) no me la proporcionaron aduciendo que la habían destruido o

extraviado.

A pesar de lo anterior, considero que el trabajo cotidiano y metódico de la entrevista se erigió en el procedimiento metodológico más directo y fructífero sin el cual, no hubiera podido alcanzar los resultados obtenidos. Aunque también he de hacer mención, de la importante información tanto general como particular que sobre el tema publicaron los periódicos Unomásuno, El Día y El Sol de México, así como la revista Proceso, que analizada en la perspectiva histórica me permitió ubicar el fenómeno en el tiempo.

El análisis a diferentes escalas, gracias a la información cartográfica disponible, me ayudó a encontrar relaciones espaciales que de ninguna manera hubiera podido obtener por otros medios. En este sentido, el mapa como herramienta metodológica no fue sólo un auxiliar valioso en la investigación, sino una constante de apoyo de singular peso en el trabajo documental.

Es importante mencionar también, que fuera de la información hemerográfica consultada no pude obtener mayor referencia teórica respecto al objeto de estudio. Fuera de los excelentes aunque breves artículos que sobre la crisis urbana han realizado, a través de varios años ya en las páginas del periódico Unomásuno, tanto Angel Mercado como Armando Cisneros Sosa, a quienes la comunidad académica universitaria y el movimiento urbano popular deben mucho en el esclarecimiento de la problemática urbana nacional, particularmente de la Ciudad

de México y su área metropolitana, así como de la lucha de clases que en el ámbito urbano se ha desarrollado en los últimos años.

La exposición del marco teórico, así como de la investigación particular, se presenta en la forma lógica en que fueron dándose en el curso de la investigación. Así, la primera parte del trabajo contiene todo el planteamiento teórico general necesario para ubicar al objeto de estudio histórica y espacialmente, y abordarlo con la mayor claridad y objetividad posible, de ello hablan los primeros cinco capítulos. La segunda parte contiene tanto la ubicación espacial concreta del problema de investigación, como el desarrollo del mismo, de esto tratan los últimos cinco capítulos. Por último se presentan las conclusiones, donde se refiere en forma resumida a los resultados de la investigación en relación a la hipótesis central.

Finalmente, deseo hacer énfasis en la utilización del método materialista dialéctico en el tratamiento del problema, todos los errores en la interpretación y aplicación teórica y metodológica son de mi exclusiva responsabilidad, por lo que agradeceré toda crítica y sugerencia que surja en torno a ellos.

No he pretendido mas que aportar mis conocimientos, esfuerzo y tiempo al esclarecimiento de un fenómeno de indudable carácter económico y político que responde a las necesidades de las clases hegemónicas de la sociedad mexicana; la

conducta individual que el mismo genere en cuanto a mi persona como ser social está dada parcialmente dentro del texto, aunque lo fundamental se halla fuera de él, tanto en el trabajo cotidiano como en el venidero.

Si el estudio es útil para las masas proletarias y populares en la lucha política por una sociedad más justa, sin explotación y desigualdad, me daré por satisfecho.

Mayo de 1983.

Gerardo Reza Calderón.

## PRIMERA PARTE

### EL PROCESO DE DESARROLLO URBANO EN EL MODO DE PRODUCCION CAPITALISTA

Para alcanzar el conocimiento de un fenómeno urbano cuquiera, es imprescindible ubicarlo en su desarrollo histórico para entenderlo en su movimiento actual. No presentarlo como un suceso espontáneo, sino como el resultado de una relación dialéctica entre el fenómeno mismo y el conjunto de fenómenos que se desenvuelven en un espacio geográfico común, en el caso que trataremos a partir de esta página, el espacio constituido por las ciudades.

Las ciudades, como producto de la actividad humana tienen una larga historia de desarrollo; puede encontrarse referencia de ellas desde las épocas más remotas, cuando el hombre ya se había organizado en sociedades más o menos complejas, en grandes conglomerados urbanos, hasta la época actual, cuando hablar de ciudades es tan común como el alimento diario. Incluso, si en el pasado organizado del hombre, las ciudades eran un elemento importante en la estructuración de cualquier espacio económico, hoy día, es el elemento dominante sin el cual, el gran avance de las fuerzas productivas no puede entenderse.

Pero la ciudad en el esclavismo o en el feudalismo o en los modos de producción que precedieron o existieron simultáneamente a éstos, no es igual a la ciudad que surge cuando el

sistema capitalista se erige en modo de producción dominante hacia la primera mitad del siglo XVIII. La ciudad capitalista lleva el sello del sistema que la engendra como espacio económico, es la ciudad de la manufactura, de la gran industria y hoy en día, la ciudad que alberga los más variados y avanzados medios de producción y en donde se concentran también, las diversas clases que la propiedad privada de dichos medios ha generado, a través de relaciones de producción que conllevan la explotación de una clase por otra, es decir, del proletariado por la burguesía.

Si en un principio, el objeto de estudio es un aspecto de la política urbana del Estado mexicano (la construcción de vías rápidas de comunicación al interior de la Ciudad de México) se ha planteado como marco teórico de análisis, la realización de esta primera parte para entender el carácter de clase de las políticas urbanas en nuestro país y que fines específicos persiguen.

Ahora bien, aunque en concreto interesa la evolución histórica de las vías de comunicación intraurbanas, se prescindirá de este análisis particular y se estudiará el desarrollo de las ciudades de manera general para exponer las funciones más relevantes de la economía urbana capitalista en las diferentes etapas por las que ha pasado; atendiendo a las relaciones de producción, a la lucha de clases que éstas generan, así como el avance incesante de las fuerzas productivas -incluyendo en estas a la división social del trabajo-, que en las ciudades han tenido la más amplia y grande expresión de desarrollo.

## CAPITULO I

### LA DESCOMPOSICION DEL MODO DE PRODUCCION FEUDAL Y EL TRIUNFO DEFINITIVO DE LA CIUDAD SOBRE EL CAMPO

Un elemento de análisis de suma importancia para entender el proceso de formación de la ciudad capitalista, es el que se refiere a la diferenciación entre el campo y la ciudad, es decir, a la fase histórica en que el campo, dentro de la división social del trabajo, se separa de la ciudad y se convierte en el espacio económico casi exclusivamente dedicado a la producción de alimentos y materias primas. Porque la primera condición para que surgiera la ciudad (no en el régimen capitalista) era la producción de un excedente que permitiera el que individuos ajenos a la producción agrícola o a la cría de animales pudieran reproducirse socialmente, en un espacio económico-social que se distinguía del campo porque en él no se producía ningún producto natural, más bien se utilizaba como centro receptor de la producción para su distribución y consumo por parte de la población dedicada a tareas de carácter político, ideológico, artístico o militar y que en última instancia constituían la clase dominante, este espacio era la ciudad, cuyo papel económico -como espacio productor- no es relevante hasta fines del feudalismo, en que la ciudad política se transforma en ciudad comercial sin perder su primera función.

Cuando surge el capitalismo en su etapa mercantil obviamente que ya existían las ciudades de fundación centenaria o

milenaria, pero lo que importa es analizar el proceso histórico mediante el cual, el campo en el feudalismo -la Edad Media para la historiografía occidental- cede su función dominante en las actividades económicas y pasa a ser completamente sojuzgado por la ciudad, más precisamente por la clase social que se erigiría en la destructora del orden social feudal: la burguesía.

La estructura social del modo de producción feudal, evidenciada por las contradicciones propias del sistema (en el que la clase anteriormente explotada se rebela contra las antiguas relaciones de producción, es decir, contra la clase que históricamente ha explotado la fuerza de trabajo bajo diversas condiciones y en diferentes grados de intensidad)<sup>1</sup>, se constituía en el campo, por la clase señorial, que con base en la posesión de grandes extensiones de tierra, adquiridas unas veces por herencia, otras por compra y las más de las veces por la conquista militar (uno de los elementos de inestabilidad del sistema feudal fueron las guerras "entre los señores por la tierra y vasallos")<sup>2</sup>, dicha posesión sobre el medio de producción más importante del sistema, le permitía la extracción de un excedente<sup>3</sup> a través de la explotación de la forma de existencia de la fuerza de trabajo: los sier-

1 Singer, Paul, et al., La transición del feudalismo al capitalismo,

2 Sweesy, Paul, et al., op. cit.

3 Tal excedente era apropiado en forma de trabajo, posteriormente en especie y por último, cuando el régimen de servidumbre se desintegraba y los siervos alcanzaban una mayor independencia al convertirse en propietarios particulares de las tierras y por lo tanto, con la capacidad suficiente para aliarse a los artesanos libres de las ciudades y enfrentarse a las clases que anteriormente los oprimían.

vos, que en un principio trabajaban las tierras que el señor feudal le proporcionaba para reproducirse y que por tal concesión pagaba al propietario señorial con trabajo en las tierras de éste y en otros servicios, tanto en la casa del terrateniente como en el mantenimiento de la infraestructura de la explotación agrícola o ganadera, como en la capacitación en el manejo de las armas convencionales de uso individual (lanza, arco y flecha, garrotes) o de uso colectivo (catapulta, ariete, carros y torres de asalto) para su inclusión en los ejércitos de conquista o, en el caso contrario, en los ejércitos de defensa.

Conforme las relaciones de producción feudal se desarrollaban a niveles superiores y más contradictorios, junto con otras formas económicas ya existentes -como el comercio y la producción simple de mercancías en las ciudades-, el campesinado se desligaba de sus antiguas condiciones de producción; por un lado, se convertía en propietario de las tierras que antes sólo ocupaba en préstamo y, por otro, se desligaba totalmente al trasladarse a las ciudades que en ese entonces (en un periodo que se ubica entre los siglos XIII y XIV) ofrecían seguridad, empleo y mayor categoría social.<sup>4</sup>

En las ciudades, la cúspide de la estructura social era ocupada por la nobleza real y con más poder económico, por los maestros de los talleres artesanales, quienes a través de un largo proceso de producción para el uso más que para el cambio habían logrado constituirse en verdaderos usufructuarios del manejo de las técnicas de producción de determina-

4 Sweesy, Paul, op. cit.

dos bienes, dicho de otro modo, los maestros de oficio controlaban primero en su casa y luego en talleres ante el aumento de la producción, todo el proceso productivo de un objeto, todas las fases y operaciones por medio de las cuales la materia prima en bruto era convertida en un bien elaborado por un solo individuo, de lo que resultaba que el maestro "enseñaba" a los aprendices a fabricar un producto siempre y cuando estos produjeran o adquirieran a su vez, las herramientas de trabajo necesarias para realizar las tareas. El producto resultante era apropiado por el maestro para consumo propio e intercambiado por otros productos y, posteriormente, con el uso generalizado de la moneda, la producción era puesta en circulación por los comerciantes, tanto dentro de las ciudades como entre ellas. Los oficiales de aprendices -forma social de existencia de la fuerza de trabajo- se reproducían por la apropiación parcial del producto de su trabajo y luego, en la medida que era despojado de sus medios de producción, a través de un salario.

Marx y Engels se refieren a esta fase de desarrollo del sistema feudal en las ciudades en los siguientes términos:

"La división del trabajo entre los distintos gremios, en las ciudades era todavía (completamente natural), y en los gremios mismos no existía para nada entre los diferentes trabajadores. Cada uno de estos tenía que hallarse versado en toda una serie de trabajos y hacer cuanto sus herramientas le permitieran (...) razón por la cual quien quisiera llegar a ser maestro necesitaba dominar todo el oficio".<sup>5</sup>

Aunque para ser maestro no se necesitaba solamente dominar todo el oficio, también relaciones consanguíneas y polí-

---

5 Marx, Carlos y Engels, Federico, La ideología alemana, p. 58.

ticas o cualquiera de las dos, pues los maestros protegidos por coerciones jurídicas mantenían en cerrada membresía la cúpula de los gremios, para hacer más duradera y beneficiosa la explotación de oficiales y aprendices.<sup>6</sup>

Este estado de cosas de la explotación de unas clases dominantes sobre unas clases dominadas no podían mantenerse por mucho tiempo -siglo XIII-, en vista de la agudización de las contradicciones que se expresaban directamente en el obstáculo que para las fuerzas productivas -incluyendo las ciudades mismas- representaban las relaciones de producción mencionadas y, en particular, el avance del intercambio, del comercio de productos en una escala que no se había presentado nunca antes.

Si bien el comercio no se había constituido en una actividad generalizada, debido todavía a la producción para el uso mas que para el cambio, es indudable que jugó un papel muy importante en la rápida transformación de las relaciones de producción entre los siglos XIII y XV, puesto que paralelamente a su desarrollo, en el campo se generaba (debido a las presiones del crecimiento demográfico, al desgaste de las guerras de conquista, a la sobreexplotación a la que estaban sujetos los campesinos siervos y, también, a la relativa independencia que cierta fracción del campesinado poco a poco ganaba, pues ya pagaba a los señores no con servicios ni con productos, sino con dinero, decidiendo ellos sobre cómo, qué y cuándo producir, y en esta liberación de sus antiguas condiciones de producción, se gestaba la des-

6 Singer, Paul, Economía política de la urbanización, 1981.

trucción de dichas condiciones y por lo tanto, su paso a propietarios y productores individuales) primero lentamente y después con gran celeridad, oleadas migratorias hacia las ciudades, donde era posible encontrar cierta seguridad y cierta posibilidad de vender su fuerza de trabajo en los talleres artesanales. Así, a la concentración demográfica en áreas físicamente pequeñas, las condiciones del mercado se hacían atractivas para los comerciantes cuyo móvil de ganencia -fincada en la venta de bienes a precios más altos de los que constituían su valor de cambio- los llevó a enfrentar la baja productividad de la producción artesanal de los gremios, por medio de la producción de mercancías fuera de la ciudad, en aldeas y villorios donde era factible la instalación de talleres donde las innovaciones tecnológicas aplicadas a los medios de producción y los medios mismos son puestos a disposición de los aldeanos, rompiendo de esta manera con el monopolio ejercido por los gremios urbanos, de lo que se entiende que la producción se vuelve completamente para el cambio, los productos se convierten definitivamente en mercancías. Este nuevo modo de organizar la producción pronto se vuelve contra los gremios disolviendo lenta pero irreversiblemente las antiguas relaciones de produción, en donde los gremios tienden a desaparecer o a adecuarse a las nuevas circunstancias, de donde surgen artesanos libres que al eliminar sus antiguas condiciones de producción se eliminan a sí mismos como clase sojuzgada y se perfilan minoritariamente como nuevos y prósperos productores y comerciantes para transformarse después, en poderosos industriales al establecerse la manufactura como precedente

inmediato de la gran industria y del capitalismo como modo de producción dominante. Singer explica los resultados de tal política de la burguesía comercial:

"Es la revolución de la manufactura, que se da fuera de la ciudad y contra la ciudad. La producción manufacturera cae cada vez más, bajo el dominio del capital comercial, cuya fuerza política crece en la misma producción que su poderío (económico). Se forja la alianza entre el capital comercial y la autocracia real, que se dirige simultáneamente contra la aristocracia feudal, cuyo particularismo local traba el comercio, y contra las corporaciones urbanas, cuya resistencia a la ampliación de la escala de producción obstaculiza el desarrollo de las fuerzas productivas (...) la abolición de las barreras internas del comercio, las conquistas allende los mares y el debilitamiento de las corporaciones (gremiales) fueron los principales instrumentos de esa política. Fue que el capital comercial triunfó sobre la jerarquización inherente al feudalismo, abriendo el camino a nuevos y formidables avances de las fuerzas productivas".<sup>7</sup>

Estos progresos de las fuerzas productivas que consolidaron la manufactura, sólo pudieron llevarse a cabo en las ciudades y son éstas a su vez, las que permiten escalas de producción de grandes magnitudes al concentrarse en ellas la fuerza de trabajo necesaria y, además, por la ampliación simultánea del mercado.

En el Capital, Marx plantea que si bien los comerciantes a través del intercambio y del capital obtenido y acumulado contribuyeron a disolver las relaciones feudales de producción, esto no significa que fueron el factor determinante, "...cualquier desarrollo del capital comercial obra en el sentido de imprimir a la producción un carácter cada vez más orientado hacia el valor de cambio, dirigido en el sen-

<sup>7</sup> Singer, Paul, op. cit., p. 24.

tido de convertir a los productos cada vez más en mercancías. Sin embargo, su desarrollo considerado por sí solo (...) es insuficiente para explicar y medir la transición de un modo de producción a otro".<sup>8</sup>

Más adelante afirma que dicha transición se produjo por dos vías: la primera, mediante la conversión del productor en comerciante y capitalista, "este es el camino realmente revolucionario" y la segunda, mediante el apoderamiento por parte del comerciante de la producción, estas es la vía reaccionaria, pues "no produce, de por sí, el trastocamiento del antiguo modo de producción, el cual, por el contrario, conserva manteniéndolo como un supuesto suyo... Esta modalidad le sale al paso por doquier al verdadero modo capitalista de producción, y desaparece con el desarrollo de este último".<sup>9</sup>

Este planteamiento teórico tiene una trascendencia vital para comprender la estructura urbana de la mayoría de las ciudades de Europa occidental, pues donde se presentó la vía revolucionaria -Inglaterra principalmente-, las ciudades crecieron rápidamente con el impacto de la manufactura y de la gran industria después; en la segunda vía -la reaccionaria- las ciudades tuvieron un esplendor grande pero breve, es el caso de algunas ciudades holandesas y otras del norte de Italia como Florencia, Venecia y Génova.<sup>10</sup>

8 Marx, Carlos, El Capital, Secc. IV, Cap. XX, Tomo 3, Vol.6, p. 418.

9 Marx, Carlos, op.cit., p. 427.

10 Se tienen más puntos de referencia sobre esta polémica en el libro que hemos venido citando: La transición del feudalismo al capitalismo.

Ambas vías se desarrollaron en tiempo y espacios diferentes (hablando de Europa occidental), en algunas regiones predominó por breve tiempo la segunda, pero finalmente la vía industrial se impuso, es decir, se impuso la producción sobre la circulación de mercancías. Se consolidó la vía que llevaba al poder a la clase que en ese tiempo y a lo largo de todo el proceso siempre representó la opción revolucionaria y transformadora: la burguesía industrial.

La nueva división social del trabajo representaba con la manufactura un progreso enorme para el rompimiento de las antiguas formas de producción del régimen feudal que en traba en decadencia, en él, la producción de bienes en las ciudades se hacía de manera individual, de modo que un solo individuo el cual no era propietario de los instrumentos con que trabajaba o lo era sólo parcialmente, realizaba todas las etapas de la producción; además, el maestro propietario del taller también intervenía en la producción de un número determinado de mercancías o en la elaboración parcial de algunas, al enseñar al oficial y al aprendiz, al primero para que perfeccionase el oficio y al segundo para que lo aprendiese lentamente.

Ahora, en cambio, en las ciudades y villorrios cercanos a las ciudades la producción se volvió una acción social, al participar en la elaboración de una mercancía varios individuos, cada uno manejaba algunas fases de la producción, de ninguna manera lo hacía todo él. En la medida que la organización al interior del taller, convertido ya en verdadera

fábrica, se incrementaba al incorporarse cada vez más rápidamente innovaciones tecnológicas a los procesos productivos, la división técnica del trabajo se ampliaba grandemente y en definitiva, cada trabajador realizaba una sola fase del proceso productivo.

Como era de esperarse, las nuevas relaciones de producción permitieron un gran avance de las fuerzas productivas por lo que las aldeas y villorrios crecieron para convertirse en verdaderas ciudades; las ciudades comerciales de fines del periodo feudal también se transformaron rápidamente en ciudades donde la manufactura predominaba sobre cualquier otro tipo de actividad. Este momento, el de la constitución de las ciudades en base a la actividad manufacturera, que comenzó a gestarse desde el siglo XIII y se consolida en los siglos XVII y XVIII, puso fin en varias partes de Europa al modo de producción feudal, que se sustentaba en la explotación indiscriminada de la fuerza de trabajo y de la tierra -el campo- y dio origen al nuevo orden económico: el modo de producción capitalista, que se desarrollaría en las ciudades, por el carácter concentrado de la producción manufacturera e industrial.

Pero, si este nacimiento del capitalismo marca un gran cambio en el espacio económico mundial -principalmente Europa-, evidenciado en la transformación profunda de la estructura de las ciudades, es necesario continuar el análisis hacia las otras fases de desarrollo que iría alcanzando el nuevo modo de producción a lo largo de los siglos XVIII,

XIX y el presente, en donde las transformaciones del espacio económico mundial desbordarían todo lo conocido hasta entonces. Las nuevas relaciones de producción y el desarrollo enorme de las fuerzas productivas a que dieron lugar, es un tema apasionante por las repercusiones en la estructura urbana a nivel mundial y regional, repercusiones que se diferencian de acuerdo al papel que jugaron y siguen jugando los actuales países que conforman el panorama político del mundo hoy día, que dentro del sistema capitalista mundial se les identifica como países hegemónicos y países dependientes.

## CAPITULO II

### DE LA MANUFACTURA A LA GRAN INDUSTRIA Y DE LA CIUDAD MANUFACTURERA A LAS GRANDES URBES INDUSTRIALES

El modo de producción capitalista que venía desarrollándose lentamente desde el siglo XIII, en la medida en que las relaciones económicas de la producción feudal se descomponían al mismo ritmo con que el capitalismo se consolidaba. Primero, por la manufactura, periodo histórico en la formación del capitalismo que se caracterizó como lo vimos en el capítulo anterior, por el desplazamiento casi total de la producción individualizada de las asociaciones gremiales y por lo tanto, de la forma fundamental de la producción urbana de la época feudal y, en el campo, por la liberación del trabajo servil y la constitución de campesinos libres, involucrados ahora en la producción de alimentos para la población de las ciudades y materias primas para la naciente economía urbano-industrial, además de la migración masiva que los mismos realizaban hacia los centros urbanos.

La creciente incorporación de avances tecnológicos a la producción en los talleres manufactureros -manifestación social del desarrollo de las ciencias naturales, especialmente de la física y la química-, dio lugar más tarde, como producto del conocimiento acumulado y de algunas experiencias iniciales en la invención de máquinas de uso mecánico a través del uso de poleas, palancas, ruedas, etcétera, a

la invención de la máquina de vapor y su inmediata utilización en innumerables procesos manufactureros, en los que el telar mecánico movido por vapor fue una de las primeras máquinas que inauguraron este periodo del capitalismo moderno y, como hemos insistido, representó un gigantesco avance de las fuerzas productivas, que permitieron una producción en escala ampliada de enormes cantidades de mercancías. Aunque, como afirma Marx: "La misma máquina de vapor, tal y como fue inventada a fines del siglo XVII, durante el periodo de la manufactura, y en la forma que persistió hasta el año de 1880, aproximadamente, no provocó ninguna revolución industrial. Fue, por el contrario, la creación de las máquinas-herramientas la que obligó a revolucionar la máquina de vapor".<sup>11</sup>

Ciertamente, la máquina de vapor por sí sola no revolucionó nada; fue la adaptación que de ella se hizo a innumerables herramientas de trabajo, cuyo engranaje exigía, de acuerdo a las características del movimiento de la herramienta, cierta forma, volumen, disposición y características técnicas de la simple máquina de vapor. De esta manera, fueron las máquinas-herramientas las que revolucionaron la máquina de vapor.

La máquina de vapor inventada por Watt y patentada en 1769,<sup>12</sup> si bien no fue la primera, si significó la aplicación

---

11 Marx, Carlos, El Capital, Sección IV, Cap. XIII, Vol. I pp. 305-306.

12 Taulis, Ma. Teresa, Inventos que cambiaron al mundo, 1975, p. 144.

de numerosas experiencias anteriores -ajenas y propias-, en donde las investigaciones sobre las características térmicas del calor aplicado a materiales sólidos y líquidos, posibilitaron su uso en el calentamiento del agua y la generación de vapor y de la fuerza motriz como consecuencia inmediata. Esta genial aplicación de un principio de termodinámica para la generación de energía, a través de una máquina que produjera de una manera sistemática y controlada vapor de agua, y su inmediata utilización para mover automáticamente instrumentos de producción, cuya fuerza motriz anterior era generada manualmente por el trabajador o, en su caso, por la aplicación de la fuerza hidráulica o del viento, aunque estos últimos no se usaron ampliamente por la inestabilidad propia de su variación estacional.

Marx, en una excelente exposición sobre las características fundamentales de la máquina y su capacidad inherente para sustituir el trabajo humano especializado por el trabajo automatizado, escribía: "Fue la segunda máquina de vapor de Watt (...) la que introdujo el primer motor cuya fuerza motriz se engendraba en su mismo seno, alimentándola con carbón y agua y cuya potencia era controlable en un todo por el hombre; una máquina móvil, que brindaba un medio de locomoción susceptible de ser utilizado en las ciudades y no sólo en el campo (...) que permitía concentrar la producción en los centros urbanos en vez de dispersarla por el campo (...) máquina universal por sus posibilidades tecnológicas de aplicación y relativamente poco supeditada en su aspecto geográfico a circunstancias de orden local (...) su máquina de va-

por no se presentaba como un invento con fines especiales, sino como un agente general de la gran industria".<sup>13</sup>

Esta última afirmación de Marx apoya el planteamiento de Singer, de que si bien "la revolución manufacturera" conquistó a la ciudad de afuera hacia adentro, "la Revolución industrial tuvo por escenario, desde el principio, el área urbana".<sup>14</sup>

Es pues, el último cuarto del siglo XVIII y todo el XIX -el marco histórico- y Europa; inicial y especialmente Inglaterra -el marco geográfico- el escenario de una revolución tecnológica que no sólo transformo físicamente el interior de las unidades de producción -el taller manufacturero fue remplazado por la fábrica-<sup>15</sup>, sino que cambió radicalmente la estructura interna de las ciudades.

El espacio geográfico se transformó rápidamente, ahora las ciudades y toda la infraestructura económica que albergaban, representaban -a partir de la clase dominante en el poder- el centro promotor de la organización espacial no sólo regional sino nacional y, sobre todo, por el desarrollo universal del sistema capitalista a nivel mundial. Lo mis-

13 Marx, Carlos, op. cit., pp. 307-308.

14 Singer, Paul, op. cit., p. 24.

15 Marx describe dicha transformación en un lenguaje que no deja duda del gran desarrollo alcanzado en los medios de trabajo: "La máquina simple es sustituida por un monstruo mecánico cuyo cuerpo llena toda la fábrica y cuya fuerza diabólica, que antes ocultaba la marcha rítmica, pausada y casi solemne en sus miembros gigantescos, se desborda ahora, en el torbellino febril, loco, de sus innumerables órganos del trabajo". (El Capital, op. cit., p. 304).

mo sucede con la división del trabajo, se amplía a niveles sin precedentes tanto en la fábrica como entre las ciudades de un mismo Estado nacional y aún más, con la formación del mercado mundial impulsado por la producción incesante de la gran industria, la división alcanza su estadio internacional, momento este, en que el capitalismo convertido en modo de producción dominante, determina por las leyes generales de su desarrollo la división internacional del trabajo; que aunque se fue constituyendo desde la época manufacturera, es con la gran industria y la fase imperialista cuando se consolida definitivamente: 1) países altamente industrializados, productores de bienes industriales y consumidores voraces de materias primas baratas -fuera del mundo colonial- y gratuitas -dentro de la explotación colonial- y, 2) Países no industrializados, productores de materias primas baratas y consumidores de bienes industriales de alto precio. Países dependientes que han participado -lo siguen haciendo ahora- del desarrollo del sistema capitalista a través de todas sus etapas pero, como abastecedores de alimentos, productos minerales y en muchas ocasiones fuerza de trabajo. Países cuya estructura urbana nacional respondió -unos más otros menos- a su inserción histórica al sistema capitalista mundial.

En el periodo de la gran industria, el capital industrial se impone decisivamente y se acumula, reproduce y concentra -fines del siglo XIX- con más rapidez y violencia que el capital comercial, el cual se subordina al primero y reduce su acción a la de mero intermediario.

En esta etapa, se vislumbra con gran claridad el triunfo de la vía revolucionaria de transición del feudalismo al capitalismo. Las ciudades donde los comerciantes se apoderaron de la producción sin participar en ella, no se desarrollaron como aquellas donde la burguesía manufacturera se impuso por la producción o por la fuerza; algunas ciudades como las italianas o las holandesas, las españolas o las portuguesas no alcanzaron el desarrollo industrial como las ciudades de la Gran Bretaña o algunas francesas y, fuera de Europa, aunque en otro contexto histórico y social, las ciudades de Estados Unidos, independiente de la corona británica desde 1783. Estas ciudades fueron la expresión más acabada de espacios organizados para la producción industrial; por la clase dominante que en ese entonces ya se había consolidado definitivamente y competía entre ella misma: la burguesía industrial y monopolista, la clase de los grandes capitalistas.

Si la industria nace en la ciudad y se desarrolla con esta, el proletariado nace y se consolida como clase en ese periodo capitalista. Es a partir de la revolución de la máquina cuando el incesante avance de las fuerzas productivas se convierte en una necesidad inmediata e indispensable para la valorización del capital, aunque sea en última instancia la clase trabajadora la generadora de toda riqueza producida, de todo valor lanzado al intercambio y a su vez, la clase que en las ciudades se reproduce en las peores condiciones sociales.

Las ciudades de la gran industria, se organizan en función de las necesidades de la reproducción del sistema capitalista, tales necesidades se manifiestan en la concentración y centralización de capitales, de instrumentos de producción y de la fuerza de trabajo en niveles en que el espacio urbano es sujeto a un acondicionamiento del equipamiento y los servicios que tienden a beneficiar a los centros fabriles en perjuicio de las áreas de asentamiento proletario.

Si las ciudades nacen con el sistema capitalista las contradicciones en su seno -que son contradicciones sociales, de lucha de una clase contra otra- no se manifiestan tan frecuente y agudamente como en las ciudades de origen medieval o de mayor antigüedad todavía. Porque el espacio urbano se conforma sobre un espacio sin uso anterior, donde la dotación del equipamiento se hace sobre un trazado más o menos ordenado y explícito para la implantación industrial e incluso, de acuerdo a ciertas circunstancias del proceso de desarrollo industrial, para la implantación de la vivienda obrera. En cambio, las ciudades que nacieron cientos de años atrás -o miles- y cuya estructura urbana en principio respondía a exigencias de relaciones económicas de otros modos de producción, tuvieron con el advenimiento de la Revolución Industrial que modificar -muchas de las veces sustancialmente- el emplazamiento urbano. Dichas modificaciones se hicieron sobre las áreas urbanas tradicionalmente ocupadas por las clases trabajadoras.

Engels, hizo una descripción detallada de la realidad

urbana de las principales ciudades industriales del país líder del sistema capitalista del periodo histórico del que se está hablando: Gran Bretaña; que ilustra con gran precisión la situación social y material de la burguesía y el proletariado, muy semejante a la de ahora.

Refiriéndose a Manchester, el viejo Engels escribía:

"A excepción de este barrio comercial, toda Manchester, todo Salford y Hulme, una parte importante de Pendleton y Chorlton, dos tercios de Ardwick y algunas zonas de Cheetham Hill y Broughton, están exclusivamente formados por barrios obreros que rodean el distrito comercial como un cinturón de una anchura aproximada de una milla y media. Más allá de ese cinturón vive la alta y mediana burguesía; ésta última en calles de disposición regular próximas a los barrios obreros (...) y la alta burguesía en las apartadas casas de campo señoriales de Chorlton y Ardwick, o en las aireadas alturas de Cheetham Hill, Broughton y Pendleton, en el sano aire campestre, en suntuosas y confortables viviendas, cerca de las cuales pasan cada media hora o cuarto de hora los autobuses en dirección de la ciudad. Y lo mejor del caso es que estos ricos aristócratas del dinero, pueden llegar a sus locales comerciales en el centro de la ciudad por el camino más directo que atraviesa todos los barrios obreros sin percibir que se están acercando a la más sucia miseria, que se encuentra a izquierda y derecha del camino".<sup>16</sup>

De las áreas urbanas ocupadas por obreros en la misma ciudad de Manchester, Engels escribía:

"Hay en primer lugar la parte antigua de Manchester (...) Aquí todas las calles, incluso las mejores son estrechas y tortuosas (...) las casas son sucias, viejas y destartadas, y la construcción de las calles adyacentes es realmente horrorosa. Cuando se entra en Long Millgate (...) se encuentra inmediatamente a la derecha una serie de casas de estilo anticuado de cuyas fachadas no ha quedado una sola vertical; estos son los vestigios del viejo Manchester preindustrial, cuyos habitantes se trasladaron a otros barrios

---

16 Engels, Federico, El problema de la vivienda, p. 110.

mejor contruidos, dejando las casas que para ellos eran demasiado malas... Uno se encuentra aquí realmente en un barrio obrero sin camuflaje... Pero esto no es nada comparado con las callejuelas y plazuelas que se encuentran en el interior, y a las que se llega sólo por unos pasadizos estrechos cubiertos por los que no pueden pasar dos personas a la vez. No es posible imaginar el desordenado amontonamiento de las casas que desafía cualquier planificación urbana razonable... El desorden ha sido llevado a su máximo en los últimos tiempos puesto que se han llenado con construcciones y añadiduras los pequeños espacios que habían dejado la planificación de las épocas anteriores, hasta que finalmente no quedó entre las casas ni una sola pulgada para construir"<sup>17</sup>

Más adelante Engels describe lo que consideró el "lugar más horrible" de todo Manchester, se trata de Little Ireland:

"Es un hoyo bastante profundo, rodeado en semicírculo por el (río) Medlock, a los cuatro lados de altas fábricas, de altas orillas cubiertas de casas o por montañas de derribos, se encuentran unos 200 cottages, repartidos en dos grupos, en su mayoría de paredes posteriores contiguas, en los que viven un total de 4 000 personas... Los cottages son viejos, sucios y del tipo más pequeño, las calles son escabrosas y en parte sin pavimentar y sin alcantarillado; en medio de charcos estancados y por todas partes se encuentran una cantidad enorme de inmundicias, desperdicios y detritus; la atmósfera está apestanda por docenas de chimeneas de fábrica. Un gran número de niños y mujeres harapientos vagan por las calles, tan sucios como los cerdos que hozan en los montes de cenizas y en los charcos... La raza humana que vive en estos cottages ruinosos, detrás de las ventanas rotas y remendadas con hule, detrás de las puertas carcomidas y los montantes podridos, o hasta en los sótanos oscuros y húmedos, en medio de esta suciedad infinita y el hedor de esta atmósfera que parece encerrada intencionalmente, debe encontrarse en el escalafón de la humanidad..."<sup>18</sup>

No hay que extendernos más, así como Manchester -exponía Engels- las demás ciudades del país. La clase obrera

17 Engels, Federico, op. cit., p. 112.

18 Ibidem, p. 120.

se debatía en las más ruines condiciones de vida; el equipamiento y los servicios urbanos en general, se encontraban en completo deterioro por el abandono o, de cualquier manera, no ofrecían mas que pésimas condiciones de vida; la degradación moral y económica del proletariado se acompañaba de la degradación del medio urbano.

Desde entonces, las políticas urbanas implementadas por la burguesía y el Estado capitalista tenían como objetivo la "adecuación" del espacio urbano al nuevo nivel de desarrollo de las fuerzas productivas, no sólo de las grandes fábricas, sino del avance de los medios de comunicación y de transporte.

Con el descubrimiento de las propiedades lumínicas de la electricidad se pone en juego una serie de inventos industriales que vendrían a revolucionar el paisaje de las ciudades, "Edison fabricó un dínamo utilizable para un sistema de alumbrado por incandescencia, paso fundamental para la creación de ciudades iluminadas como jamás lo imaginó alguien antes de este siglo (XIX)"<sup>19</sup>, o el tranvía eléctrico, cuya instalación de vías férreas y trazado de rutas representaban un argumento valioso del Estado para justificar sin gran costo político, destrucciones masivas de vivienda popular a través de la apertura de nuevas vías de comunicación, que en el fondo escondían motivos económicos (revalorización del suelo) y políticos (segregación social).

---

19 Taulis, Ma. Teresa, op. cit., p. 15.

Una de las obras que más información nos ofrece de la época de la gran industria en relación a los problemas urbanos a pesar de que trata particularmente de la crisis de la vivienda, es la serie de artículos inicialmente periódicos de F. Engels, escritos en 1872 y reunidos en un solo texto, en los que plantea consideraciones teóricas de indudable valor para nuestro tema. En el prólogo Engels señala: "Por una parte, masas de trabajadores rurales son atraídas bruscamente a las grandes ciudades que se transforman en centros industriales; por otra parte, la estructura de estas viejas ciudades no corresponde a las condiciones de la gran industria nueva y al tráfico que esta determina; se ensanchan las calles, se abren nuevas calles, las vías férreas atraviesan barrios enteros. En el mismo momento en que los trabajadores afluyen a ellas en masa, se derriban en masa las viviendas obreras, se produce así una escasez de vivienda para los trabajadores..."<sup>20</sup> Continúa después:

"La extensión de las grandes ciudades modernas confiere al terreno en algunos barrios, sobre todo los situados en el centro, un valor artificial, que aumenta a veces en enormes proporciones; las construcciones edificadas allí, en lugar de aumentar ese valor, lo disminuye en ocasiones, pues no responde ya a las nuevas circunstancias, y son demolidas y sustituidas por otras. Esto ocurre sobre todo con las viviendas obreras situadas en el centro, y cuyo alquiler, incluso en las viviendas superpobladas nunca pueden rebasar un cierto máximo, o por lo menos lo hacen en extrema lenti-

---

<sup>20</sup>Engels, Federico, op. cit., p. 1.

tud. Son entonces demolidas y en su lugar se construyen tiendas, almacenes, edificios públicos",<sup>21</sup> tanto en París como en Londres, Manchester, Liverpool, Berlín y Viena.

Los anteriores planteamientos son indicadores de que las leyes del desarrollo capitalista llevan de manera implícita, la desigualdad social en sus formas más violentas y monstruosas -empleando el lenguaje de Marx-, generando grandes conglomerados urbanos donde el hacinamiento de la población trabajadora en espacios urbanos bien caracterizados es una consecuencia inherente de las formas que establece el capital para reproducirse y que se agravan con cada crisis del sistema capitalista mundial.

---

<sup>21</sup> Ibidem., pp. 16-17.

## CAPITULO III

### EL IMPERIALISMO, FASE SUPERIOR DE LA URBANIZACION CAPITALISTA

Si la fase premonopolista del capitalismo produjo un espacio urbano no imaginable hasta entonces, principalmente en los países hegemónicos del sistema, la fase imperialista -superior y última del capitalismo- debido al proceso violento de concentración y centralización de capitales que la caracterize, ha dado lugar a un espectacular proceso de expansión urbana que en los países dominantes ha alcanzado niveles de urbanización muy altos y que, en los países dependientes se ha reproducido a través de formas, ritmos y niveles cualitativamente diferentes pero cuantitativamente similares; agudizándose en los últimos años en un periodo que arranca inmediatamente después de terminada la segunda guerra mundial.

El imperialismo, cuyos rasgos esenciales fueron formalizados teóricamente por Vladimir I. Lenin en base a la concepción materialista y dialéctica de la historia, ha venido desarrollándose y conformándose desde las dos últimas décadas del siglo XIX en un gran sistema económico y político mundial, que actualmente comprende a la mayoría de las naciones del planeta -excepción de los países del bloque socialista y de aquellos que por medio de una revolución socialista han roto de manera definitiva con las cadenas que los sujetaban ignominiosamente a él- a través de diversas relaciones de competencia, dominación y dependencia en el

que un puñado de naciones imponen su dominio económico y político a una inmensa mayoría de países cuyo signo común es el atraso en diferentes niveles de expresión.

Existen varios elementos de análisis que permiten reconstruir el proceso de urbanización a nivel muy general en esta etapa de desarrollo del sistema capitalista; muy interesantes todos porque permiten ubicar histórica y espacialmente, el inicio y culminación del proceso de integración monopólica a nivel mundial y su ulterior desarrollo a través de otra fase que se hace presente desde principios del presente siglo: la transformación del capitalismo monopolista en capitalismo monopolista de Estado.

La integración monopólica del sistema capitalista que se da en un período que transcurre durante las dos últimas décadas del siglo XIX hasta los primeros años después de finalizada la segunda guerra mundial, se manifiesta en la vinculación orgánica e históricamente necesaria de todas las macrorregiones periféricas que habían venido jugando un rol complementario en la economía mundial, en el que América Latina y México en particular, adquieren ciertas particularidades en su estructura productiva que se reflejará inevitablemente en la conformación de un espacio urbano de enormes contradicciones internas.

Los elementos de análisis referidos líneas arriba no son mas que los rasgos esenciales que caracterizan al imperialismo tanto en su fase inicial como capitalismo monopolista como en su fase segunda y última -ante el surgimiento

del primer Estado socialista y de las posteriores experiencias conocidas- de capitalismo monopolista de Estado. Así, antes de iniciar el análisis del espacio urbano producto del imperialismo, es necesario abordar de manera general el panorama político del mundo hacia fines del siglo XIX y principios del XX, donde se ubica históricamente el surgimiento del imperialismo como etapa superior del modo de producción capitalista.

Una de las características fundamentales del capitalismo en su proceso de reproducción como sistema económico, es la escala cada vez más amplia en la que ha venido desenvolviéndose. Un elemento clave en esta expansión y reproducción ampliada había venido recayendo en la libre competencia capitalista que en otros términos se ha traducido en la más completa libertad de todos los capitalistas individuales de eliminarse, simple y llanamente, unos por otros. A su vez, la libre competencia, que se había desarrollado como una de las contradicciones económicas más violentas del capitalismo, se había erigido en la forma específica y natural para garantizar la acumulación de capital.

Pero como la libre competencia no resuelve la contradicción entre la excesiva concentración de capitales y la necesaria ampliación de la escala de producción para mantener los niveles medios de ganancia, aunque esta siga una tendencia general a la baja por el incremento constante del capital orgánico y técnico invertido en las innovaciones tecnológicas aplicadas a las fuerzas productivas para elevar la producti-

vidad, los mercados nacionales resultan insuficientes para realizar las mercancías, se hace necesario entonces incorporar nuevos centros de consumo fuera de las fronteras de la nación, es decir, hacia los otros países industriales y, más todavía hacia los países recientemente descolonizados (América Latina) o en vías de una colonización formal (Asia y Africa), todos ellos se encontraban en un incipiente proceso de integración capitalista a través de la producción de materias primas para la pujante industria urbana de las naciones metropolitanas.

Todo el proceso mediante el cual las naciones periféricas venían integrándose al sistema capitalista está indisolublemente ligado al proceso de consolidación del modo de producción capitalista, que empieza a concretarse de manera definitiva con la Revolución Industrial de mediados del siglo XVIII y que para el siglo XIX, se había impuesto de manera rápida ante el gran avance de los medios de comunicación y de transporte (que desde el siglo XV permitieron el descubrimiento, la conquista, la colonización y la explotación económica de vastos espacios mundiales) en casi todo el planeta.

Este proceso de expansión capitalista también se caracterizó por un reajuste en el equilibrio de fuerzas a nivel de las grandes potencias económicas en todo el siglo XIX y que continuó en el mundo capitalista hasta la segunda guerra mundial.

Por un lado, España y Portugal que no participaron de

de manera directa en el proceso de industrialización de sus vecinos europeos y que, sin embargo, jugaron un rol importante en la acumulación originaria de capital (por las grandes cantidades de oro y plata -principalmente España- que introdujeron al continente producto del saqueo de sus colonias) entraron en crisis total en la escena mundial ante el proceso de liberación nacional de las colonias latinoamericanas iniciado a principios del siglo XIX y culminado a fines del mismo con la guerra hispano-estadounidense en la que los Estados Unidos obtuvieron como botín principal Cuba, Puerto Rico, Guam y Filipinas.

Por otro lado, a pesar de la independencia política de los países latinoamericanos, cuya estructura urbanorregional había evolucionado en torno a la economía colonial de exportación, es decir, para el intercambio comercial con la metrópoli; la dependencia económica continuó, ya no a través de España y Portugal, sino de la Gran Bretaña país en donde el capitalismo premonopolista había madurado más rápido que en ningún otro país del mundo industrializado. En la práctica, el mercado mundial capitalista producto de la expansión inevitable del sistema, se encontraba en manos de la gran burguesía británica en un gran porcentaje a mediados del siglo pasado. Eduardo Galeano refiriéndose a la segunda década de ese siglo afirma: "De Yorkshire y Lancashire, de los Cheviots y Gales, brotaban sin cesar artículos de algodón y lana, de hierro y de cuero, de madera y porcelana, los telares de Manchester, las ferreterías de Sheffield, las alfarerías de Worcester y Staffordshire, inundaron los mer-

cados latinoamericanos".<sup>22</sup>

Cabe aclarar aquí, que si bien, en general, en toda América los capitales ingleses penetraron rápida y violentamente, en el caso de México esta penetración no tuvo la misma contundencia, es posible afirmar que fueron los capitales estadounidenses los que impulsaron una conformación urbano-rregional de acuerdo a las necesidades de su economía.

La consolidación del proceso capitalista al interior de los Estados Unidos a lo largo del siglo XIX llegó a un punto culminante con la guerra de Secesión (1862-1865), en la cual los federados capitalistas del norte arreglaron cuentas con los confederados esclavistas del sur, derrotándolos y permitiendo el libre acceso de la mano de obra antes esclava a los centros industriales urbanos del noreste, al abolirse finalmente el trabajo esclavo.

La arrolladora política de expansión territorial que venía desarrollando Estados Unidos y que costó a nuestro país un poco menos de la mitad de su territorio actual (1848), interrumpida por la guerra civil y continuada hasta fines de siglo, dejó al poderoso país vecino en la mejor disposición de competir por los mercados mundiales en violenta disputa con la Gran Bretaña y abanderar en adelante, la nueva fase monopolista del capitalismo internacional.

-----

22 Galeano, Eduardo, Las venas abiertas de América Latina, 1979, p. 272.

De esta manera, habiendo iniciado la expansión territorial en el continente americano desde el momento mismo de su independencia, al incorporar por la fuerza de la diplomacia o por la diplomacia de la fuerza extensos territorios de régimen colonial francés o español, de la conquista de suelo mexicano y, posteriormente como "recompensa de guerra" Puerto Rico y Guam, porque Filipinas y Cuba alcanzarían la independencia posteriormente, se lanzarían ya no a la conquista territorial, sino a la conquista económica de toda América Latina y anglosajona, y al resto del mundo de manera progresiva hasta los años posteriores a la segunda guerra mundial.

Mientras, en Europa, Gran Bretaña, Francia, Alemania y Bélgica se repartían en Berlín, sobre el mapa y entre puro y copa el continente africano en 1884. Ante el peligro siempre latente de que los Estados Unidos se expandieran colonialmente en Africa y ante la necesidad de asegurar los mercados extranacionales, que por un lado eran utilizados como fuentes innagotables y gratuitas de materias primas y por otro, para desahogar la "presión demográfica" de las metrópolis que traducida en términos económicos, no era mas que la presión del ejército industrial de reserva, que en periodo de crisis agudizaban las contradicciones entre el capital y el trabajo; nada más saludable para las burguesías imperialistas que la migración de la fuerza laboral excedente que, al mismo tiempo, se constituía en un mercado potencialmente ampliable.

Así (como bien lo indicara Lenin en su excelente ensa-

yo: El imperialismo, fase superior del capitalismo), al iniciar el siglo XX no quedaba más territorio por colonizar,<sup>23</sup> de ahora en adelante la disputa por los mercados no se daría en los términos tradicionales de quien llegaba primero colonizaba y explotaba, en el futuro, los mercados se ganarían o perderían a sangre y fuego; la primera guerra mundial lo evidenciaría claramente. Es necesario anotar con respecto a lo anterior, la clara concepción espacial que Lenin poseía del fenómeno imperialista, concibiendo al imperialismo no en términos exclusivamente económicos, sino como un sistema económico-político dialécticamente vinculado al espacio geográfico mundial.

Esta era la situación política mundial antes de la primera guerra mundial, cuando los países líderes del capitalismo mundial se habían repartido territorial, económica y políticamente el resto del mundo, con las excepciones conocidas y en forma resumida se concretaba a los siguientes: América para la oligarquía estadounidense; Asia, África y Oceanía para las oligarquías financieras y los monopolios británicos, franceses, alemanes, belgas, holandeses; sin excluir los dominios semif feudales de Portugal y España.

Hasta aquí, la fase monopolista del capitalismo se consolida definitivamente, hasta aquí, la integración monopolística mundial es un factor determinante para la continuación de

-----  
 23 Buena parte de Asia se encontraba bajo dominio del imperio Turco; India con Bangladesh y Pakistán en manos de británicos e Indochina bajo el coloniaje francés.

la explotación capitalista de naciones por naciones, de hombres por hombres a través de unas clases por otras.

Regresando pues, a analizar la urbanización capitalista en su fase imperialista por medio de algunos rasgos que distinguen esta etapa, destacando sólo los aspectos más relevantes y generales del mismo.

Las ciudades, espacio de contradicciones económicas y sociales de la concentración monopolística

El desarrollo incesante del capitalismo desde su fase manufacturera se ha significado siempre por un avance progresivo y superior en el nivel de desarrollo de las fuerzas productivas. Este, a su vez, ha estado condicionado principalmente por el objetivo fundamental de la producción capitalista: la ganancia, que, a su vez, es la base de la acumulación y reproducción de capital.

La modernización pues, de los medios de producción se dirigen a la búsqueda de una mayor productividad de la fuerza de trabajo para obtener más bajos costos por unidad de mercancía, para competir con mayores ventajas en la rama industrial de que se trate, con los cientos o miles de productores de las mismas mercancías. Esta libre competencia se resuelve en favor de aquellos productores que a más bajo costo producen, y en contra de los que manteniendo procesos pro

ductivos atrasados, el costo de las mercancías se conserva por encima de los primeros (en los que se sustentan los precios medios) resultando finalmente en una rentabilidad regresiva de la empresa y en su inevitable quiebra y desaparición o, en su absorción por las empresas más competitivas.

En la medida que son incorporados elementos cada vez más tecnificados a la producción, generan en el extremo opuesto del proceso más ganancias, más acumulación y más posibilidades inmediatas de inversión en más y más nueva tecnología; en la misma medida las empresas cuya acumulación no se desarrolla al mismo ritmo de las más poderosas tienden a desaparecer o a incorporarse para sobrevivir a éstas últimas; lo que origina en otro nivel de procesos la concentración y la centralización de la producción y de los capitales y el surgimiento inevitable, necesario e históricamente irreversible de los monopolios, tanto a nivel vertical como horizontal.

Es importante aclarar antes de continuar que si bien la libre competencia es sustituida por la dinámica de los monopolios, estos no la eliminan completamente, mas bien, se desarrollan por encima y al lado de ella, en otras palabras:

"...El monopolio puro no existe ni puede existir bajo el capitalismo, la competencia entre el capital monopolista y el no monopolista no sólo está presente sino que es más severa y más desigual que la competencia premonopolista".<sup>24</sup>

---

24 Aguilar, Alonso, Teoría leninista del imperialismo, 1978, p. 116.

Pero el capitalismo no se ha desarrollado tan linealmente como en apariencia pudiera suceder; las enormes contradicciones que viene generando desde sus orígenes han terminado en colosales y cíclicas crisis que en la fase monopolista adquieren nuevas dimensiones.

Engels, refiriéndose a todo este conjunto de procesos sintetiza:

"En efecto, desde 1825, año en que estalla la primera crisis general, no pasan diez años seguidos sin que todo el mundo industrial y comercial, la producción y el intercambio de todos los pueblos civilizados y de su séquito de países más o menos bárbaro, se salga de quicio. El comercio se paraliza, los mercados están saturados de mercancías, los productos se estancan en los almacenes abarrotados, sin encontrar salida; el dinero constante se hace invisible; el crédito desaparece; las fábricas paran; las masas obreras carecen de medios de vida precisamente por haberlos producido en exceso, las bancarrotas y las liquidaciones se suceden unas a otras. El estancamiento dura años enteros, las fuerzas productivas y los productos se derrochan y se destruyen en masa, hasta que, por fin, las masas de mercancías acumuladas, más o menos depreciadas, encuentran salida, y la producción y el cambio van reanimándose poco a poco. Paulatinamente la marcha se acelera, el paso de andadura se convierte en trote, el trote industrial, en galope, y, por último en carrera desenfrenada, en un steeple-chase (carrera de obstáculos) de la industria, el comercio, el crédito y la especulación para terminar finalmente, después de los saltos más arriesgados en la fosa de un crac. Y así, una y otra vez. Cinco veces se ha venido repitiendo la misma historia desde el año de 1825, y en estos momentos (1877) estamos viviéndola por sexta vez. Y el carácter de esta crisis es tan nítido y tan acusado, que Fourier las abarcaba todas cuando describía la primera, diciendo que era una crise plethorique, una crisis nacida de la superabundancia".<sup>25</sup>

Lenin resume cronológicamente los momentos más trascendentes en el surgimiento y consolidación de los monopolios

25Engels, Federico, Del socialismo utópico al socialismo científico, pp. 58-59.

en etapas históricas muy ligadas a las crisis del sistema:

- 1) 1860-1880, punto culminante de desarrollo de la libre concurrencia (competencia). Los monopolios no constituyen más que gérmenes apenas perceptibles.
- 2) Después de la crisis de 1873, largo periodo de desarrollo de los cartels (fusiones monopolistas), pero éstos constituyen todavía una excepción, no son aún sólidos, aun representan un fenómeno pasajero.
- 3) Auge de fines del siglo XIX y crisis de 1900-1903; los cartels se convierten en una de las bases de toda la vida económica. El capitalismo se ha transformado en imperialismo"<sup>26</sup>

Los monopolios pues, y todos los tipos de alianzas monopolistas (cartels, sindicatos, trusts, consorcios o holdings) en su desarrollo hacia nuevas formas de organización de la producción impulsaron al interior de las ciudades de los países hegemónicos importantes modificaciones, algunas de ellas derivaron en situaciones completamente nuevas.

Si bien el capitalismo monopolista ha penetrado en todos los sectores económicos, es en la industria donde se manifiesta con más claridad el proceso de concentración y centralización de capitales; pero no en todas las ramas industriales la integración monopólica ha sido igual. Son las industrias de punta las que han significado al proceso. Las industrias tipificadas como pesadas entre las que destacan la industria de máquinas para hacer máquinas; el transporte en todas sus formas (aviones, automotores, ferrocarriles y barcos); la producción de acero, la metalurgia en ge-

---

<sup>26</sup> Lenin, Vladimir I. El imperialismo, fase superior del capitalismo, p. 21.

neral, la química, la refinación de gas y petróleo, la petroquímica, la electromecánica, la electrónica, la eléctrica, la papelera y otras que no siendo necesariamente pesadas o de bienes de capital necesitan por el carácter masivo y en serie de la producción, mucho espacio para el almacenaje de las piezas y para la correcta instalación de las cadenas de montaje, extendiéndose todo el cuerpo fabril en construcciones de una sola planta.

Si la ciudad de la revolución industrial creció sobre los espacios inmediatos e interiores de la ciudad feudal, la ciudad del capitalismo monopolista no podía extenderse sobre estos mismos espacios cuyo valor del suelo por la especulación inmobiliaria alcanzaba precios muy altos en comparación con los terrenos periféricos.

Como tendencia general estos gigantes fabriles se fueron extendiendo e instalando en los terrenos contiguos a las vías férreas y carreteriles de comunicación, guiados por un lado, por la renta diferencial de ésta localización como por los bajos precios de los terrenos, amén de otro tipo de facilidades de la urbanización privada de las compañías de bienes raíces, creada para la realización de los terrenos.

Un hecho que no podemos pasar por alto y que jugó un papel determinante en el crecimiento horizontal de las metrópolis imperialistas fue la invención y uso de los transportes eléctricos, generalizado a fines del siglo pasado y que hoy día ha alcanzado un alto grado de desarrollo, como

son los trenes bala europeos y japoneses o los trenes subterráneos como el metro francés que empezó a funcionar en el primer cuarto de este siglo, y que hoy día se ha generalizado a las principales ciudades de los países centrales y también, en muchos casos, a las capitales de países latinoamericanos dependientes. Lo mismo sucedió a una escala incomparablemente mayor con los automotores de combustión interna a base de gasolina. No es casual por ello, el que las industrias petroquímicas, automovilísticas y huleras (llanteras) se hallan destacado por su alto grado de integración monópolica.

El gradual perfeccionamiento de los medios de transporte -como fuerzas productivas- tanto al interior de las ciudades como en el espacio regional donde éstas se desenvuelven, rompió con uno de los mayores obstáculos a la expansión de las ciudades, al permitir la separación entre los centros de trabajo localizados ahora en la periferia y los lugares de residencia de la fuerza de trabajo. Aunque, como se verá más adelante, esta situación favorable a la urbanización que ya entraba en contradicción en los espacios centrales de las ciudades que se caracterizaban por una anchura y disposición de las calles bastante cerrada; en el futuro, con la gran concentración de vehículos automotores (automoviles y camiones) no sólo en el centro de la ciudad sino de hecho, por la anarquía misma del crecimiento urbano en toda la ciudad; por lo que el transporte de mercancías y fundamentalmente de pasajeros se realizaría con gran pérdida de trabajo productivo al impedirse una circulación óptima de ellos.

Por otra parte, el crecimiento de las ciudades no sólo se ha dado por el lado del proceso productivo, es decir, por el crecimiento del sector industrial y su correspondiente infraestructura urbana, también, como proceso ligado a él, ha crecido la infraestructura necesaria para la reproducción de la fuerza de trabajo.

Las áreas residenciales de la clase trabajadora han seguido procesos de localización más variados que los propios de las fábricas industriales, tres destacan como los principales:

1) Las áreas residenciales proletarias localizadas en los centros de las ciudades como producto de la más antigua urbanización; formas urbanas heredadas de la época feudal o de los inicios de la urbanización capitalista. Estas áreas tienden a desaparecer y ser sustituidas o readaptadas por una urbanización especulativa de construcción de oficinas, centros comerciales y otro tipo de servicios.

2) Las áreas residenciales proletarias, que en el proceso más intenso de la urbanización capitalista de la Revolución Industrial de fines del siglo XVIII y casi todo el XIX, que se significó por una enorme acalancha de masas humanas de las áreas campesinas que quedaron instaladas en la periferia de ese periodo, y que actualmente se han consolidado como áreas de poblamiento netamente proletario.

3) Las áreas de vivienda proletaria contemporánea que siguen a los grandes establecimientos fabriles como una for-

ma guiada de reproducción de la fuerza de trabajo, por parte de los empresarios capitalistas para asegurar la mejor disposición de la masa laboral en vista de una mayor productividad del trabajo.

De manera general, la urbanización de las áreas proletarias en los países industriales avanzados ha sido impulsada por el capital inmobiliario cuya forma de reproducirse ampliamente es a través de la construcción de viviendas, para alquiler o para venta, generalizándose más ésta última opción ante la relativa capacidad salarial de los trabajadores de estos países por acceder al mercado de la vivienda, que como cualquier mercancía puede comprarse o venderse a través de numerosas transacciones, en las que el crédito a plazos es un medio constante y, políticamente adverso para los trabajadores, porque los ata a un contrato monetario por más de diez años en que la conservación del empleo se mantiene a costa de importantes concesiones a las condiciones impuestas por los capitalistas, especialmente en lo relativo al salario. Por eso Engels plantea que el problema de la vivienda no puede resolverse a través de la adquisición privada de la misma, porque deriva en un fin de la lucha obrera desviando la atención del problema fundamental de la lucha de la clase trabajadora: su eliminación como tal a través de la destrucción del orden capitalista, que en última instancia, se traduce no sólo en la eliminación del problema de la vivienda, sino también, de todos los problemas que el capitalismo genera inevitablemente en la dinámica de su reproducción, esencialmente en los medios materiales de vida que per-

miten la reproducción del hombre en sociedad. Por otro lado, como se comentó al principio de este capítulo, el imperialismo no elimina las crisis que el capitalismo ha venido sufriendo desde sus orígenes. Las oligarquías financieras como forma de superar dichas crisis exportan el capital para reproducirse y acumularse en otros espacios económicos.

### La ciudad capitalista entre las crisis y las guerras

Por otro lado, los espacios urbanos de los países imperialistas sujetos también a la irracionalidad de las leyes capitalistas, no escapan en los periodos de crisis a los efectos de la creciente militarización de las economías nacionales, que, por un lado, resuelven el problema de las inversiones que no pueden dirigirse a los sectores productivos por el estrangulamiento propio de la superproducción en estos ramos, y por otro lado, permiten a los Estados capitalistas intentar despojarse unos a otros del mayor número de mercados a través de las guerras imperialistas.

Es así como se explican las dos guerras mundiales que han enfrentado a los países capitalistas, en los que las contradicciones económicas de todo el sistema estallan violentamente, con los resultados más ignominiosos hasta ahora conocidos en contra de la humanidad.

Es bien conocido como el Estado y la oligarquía de la

nación alemana (país donde la fase imperialista se desarrolló más rápidamente), ante la limitadísima extensión de sus mercados coloniales en comparación con Francia y Gran Bretaña, y por la necesidad inaplazable de darle continuidad a la acumulación y reproducción del capital, se lanzan a una estrategia económica y política que puede bien enmarcarse en lo que apunta Alonso Aguilar:

"Desde antes de estallar la primera guerra mundial, Lenin insiste en que el remedio de los grandes Estados imperialistas buscan a la crisis y a las contradicciones cada vez más profundas del sistema, es incluso más grave que la propia enfermedad. A falta de actividades productivas que reanimen la economía, buenos son el armamentismo y los preparativos bélicos. La política 'pacífica' del imperialismo debe ser sustituida por una que emplee dosis crecientes de violencia y que estimule y refuerce la ya minada confianza de los capitalistas"<sup>27</sup>

Es así como, a través de diversos actos de chantaje político y militar, Alemania, aliada a los imperios Austro-Húngaro y Turco agudizan las contradicciones que implicaba el fin del reparto territorial a nivel mundial haciendo estallar la primera guerra mundial que tuvo como escenario fundamental y casi único al continente europeo.

El nivel de destrucción de los medios de producción en las ciudades de los países en conflicto fueron considerables, aparte de los 15 millones de seres humanos sacrificados en la contienda. En suma la destrucción de cuantiosas masas de fuerzas productivas, especialmente a nivel urbano, significó, por un lado, el debilitamiento de la economía europea y por tanto, el cese del flujo de capitales de inver-

<sup>27</sup> Aguilar, Alonso, op. cit., p. 155.

ción de las economías de los países latinoamericanos que por lo mismo, iniciaron un proceso de industrialización impulsado por las nacientes burguesías nacionales que vendrían a darle un nuevo sentido a las funciones de las ciudades capitales y otras de menor jerarquía y, por otro lado, el curso de la guerra representó una oportunidad grande para el imperialismo estadounidense de consolidar sus posiciones monopólicas en América Latina y en Europa misma.

En términos políticos, el imperialismo dio un gran salto cualitativo al transformarse por la intervención efectiva de los Estados como representantes políticos de las burguesías respectivas, en la organización y operación de los ejércitos en contienda, de capitalismo monopolista en capitalismo monopolista de Estado. Esta transformación, que en nuestros días alcanza magnitudes insospechadas y que se ha constituido en la segunda y última fase del imperialismo se ha ido consolidando desde la primera posguerra, fundamentalmente en el terreno económico. En la mayoría de los países capitalistas en la etapa que siguió al periodo bélico e incluso antes del mismo, el Estado ha tomado en sus manos el mando de numerosas empresas industriales, bancos, servicios e incluso industrias base como la siderurgia, la metalurgia, la extracción de petróleo y carbón, los transportes, la generación de energía eléctrica, la industria nuclear, los armamentos, entre otros. Industrias muchas de ellas cuya recuperación de la inversión es a muy largo plazo o donde la rentabilidad no permite ganancias extraordinarias por los riesgos que implica la inestabilidad de su mercado o también,

porque en los periodos de crisis no logran mantener ciertos niveles de empleo, agudizándose las contradicciones entre el capital y el trabajo.

El imperialismo monopolista de Estado viene a entrelazar en una forma no muchas veces clara, pero sí efectiva, los intereses de la oligarquía financiera como fracción hegemónica de la burguesía imperialista con los del Estado nacional, especialmente en contra de las masas trabajadoras urbanas que han alcanzado formas de organización y desarrollado formas de lucha más radicales que en el pasado.

Es por eso, que ante el deterioro de las condiciones de vida del proletariado urbano como producto de la gran crisis de 1929-33 y ante el surgimiento y radicalización del movimiento obrero internacional la oligarquía imperialista radicaliza su posición obligando al Estado a corporativizarse para defender a ultranza los intereses de aquéllos, dentro y fuera de las fronteras nacionales.

El estado capitalista y monopolista se constituye así, en un fascismo abierto y aniquilante: Italia y Alemania son los ejemplos más contundentes.

Alemania se lanza de nuevo a la disputa por los mercados, ya no sólo coloniales, sino por los mercados de sus competidores imperialistas con los resultados bastante conocidos, de los cuales son útiles rescatar los siguientes:

- 1) La inmensa destrucción de fuerzas productivas de un

costo social sin precedentes. Si la primera guerra mundial dió lugar a un fantástico crecimiento científico y tecnológico aplicado a la creación del armamento más potencialmente destructivo en tierra, mar y aire; en la química, la balística, la física, la electrónica, la aeronáutica, la automovilística bélica y otras tantas ramas que posteriormente fueron perfeccionadas hasta alcanzar verdaderas magnitudes destructivas nunca vistas.

Si en el primer conflicto mundial la guerra ocasionó destrucciones urbanas importantes, a pesar de haberse desarrollado la mayor parte de las acciones militares en campo abierto o en el mar, muy poco en el aire; en la segunda guerra las acciones más trascendentes se realizaron en el interior de las ciudades o muy cerca de ellas. Los bombardeos criminales dirigidos sobre la ciudad de Londres y otras de la Gran Bretaña por la aviación alemana o, la destrucción casi total de Varsovia, fueron la prueba más contundente de la devastación a que fueron sometidas las áreas urbanas de las potencias capitalistas por sus competidores imperialistas.

2) El que las ciudades como conjuntos espaciales se hayan convertido en los blancos militares por excelencia y, no como antes, en que los blancos solían ser las instalaciones militares o logísticas del enemigo, dentro o fuera de las ciudades, es decir, antes existía una cierta "racionalidad" bélica que consistía en destruir parte de las ciudades y no todas en su conjunto.

Los blancos urbanos se generalizaron con el uso intensivo de las armadas aéreas de los países contendientes; un ejemplo vasta para ilustrar el horror y la barbarie a la que se llegó en ese sentido: las bombas atómicas que cayeron sobre Hiroshima y Nagasaki:

"Se han hecho diversas estimaciones de las bajas ocurridas en Hiroshima y Nagasaki, pero ha sido difícil calcular el número exacto de personas irradiadas que pudieron haber muerto después de huir de la ciudad. Según los cálculos más fidedignos de que se dispone, en Hiroshima hubo 78 000 muertos y 84 000 heridos (de 300 000 habitantes que había) y en Nagasaki 27 000 muertos y 41 000 heridos (de 87 000 habitantes que existían antes de la explosión). Además, hubo también millares de desaparecidos. En ambas ciudades, la mayoría de las muertes instantáneas se debieron a la demolición violenta de los edificios residenciales y de oficinas. En Hiroshima resultaron destruidos total o parcialmente 60 000 edificios. Dentro de un radio de 2 500 metros, las casas de madera fueron arrasadas y los edificios de ladrillo se convirtieron en montañas de escombros. Las casas sufrieron graves daños hasta los 8 Km. Paredes, puertas, ladrillos, vidrios, muebles y otros residuos fueron lanzados al aire aplastando o dañando todo lo que se encontrara en su trayectoria. A distancias medianamente próximas al "punto cero" (es decir, el punto del suelo situado directamente abajo de la explosión) los edificios fueron arrasados mientras que a mayores distancias quedaron inclinados en la dirección de la onda explosiva".<sup>28</sup>

La devastación urbana causada por la segunda guerra mundial no es comparable con las cuantiosas pérdidas de vidas humanas (al parecer más civiles que militares): 55 millones de muertos (solamente la Unión Soviética perdió cerca de 20 millones de vidas), 35 millones de heridos y 3 millones de desaparecidos.<sup>29</sup>

28 Thompson, David, Historia mundial desde 1914 hasta 1950, 1953, p. 69.

29 Fernán, José, Historia mundial desde 1939, 1974. p. 36.

3) En el futuro, las guerras imperialistas no tendrán la misma dinámica destructiva que las dos anteriores. El desarrollo incesante de las armas nucleares cuyo poder de destrucción suma varias veces la superficie del planeta, sería dirigido sin duda alguna hacia las áreas urbanas, centros neurálgicos de las economías de las potencias mundiales, aunque con toda seguridad y en la más negra perspectiva, el enfrentamiento interimperialista será sustituido por la lucha antagónica entre los países líderes del capitalismo y del socialismo, es decir, entre los bloques militares de la OTAN y del Pacto de Varsovia, cuyas potencias representantes: los Estados Unidos y la Unión Soviética respectivamente, cuentan con la más alta tecnología bélica para destruirse mutuamente. Esta probable guerra de sistemas económico-políticos irreconciliables no excluiría a los aliados históricos y coyunturales de cada bloque. Puesto que la devastación de las áreas urbanas podría ser la más grande y, a la vez, la última.

Se han hecho varios cálculos sobre los posibles efectos de una guerra nuclear en diversas escalas de destrucción, citamos dos casos:

1) "En el caso de la explosión en el aire de una bomba de veinte megatones<sup>30</sup>, el calor desprendido sería sufi-

---

<sup>30</sup> Un megatón equivale a 1 000 kilotones. La bomba atómica que destruyó Hiroshima tenía una potencia de 20 kilotones, equivalentes a su vez a 20 000 toneladas de TNT. En otras palabras, la potencia destructiva de un megatón es igual a 50 bombas atómicas de la que destruyó Hiroshima.

cientemente intenso para provocar incendios hasta 30 Km del punto de explosión (...) y podría poner en peligro la vida de las personas que se encontrasen en un radio de casi 60 Km. Se ha calculado que si este dispositivo explota en Manhattan, produciría probablemente la muerte de 6 millones de los 8 millones de habitantes de la ciudad de Nueva York, y ocasionaría, si no existiese un programa de construcción de refugio o de evacuación, otro millón más de muertos fuera de los límites de ese núcleo urbano. La explosión en la superficie de una bomba de 20 megatones crearía un cráter de 75 a 90 metros de profundidad y de 800 metros de diámetros"<sup>31</sup>

2) "En un estudio realizado por los suecos sobre las consecuencias de ataques nucleares contra las ciudades de Suecia se ve que un ataque realizado con unas 200 armas, cuyas explosiones fueran de una potencia entre 20 y 200 kilotones, produciría de 2 a 3 millones de víctimas, es decir, del 30% al 40% de su población total (que es de unos 7 millones de habitantes). El estudio demuestra también que quedarían destruidas del 30% al 70% de las industrias suecas y que las dos terceras partes de los trabajadores industriales sufrirían heridas mortales o graves. La importancia del ataque supuesto en este estudio determinado es relativamente grande, pero, no obstante, corresponde tan sólo a una pequeña fracción de las armas nucleares que se encuentran ya almacenadas en los arsenales nucleares"<sup>32</sup>

Los ejemplos anteriores pues, son suficientes para comprender no sólo la magnitud destructiva de la alta tecnología bélica de hoy día, sino también, para entender con mayor claridad la indescriptible violencia que puede desatar las contradicciones capitalistas de la fase imperialista.

En el periodo de posguerra, es decir, en el periodo contemporáneo de la historia mundial, cuando el sistema capita-

---

31 García Cantú, G. Textos de historia universal de fines de la edad media al siglo XX, 1976, pp. 319-320.

32 Ibidem, p. 321.

lista coexiste de manera crecientemente antagónica con el socialismo; el capitalismo monopolista de Estado adquiere nuevas dimensiones las cuales van a expresarse en el espacio urbano: 1) la característica fundamental de esta fase, la injerencia cada vez más global del Estado en todos los sectores económicos -principalmente en la industria- que desde fines de la primera guerra mundial y durante la crisis de 1929 había alcanzado proporciones desconocidas, fundamentalmente en Europa, comienza en la década de los años cincuenta un proceso inverso, debido al temor de que una ampliación de las funciones económicas del Estado pudiera evidenciar la inutilidad de la misma clase burguesa en la actividad económica de la sociedad. De ahí que se tienda a reprivatizar un buen número de las empresas nacionalizadas o a privatizar las construidas a cargo del presupuesto público.

Espiridonova y Cherkasova advierten al respecto: "...mediante la nacionalización de las empresas estatales, los monopolios pretenden también suprimir las conquistas sociales de los trabajadores, que suelen ser mayores en el sector público que en el particular, y de este modo desplegar una nueva ofensiva contra la clase obrera"<sup>33</sup>, es decir, contra sus condiciones materiales de reproducción social, entre ellas el deterioro de los equipamientos urbanos.

Agregan: "Durante los últimos años, la intransigencia

---

33 Spiridonova, N. y Cherkasova, L. Rasgos económicos del imperialismo, 1974, p. 130.

de propiedades públicas a monopolios privados se ha generalizado en todos los países capitalistas desarrollados. En el periodo que media entre 1951 y 1957, el gobierno conservador de Inglaterra desnacionalizó la siderurgia y el transporte automóvil. Ya antes, el gobierno laborista había devuelto al capital privado las fábricas nacionales de armamentos. En Alemania occidental, el gobierno de Adenauer, pretextando la necesidad de 'diseminar la propiedad', malvendió a los monopolios más de 30 empresas (...) en 1955, el Congreso (de los Estados Unidos) aprobó la transferencia de 24 fábricas nacionales de caucho sintético, por valor de más de 700 millones de dólares, a los más grandes monopolios del caucho y del petróleo, cobrándoles por ellas tan sólo la cantidad de 310 millones"<sup>34</sup>.

2) El capitalismo monopolista de Estado se desarrolla en los países dependientes del sistema, a pesar de no existir las condiciones económicas y políticas que le dieron origen en los países hegemónicos, de esta manera, se crean las condiciones necesarias para que las burguesías nacionales -en la medida que tienen que ceder una cuota cada vez mayor de los beneficios de la explotación capitalista a la oligarquía imperialista internacional- aliados al Estado latinoamericano impulsan ciertas políticas industriales que tienden a modificar las características urbanas de la ciudad capital y de algunas otras del interior del país.

---

34 Ibidem, p. 131.

## La urbanización capitalista de la posguerra

Los países capitalista del centro hegemónico -como ya se ha comentado- vienen debatiéndose cada vez más con mayores dificultades, en medio de crisis económicas -la segunda guerra mundial ha sido la expresión política y militar más violenta de dichas crisis- que se manifiestan en todos los niveles, sectores y espacios de la estructura económica de estas sociedades.

Las ciudades, consideradas en sí mismas como grandes unidades productivas no han escapado a este fenómeno estructural del capitalismo, por lo que es común escuchar en los medios de información más diversos los problemas generados por la crisis urbana en las grandes urbes de los países imperialistas.

Es importante por lo tanto, tratar de manera breve algunos de los aspectos centrales que han caracterizado la crisis urbana de los países capitalistas centrales en la posguerra, tomando como ejemplo el caso del espacio urbano de los Estados Unidos que sintetiza de manera contundente, la problemática urbana de las naciones imperialistas en el periodo que abarca de 1945 hasta nuestros días.

Aclarando que si bien las leyes generales de desarrollo del sistema capitalista se imponen en cualquier espacio geo-

gráfico donde existan relaciones capitalistas de producción, en cada país, en cada Estado nacional, adquieren dinámicas particulares que se expresarán económica, política y socialmente de manera específica y diferente en los distintos espacios nacionales. No serán exactamente igual las ciudades de Estados Unidos a las alemanas o francesas, o a las mexicanas o brasileñas, aunque, en lo general, los procesos de formación del espacio urbano (acumulación y reproducción de capital y fuerza de trabajo) serán los mismos.

Los elementos teóricos vertidos en este apartado han sido tomados en su mayoría del excelente ensayo que sobre la crisis urbana en el espacio capitalista central y periférico ha escrito Manuel Castells<sup>35</sup> (por lo que se evitará citar lo reiteradamente), el cual se recomienda para aquellos interesados en ampliar el conocimiento sobre el tema.

Antes de entrar de lleno a los aspectos centrales, de la urbanización capitalista de la posguerra se tiene que hacer tres consideraciones para ubicar con más claridad el fenómeno:

1) El modelo de desarrollo urbano que había generado la fase monopolista del capitalismo hasta antes de 1945, se expresaba en forma contundente en la formación de las grandes zonas metropolitanas: Nueva York, Tokio, Londres, París, Milán, Berlín, etcétera.

---

35 Castells, Manuel, Crisis urbana y cambio social, 1981.

2) La intervención creciente del Estado en la gestión urbana como forma de garantizar la acumulación de capital entrará en total contradicción en la medida que el proletariado y las clases medias reivindican mejores condiciones materiales de existencia.

3) El nivel de participación de los países imperialistas en la segunda guerra mundial que se manifestó en la desigual destrucción de las ciudades, en una mayor o menor devastación del espacio urbano como forma específica y fundamental de la reproducción capitalista. Los Estados Unidos que no sufrieron un solo disparo en contra de su espacio económico, desarrolló con mayor rapidez las contradicciones urbanas en comparación con los países europeos occidentales como Alemania, Francia, Italia, Bélgica, Gran Bretaña o, Japón, devastados por los bombardeos convencionales y atómicos, por lo que primero tuvieron que reconstruir un espacio urbano para garantizar a muy corto plazo la acumulación de capital e iniciar inmediatamente la fase de concentración monopolística.

Bien, ¿cuáles son entonces los elementos generadores de la crisis urbana?

La formación de las grandes zonas metropolitanas como consecuencia de la concentración monopolista de capitales, medios de producción y fuerza de trabajo se fue dando a través de varios procesos concomitantes entre sí que pueden distinguirse de la siguiente manera:

En la medida que el capital monopolista necesitaba espacios amplios y baratos para la instalación de las unidades productivas para la producción en serie, que sólo era posible encontrarlos en las áreas periféricas de las grandes ciudades, dichas áreas constituían economías de aglomeración por la diversidad de servicios y redes de comunicación que ya existían para las empresas de los sectores industriales no monopolistas o en proceso de monopolización.

El traslado de las empresas monopolistas al extrarradio de las ciudades se acompañó de la redistribución espacial de la fuerza de trabajo necesaria para las empresas monopólicas constituida en general, por trabajadores asalariados y empleados con un nivel de ingresos suficiente para ser sujetos de crédito de las empresas de la construcción que surgieron ante la perspectiva de ganancias extraordinarias en el sector inmobiliario, con la construcción en serie de grandes conjuntos suburbanos de vivienda unifamiliar que a su vez exigieron, y no al revés, la construcción de autopistas urbanas para comunicar el extrarradio con el centro de la ciudad, donde permanecieron los grandes almacenes comerciales, ciertos servicios exclusivos y superespecializados; los centros culturales y educativos, y concretamente, los grandes centros de organización y control administrativo y financiero del capital monopolista. Los gigantescos "rascacielos" de Nueva York representan el ejemplo contundente del poder hegemónico del capital financiero asentado en el espacio urbano.

Es de destacar también, que ante el progresivo deterioro del centro urbano como de la ciudad central (área inmediata al centro urbano) la oligarquía y las fracciones más poderosas de la burguesía iniciaron un proceso de relocalización de su asentamiento residencial hacia los puntos más alejados del centro, en la periferia urbana con mejores condiciones climáticas y naturales como había venido sucediendo desde el siglo pasado, que en la medida que las zonas burguesas eran alcanzadas y rodeadas por una urbanización proletaria o de clase media, emprendían la retirada hacia otras áreas libres del contacto social con las clases trabajadoras. Este fenómeno de segregación voluntaria de las clases hegemónicas incrementó también, las dimensiones de las áreas metropolitanas.

La creciente dispersión de la planta industrial con la consecuente redistribución de la fuerza de trabajo y la relocalización de las clases hegemónicas generaron, para satisfacer la demanda de ciertos servicios y de productos de uso cotidiano o de bienes intermedios, la implantación de grandes centros comerciales (las plazas Satélite, Universidad y Perisur son una burda caricatura de los referidos) o supermercados, así como otras formas urbanas de servicio, recreación y cultura que reforzaban el "american way of life" y permitía a la vez, la acumulación y reproducción del capital en el sector terciario.

La aparición de las áreas metropolitanas vienen a diferenciar de manera drástica el tejido urbano de las anti-

guas ciudades industriales: por un lado, el viejo y todavía dinámico centro de la ciudad, concentrador de las actividades terciarias; las ciudades centrales, constituidas por el antiguo tejido urbano donde se localizan ahora la mayoría de las industrias de los sectores no monopolistas y algunos monopolistas, con tendencias al abandono por la situación del entorno social derivado de las condiciones de deterioro del equipamiento urbano y residencial; el extrarradio, que es propiamente la zona metropolitana donde se localizan los sectores más dinámicos de la economía capitalista, junto con los estratos medios y la población trabajadora. Finalmente, se extienden las franjas semirurales donde se localizan aisladamente algunas plantas industriales o conjuntos residenciales sin dominar el paisaje, que todavía sigue siendo de cultivos o de establos.

En la medida en que el centro urbano --en la geografía urbana burguesa denominado distrito central de negocios-- y la ciudad central eran abandonados por las fábricas industriales y por el personal calificado que constituyen los estratos medios, estos eran sustituidos por empresas industriales de baja composición orgánica de capital productoras de bienes de consumo inmediato y algunos de consumo duradero (muebles, aparatos eléctricos, alimentos, bebidas) y especialmente, por sectores sociales tan diversos como oprimidos: asalariados no calificados o de calificación media, desempleados y subempleados estructurales, minorías étnicas tradicionalmente reprimidas y segregadas, inmigrantes (sobre todo latinoamericanos), entre otros; todos, ante las únicas alter

nativas de alojamiento que propiciaba el abandono de las viviendas de las áreas por estratos sociales de mayores ingresos y la consecuente desvalorización de los inmuebles, ocuparon con bastante accesibilidad dichos espacios.

Los centros de las ciudades y las ciudades centrales se convirtieron así en espacios urbanos en creciente desvalorización ante la poca rentabilidad de los equipamientos urbanos y de los servicios en general, por la baja capacidad de pago de las masas asalariadas y desempleadas que las estaban ocupando.

Debido a que los servicios y los equipamientos no son rentables para la lógica capitalista son dejados a su suerte por lo que representa un grave deterioro de los mismos y consecuentemente, un agravamiento gradual y progresivo de las condiciones generales de la reproducción de la fuerza de trabajo, que organizada empieza a cuestionar dicha lógica y algo más importante: el orden social establecido.

Las masas urbanas organizadas, enfrentan decididas las políticas segregacionistas del poder local que reproduce regionalmente el poder central, con ciertas particularidades y niveles de autonomía y fuerza política.

Los enfrentamientos se dan en los terrenos más diversos y en las formas más o menos violentas posibles, de acuerdo al grado de deterioro de las condiciones de reproducción social de las masas trabajadoras, a la ruptura de los mecanismos tradicionales de integración social a la ideología do-

minante y, a la agudeza de los líderes políticos de los movimientos sociales.

Los resultados que se presentaron en todas las grandes ciudades de los Estados Unidos, fue no sólo expresión de la crisis urbana, sino también, la puesta en evidencia del modelo de desarrollo capitalista en su etapa monopolista.

¿Cuál fue la respuesta del poder central y local a esta crisis?

Primero, las autoridades municipales (que en Estados Unidos gozan de gran solvencia económica, sobre todo en las grandes ciudades) ante la fuerza de los movimientos y la violencia política instrumentada para su lucha, incrementaron sus partidas presupuestales para revitalizar el funcionamiento óptimo de los servicios y los equipamientos como una forma de resolver el problema desde su raíz, no sin dejar de aplicar fuertes dosis de represión contra aquellos movimientos mejor organizados y cuya contestación no se limitaba solamente a la exigencia de mejores condiciones de vida, sino a cuestionar el mismo orden establecido asumiendo verdaderas posiciones revolucionarias, estos últimos movimientos y sus líderes fueron duramente reprimidos y destruidos en su organización interna.

Por otro lado, el rescate del centro urbano por parte de los grupos dominantes del capital monopolista, se presentaba como una necesidad económica, política y social, a través de un programa sintetizado en todas las obras de reno-

vacación urbana que se llevaron a cabo en ese entonces.

Los programas de renovación urbana para el rescate del centro se erigían como los instrumentos de control y detención del deterioro del entorno urbano de los "corazones" de las ciudades con los propósitos siguientes:

1) Por las grandes cantidades de valor concentrado en los edificios administrativos y de gestión y organización de la economía del capital financiero que por su carácter bienes inmuebles no podían ser movilizados. La renovación del centro elevaría el valor de los inmuebles con la consecuente alza en la renta del suelo y la recuperación progresiva de la tasa de ganancia por concepto de alquiler o venta de los inmuebles.

2) La demolición de todas las construcciones de alquiler cuya renta del suelo se mantenía en niveles bajos por el grave deterioro de los edificios y de los equipamientos y servicios que los servían, para sustituirlos por centros comerciales o de administración o de servicios muy especializados, cuya oferta concentrada tiene mayor atractivo para los consumidores y todas las clases sociales localizadas en la metrópoli.

3) La apertura de una comunicación más expedita a través de las autopistas urbanas entre el centro de negocios y servicios y las áreas metropolitanas para la óptima circulación de mercancías y fuerza de trabajo, con lo que las ciudades centrales fueron prácticamente arrasadas al ensanchar

muchas avenidas y al abrir otras nuevas.

El costo social de los programas fue muy alto. Según Castells, el programa de renovación urbana, implantado en las más grandes ciudades de los Estados Unidos (Boston, Newark, Baltimore, Chicago, Nueva York, Los Angeles, San Francisco, entre otras) había costado hasta 1973 cerca de 30 mil millones de dólares, el desalojo entre 1964 y 1972 de aproximadamente ;250 mil familias por año!, a través del pago de irrisorias indemnizaciones que sólo generaron más problemas sociales en las ciudades centrales con el consecuente deterioro de los equipamientos, los servicios y la vivienda en general.

Toda esta estrategia de las fuerzas más reaccionarias y concentradas del capital monopólico contra las condiciones de reproducción material y social de las masas trabajadoras, que invariablemente fue impulsada y orientada a través del aparato de Estado, fue rechazada y contestada por la organización popular, lo que dio lugar a un proceso de grandes movilizaciones populares que reivindicaban un mejor entorno urbano, surgiendo así, los movimientos sociales urbanos.

El denominador común de estos movimientos de variada dimensión, estructura social, radicalidad y continuidad de lucha, era el rechazo a las formas -algunas veces al contenido- en que se materializaba la renovación urbana; sólo excepcionalmente las reivindicaciones trascendieron el ámbito economicista y se plantearon demandas políticas y sociales, las cuales naturalmente fueron reprimidas con una dosis de violen-

cia de acuerdo al grado de radicalidad de tales demandas.

A pesar de lo anterior los movimientos sociales, algunos de los cuales desembocaron en verdaderas revueltas, obtuvieron una respuesta favorable; los gobiernos municipales atendieron en medida diversa el deterioro en el que habían caído la mayoría de las ciudades centrales, se reorganizaron los servicios y se reestructuraron los equipamientos, sin dejar de atender a los que exigía la construcción y renovación de los espacios directivos del capital monopolista de los centros urbanos lo que resultó en un creciente endeudamiento por el déficit presupuestario y finalmente, en la quiebra no declarada de las finanzas municipales. El caso más dramático fue el de la ciudad de Nueva York, cuyo déficit presupuestal anual alcanzaba los varios cientos de millones de dólares.

Esta situación no podía continuar, en los Estados Unidos está prohibido manejar presupuestos deficitarios; en vez de buscar una solución conciliatoria entre la invariable contradicción que se presenta entre la creciente socialización del consumo de los equipamientos colectivos para la reproducción de la fuerza de trabajo y la organización de la ciudad, y la exigencia capitalista de rentabilizar al máximo todos los equipamientos colectivos -especialmente la vivienda-, abandonando todos aquellos que no tienen interés para el mercado, el Estado optó por la vía más fácil y pragmática: la represión institucionalizada contra la organización popular que reivindicaba mejores condiciones de vida,

olvidando la experiencia pasada.

La solución no sólo ha sido la represión política, también la represión económica ha tenido un rasgo violento: reducción del presupuesto público, menos obras sociales, menos mantenimiento de los equipamientos urbanos de las ciudades centrales, menos empleos públicos en los servicios, congelamiento de salarios, aumento de tarifas en transportes y otros servicios, fiscalización estricta y progresiva de la vivienda popular, etcétera.

Las consecuencias de dichas políticas están todavía esperándose, en la medida que el movimiento urbano popular se reorganice y enfrente con más unidad y claridad de propósitos las embestidas de la política urbana del capital monopolista y el Estado que lo representa.

Sobre la base de lo aquí expuesto, es claro que el modelo de desarrollo urbano de la posguerra se halla de manera permanente, desde hace muchos años ya, en crisis total.

Es claro también, que la alternativa de un nuevo modelo urbano-espacial de explotación capitalista fuera del metropolitano se antoja imposible en las actuales circunstancias de la acumulación de capital, por lo que las contradicciones estructurales tienden a agudizarse en la perspectiva de una futura solución revolucionaria a las mismas, de lo contrario las decisiones tecnocráticas del poder hegemónico pueden convertir las metrópolis en una lucha bárbara sin fines ni objetivos revolucionarios de cambio social, aunque también com

partimos el optimismo de Castells, de que la misión histórica del proletariado urbano triunfe en beneficio de una sociedad donde la explotación del trabajo desaparezca y donde el espacio urbano se utilice en la reproducción social de los individuos sin las condiciones de la opresión capitalista.

## CAPITULO IV

### EL ESPACIO URBANO EN EL CONTEXTO DEL CAPITALISMO DEPENDIENTE LATINOAMERICANO

Como se comentó en el capítulo anterior, la expansión del sistema capitalista iniciada desde la etapa de la acumulación originaria --siglo XV-- y continuada a través de un conjunto de procesos contradictorios en los siglos posteriores hasta nuestros días, se ha caracterizado por el sometimiento que un conjunto de países ha impuesto al resto de las sociedades nacionales que se caracterizan dentro de la estructura de poder mundial como sociedades dominadas o dependientes.

Dicha expansión se ha expresado en múltiples formas de dominación que van desde la opresión colonial de explotación directa de los recursos humanos y materiales de las sociedades dominadas, hasta formas de aparente independencia política pero de indudable dependencia económica.

El capitalismo mundial entró a fines del siglo pasado y principios del presente, en una etapa de integración monopolica que alcanzó su etapa decisiva después de concluida la segunda guerra mundial, cuando los Estado Unido surgen como la potencia líder del sistema capitalista y se lanza a la integración monopolica de todos los espacios nacionales susceptibles de tal dominación, así como a detener el avance del socialismo como modelo de desarrollo alternativo y, fundamentalmente antagónico.

Una de las grandes regiones macroeconómicas del mundo, que ha estado sujeta a la explotación económica a través de formas, ritmos y extensiones diversas ha sido América Latina. Su inserción colonial a los imperios de España y Portugal desde el siglo XVI se ha acompañado de un desarrollo urbanorregional que en diversas condiciones siempre ha estado condicionado por las relaciones económicas con el exterior.

La mayor parte de los países latinoamericanos fueron sometidos a una dominación política sobre la base de la explotación de los recursos minerales y de otros recursos naturales. Estructuraron una red urbana que ha sido muy bien sintetizada por Rofman, que sin descartar las dificultades de comunicación por las condiciones del relieve y el bajo desarrollo tecnológico de los transportes, afirma: "...es de destacar la mayor vinculación de los centros con España y Portugal que entre sí. Este proceso de compartimentalización es distintivo de todo proceso de localización de los núcleos urbanos en el área en la medida de que la función económica principal de las colonias fue la de proveer a las metrópolis de los recursos naturales extraídos y recibir de ellas, en cambio, bienes manufacturados. No podía, por lo tanto, esperarse otro tipo de funcionamiento del incipiente conjunto de centros urbanos que el de orientar todos los flujos de comunicación hacia el exterior del continente".<sup>36</sup>

---

36 Rofman, Alejandro, "Influencia del proceso histórico en la dependencia externa y en la estructuración de las redes regionales y urbanas actuales", en Desarrollo urbano y regional en América Latina, 1975, pp. 74-75.

Es decir, en general, en todas las antiguas dependencias coloniales -hoy naciones "independientes"- se estructuró una red urbana que se constituía de la ciudad capital, concentradora de la producción regional de metales preciosos y de todas las demás actividades económicas, políticas, culturales y administrativas, y el puerto exportador, también de cierta magnitud urbana (nunca tan grande como la ciudad capital pero de suma importancia para el funcionamiento del modelo exportador impuesto) por el que también entraban las importaciones de manufacturas y otros bienes de consumo sustantivo para las élites sociales producidos en la metrópoli colonial.

Este esquema urbanorregional a nivel de cada colonia era congruente con la política de expoliación de la metrópoli, por lo que a nivel macrorregional, es decir, a escala continental los centros urbanos mantenían muy poca o nula relación entre sí; la red urbana continental se desarrolló entonces, de espaldas a las economías nacionales. No podía ser de otra manera.

Dicha estructura urbanorregional se mantuvo con ligeras variaciones de un país a otro casi sin modificaciones importantes hasta fines de la época colonial. En México, el eje ciudad capital-puerto exportador se estableció entre la Ciudad de México y Veracruz; en Perú, entre Lima y El Callao; en Venezuela, entre Caracas y La Guaira; en Ecuador, entre Quito y Guayaquil; en Chile, entre Santiago y Valparaíso; en Argentina y Brasil el esquema no se presentó en términos es-

paciales pero sí en términos económicos, pues Buenos Aires y Sao Paulo cumplieron ambas funciones: centralización de la producción y del poder político y la exportación de aquélla hacia la metrópoli.

Este modelo urbano-espacial heredado de la colonia se conservaría en el futuro con algunas modificaciones, cuando los países latinoamericanos -independientes desde el primer cuarto del siglo XIX- son integrados orgánicamente al capitalismo mundial en su fase imperialista desde el último cuarto del mismo siglo, cuando se inicia la integración monopólica de la que algunas élites dominantes locales sacarían más provecho que otras.

La integración monopólica que establece el centro hegemónico del capitalismo en América Latina y que en adelante se transformará en una dependencia estructural, se basa fundamentalmente, a partir del siglo XIX y principios del XX, en las grandes inversiones del sector primario-exportador. En México se da esencialmente en el periodo dictatorial de Porfirio Díaz de 1880 a 1910, periodo que sienta las bases de la formación del capitalismo en México, y que tendría en el futuro grandes influencias en la estructuración del espacio urbano nacional, puesto que la industrialización que por esencia caracteriza al sistema capitalista se manifiesta como un proceso profundamente urbano, aunque no con las características de la industrialización-urbanización de los países hegemónicos, sino a través de un proceso más violento y contradictorio.

Se puede hacer un resumen bastante apretado del singular ensayo de interpretación que sobre la dependencia de la región latinoamericana ha hecho Vania Bambirria, para establecer las premisas esenciales del comportamiento urbano de las ciudades latinoamericanas.

Bambirria hace una clasificación tipológica muy interesante y metodológicamente viable (con ciertos ajustes de acuerdo al grado de conocimiento de los procesos de cada país) respecto al conjunto de las naciones del área estudiada, de acuerdo fundamentalmente al grado de profundidad del proceso de industrialización de la economía, y al grado de autonomía relativa de la clase dominante con respecto al poder hegemónico exterior. Resultando de ello dos grupos de países: los de tipo A, que incluye a México, Brasil, Argentina, Chile, Uruguay y Colombia y, los de tipo B, que comprende a todos los demás.

La integración de los países del tipo A como la de los demás, se basó en la imposición estructural de una división internacional del trabajo, en la que el sector exportador jugaba el rol determinante en la capitalización de las economías, dicho sector se dio fundamentalmente en la explotación de los recursos minerales, forestales y en la producción de cultivos de tipo comercial: frutales tropicales como el plátano, el café, el cacao y la caña de azúcar, entre otros.

La capitalización de estos sectores -en manos de una oligarquía ligada directamente a la renta de la tierra- fo-

mentó colateralmente el desarrollo de actividades ligadas directamente a la exportación como los transportes -sobre todo ferrocarriles-, los servicios de funcionamiento portuario, la administración, las manufacturas de textiles, calzados, alimentos, bebidas, excétera, que a su vez por la derrama de salarios que producían, fueron el inicio de la apertura de un mercado solvente para la importación de manufacturas o, más importante, para su producción interna.

El desarrollo del sector industrial se vió directamente favorecido por dos coyunturas internacionales: 1) la primera guerra mundial y 2) la crisis económica de 1929. El primer acontecimiento impulsó grandemente al sector primario-exportador con la consecuente entrada de divisas, la ampliación del mercado y la sustitución de importaciones por la vía de una industrialización más o menos significativa, de acuerdo al país.

La coyuntura bélica de 1914-18, coincidió en México con la etapa más decisiva de la Revolución Mexicana, hecho histórico que marcó un profundo cambio en la estructura de poder de la formación socioeconómica mexicana: el ascenso de la burguesía como clase hegemónica y el impulso de un proyecto económico y político de desarrollo del capitalismo como modo de producción dominante.

La crisis de 1929-33 que también significó un impulso industrializador al reanimarse la economía en los años posteriores a ella, culminó con la etapa de mayor desarrollo industrial: la segunda guerra mundial, que permitió a los paí-

ses la instalación de una planta industrial no sólo para satisfacer la demanda interna, sino también, para el mercado exterior tanto estadounidense como europeo, aunque siguió siendo el sector primario-exportador el principal generador de divisas.

Todo este proceso que arranca con la primera guerra mundial y concluye con la segunda, fue significado en el plano político por el ascenso de la burguesía industrial como clase dominante, que aliada -excepto en México- a la clase terrateniente impulsó una dominación burguesa-oligárquica en vista de que para poder subsistir como clase tenía que compartir el poder con la clase propietaria del aparato productivo primario-exportador y no eliminarla como sucedió en Europa.

La relativa autonomía de que gozaron las burguesías latinoamericanas -de los países del tipo A- en cuanto al poder dirigente de la industrialización sustitutiva -a pesar de la progresiva penetración y asociación del capital financiero extranjero con el sector industrial y terciario- a venido siendo parcial y progresivamente liquidada al terminarse la segunda guerra mundial e iniciarse con gran celeridad, la total integración monopólica del capitalismo mundial, principalmente a través de los Estados Unidos. Bambirria afirma:

"Esta etapa del imperialismo, que se consolida en la posguerra se caracteriza no solamente por su nueva expansión en el mundo liderado por Estados Unidos, sino fundamentalmente por la forma y orientación que adquirirá dicha expansión. O sea, el imperialismo, en su carrera expansionista e integradora, se orientará a

partir de entonces, no sólo hacia el dominio de las fuentes de materias primas y de mercados, pues, teniendo ya asegurado en lo fundamental sobre éstas su control, puede dirigir su actuación hacia la búsqueda de las inversiones que en la presente fase pasan a ser las más ventajosas: las inversiones en los sectores manufacturados<sup>37</sup> es decir, las inversiones en el sector urbano-industrial.

Ahora, la dirección del proceso de industrialización que venía ejerciendo la burguesía a nivel interno en los países latinoamericanos apoyada por el Estado para garantizar una acumulación menos conflictiva, será fuertemente orientada por las inversiones extranjeras a través de créditos directos y de la instalación de empresas industriales, en algunos sectores considerados de "punta" como la fabricación de automóviles, la química, la farmacéutica, la metal-mecánica, la de aparatos electrodomésticos, etcétera.

Es decir, las leyes del movimiento capitalista llevan inexorablemente a la expansión de las estructuras productivas de aquellos países hegemónicos del sistema a nivel mundial, ahogando a corto y mediano plazo las posibilidades de un desarrollo industrial autónomo de los países dependientes, especialmente de los latinoamericanos, cuyo proceso industrial en algunos de ellos era indiscutiblemente más maduro que el de los otros países del Tercer Mundo.

A partir de la segunda guerra mundial, las economías de los países latinoamericanos dependientes entran en una fase de integración monopólica definitiva (con excepción de Cuba) que transitará primero, a través de fuertes inversiones en el sector manufacturero como capital asociado a las inver

siones del sector privado nacional o estatal, para luego, con diversas modalidades e intensidades manifestarse a través de inversiones directas y totales en la implantación de empresas industriales de compañías que trascienden sus fronteras nacionales buscando los máximos beneficios en condiciones que no fácilmente hallan en el país hegemónico.

El proceso de militarización de las sociedades latinoamericanas -con excepción de México- a partir de la década de los cincuenta, no fue mas que la respuesta contundente del imperialismo estadounidense y las oligarquías nacionales a la contestación popular y proletaria a las condiciones de explotación de esta nueva etapa del capitalismo mundial. El imperialismo en América Latina se ha manifestado en un capitalismo monopolista de Estado con fuertes inclinaciones fascistoides como lo demuestran las amplias facilidades que las dictaduras militares han establecido para la reproducción del capital internacional, a costa incluso, de la destrucción del aparato productivo industrial nacional; los casos de Brasil, Argentina y Chile son notablemente ilustrativos.

Pero, cómo se ha manifestado a nivel urbano el desarrollo del capitalismo dependiente latinoamericano que, se debe advertir, no se trata de una dependencia entre naciones sino de una dominación estructural entre clases sociales hegemónicas de un país central industrializado y clase sociales he-

---

37 Bambirria, Vania, El capitalismo dependiente latinoamericano, 1979, p. 88.

geográficas de un país periférico atrasado, es pues, una dependencia económica y política entre bloques dominantes que explotan conjuntamente a las masas trabajadoras del país dependiente.

En primer lugar es necesario resaltar como el proceso de industrialización iniciado en algunos países desde fines del siglo pasado como México, Brasil y Argentina, se desarrolla paralelamente a un proceso de urbanización que termina rebasando al primero y ligándose estructuralmente al mismo, es decir, que el proceso de industrialización en América Latina inicialmente fue acompañado de un crecimiento urbano producto del traslado de la fuerza de trabajo del sector primario a los centros urbanos-industriales, pero, en la medida que el capital se introducía en sus formas modernas y tecnificadas en el sector primario-agrícola y descomponía las formas de producción tradicionales, masas de campesinos despojados de sus antiguas condiciones de reproducción social se dirigieron a las ciudades como la única (tal vez la última) opción de sobrevivencia y no como respuesta a una oferta de trabajo que no crecía al mismo ritmo con que la fuerza de trabajo se concentraba en las ciudades. Por lo que la urbanización se ha desarrollado de manera cualitativamente diferente a la de los países occidentales capitalistas aunque cuantitativamente similar, a través de ritmos más acelerados y con una concentración bastante más violenta. El cuadro estadístico siguiente muestra objetivamente lo anotado:

CUADRO 1. Porcentaje de población urbana sobre la población total, de ciudades de más de un millón sobre la población urbana y de ciudades de más de un millón sobre la población total, en las ocho áreas principales: 1950 y 1975

	Porcentaje de población urbana sobre población total		Porcentaje de población de ciudades de más de un millón sobre población urbana		Porcentaje de población de ciudades de más de un millón sobre población total	
	1950	1975	1950	1975	1950	1975
América del Norte	63.6	76.5	37.9	47.5	24.5	36.3
Oceanía	64.5	71.6	36.6	37.0	23.6	26.5
Europa	54.8	67.2	28.4	31.2	15.5	20.9
Unión Soviética	39.4	60.5	10.5	16.4	4.1	9.9
América Latina	40.9	60.4	22.5	36.9	9.2	22.3
Este asiático	16.6	30.7	27.6	36.0	4.6	11.0
Africa	13.2	24.4	8.2	22.0	1.1	5.4
Asia del Sur	15.5	23.0	15.3	29.7	2.4	6.8

Fuente: Castells, M. Crisis urbana y cambio social, 1981, p. 108.

Como puede verse en el cuadro anterior que abarca un periodo de 25 años a partir de 1950, es decir, a partir del momento en que los Estados Unidos se han constituido en el país líder del capitalismo mundial, cuando sus inversiones productivas las realiza en un porcentaje apreciable fuera de su espacio económico, fundamentalmente en el espacio latinoamericano; cuando las relaciones capitalistas de producción con su versión modernizadora de los procesos productivos en todos los ámbitos del sector primario, han desarticulado las economías regionales y provocado condiciones de desplazamiento en los grupos poblacionales de campesinos y de las localidades urbanas y semiurbanas pequeñas, hacia las grandes urbes nacionales, principalmente la capital de la nación, que en algunos países es la única ciudad importante.

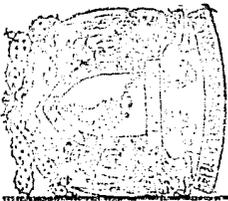
En 1975, dentro de la gran región macroeconómica del mundo atrasado, América Latina contaba con una población urbana muy superior a otras regiones del capitalismo dependiente; lo que demuestra por una parte la importancia del factor histórico en la estructuración de las economías nacionales y de éstas a la economía mundial a través de ciertos procesos de conquista, colonización, explotación y uso indiscriminado del medio geográfico natural y de la fuerza de trabajo, independencia política con neocolonialismo económico, integración monopólica y dependencia estructural. Viejos ritmos y épocas permitieron que varios países de América Latina independientes políticamente desde principios del siglo pasado (cuando Africa y algunas porciones de Asia iniciaban apenas el proceso de integración y explotación colonial) lograran

cierta autonomía de las burguesías nacionales para iniciar un proceso de industrialización como el citado líneas arriba y, por lo tanto, un proceso de urbanización que si bien se ha ligado estructuralmente a la destrucción de las formas de producción agrícola tradicionales por la penetración del capital nacional y extranjero, también ha sido marcado por una deficiente industrialización sobrepasada por un distorsionado sector terciario improductivo. El cuadro de la página siguiente muestra algunas cifras bastante reveladoras del proceso de urbanización, que rebasa en mucho el crecimiento económico per cápita de los países latinoamericanos incluidos.

Como puede apreciarse, si bien existen diferencias nacionales y regionales evidentes, es viable destacar la tendencia general del fenómeno de la urbanización latinoamericana que no se corresponde con un crecimiento económico suficiente, por lo tanto, las formas urbanas que adoptan las economías de estos países difieren notablemente de la de los países centrales y no sólo eso, el contenido de las formas de una manera más violenta y brutalmente desigual en los niveles regionales.

El proceso acelerado de urbanización en América Latina ha generado otro proceso concomitante: la formación de las grandes zonas metropolitanas. En este sentido la metropolización del espacio urbano latinoamericano si bien es similar en sus dimensiones e incluso en algunas de sus contradicciones internas al proceso metropolitano de los países industrializados, en su contenido y en sus formas es diferente al de éstos.

CUADRO 2. América Latina: nivel y crecimiento de la urbanización y del desarrollo socioeconómico



	Población en 1950 (miles)		Población en 1975 (miles)		Tasa media anual de crecimiento urbano (1950-75)	Tasa de crecimiento del PIB per cápita (%) (1960-75)
	Total	Urbana	Total	Urbana		
América Latina	160 495	65 796 (41%)	319 226	192 960 (60%)	3.7	2.5
México	26 606	11 207 (42%)	59 204	37 400 (63%)	4.8	3.3
Brasil	52 901	18 699 (35%)	109 730	65 253 (59%)	4.9	3.6
Argentina	17 150	11 011 (64%)	25 384	20 300 (80%)	2.4	2.7
Chile	6 091	3 531 (58%)	10 253	8 507 (83%)	3.7	1.7
Uruguay	2 194	1 434 (65%)	3 108	2 505 (81%)	2.1	0.2
Colombia	11 689	4 202 (36%)	25 890	15 989 (62%)	5.2	2.4
Ecuador	3 224	915 (28%)	7 090	2 952 (42%)	4.7	1.9
Venezuela	5 145	2 833 (55%)	12 213	10 061 (82%)	4.9	2.0
El Salvador	1 931	701 (36%)	4 108	1 647 (40%)	3.0	1.9
Caribe	13 408	4 321 (32%)	22 434	10 316 (46%)	3.4	2.7
América Central	9 119	2 898 (32%)	19 264	7 420 (39%)	3.9	2.8
Sudamérica	111 362	47 370 (43%)	218 324	137 824 (63%)	3.8	2.3

Fuente: Castells, M. Crisis urbana y cambio social, 1981, pp. 110-111.

El caso más espectacular de este fenómeno en toda América Latina y quizás en todo el mundo es el de la Ciudad de México; cuyo proceso de metropolización comenzó en forma definida según Luis Uikel, desde la década de los años cuarenta, junto a otras ciudades mexicanas como Guadalajara, Monterrey, Puebla y Torrcón, en el periodo más importante hasta ese entonces en la historia económica de México, o sea, el proceso acelerado y concentrado de la industrialización sustitutiva como respuesta de la burguesía nacional al cese de las importaciones de mercancías de consumo intermedio, a causa de la segunda guerra mundial que transformó la estructura productiva de los países hegemónicos para la fabricación de materiales bélicos de toda clase.

En este sentido es importante mencionar que si bien la urbanización y metropolización del espacio geográfico nacional y latinoamericano se ligó muy directamente a la descomposición de las relaciones económicas precapitalistas en el campo, hubo periodos en que esto no fue lo decisivo en los desplazamientos de la fuerza de trabajo campesina y su constitución como grupo social urbano, también, la industrialización por vía de la sustitución de importaciones generó una demanda de fuerza laboral que en un principio fue cubierta por las clases sociales ya arraigados en el medio urbano e integrados a un proceso de proletarianización avanzado, con cierta capacidad para el trabajo por el nivel escolar logrado; en cambio, los campesinos en general, sin adiestración específica alguna en labores industriales fueron absorbidos por un sector terciario en constante crecimiento, especialmente

en la rama de los servicios y el comercio improvisado, lo que viene a completar el cuadro de procesos urbanos sociales y económicos presentes en las sociedades latinoamericanas, que se complementan e interrelacionan mutuamente:

1) Descomposición de las formas de producción campesina y migración a las ciudades como alternativa única de supervivencia, para integrarse a los procesos productivos industriales de baja exigencia de capacitación (industria de la construcción por ejemplo) o su incorporación forzada al sector terciario que, no es más que la expresión deformada del conjunto de actividades de servicios y comercio netamente improductivas, significándose por una limitada redistribución del ingreso nacional.

2) El incesante flujo migratorio tanto del campo como de ciudades y localidades menores sin perspectivas económicas se guras hacia las grandes urbes, crea presiones para un crecimiento urbano desordenado de las ciudades más grandes del país, en el caso latinoamericano fundamentalmente de la ciudad capital y, fuera de la norma, de una, dos y hasta tres ciudades que complementan una red urbana desequilibrada y con fuertes tendencias a la centralización, a pesar de los esfuerzos en contrario que algunos gobiernos han emprendido para descentralizar la vida nacional; el Plan Nacional de Desarrollo Urbano del gobierno de López Portillo es un claro ejemplo de lo anterior; o más contundente, el caso de Brasilia en Brasil.

3) La industrialización sustitutiva como fenómeno coyun-

tural impulsado por las burguesías nacionales se enfrenta a principios de los años sesenta a fuertes contradicciones estructurales marcadas por la estrecha dependencia del sector a las industrias de bienes de capital extranjeras, y por las presiones de la competencia monopolista de la industria de bienes de consumo intermedio; si bien estos problemas afectan al proceso en términos de estancamiento y crecimiento económico alternado, en otro sentido viene a afirmarse en los países más fuertes económicamente -los del tipo A- hasta principios de los años sesenta en que se agota como modelo económico, y toma la iniciativa en forma contundente el capital trasnacional. Hoy en día, en la mayoría de las ramas productivas industriales, comerciales y de servicios el capital extranjero ocupa las posiciones clave, por lo que el proceso de industrialización en la medida en que las crisis económicas golpean al aparato productivo nacional, es absorbido y dirigido por el capital extranjero a través de un proceso modernizador que viene a agravar las condiciones de desempleo estructural de la población económicamente activa que vive en las ciudades.

Los fenómenos antes mencionados han dado lugar a un espacio urbano con un contenido social, económico y político de profundas contradicciones, que se manifiesta principalmente en los siguientes aspectos:

1. La construcción y la gestión del espacio urbano se halla en manos de la gran burguesía nacional y del capital extranjero en diferentes grados de intensidad según el país la-

tinoamericano, especialmente del sector inmobiliario y de la construcción, así como del Estado mismo, a través de sus organismos de control social y administración gubernamental, en México es el caso del Infonavit, CODEUR, COVITUR, etcétera.

2. La producción del espacio urbano está sujeta a las leyes de reproducción y acumulación capitalista, por lo tanto, las inversiones privadas se dirigen a la construcción de instalaciones industriales y de conjuntos residenciales para núcleos de población cuyo nivel de ingresos generan un mercado solvente, efectivo y más o menos permanente para la recuperación de la inversión a través de altas tasas de ganancia.

3. Los equipamientos y los servicios urbanos que produce y presta el Estado, de manera primordial se dirigen a satisfacer el consumo de las clases dominantes de la sociedad, ya sea para las nuevas áreas residenciales e industriales o, para conservar e incrementar el valor del centro de la ciudad, donde se localizan los edificios de gestión de la economía, los grandes almacenes comerciales, los conjuntos ministeriales, los centros educativos y culturales, entre otros.

4. Las masas populares al no constituir una demanda de beneficio capitalista, son abandonadas y segregadas a los peores barrios de la ciudad, donde la infraestructura urbana se deteriora irremediablemente y los servicios no se prestan con la regularidad necesaria.

Los incesantes flujos migratorios provenientes del campo y la presión del crecimiento natural de la población asen-

tinoamericano, especialmente del sector inmobiliario y de la construcción, así como del Estado mismo, a través de sus organismos de control social y administración gubernamental, en México es el caso del Infonavit, CODEUR, COVITUR, etcétera.

2. La producción del espacio urbano está sujeta a las leyes de reproducción y acumulación capitalista, por lo tanto, las inversiones privadas se dirigen a la construcción de instalaciones industriales y de conjuntos residenciales para núcleos de población cuyo nivel de ingresos generan un mercado solvente, efectivo y más o menos permanente para la recuperación de la inversión a través de altas tasas de ganancia.

3. Los equipamientos y los servicios urbanos que produce y presta el Estado, de manera primordial se dirigen a satisfacer el consumo de las clases dominantes de la sociedad, ya sea para las nuevas áreas residenciales e industriales o, para conservar e incrementar el valor del centro de la ciudad, donde se localizan los edificios de gestión de la economía, los grandes almacenes comerciales, los conjuntos ministeriales, los centros educativos y culturales, entre otros.

4. Las masas populares al no constituir una demanda de beneficio capitalista, son abandonadas y segregadas a los peores barrios de la ciudad, donde la infraestructura urbana se deteriora irremediablemente y los servicios no se prestan con la regularidad necesaria.

Los incesantes flujos migratorios provenientes del campo y la presión del crecimiento natural de la población asen-

tada, obligan a los sectores desposeídos de las sociedades urbanas latinoamericanas a implementar estrategias de lucha para poder sobrevivir en un medio tan hostil social y económicamente como son las ciudades metropolitanas. La táctica más generalizada de lucha ha consistido en la toma ilegal del suelo para levantar una vivienda, un conjunto de ellas o toda una aglomeración urbana que vienen a incrementar el área metropolitana de la ciudad central.

Existen muchas formas y coyunturas políticas que facilitan la constitución de estas zonas de residencia popular; no es propósito señalar todas ellas pero sí destacar que el conjunto de las mismas, acompañadas o no de violencia, han generado gigantescas áreas de ocupación popular que se caracterizan en general por la absoluta o parcial falta de servicios y equipamientos urbanos, obtenidos dependiendo de la correlación de fuerzas de los movimientos sociales urbanos con respecto al Estado. Aunque en las naciones con gobiernos fascistas las posibilidades de mejora del habitat se restringen a la mínima expresión en vista de la institucionalización de la represión como respuesta política a las demandas de consumo colectivo de carácter popular.

La Ciudad de México como capital metropolitana, con perspectivas de crecimiento que la pueden colocar en el cada vez más cercano año 2 000 como la primera ciudad del mundo en extensión y número de habitantes, ha crecido en sentido horizontal en gran medida a través de los diversos mecanismos de posesión ilegal de la tierra, pero también, a los procesos de

especulación promovidos por fraccionadores que ofrecen suelo para construcción de vivienda a precios accesibles a amplios sectores de población de bajos ingresos, sin los respectivos equipamientos urbanos y en última instancia, bajo condiciones jurídicas de total ilegalidad en su comercialización. Generalmente estos terrenos presentan condiciones poco adecuadas para el desarrollo urbano. El ejemplo más claro es el de Ciudad Nezahualcóyotl; gran fraccionamiento clandestino al oriente de la ciudad y quizás, el sector metropolitano más conflictivo de toda el área urbana de la ciudad, tanto por las condiciones naturales de los terrenos, como por las condiciones socioeconómicas de la población asentada: más de la mitad de la población económicamente activa sin empleo.

Las zonas metropolitanas latinoamericanas se han desarrollado por lo tanto, de manera diferente que las correspondientes a Estados Unidos y Europa occidental. En estos países las metrópolis crecieron ante el impulso del capital monopolista con la construcción de grandes instalaciones industriales acompañada de una urbanización residencial de clases medias y altas, así como un fuerte sector del proletariado industrial; en cambio, en las ciudades latinoamericanas las zonas metropolitanas si bien, también crecieron con el desarrollo industrial periférico, la urbanización residencial de clases dominantes ha sido limitada, mientras que las zonas proletarias se han extendido notablemente hacia todos los puntos de la ciudad.

Por otra parte, los centros de las metrópolis latinoam-

americanas han sufrido un proceso de abandono y deterioro similar al de las metrópolis occidentales, debido fundamentalmente a que los presupuestos municipales son utilizados en el mantenimiento de la infraestructura urbana de las zonas residenciales de las clases hegemónicas, así como del entorno urbano de las zonas industriales.

El abandono de los centros se ha manifestado en un creciente deterioro de los edificios y viviendas de habitación popular que han generado, en la medida que son asequibles por su bajo precio de alquiler a vastas capas de desposeídos, hacinamiento, insalubridad, violencia social, delincuencia y criminalidad, que en cierta medida han puesto en evidencia al orden social establecido. Los periodos de crisis con su caída de desempleo generalizado han agudizado más las contradicciones.

La preocupación de los gobiernos locales de las grandes metrópolis y de los empresarios del gran comercio y las finanzas, en torno a la pérdida de valor de los conjuntos arquitectónicos por la degradación a que ha estado sujeto el centro de la ciudad, han llevada a aquéllos (como en los países capitalistas hegemónicos) a instrumentar políticas urbanas que se implementan a través de programas de "renovación urbana", que tienen el objetivo de revalorizar el conjunto urbano céntrico para obtener mejores tasas de ganancia y acumulación capitalistas.

Los programas de renovación urbana se han dado en casi todas las metrópolis latinoamericanas a través de diversos me

canismos de reproducción del espacio urbano. En la Ciudad de México abarca desde la remodelación de los conjuntos arquitectónicos de diversos periodos de la historia nacional, pasando por la destrucción de muchos otros de fecha reciente, hasta la destrucción de vastos espacios urbanos para dar lugar a edificios administrativos, comerciales y de servicios. Dos de los casos más espectaculares de renovación urbana lo representan: 1) la "Plaza Tapatía", en pleno centro de la ciudad de Guadalajara, que ocasionó la destrucción de ocho manzanas completas para levantar un gran conjunto de tiendas y almacenes comerciales y de servicios, impulsado por el gran capital financiero y comercial; y 2) la construcción del Palacio Legislativo del gobierno federal en lo que todavía se considera parte del centro de la Ciudad de México, cuyos costos sociales fueron muy altos.

Todas las políticas urbanas que ha implementado el Estado latinoamericano estén estrechamente ligadas a la coyuntura política y económica del gobierno en turno. Así podemos ver, que gobiernos producto de una democracia formal como México y Venezuela instrumentan planes de desarrollo que, por un lado, promueven el crecimiento del capital industrial, comercial y financiero y por otro, legitiman su representatividad como Estado de todas las clases sociales o, dictaduras militares, cuyos gobiernos implementan planes de desarrollo urbano ligados estrechamente a los proyectos de capital industrial -principalmente extranjero- importando poco la demanda popular de servicios y equipamientos colectivos, salvo para la reproducción normal de la fuerza de trabajo, necesaria para

asegurar ciertos niveles de productividad y ganancia capitalistas. Cuando la protesta social se organiza peligrosamente el Estado fascista hace uso de la fuerza, reprimiendo todo movimiento popular urbano que desafía sus políticas. Por lo que resulta que la planeación urbana no es la solución democrática a las contradicciones del espacio urbano, sino una instrumentación autoritaria, modernizante y tecnocrática de la clase hegemónica y el Estado burgués.

La respuesta popular a las políticas urbanas han revestido diversas formas en todo el espacio latinoamericano, pero pueden destacarse algunos de los aspectos más relevantes de las mismas:

1. El movimiento urbano popular (MUP) surge en relación directa a la profundización de la crisis económica y concomitantemente al desencadenamiento de contradicciones del espacio urbano, que en conjunto se le denomina crisis urbana.

2. El MUP adquiere diversas magnitudes de acuerdo al nivel de organización de los pobladores, la demanda reivindicativa y la tolerancia del gobierno en cuestión.

3. El MUP ha tenido diferentes limitaciones sustentadas por factores tales como el economicismo de la lucha, su localismo o su aislamiento geográfico.

4. De acuerdo al nivel de politización de la lucha reivindicativa el MUP ha enfrentado con relativo éxito las políticas urbanas del Estado latinoamericano. Aunque en la mayoría

de los casos, el aparato de Estado a través de sus instituciones gubernamentales del partido a que pertenecen los miembros del gobierno en turno, logran integrar ideológicamente al movimiento, cooptando a sus dirigentes y mediatizando políticamente su desarrollo hasta absorberlo en su estructura corporativa.

Otras veces, cuando el MUP radicaliza sus demandas y articula su proyecto social a un proyecto de lucha más amplio y políticamente superior, es decir, cuando se adhiere y suma fuerzas a un programa revolucionario por una sociedad nueva; el Estado y las clase dominante cuyo poder de intervención no ha sido suficientemente modificado, se lanzan a la destrucción del movimiento a través de una represión masiva o selectiva cuyo resultado final es la destrucción del movimiento.

5. A pesar de lo anterior, el MUP en algunos países ha logrado avanzar hacia formas de organización y lucha de mayor cobertura espacial y popular, y políticamente más radicales que le han permitido sobrevivir a las fuertes ofensivas del Estado y la burguesía, a los cuales les han arrancado demandas económicas y sociales que en otras coyunturas difícilmente hubiera sido posible.

En México, el MUP (que acaba de celebrar el pasado mes de mayo del año en curso su IV Encuentro Nacional en la Ciudad de México), ha avanzado notablemente a pesar de los problemas iniciales de ultrasectorización de la lucha de clases; ahora, como resultado de la ofensiva que el Estado mexicano ha lanzado para recomponer la acumulación capitalista, ha op-

tado por una estrategia de unidad ampliada con los demás sectores explotados de la población nacional, para la acción común con el objetivo de forzar al Estado a reconsiderar el contenido de su política económica, que se traduce en dejar caer sobre las espaldas del pueblo el peso de la crisis que la política rapaz del capitalismo nacional y extranjero han provocado.

## CAPITULO V

### LA CRISIS URBANA EN EL MODELO DE DESARROLLO CAPITALISTA MEXICANO

Para nadie es un secreto que el modelo de desarrollo capitalista mexicano de la posguerra ha tenido varios ejes directrices que es necesario precisar para comprender el carácter de la crisis urbana en que se debate la sociedad mexicana actual.

1) La industrialización sustitutiva de importaciones y sus consecuentes procesos de profundización en sectores de mayor valorización del capital, a través de inversiones nacionales y progresivamente por medio de capitales extranjeros, se dio a través de un proceso de suma concentración tanto de capitales como de fuerza de trabajo, no sólo desde el punto de vista económico, sino también y esencialmente, desde la perspectiva espacial, geográfica; es decir, la planta industrial creada a partir de la segunda guerra mundial se concentró en pocos puntos del espacio nacional, preponderantemente en la Ciudad de México, que en ese entonces representaba la mejor localización geográfica, administrativa y económica que se había desarrollado históricamente en el espacio económico del país.

Después de la Ciudad de México, sólo dos ciudades pudieron compartir -nunca en la proporción que la capital nacional- las ventajas políticas del desarrollo industrial, Gua-

dalajara y Monterrey, ambas ciudades con una influencia regional importante para la reproducción de capitales que afluyen hacia ellas.

2) La constante modernización que acompañó a los procesos industriales no se limitaron al sector, se extendieron hacia todas las demás actividades económicas que constituyen el proceso económico global de cualquier economía contemporánea. Las inversiones productivas en el sector agrícola se dirigieron a la construcción por parte del Estado -impulsor y abanderado de la concentración monopólica- de la infraestructura necesaria para crear las bases de una actividad agrícola dinámica, repercutiendo en las relaciones sociales de producción de ambos espacios nacionales al aumentar la productividad por hombre y por hectárea en el campo, generando una desocupación estructural de fuertes contingentes de trabajadores agrícolas cuya única posibilidad de sobrevivencia se fincó en las ciudades, lo que ha originado no sólo una concentración geográfica desequilibrada de la población, sino un proceso de urbanización deformado, en donde la reproducción de la fuerza de trabajo en niveles mínimos necesarios ha dado lugar a la formación de un gigantesco ejército industrial de reserva con profundas contradicciones en su carácter de clase.

3) El proceso industrial se ha acompañado de un formidable apoyo económico y político del Estado mexicano que ha significado cuantiosas derramas económicas dirigidas a crear y mantener la infraestructura necesaria para el funcionamiento ininterrumpido del ciclo económico industrial en las gran-

des ciudades, principalmente en el área urbana de la Ciudad de México, a un costo económico tal que la deuda acumulada del país desde la posguerra hasta la fecha sobrepasa ya los 80 mil millones de dólares.

4) El espacio urbano nacional en cuanto base material de los procesos económicos industriales es a la vez, producto de procesos capitalistas de producción donde los diferentes elementos que la componen se comportan como bienes de consumo o mercancías con valores de uso y de cambio bien definidos e intensamente disputados en el mercado de bienes correspondientes, el caso más específico de lo anterior son las viviendas, y en general, el equipamiento urbano que le da sus funciones como bienes de consumo colectivo.

Por todo lo anterior, las ciudades mexicanas están sujetas al accionar de las leyes capitalistas, a las contradicciones que estas generan y a todos los irracionales procesos de producción y distribución de las mismas de acuerdo al grado de desarrollo de las fuerzas productivas en permanente antagonismo con las relaciones de producción que las gestan.

Los cuatro puntos anteriores nos sitúan en una posición de revelar las relaciones capitalistas al interior de las ciudades para comprender lo que sucede dentro de ellas, sin intención de abarcarlo todo.

En primer lugar, se admitirá como referencia obligada la Ciudad de México, porque en ella se encuentra el espacio urbano que se estudiará como caso especial y, también, porque

los procesos económicos espaciales presentes en la ciudad capital de hecho se reproducen a través de formas y contenidos similares que vienen a confirmar que las leyes del sistema capitalista se desenvuelven dentro de un espacio nacional determinado, en todos los ámbitos regionales de éste, con ligeras desviaciones pero con resultados definitivamente iguales, sobre todo en relación al conflicto entre capital y trabajo, donde este último se encuentra en una situación de pobreza generalizada.

La ciudad, espacio económico de acumulación de capital y reproducción de la fuerza de trabajo

Quando se habla de relaciones capitalistas de producción, se habla incuestionablemente de un proceso de acumulación capitalista, no hacerlo, es negar el factor principal de la lógica de reproducción del sistema capitalista como de producción, después claro está, de la explotación del trabajo. De ahí que diversos autores se planteen como categoría de análisis para comprender la problemática urbana el proceso de acumulación capitalista como eje directriz del proceso de formación, crecimiento y expansión acelerada del espacio urbano nacional.<sup>38</sup>

La acumulación es un proceso que se estructura a través de varios mecanismos de interrelación entre el capital y el trabajo por medio de la producción, la circulación y el con-

sumo de mercancías donde la producción de valor se sustenta en el trabajo humano socialmente articulado y explotado a través de la extracción de plusvalía, que convertida en ganancia capitalista permite la acumulación en un ciclo continuo de producción, circulación y consumo que no cierra sino da vueltas en espiral por la exigencia de nuevas inversiones de tecnología y competencia, hasta alcanzar profundos grados de concentración monopólica que ha dejado en el camino desolación, miseria y contradicciones cada vez más antagónicas por el mismo carácter histórico y estructuralmente autodestructivo del sistema capitalista, en el sentido de la lucha de clases que en su seno se desarrolla.

La acumulación no es un proceso lineal o espiralmente inacabable, tiene periodos de franco deterioro cuando no de nula acumulación; casos de crisis económicas o procesos bélicos de destrucción en masa de fuerzas productivas y laborales que interrumpen total o parcialmente el proceso de producción capitalista.

La acumulación de capital establece en sí misma relaciones entre el capital y el trabajo para realizarse. Por lo que en la ciudad los procesos por medio de los cuales se desenvuelven dichas relaciones se manifiestan tanto económica, como social y políticamente.

En lo económico, es decir, en lo material, el capital crea un espacio urbano necesario para su reproducción y acumu-

lación. El proceso industrial -eje rector de la acumulación- ha exigido para su desarrollo de un espacio urbano funcional y dinámico no sólo para la producción de mercancías, sino también para su circulación, su puesta en venta en el mercado y su consumo.

Por espacio de varios siglos ya, el capital ha venido construyendo una base material urbana con las capacidades funcionales suficientes para reproducirse a través de los procesos industriales que en las ciudades han hallado las mejores condiciones de desarrollo.

En la medida que el capital se concentraba geográfica e individualmente (menos capitalistas privados) y avanzaba hacia fases más violentas de control y explotación económica de los espacios mundiales fuera del ámbito socialista, así como de los propios nacionales; se hacía necesario también espacios urbanos con nuevos contenidos y formas económicas que albergaran la potencialidad productiva de las nuevas fuerzas productivas (entre ellas la fuerza de trabajo) y de los necesarios intercambios de las mercancías por ellas producidas.

Y como el capital no espera sino actúa por leyes generales de desarrollo; la etapa imperialista inaugurada a fines de siglo pasado ya evidenciaba el surgimiento de las grandes metrópolis capitalistas, que representan hoy día las más grandes fuerzas productivas creadas por el hombre.

En lo social, el capital, es dirigido y controlado por clases y fracciones de clases que en conjunto conforman el

bloque dominante de la sociedad.

El conjunto de la burguesía crea un espacio material para la reproducción del capital, pero también crea un espacio urbano para su reproducción biológica, porque su reproducción social depende esencialmente de la reproducción de la fuerza de trabajo que socialmente se reproduce como proletariado, es decir, en última instancia la burguesía se reproduce como clase social hegemónica siempre y cuando controle y mantenga el proceso de explotación de la fuerza de trabajo.

Este espacio de reproducción biológica de las clases dominantes se construye dentro de la ciudad siguiendo patrones de uso del suelo diferentes de acuerdo a factores coyunturales pero bajo un denominador común: acaparar los espacios con mejores condiciones de sanidad ambiental.

No es casual que los sectores más poderosos de la Ciudad de México se localicen geográficamente al sur y oeste de la ciudad, donde, a pesar de la crisis ambiental del conjunto de la metrópoli, se hallan las mejores condiciones climáticas para la vida humana.<sup>39</sup>

Es sintomático que en la medida que la ciudad desbordaba sus límites originales, aumentando la densidad arquitectónica del centro y la actividad comercial y el flujo incesante de automóviles y camiones para la circulación de bienes y per

---

39 Ver Jaúregui, Ernesto, "Las zonas climáticas de la Ciudad de México", Boletín del Instituto de Geografía, No. 6, UNAM, 1975, pp. 47-58.

sonas, aumentando el deterioro ambiental del centro y la invasión social de sectores del pueblo que "degradaban" el paisaje urbano tradicional y aristocrático, los sectores sociales dominantes emigraban hacia espacios libres del deterioro ambiental y más propicios para la organización de un espacio urbano exclusivo para el asentamiento burgués. Así ha sido desde la posguerra hasta la fecha. La poderosa burguesía capitalina ha ido migrando cada vez más del centro a la periferia; las distancias que hoy separan a las colonias Roma, Condesa y Juárez de los fraccionamientos residenciales Bosques de la Herradura (al oeste), Jardines del Pedregal (al suroeste) y Bosques del Pedregal (al sur), son muestras palpables de esa migración clasista por la búsqueda de un espacio urbano donde la reproducción biológica de las clases dominantes se realice con la máxima segregación social posible.

Por otra parte, en el lado opuesto, las clases sociales que en conjunto constituyen la fuerza de trabajo, también crean su propio espacio urbano, aunque en condiciones sustancialmente diferentes a las de las clases que las explotan.

Una condición importantísima en la creación de los espacios urbanos de contenido clasista -burgués o proletario- es el nivel de ingreso de las fracciones y clases dominantes que se mueven en la ciudad y que están en la capacidad o no de adquirir bienes de consumo colectivo en un mercado inmobiliario que opera con grandes tasas de ganancia.

El capital inmobiliario, en su proceso particular de acumulación y reproducción, produce bienes de consumo con un

valor de uso y de cambio dirigido a las clases sociales con niveles de ingreso medios y altos en una lógica dirección de realización inmediata de sus mercancías.

Aunque la vivienda sea un valor de uso imprescindible para las clases trabajadoras, éstas no pueden pagar su valor de cambio y por lo tanto, quedan marginadas de todo proceso inmobiliario de compra-venta de vivienda.

De esta manera, las opciones habitacionales de las masas trabajadoras (que tienen que soportar el peso de una gran masa de desempleados activos y encubiertos) que no es mas que uno de los factores esenciales para reproducirse como fuerza de trabajo, se encuentran reducidas al alquiler de una casa con la consiguiente explotación del casateniente por los altos costos de los mismos (estudios empíricos han demostrado que algunos sectores obreros utilizan hasta el 60 por ciento de su salario en el pago del alquiler); a la adquisición de una casa-habitación puesta en el mercado por las instituciones oficiales del Estado, siempre y cuando el trabajador adquiriente gane uno y medio, dos o tres veces más el salario mínimo, que en el caso de los obreros de la Ciudad de México son los menos; o, una opción que en las últimas décadas se ha tornado la más socorrida por el proletariado: la adquisición de tierra urbana para la autoconstrucción de su propia casa a través de diversos mecanismos: 1) invasión de terrenos de propiedad federal, ejidal o comunal y su posterior regularización; 2) la compra a fraccionadores de terrenos de muy bajo valor en el mercado por sus condiciones de uso: no lucrativos para el gran

capital inmobiliario, impedimentos legales para su libre comercialización (fraccionamientos clandestinos) o tienen características físicas que obstaculizan su urbanización.<sup>40</sup>

De esta manera, las masas trabajadoras han creado un vasto espacio urbano cuya función principal se ubica en la reproducción de ellas como fuerza de trabajo, que invariablemente representa un gran ahorro al capital en general, pues los costos de reproducción laboral los absorbe el mismo proletariado, lo que significa en última instancia una sobreexplotación del conjunto de los trabajadores.

El conjunto de acciones de posesión legal e ilegal y fraccionamiento de la tierra en la Ciudad de México y área metropolitana (ejidos destruidos por la mancha urbana) para su uso por las clases explotadas y el ejército industrial de reserva, han generado un espacio urbano tan vasto como miserable. La gran extensión horizontal se debe fundamentalmente a este proceso, que aunado a los procesos de constitución de las zonas residenciales de las clases hegemónicas y de los correspondientes a la formación de las grandes áreas industriales y comerciales y los consecuentes cambios en el uso del suelo, ha provocado un crecimiento que a nivel de reproducción del capital resulta lógico, pero que a nivel del conjunto urbano como espacio económico ha degenerado en un crecimiento anárquico que desde fines de los años sesenta y principalmente en los setenta, se ha establecido como una crisis urbana

-----  
40 Aguilar, R., op. cit.

de carácter permanente.

Ha llegado a tal grado la concentración de funciones de ciertas áreas fundamentalmente el centro y norte de la ciudad por las actividades industriales y comerciales que en ella se desarrollan, que la infraestructura necesaria para tenerlas en funcionamiento ya no responde a las necesidades de acumulación y reproducción capitalistas.

La estructura vial de la ciudad, básica para el proceso de circulación de mercancías y de fuerza de trabajo ha sido rebasada y ahora cumple con bastante deficiencia su función. La construcción desordenada de vastos espacios urbanos marginales desconectados internamente del sistema vial de la ciudad se han convertido en gigantescos tapones viales que dificultan tanto la circulación como el consumo de bienes.

El centro de la ciudad que ha venido sufriendo un proceso de deterioro creciente por el abandono de las propiedades en alquiler constitucionalmente congelado y de los servicios y equipamientos urbanos que les dan mantenimiento, ha vuelto disfuncional la actividad comercial y de servicios que ahí se presentan.

Amplios espacios de la Ciudad de México ocupados por las clases desposeídas han quedado fuera del mercado inmobiliario porque la urbanización y regulación no ha logrado integrarlos todavía.

Los servicios y el equipamiento urbano de vastos secto-

res de la clase media sufren ya las consecuencias por los crecientes costos de mantenimiento. El agua, el abasto alimentario y la basura adquieren proporciones de gran conflicto, cada vez es necesario hacer obras de mayores dimensiones para mantener a la ciudad a flote y a punto para la acumulación capitalista.

Lo anterior, en conjunto con otros factores que no hemos tocado aquí, constituyen en suma la crisis urbana por la que atraviesa la Ciudad de México y otras ciudades del interior en acelerado proceso de metropolización; de constitución de ciudades de masas que viene agudizándose desde principios de la década pasada.

En el aspecto político el capital crea el aparato legitimador de sus acciones ante la fuerza de trabajo, crea el Estado capitalista. Aparato de control de las contradicciones sociales inevitables del sistema. El instrumento administrador de la crisis. En fin, el aparato político para permitir con todas las implicaciones que esto conlleva, la acumulación capitalista.

El Estado capitalista adquiere particulares características que responden a las necesidades de dominación del bloque hegemónico de la formación social de que es producto, es decir, el Estado de la burguesía mexicana adquiere una personalidad jurídica y política que responde en última instancia a los intereses de la clase burguesa, pero, debido al origen aparentemente popular se presenta como un Estado neutral, justo por encima de la lucha de clases.

Aunque, a pesar de lo anterior, el Estado mexicano no es una forma absoluta del poder burgués "En la medida en que en toda sociedad histórica hay una clase dominante, la dominación de esta clase se materializará en una configuración del Estado acorde a sus intereses. Pero en la medida también en que la sociedad está continuamente configurada por la lucha de clases y en que las clases dominadas consiguen defender eficazmente sus intereses, la estructura y las políticas del Estado reflejarán igualmente dichos procesos. Es decir, el Estado será, primordialmente, expresión de la dominación de una clase en la sociedad. Pero, al mismo tiempo, Será reflejo de los procesos de lucha de clases y expresión parcial, aunque subordinada, de los intereses de las clases dominadas".<sup>41</sup>

Es importante destacar el rechazo a la interpretación dogmática de algunos marxistas en relación al Estado burgués del anterior planteamiento, aunque, también deben condenarse las ilusiones de un Estado burgués que garantizando la acumulación de capital y legitimizando su acción en favor de ésta última, pueda resolver las contradicciones fundamentales entre el capital y el trabajo. Por el contrario, el proletariado y las masas populares deberán lanzarse en definitiva y como objetivo última de la lucha revolucionaria, a la destrucción total del Estado y no a su sustitución por otro por la vía de la democracia burguesa.

Así las cosas, la hegemonía política sobre la sociedad

---

41 Castells, Manuel, op. cit., pp. 74-75.

mexicana ha estado en manos de la burguesía, la cual ha creado un espacio urbano adecuado a sus intereses con el concurso del Estado, posibilitando el crecimiento de la Ciudad de México en los términos en que se ha explicado anteriormente: en beneficio de las clases dominantes y en contra de las masas asalariadas y desempleadas de la ciudad.

Las políticas urbanas del Estado mexicano -con algunas excepciones- han sido estructuradas en relación directa al proyecto económico de la burguesía. Toda la infraestructura de vías de comunicación y transporte; la urbanización y acondicionamiento de los espacios industriales; las obras hidráulicas para la introducción de agua potable y desalojo de aguas negras; la electrificación de amplios sectores de la zona metropolitana; el mantenimiento y renovación del centro como punto concurrente del gran comercio y los servicios especializados del sector administrativo y financiero del capital monopólico; incluso, la regularización del espacio urbano de las clases explotadas con precario acondicionamiento, con el propósito de integrarlas a un mercado de suelo altamente especulativo y lucrativo; todas estas acciones y otras más han servido directamente a la acumulación capitalista. Pero todas ellas no fueron suficientes para ordenar el crecimiento urbano y mantener la funcionalidad económica e ideológica de la ciudad.

A pesar de las cuantiosas inversiones del gobierno federal para detener el deterioro de las funciones de la ciudad, ésta entró en una crisis estructural de la cual no sale

todavía.

La crisis urbana agudizada por las sucesivas crisis económicas de la década pasada y cuyos efectos estamos viviendo hoy día, que han obligado a varias devaluaciones del peso desde 1976 y una tasa inflacionaria crecientemente peligrosa para la estabilidad social del régimen y dificultando enormemente la acumulación; ha sido sometida a fuertes tratamientos teóricos, políticos, administrativos y económicos que se han traducido en numerosos planes de control, regulación y fomento del desarrollo urbano, en un conjunto de políticas urbanas (a veces contradictorias entre sí) que tienden a reestructurar el espacio urbano para recomponer los niveles de acumulación de capital.

La crisis urbana no sólo se manifiesta en el ámbito material, se extiende y se entrelaza al ámbito político, al espacio de la lucha de clases. En la medida que el espacio urbano se deteriora en su conjunto no sólo afecta a las clases dominantes en cuanto a satisfacer sus objetivos económicos, también, y con grados de violencia y miseria crecientes, afecta a las clases dominadas, por lo que éstas se organizan, luchan y cuestionan el orden establecido. La ciudad capitalista, que siempre había sido desde su constitución un espacio de explotación y control político de las masas trabajadoras, ahora se ha vuelto un espacio de contestación popular, donde la protesta organizada e independiente, aunque todavía con cierta frecuencia se mueve en el terreno de las reivindicaciones del consumo colectivo de la ciudad, se ha lanzado ya

no sólo contra las formas y los contenidos de la producción y organización del espacio urbano de la burguesía y el Estado, también ha protestado ya, contra el modelo de explotación capitalista. Han levantado el puño para plantear un modelo alternativo de desarrollo económico, han propuesto el socialismo como guía de acción para construir una nueva sociedad.

Lo anterior, adquiere en el terreno político dimensiones nuevas que la burguesía y la fracción más reaccionaria del Estado mexicano no están dispuestos a tolerar, para ello se valen de la represión o de las reformas políticas, éstas últimas no se dan como obsequio, sino como conquista de la movilización de las fuerzas sociales más combativas del pueblo mexicano.

Angel Mercado ha sintetizado de manera brillante el carácter de la crisis urbana y los resultados de la política del Estado para combatirla:

"...hace apenas unas décadas que las ciudades comenzaban a transformarse. La crisis de la economía capitalista en el mundo reforzaron el doble papel de las ciudades -económico e ideológico- hasta llevarlas al punto de la sobreexplotación, provocando entonces que la lucha de clases librada al interior de las fábricas se extendiera de manera natural al ámbito urbano. Se le conoce como crisis urbana. Pero eso no es todo: la sobreexplotación -léase supervivencia para las clases dominantes- en cada nueva ocasión se encontró con que la ciudad misma, la ciudad construida, se levantaba como obstáculo material para seguir extrayendo riqueza y defender la ideología dominante. De pronto la ciudad se convirtió justamente en su contrario: disfuncional para la acumulación de capital y sitio de profundas reivindicaciones sociales contra el Estado burgués y los capitalistas. La obsolescencia de las ciudades construidas alcanzó de pronto los niveles en que se cuestiona peligrosamente la legitimidad del orden social vigente. Entonces se procedió con la reproducción del espacio urbano sobre sí mismo, pero

esta vez bajo el dominio del capital financiero, y los tecnócratas de la política. Comenzó allí la otra gran migración del proletariado: de la ciudad legal a la marginación urbana. Hicieron los programas de remodelación -refuncionalización- de las ciudades con el nuevo lenguaje del poder, 'modernizante, cultural y sumamente calificado'<sup>42</sup>

Efectivamente, como lo indica Mercado, la burguesía y el Estado se lanzaron a destruir y reconstruir la ciudad para recuperar los niveles de ganancia de otros tiempos, en las palabras del autor, la ciudad fue sometida a un proceso de refuncionalización que hoy día continúa; con una violencia institucionalizada en los planes de desarrollo urbano que contemplaron desde la década pasada la transformación total de vastos sectores de la ciudad para revitalizar los procesos capitalistas.

La refuncionalización del espacio urbano se llevó a cabo en dos planos: 1) en lo económico y, 2) en lo ideológico.

En lo económico se rescató parcialmente el centro de la ciudad, a través del proceso de remodelación de los grandes edificios que habían sido abandonados al deterioro paulatino por efecto de los alquileres congelados o, de aquellos cuyo valor comercial se había reducido por las malas condiciones del equipamiento urbano de la zona. Además, se tiraron vecindades y casas particulares cuyo espacio fue ocupado por grandes tiendas de almacenes o edificios de oficinas.

---

42 Mercado, Angel, "Reproducción del espacio urbano", Unomásuno, 9 de febrero de 1982.

Los costos de la remodelación en general, fueron absorbidos por el Estado el cual una vez terminadas las obras incrementó los impuestos prediales y el costo de los servicios para recuperar la inversión, sin afectar naturalmente los niveles de ganancia de las clases hegemónicas.

Las empresas constructoras y de bienes raíces cuyo capital está altamente concentrado en unas cuantas empresas, hicieron grandes negocios con los cambios en el uso del suelo y con la misma revalorización de los inmuebles cuyos alquileres se tasaron muy por encima de sus precios anteriores.

La refuncionalización del sector suroeste del centro, llevado a cabo en los primeros años de la década pasada tienen como justificación la recuperación del paisaje colonial (se adoquinaron calles y banquetas) de la zona como parte de una cultura nacional en peligro de perderse por el deterioro en que se hallaba.

Actualmente los precios más altos del suelo en la ciudad se ubican en los sectores remodelados del centro.

Por otro lado, la mayoría de las manzanas cuyo frente da hacia las avenidas Paseo de la Reforma y de Los Insurgentes ha cambiado radicalmente el uso del suelo. No hace falta mencionar que es el capital comercial quien ha apuntalado junto con el inmobiliario estos cambios para beneficio mutuo. Sobre estas avenidas el valor del suelo también se ha elevado notablemente.

Aunque el caso más relevante de remodelación para una actividad comercial y de servicios exclusiva para las clases dominantes ha sido hasta la fecha el sector conocido como la Zona Rosa. Si bien este espacio urbano ha decaído como símbolo ideológico de afirmación del poder burgués, sigue siendo un importante centro de intercambio comercial cuyo acceso ha sido posible para otros sectores sociales de ingresos medios y bajos, aunque sólo sea para entrar al cine, tomar un café y "sentirse bien".

Recientemente, el proceso de renovación iniciado desde los años sesenta se da en diversos frentes; uno de los más conocidos y expandidos es el de la construcción de condominios de alto valor en el mercado, que han sido construidos donde antes había una casa particular o una vivienda de habitación popular colectiva. La condominización en la Ciudad de México que se inició en áreas urbanas ocupadas por clases medias y altas, ha venido extendiéndose hacia colonias de menores ingresos y hoy es fácil verlos en colonias cuyo ingreso promedio por habitante es apenas uno o dos veces el salario mínimo.

La condominización aunque no tiene una gran incidencia en la refuncionalización de la ciudad, más al contrario agrava las condiciones generales de urbanización por el uso tan intensivo del suelo que representa, sí la tiene en cuanto proceso de revalorización de la tierra urbana y acumulación de capital en el sector inmobiliario privado.

El Estado, ha impulsado por cuenta propia la renovación

del centro urbano no sólo para favorecer el desarrollo de empresas de la construcción cuyos propietarios encubiertos son muchas veces, funcionarios de la propia administración federal, sino fundamentalmente para afirmar su poder como instrumento político e ideológico. La remodelación del sector sureste del centro y recientemente la remodelación del llamado Centro Histórico, que comprende varias manzanas, ha significado la confirmación de su proyecto histórico: el nacionalismo revolucionario; con el rescate de los símbolos más ancestrales de la cultura nacional, como es el caso de las obras del Templo Mayor a un costado del Palacio Nacional.

Dentro del mismo plano ideológico el Estado se lanzó a la construcción suntuosa, dispendiosa e inútil de los edificios que en conjunto constituyen el Palacio Legislativo. El costo social de dicha obra se resume en el desalojo de cientos de familias y comerciantes que fueron lanzados a la segregación urbana que este tipo de política de uso del suelo genera para la población de escasos recursos económicos.

La construcción del Palacio Legislativo reafirmó el centralismo de una burocracia política dispuesta a descentralizar la vida económica, social y política de la nación sólo de dientes para fuera.

Pero, la renovación urbana como refuncionalización económica de la ciudad tendría su expresión más costosa, violenta, dramática y clasista con la construcción de un sistema vial que revitalizaría la circulación tanto de mercancías como de la fuerza de trabajo, es decir, una estructura vial que

perdida toda funcionalidad por el crecimiento anárquico de de la ciudad y el continuo incremento de vehículos al tránsito de la capital estaba representando altos costos para la industria y el comercio, así como un deterioro continuo de las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, al perder los trabajadores mucho tiempo en el traslado del lugar de residencia al lugar de trabajo por los constantes embotellamientos o simplemente por la lentitud con que venían operando los autobuses de pasajeros por la congestión de las avenidas y el trazo sinuoso de las mismas. Lo cual significaba una baja de la productividad por los constantes retardos y faltas de los trabajadores y por lo tanto, una baja de la tasa de ganancia tanto en la industria como en el comercio y los servicios.

La coyuntura para el gobierno capitalino encabezado por el dinámico empresario de la construcción Hank González, no podía ser menos atractiva.

Las divisas por la exportación de petróleo, un respaldo crediticio internacional por las reservas de petróleo existentes y un desempleo estructural en la puerta, fueron algunos de los factores que dieron luz verde a la tan ambicionada renovación vial en la Ciudad de México.

Todavía hoy, a cuatro años de haberse terminado sólo la mitad de la red vial planeada, la investigación empírica realizada es poca y la mayor parte de la información existente se maneja con mucha reserva y especulación.

De lo que si se está seguro es que los estudios de caso como el que aquí se ha desarrollado ayudarán a desentrañar los procesos particulares que acompañaron al objetivo central profusamente anunciado, de resolver la contradicción vial que la estructura urbana planteaba en ese entonces.

Algunos de dichos procesos han quedado al descubierto al realizarse la investigación, se espera que puedan ser utilizados en una investigación de mayores alcances que la presente.

## SEGUNDA PARTE

### LA CONSTRUCCION DEL EJE VIAL 1 NORTE SOBRE LA COLONIA

#### MOCTEZUMA: ¿REFUNCIONALIZACION O DESINTEGRACION?

Como se vió en los capítulos anteriores, el capital crea un espacio urbano a la medida de sus necesidades. Pero como las ciudades están sujetas a las leyes del desarrollo del modo de producción capitalista, la lógica de acumulación de capital se impone por sobre cualquier acción voluntaria (como la planeación urbana) que intente aliviar las contradicciones inherentes al capitalismo. De ahí que a cada acción por parte del Estado y la fracción hegemónica del capital en favor de una mejor distribución de los espacios urbanos económicos y las redes de comunicación para lograr una funcionalidad óptima de las ciudades, los procesos particulares de acumulación distorsionen el esquema racionalizador de los agentes sociales arriba señalados, al actuar sobre el espacio urbano de manera independiente buscando el máximo beneficio de las inversiones realizadas.

Así, el espacio urbano, cuya funcionalidad depende mucho del sistema vial así como del transporte que por el se mueve, es sometido primero, a un uso irracional por el capital inmobiliario que trata de sacarle al suelo el máximo provecho posible al fraccionar terrenos para la construcción de grandes unidades habitacionales cuya vialidad local puede ser más o menos útil, pero desligado del resto del sistema urbano, por lo que al paso del tiempo y como fenómeno que se multiplica

por todo el espacio de la ciudad, va dando lugar a lo que literalmente se denomina la mancha urbana, que se caracteriza por una aglomeración desordenada de áreas habitacionales, industriales y comerciales que cuando logran contactar entre sí han ahogado toda acción que tienda a racionalizar el uso del espacio.

De esta manera, cuando el sistema urbano empieza a entrar en contradicción con el sistema vial (manifestado sobre todo por los gigantescos congestionamientos que sobre dicha red vial se presentan) el Estado, presionado por el gran capital, decide actuar sobre dicha contradicción antes de que pueda derivar en una crisis total con los riesgos sociales y políticos que esto implica. Por lo que año tras año lleva a cabo la ampliación de la red vial existente y la creación de la necesaria para mantener en óptimas condiciones los procesos de circulación de bienes y personas; con esto el Estado refuncionaliza el espacio urbano, lo pone a punto para continuar con la explotación capitalista en niveles congruentes con las más altas tasas de ganancia y acumulación capitalista.

La última acción del Estado en relación al sistema vial ha sido la construcción de los ejes viales, que significó una transformación sustantiva del espacio urbano capitalino, confirmando que las necesidades del capital son satisfechas con gran despliegue de poder pasando por encima de las necesidades básicas de la reproducción de las masas trabajadoras. En este sentido y en tal coyuntura, el Estado mexi-

cano respondió directamente a los intereses de la burguesía, afectando en diversas formas el espacio urbano del proletariado que ha venido a representar una sobreexplotación de su fuerza de trabajo.

De ahí que el título de la segunda parte de este trabajo encierre el problema de investigación al que se ha tratado de dar una respuesta lo más apegado a una concepción científica del fenómeno, a través de hipótesis de trabajo que quedaron planteadas en la última parte del capítulo anterior (retomadas posteriormente al final del siguiente capítulo) y que guiaron la investigación hasta su última etapa y cuyos resultados se presentarán en el curso de las siguientes páginas.

Si bien es preciso resaltar que la hipótesis central se planteó en el sentido de que el conjunto de los ejes viales significaron una refuncionalización de la mayor parte del espacio de la Ciudad de México, pero que particularmente representaron la desintegración de ciertos espacios urbanos regionales de la ciudad, caracterizados por una estructura social y un uso del suelo evidentemente popular.

## CAPITULO VI

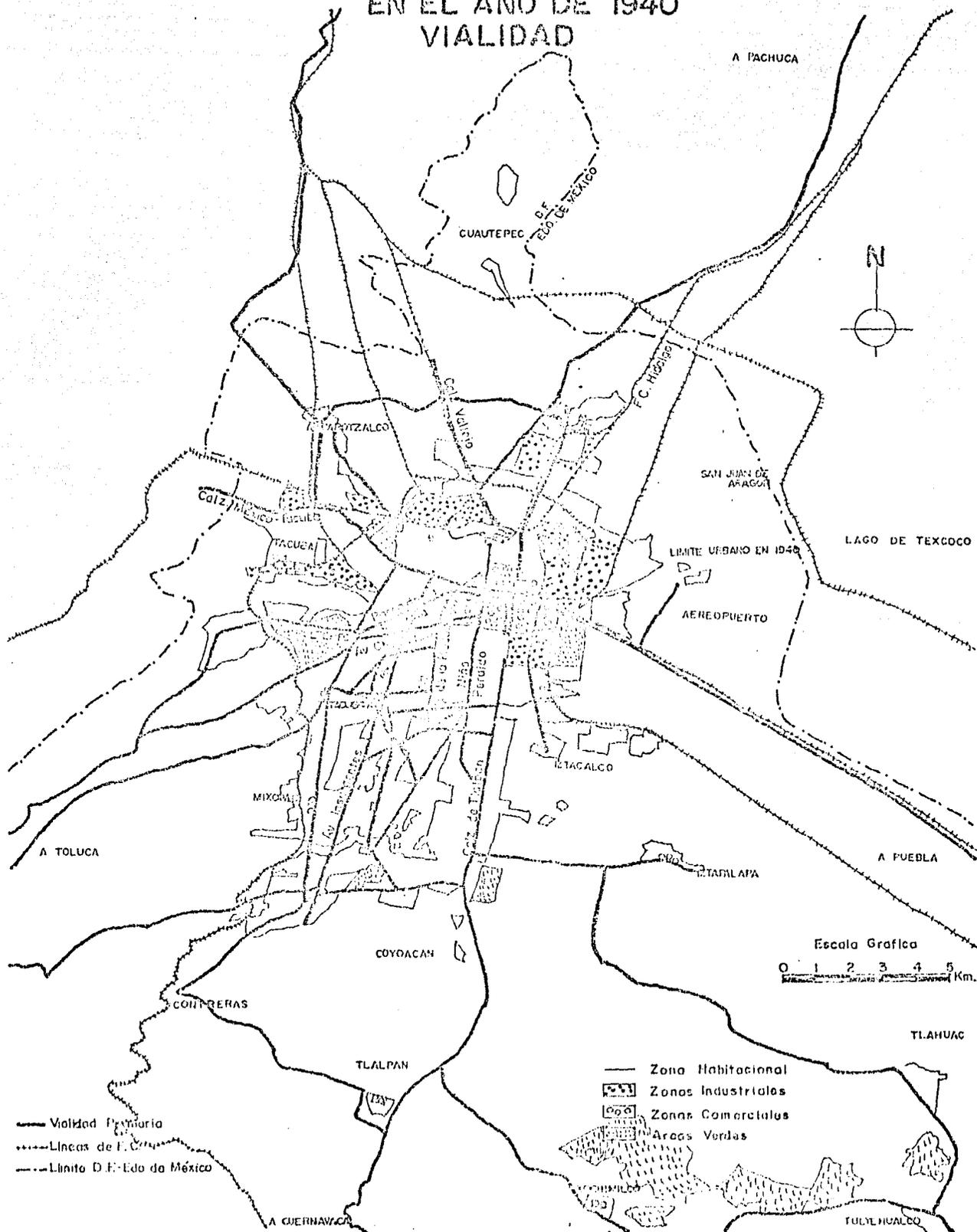
### EL PROCESO METROPOLITANO DE LA CIUDAD DE MEXICO: AGUDIZACION DE LAS CONTRADICCIONES ENTRE EL ESPACIO URBANO Y EL SISTEMA VIAL

En la medida que la Ciudad de México crecía acelerada y desordenadamente, sobre todo a partir de 1940, año en que se perfila nítidamente el proceso de metropolización de la Ciudad de México, el sistema vial de la ciudad capitalista era rebasado en su capacidad efectiva de operativizar los procesos de circulación y consumo de bienes y fuerza de trabajo; por lo que el gobierno de la capital nacional, se veía en la necesidad de ampliar y consolidar las redes viales de la metrópoli heredadas de otras épocas de menor actividad económica que la que en ese entonces se iniciaba.

En 1940 (ver mapa pág. no. 116), la estructura urbana de la Ciudad de México se caracterizaba todavía por un espacio económico donde si bien las actividades industriales ocupaban ya un lugar evidentemente importante, era todavía el sector comercial localizado ancestralmente en el centro de la ciudad el que dominaba las relaciones económicas de la urbe, es decir, era el centro comercial el que dinamizaba las relaciones económicas entre el centro mismo y todos los demás espacios de la ciudad.

En ese entonces, las principales vías de comunicación eran fundamentalmente: la Avenida de los Insurgentes (en sus

Figura 1  
 LA CIUDAD DE MEXICO Y AREA METROPOLITANA  
 EN EL AÑO DE 1940  
 VIALIDAD



FUENTE : ANUARIO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL 1980.  
 DDF, SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS, COVITUR. 1981.

tramos centro y sur) que a la altura de Coyoacán entroncaba con un ramal de la carretera a Cuernavaca; la Avenida Paseo de la Reforma que a la altura de Chapultepec entroncaba con un ramal de la carretera a Toluca; la Avenida Chapultepec que a la altura del bosque se convertía en el cuerpo principal de la carretera a Toluca; las avenidas Del Niño Perdido y San Juan de Letrán que cruzaban de norte a sur por el centro a la ciudad; y la Calzada de Tlalpan que a la altura de lo que hoy es la estación del metro Portales se convertía en la carretera a Cuernavaca.

Existían otras muchas vías secundarias como la Avenida Ejército Nacional que se ampliarían en los años siguientes, éstas apoyaban a las principales para un parque de automotores (automóviles, autobuses, camiones, etcétera) de 48 134 de los cuales 35 520 eran automóviles particulares y una población de 1 760 000 habitantes, lo que daba una relación de 36.6 hab/vehículo.<sup>43</sup>

CUADRO 3. Población, vehículos y habitantes por vehículo en el Distrito Federal: 1940, 1950, 1960, 1970 y 1979

Año	Población	Vehículos	Habitantes/vehículo
1940	1 760 000	48 134	36.6
1950	3 050 000	74 327	41.0
1960	4 870 000	248 048	19.6
1970	6 967 000	717 672	9.7
1979	9 500 000	1 575 629	6.0

Fuente: Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal 1980, DDF, Secretaría de Obras y Servicios, COVITUR, 1981.

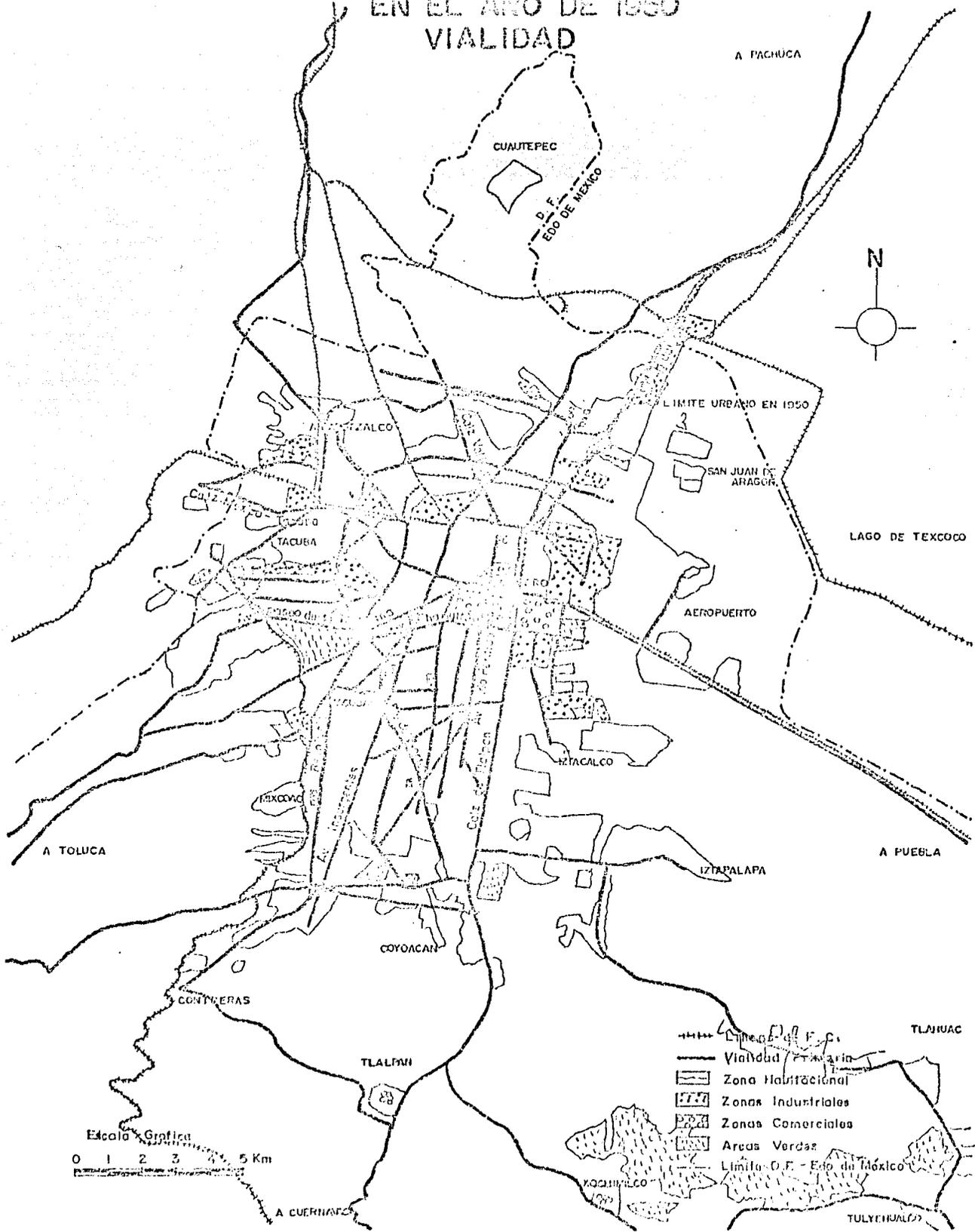
Entre 1940 y 1950 (ver mapa pág. no. 119), con un proceso de industrialización en pleno despege la Ciudad de México crece y desborda sus antiguos límites. Lo que hoy son las delegaciones V. Carranza, M. Hidalgo, Cuauhtemoc y B. Juárez. La ciudad crece hacia todos los puntos de la periferia, sobre todo hacia el sur y un poco menos en dirección al oriente.

Esta etapa de crecimiento se da con una expansión de las zonas habitacionales tanto proletarias como de los estratos medios y de la pequeña y gran burguesía, que inicia desde ese entonces su desplazamiento hacia el sur de la ciudad. Las clases poderosas se instalan y terminan por ocupar en su totalidad la delegación Benito Juárez en colonias como la Nápoles, Del Valle y Narvarte. Algunos pueblos como Mixcoac, Coyoacán, San Angel, Villa Alvaro Obregón en el sur, y Atzacapotzalco y Tacuba en el norte son alcanzados por la mancha urbana.

Respecto a la red vial se fortalecen las vías mencionadas anteriormente. Se terminan las avenidas Tasqueña que cambió su nombre por el de Miguel Angel de Quevedo, y las avenidas Revolución y Camarones; se integra la Avenida División del Norte y el Boulevard Puerto Aéreo, las carreteras que van hacia diferentes puntos de la ciudad empezaban a ser rebasadas por el crecimiento urbano y a integrarse en la práctica en vías de comunicación al interior de la ciudad.

-----  
 43 La mayor parte de la información estadística y vial se obtuvo de las publicaciones: Los transportes en la Ciudad de México y Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal 1950, editadas por el Departamento del Distrito Federal en 1951, por lo que se evitarán las citas reiterativas.

Figura 2  
LA CIUDAD DE MEXICO Y AREA METROPOLITANA  
EN EL AÑO DE 1960  
VIALIDAD



FUENTE: ANUARIO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL, 1960.  
DDF, SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS, COVITUR, 1981

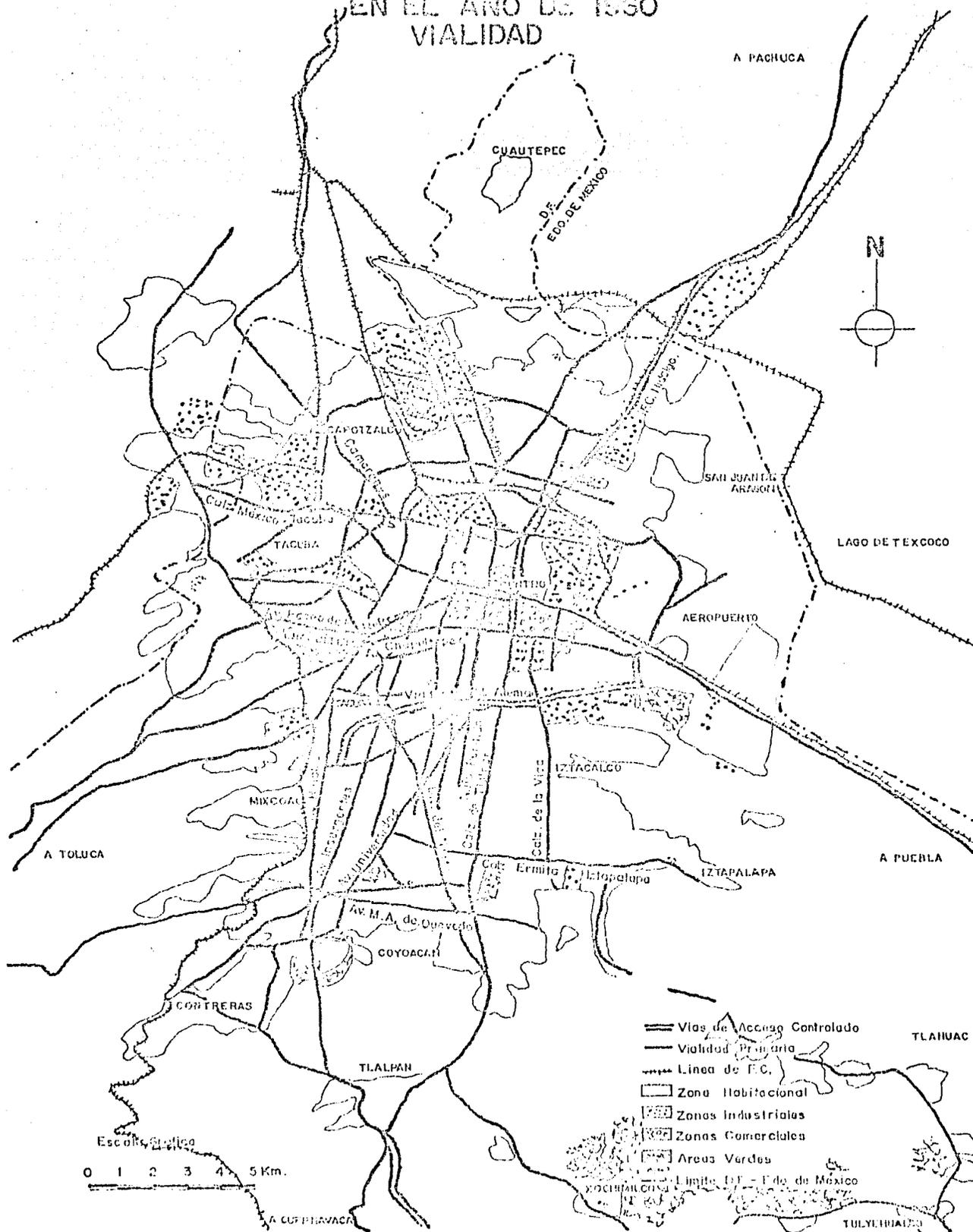
Son entubados en tramos importantes y convertidos en amplias avenidas los ríos Consulado y la Piedad, éste último se llamaría después Avenida Cuauhtémoc. Se ampliaron también la Calzada de Guadalupe y la Avenida del Taller.

Es significativo que en estos diez años la red viaria incrementó notablemente tanto su extensión como su anchura. Sobre el sistema vial existente en ese entonces circulaban 74 327 automóviles y había 3 millones de habitantes; lo que daba una relación de 41 hab/vehículo.

En 1960 (ver mapa pág. no. 121); con el auge industrial del periodo 1951-60 la ciudad adquiere dimensiones impresionantes, el espacio industrial crece excepcionalmente hacia el norte del Distrito Federal. Termina por ocuparse toda la porción oriental y otras pequeñas porciones del sur de la delegación Azcapotzalco, todo lo que actualmente es la colonia Industrial Vallejo. Surgen zonas industriales en las delegaciones Gustavo A. Madero (San Pedro el Chico) e Iztapalapa (Santa Isabel Industrial y Progreso del Sur) así como fuera del Distrito Federal, en los municipios de Ecatepec y Tlalnepantla al noreste y norte del Distrito Federal respectivamente.

La mancha urbana que avanza incesantemente sobre el sur de la ciudad acaba por engullir a los pueblos mencionados anteriormente, otros son alcanzados e integrados al espacio económico de la ciudad como Contreras e Iztapalapa. Tlalpan y Xochimilco ya no quedan muy lejos, están a la vuelta de la esquina.

Figura 3  
 LA CIUDAD DE MEXICO Y AREA METROPOLITANA  
 EN EL AÑO DE 1960  
 VIALIDAD



FUENTE: ANUARIO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL, 1980.  
 DDF, SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS, COVITUR, 1981.

Se construyen nuevas avenidas y se amplía la anchura y longitud de otras, es el caso del Viaducto Miguel Alemán y de la Calzada de Tlalpan. Se amplían las avenidas Popocatepetl, Municipio Libre, Zapata, Constituyentes, Izazaga, Puente de Alvarado, Pino Suárez, Santa María de la Ribera, entre otras. Por otro lado, finalizan las obras de la calle Fernando Casas Alemán (1952) que a partir de entonces se llamaría Avenida Universidad. Se prolonga Ermita-Iztapalapa. Se construyen las avenidas De los Cien Metros, Plutarco Elías Calles, Río Mixcoac y un gran tramo de Río Churubusco que se entubó desde la Avenida México hasta la Avenida Cinco; Barranca del Muerto, Misterios y varias más.

Surge la Zona Rosa a través de la década y el comercio y los servicios de lujo para las clases hegemónicas se desplazan del centro hacia Reforma e Insurgentes.

La mancha urbana ha crecido y se ha desplazado con gran rapidez hacia el norte y hacia el sur primordialmente.

El Aeropuerto Internacional que desde 1950 había sido alcanzado por la mancha en su porción occidental por la colonia Moctezuma y al sur por la colonia Federal, diez años después con el surgimiento de nuevas colonias proletarias al suroeste, la ciudad ha terminado casi por engullirlo. Actualmente es el único caso del mundo en que un aeropuerto internacional se halla dentro de la ciudad a la que da servicio.

Surge Ciudad Satélite al noroeste de la ciudad en la zona metropolitana del municipio de Naucalpan, Edo. de México;

para asiento de la clase media y la pequeña burguesía que inician la migración hacia la periferia como un proceso similar al de la gran burguesía, buscando la segregación social voluntaria para lograr la reproducción biológica en las mejores condiciones ambientales.

El sector central sigue siendo la zona de mayor movimiento por las ramas de actividad que concentra: comercio y servicios.

El crecimiento tan acelerado de este decenio ha provocado ya fuertes déficits en cuanto a equipamiento y servicios urbanos. El sistema vial de la ciudad empieza a ser insuficiente, los congestionamientos de tránsito que a principios de la década (1951-52) eran poco frecuentes, a fines de la misma se presentan con más frecuencia por dos causas fundamentales una de las cuales ha sido mencionada ya: el acelerado crecimiento de la ciudad que rebasa inmediatamente cualquier obra vial de cierta magnitud puesta en servicio por el Departamento del Distrito Federal (DDF); y, el gran incremento de automóviles a la circulación de la ciudad, sólo en el Distrito Federal se hallaban registrados en 1960 248 048 automóviles sin contar aquellos cuya movilidad se hallaba dentro de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), pero estaban registrados en el Estado de México.

El crecimiento porcentual de 1950 a 1960 fue de cerca de 35 por ciento en el número de automóviles. En ese entonces el Distrito Federal contaba con una población de 4 870 000 habitantes, lo que daba una relación de 19.6 hab/vehículo, en

otras palabras, la ciudad se convertía aceleradamente en el habitat del automóvil más que del hombre.

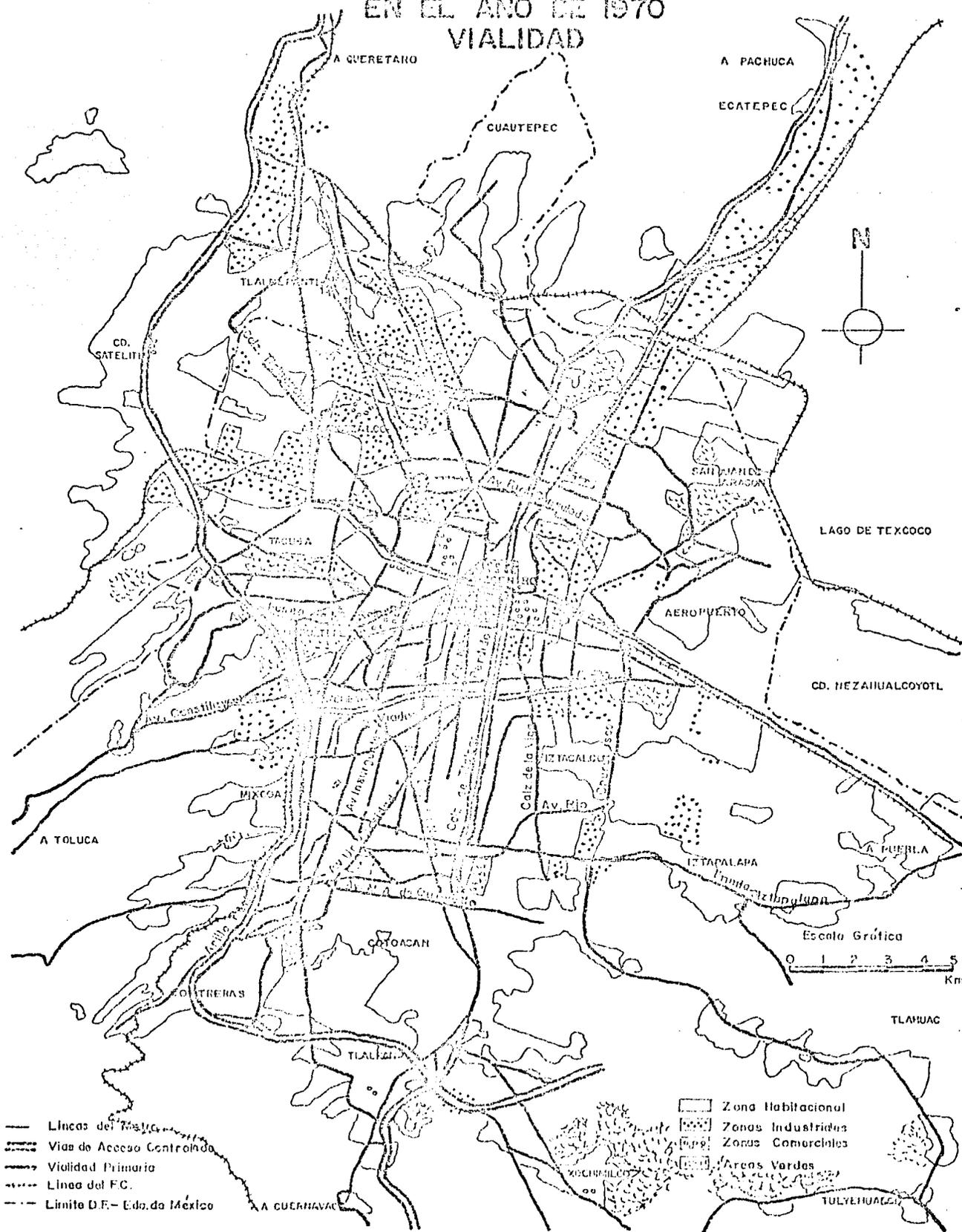
El crecimiento en el número de automóviles era un indicador del acelerado proceso de concentración económica que daba lugar por un lado, a una mayor pobreza entre las masas trabajadoras y por otro, a un fortalecimiento del sector de clase media, cuyo nivel de consumo posibilitó la ampliación del mercado de automotores.

Entre 1961 y 1970 (ver mapa pág. no. 125) la mancha urbana se expandió en todas direcciones. La conurbación con los municipios del Estado de México al norte de la ciudad se amplía notablemente. La Ciudad de México se ha engullido a todo el municipio de Tlalnepantla y buena parte del de Ecatepec. Delegaciones no céntricas como Iztacalco se hallan totalmente ocupadas por la mancha urbana, otras como la Gustavo A. Madero, Coyoacán e Iztapalapa han visto ocupar su espacio físico en porcentajes que superan el 75 por ciento del mismo.

Al oriente del Distrito Federal, Ciudad Nezahualcóyotl se levanta como un monstruo urbano que alberga la fuerza de trabajo inmigrante que llega de todos los estados del país y de las áreas centrales y medias de la ciudad que por el carácter inestable del empleo, representan la reserva más grande del ejército industrial de desempleados estructurales de la economía de la Ciudad de México.

Hacia el sur la mancha urbana se ha tragado al pueblo de

Figura 4  
 LA CIUDAD DE MEXICO Y AREA METROPOLITANA  
 EN EL AÑO DE 1970  
 VIALIDAD



FUENTE: ANUARIO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL 1980  
 DDF, SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS, COVITUR. 1981

Tlalpan y alcanzado al de Xochimilco, que ahora se alzan como ciudades cuya infraestructura urbana se integra orgánicamente al resto de la ciudad.

La delegación de Coyoacán ha sido ocupada casi totalmente, sobre todo por colonias residenciales de clase media y de la pequeña burguesía. La delegación de la Magdalena Contreras también es sometida a un uso intensivo de su suelo, sobre todo por colonias para la gran burguesía (Jardines del Pedregal, San Jerónimo, etcétera).

Los pueblos de Tlalpan y Xochimilco así como el de Izatapalapa que habían iniciado un proceso de urbanización acelerado a fines de la década de los años cincuenta se han desarrollado grandemente. Enormes conjuntos residenciales se levantan en varios puntos de la ciudad como parte de la política habitacional del gobierno de Díaz Ordaz, para enfrentar la crisis de vivienda que se agudizaba por la incesante migración de todo el país a la capital, así como del crecimiento natural de la población residente, y de un mercado inmobiliario volcado hacia el consumo de los sectores sociales de más altos ingresos.

Las áreas industriales siguen creciendo a pesar de las políticas de desconcentración del sector. Dentro del Distrito Federal, la delegación de Azcapotzalco absorbe importantes empresas industriales; al sureste se implantan algunas áreas industriales en la delegación de Izatapalapa. Fuera del Distrito Federal pero dentro de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México son los municipios de Ecatepec, Tlalnepantla y

Naucalpan los que siguen soportando el peso de la industrialización metropolitana.

Lo que antiguamente fueron tramos carreteros se convierten en la práctica y en la política vial del Distrito Federal en importantes vías de comunicación entre la periferia y el centro, más no entre diversos puntos de la periferia. La traza vial de la ciudad que reflejaba la dinámica económica de la misma, también refleja su centralismo, es decir, las principales avenidas se trazaban del centro a la periferia y viceversa, por lo que para trasladarse de un punto periférico a otro, por ejemplo de Ciudad Nezahualcóyotl a Azcapotzalco se tenía que pasar irremediabilmente por la parte central de la ciudad; lo que representaba un consumo de tiempo grande (hasta varias horas) para llegar de un punto a otro. Para las clases propietarias de los medios de producción el costo económico de dichos trayectos a nivel de la circulación de mercancías y de fuerza de trabajo, con retardos cada vez más prolongados para alcanzar el mercado unas y los centros de trabajo los otros, inquietaban sobremanera a los capitalistas por su incidencia en la baja de la tasa de ganancia. Para las clases trabajadoras representaba una prolongación de la jornada laboral y una consecuente sobreexplotación de su fuerza de trabajo.

El gobierno del DDF ante las perspectivas de semiparalización de los procesos de circulación de bienes y fuerza de trabajo inicia, prolonga y termina obras viales que intentan dar coherencia a la traza urbana, comunicando espacios urbanos

con diferentes usos del suelo y función económica.

Por otro lado, el comercio y los servicios especializados que ya habían emprendido la desconcentración geográfica (siguiendo la migración de las clases dominantes) la continúan durante toda la década, principalmente sobre la Avenida de Los Insurgentes ante los precios más elevados de los terrenos del Paseo de la Reforma. La Zona Rosa se expande hacia otras calles vecinas al núcleo original. Surgen las plazas comerciales Satélite y Universidad que vienen a satisfacer un consumo privilegiado y a imitar ciertas formas de la urbanización de las ciudades de los Estados Unidos, con un carácter modernizante, pretendidamente cultural y absolutamente clasista.

De 1960 a 1968 el gobierno del DDF construye y amplía vías de la red primaria como la Calzada de Tlalpan, el Viaducto Miguel Alemán en sus extremos oriental y occidental, la Calzada Ignacio Zaragoza y el Anillo Periférico, así como la Calzada Ermita-Iztapalapa y la Avenida Río Churubusco.

Ante el tumulto de automotores que en ese entonces circulaban y que para 1970 ya alcanzaba la cifra de 717 672 registrados en el Distrito Federal (sin contar con los del Estado de México cuyo radio de acción se ubicaba dentro de la ZMCM), la Dirección General de Policía y Tránsito (DGPYT) del DF decide ampliar el control de acceso a las vías preferenciales que en 1960 sólo afectaba al Viaducto Piedad y que diez años después se amplía al Anillo Periférico recién construido, a la Calzada de Tlalpan que en 1970 albergaba ya la infraes-

estructura de la línea 2 del metro en su tramo Pino Suárez-Tasqueña (inaugurada en agosto de 1970), la Avenida Insurgentes en su extremo norte, así como un tramo grande de Reforma Norte.

La insuficiencia del transporte público de pasajeros y el acentuado caos en la traza vial por el crecimiento desordenado (sólo lógico para el capital inmobiliario) de la mancha urbana, que en éste sentido adquiere connotaciones peyorativas por la marcada irregularidad en la disposición de los espacios urbanos, obliga al gobierno capitalino a iniciar las obras del transporte subterráneo (metro) que, por un lado, incrementaba el número de vías preferenciales al construirse en el subsuelo de la ciudad y por otro, permitía el transporte y traslado de amplias masas de trabajadores a los centros de trabajo a bajo costo económico por los subsidios millonarios absorbidos por el Departamento del Distrito Federal, en beneficio de la acumulación capitalista.

Nuevamente, el metro reproducía el esquema centralizador de las actividades económicas de la capital y el país todo. Las tres líneas inauguradas en 1970 comunicaban la periferia sur, este y noroeste con el centro, el cual reforzaba la comunicación con la línea 3 (Tlatelolco-Hospital General). En síntesis, el metro, por las características de su ubicación rápidamente fue rebasado. Sólo ocho años después (1978) se ampliarían y construirían otras líneas (4, 5 y 6).

La población del Distrito Federal alcanzaba la cifra de 6 967 000 millones de habitantes (1970) lo que daba una rela-

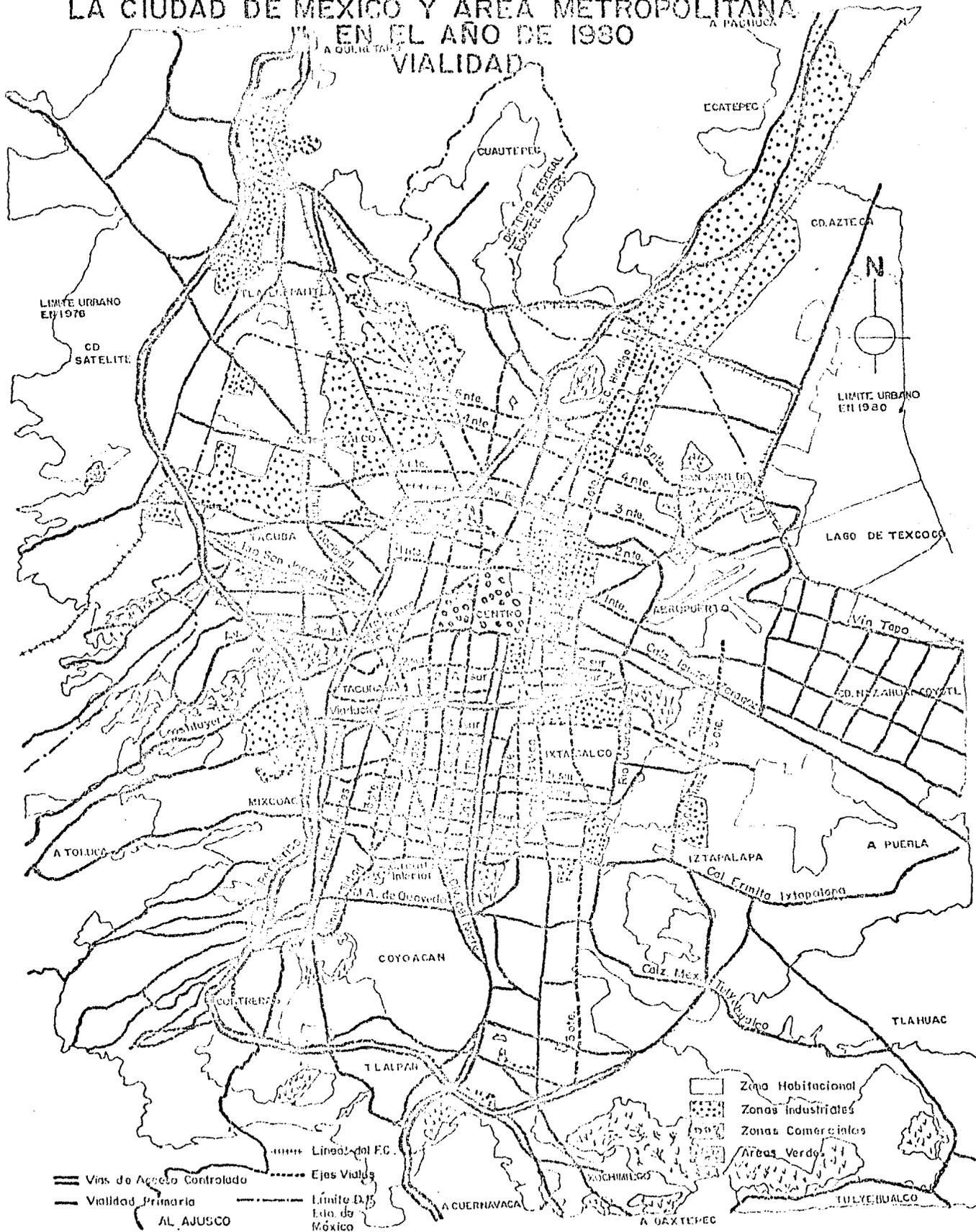
ción de 9.7 hab/vehículo. La ciudad de México se convertía inobjetablemente en una ciudad para coches más que para personas.

En 1978 (ver mapa pág. no. 131) la Ciudad de México ha crecido en todas direcciones, estimulada por los procesos de valorización del sector inmobiliario (casas, edificios y terrenos) y por las adquisiciones ilegales de tierra por los sectores desposeídos de la sociedad; además de los programas habitacionales patrocinados por el Estado para ciertos sectores de población con ingresos superiores una o dos veces al salario mínimo. Sólo excepcionalmente trabajadores con salario mínimo han podido adquirir una vivienda de "interés social".

La zona sur del Distrito Federal creció notablemente (delegaciones de la Magdalena Contreras, Coyoacán, Tlalpan y el sur de la Alvaro Obregón) por un lado, grandes zonas de uso residencial de clase media, pequeña y gran burguesía y por otro, colonias proletarias que incluso colindan espacialmente unas de otras, separándolas solamente el nivel de ingresos, las condiciones del equipamiento y los servicios urbanos y, con cierta frecuencia la fuerza pública.

El centro de la ciudad y su periferia inmediata en franco proceso de deterioro (especialmente la delegación Cuauhtémoc) por la congestión vehicular (1 423 283 vehículos en el Distrito Federal); el abandono de los sectores de habitación popular a causa del régimen de rentas congeladas; el déficit creciente de equipamiento y servicios (vías y transportes en-

LA CIUDAD DE MEXICO Y AREA METROPOLITANA EN EL AÑO DE 1980



FUENTE: ANUARIO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL, 1980  
DDF, SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS, COVITUR, 1981

tre ellos); se encuentra en una fase progresiva de desfuncionalización como gran fuerza productiva. Las periferias industriales y habitacionales con menores posibilidades de comunicación inmediata vinieron a agravar la crisis que vive la ciudad desde principios de la década.

El gobierno del Distrito Federal se encontraba ante una gran disyuntiva: por un lado, refuncionalizar la ciudad a través de un sistema vial que hiciera más expedita la comunicación entre el centro y la periferia y entre los diferentes puntos de la periferia dinamizando así, tanto al trabajo como al capital y al mismo tiempo revalorizar amplios espacios de la ciudad que por situarse en zonas proletarias no podían incorporarse plenamente al mercado inmobiliario capitalista. Revitalizando de paso a la rama de la construcción cuya sola actividad basta para dinamizar otros sectores, sobre todo en momentos de reacomodo de capitales producto de la crisis mundial de 1973 que en México se reflejó profundamente en todas las ramas de la actividad económica. La devaluación del peso (1976) y el estancamiento de la economía eran signos evidentes de que la crisis se prolongaba.

Por otro lado, el costo económico de un proyecto como el de los ejes viales sería demasiado alto como para generar un serio desequilibrio en las finanzas del DDF (a pesar de los ingresos federales por la venta de petróleo al exterior). El costo político de una obra de tal magnitud se reflejaría en la protesta organizada de sectores de población que hasta entonces permanecían alejados de la vida política de la ciudad,

dando lugar a una toma de conciencia colectiva sobre el carácter antidemocrático del gobierno del Distrito Federal. Además, al año siguiente (1979) se renovarían la Cámara de Diputados para la LI Legislatura del Congreso, lo que sin duda repercutiría en el número de votos que alcanzarían los candidatos del partido oficial en vista de la destrucción de viviendas y áreas verdes que las obras viales causarían.

Hecho el balance o tal vez ignorándolo, el DDF con Hank González a la cabeza, decide echar a andar el proyecto de los ejes viales.

Un hecho relevante en la construcción es que nunca se publicaron los planes que regularan su desarrollo; tal vez la premura por iniciar las obras y negociar los contratos; por el calendario político (elecciones en 1979), o porque los planes de desarrollo urbano tardarían dos años más en terminarse y publicarse (1980). Lo cierto es que nunca se procedió ni a su publicación, ni a su difusión masiva, ni mucho menos a una consulta democrática sobre los supuestos beneficios que proporcionarían a la población de la Ciudad de México.

El proyecto anunciado por el regente Hank González en abril de 1978 consistía en la construcción de 34 ejes viales (17 de norte a sur y 17 de oriente a poniente) en diferentes etapas de construcción: 17 para mayo de 1979 y 17 más para el año siguiente: 1980.

En la realidad, de la primera etapa sólo se construyeron 15 ejes (Central; 1, 2 y 3 Poniente; 1 y 3 Oriente; 1 y 2 Nor

te; 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 Sur) que representaron 133 Km de los 533 Km proyectados.

Las obras comenzaron en el mes de mayo de 1978 y debían terminarse el mismo mes del año siguiente; en la práctica algunos fueron puestos en servicio antes, aunque la mayoría fueron inaugurados justo una semana antes de las elecciones federales para renovar la Cámara de Diputados.

Nunca una obra del DDF causó tanta oposición como los ejes viales. No sólo protestaron las clases trabajadoras por la destrucción del parque habitacional, también, amplios sectores de la clase media así como de la pequeña y mediana burguesía protestaron contra la destrucción de áreas verdes, la desarbolización y las molestias viales provocadas por la cancelación de la circulación en las avenidas y calles que después de la "operación" se convertirían en ejes viales.

Es importante mencionar que si bien era necesario comunicar las periferias proletarias con las periferias industriales, se dió prioridad a los ejes viales localizados en un área limitada por el Circuito Interior, es decir, los ejes viales construidos se localizan en el centro del Area Urbana de la Ciudad de México (AUCM) y ocho de los 15 atraviesan parcial o totalmente la delegación Cuauhtémoc, donde se localizan geográficamente el mayor número de ciudades perdidas y algunas colonias proletarias cuya destrucción parcial para dar lugar a los ejes, permitía una revalorización de los terrenos para presionar al cambio en el uso del suelo de los mismos. Los lanzamiento y juicios de desalojo se han incrementado nota-

blemente alrededor del área de influencia de los ejes, los alquileres de casas y departamentos han alcanzado cifras muy altas.

También, 9 de los 15 ejes viales iniciales atraviesan parcial o totalmente la delegación Benito Juárez, donde se localizan colonias de residencia de clase media y pequeña burguesía y donde los ejes en general no afectaron las construcciones civiles y, donde el proceso de condominización se ha desarrollado grandemente, por lo que los ejes vinieron a darle mayor modernidad y categoría social a la zona y a revalorizar aún más el espacio urbano para beneficio del capital inmobiliario.

Según el Plan de Vialidad que forma parte del Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal publicado originalmente en junio de 1980 (un año después de la construcción de los primeros 15 ejes viales) y actualizado en 1980, y cuyo objetivo central es el de "...establecer una estructura jerarquizada de arterias continuas y regulares que satisfaga la necesidad de movilidad de la ciudad (...) congruentes con las expectativas de desarrollo urbano"<sup>44</sup> (nótese el lenguaje abstracto con que se ocultan las necesidades del capital), registra que en junio de 1982 se habían realizado 252 Km de ejes viales, aunque la meta prevista es la construcción de 281 Km más para una suma total de 533 Km de ejes viales. Es-

-----  
44 Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal, DDF, COVITUR, 1982, p. 28.

tos 252 Km (segunda etapa de construcción) han permitido según se aprecia en los mapas respectivos (pp. 30 y 31 del Plan Rector de Vialidad...) una comunicación más directa de las periferias habitacionales con las industriales sin tener que pasar por el centro de la ciudad, e incluso, han dado mayor circulación al centro mismo.

Aunque el Plan de Vialidad no consigna la fecha para completar la estructura vial, previendo seguramente el fin del sexenio, es difícil que el gobierno de De la Madrid de continuidad a la meta fijada; simplemente porque el Departamento del Distrito Federal está en quiebra y en una situación "extremadamente precaria", como la calificó el mismo presidente De la Madrid en la exposición de motivos del presupuesto de egresos para 1983.<sup>45</sup> Dichas palabras se confirmarían más tarde cuando el nuevo regente del Distrito Federal Ramón Aguirre Velázquez, expuso en la Cámara de Diputados la situación financiera del gobierno de la ciudad: el DDF generará ingresos en 1983 por 140 mil millones de pesos de los cuales deberá pagar 131 porque debe 213 mil millones de pesos. Le quedarán 9 mil millones con los cuales debe enfrentar un presupuesto de egresos de 210 mil millones de pesos; de lo que se deduce que deberá conseguir la diferencia con nuevos préstamos tanto externos como internos. Para el renglón de vialidad no se contempla ni un sólo centavo más, se dará prioridad al transporte (metro, autobuses y trolebuses) y otros renglones denominados prioritarios, como el agua, el abasto de alimentos, la conta-

-----  
<sup>45</sup> Unomásuno, 11 de diciembre de 1982.

minación ambiental y la seguridad pública.<sup>46</sup>

Las políticas de austeridad impuestas por el Fondo Monetario Internacional al gobierno mexicano y éste a las masas trabajadoras, no sólo afectarán al consumo colectivo popular a nivel del equipamiento y servicios urbanos básicos, también, de cierto modo, a las clases hegemónicas, cuando la estructura vial recién terminada nuevamente sea rebasada por la urbanización acelerada con que sigue creciendo la ciudad, y nuevamente la productividad del trabajo y las tasas de ganancia se reduzcan por los efectos ya comentados.

Estos factores debe de advertirse, son complementarios y adquieren dimensiones variadas de acuerdo a la profundidad de la crisis urbana, que a su vez, adquiere proporciones de desastre en la medida que la crisis económica general del sistema se agudiza e incide con toda su carga demoledora en todos los niveles de la acumulación capitalista.

Apenas ayer (6 de junio de 1983 el Secretario General de Obras y Servicios del DDF, Guillermo Guerrero Villalobos, declaró que debido a la crisis económica que afecta a las finanzas del Distrito Federal es casi seguro que el DDF retire los subsidios a los servicios públicos y por lo tanto se incremente la tarifa de precios de los mismos. Si en realidad llega a suceder lo anunciado -que es lo más seguro-, las masas populares verán reducidas sus expectativas de mejores condiciones de vida al tener que pagar más por vivir en la

---

46 Unomásuno, 16 de enero de 1983.

ciudad.

## CAPITULO VII

### EVOLUCION HISTORICA Y CONFORMACION ESPACIAL DE LA COLONIA MOCTEZUMA

#### Marco físico y administrativo

La colonia Moctezuma se constituye de dos secciones que se localizan al oriente de la Ciudad de México, en la delegación política Venustiano Carranza (creada por decreto oficial en diciembre de 1970), en lo que anteriormente fue parte del área desecada del ex-lago de Texcoco.

Tiene una extensión territorial aproximada de 6 Km<sup>2</sup> (el 18 por ciento de la superficie total de la delegación V. Carranza y el 0.4 por ciento del área total del Distrito Federal). Tiene una población estimada de 207 160 habitantes (1980) lo que da una densidad demográfica de 34 526 hab/Km<sup>2</sup> (la densidad media del Distrito Federal es de 6 337 hab/Km<sup>2</sup>) que nos da una idea del grado de ocupación tan intensivo del espacio urbano de la colonia, es decir, del grado de hacinamiento de algunos sectores de la misma.

Como puede apreciarse en el mapa de la pág. no. 140 el espacio físico de la colonia es relativamente grande en comparación con las otras colonias de la delegación V. Carranza a excepción de la Jardín Balbuena y del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, éste último con 8 Km<sup>2</sup> de exten-



sión que representan el 24.2 por ciento del área total de la delegación.

Ocupa una posición intermedia entre el centro de la ciudad y la periferia oriente, pues se localiza a sólo 3.3 Km del Zócalo y a 4.1 Km del límite con el municipio de Nezahualcóyotl, en el Estado de México.

Al mismo tiempo ocupa una posición central con respecto a la delegación V. Varranza, por lo que es atravesada y limitada por importantes vías de comunicación que articulan el movimiento económico y social de la colonia Moctezuma con la zona oriental del Distrito Federal y con el resto de la Ciudad de México.

Está limitada al norte por la Avenida del Peñón y la colonia Pensador Mexicano; al noreste por la calle Coronado y la colonia Peñón de los Baños; al oriente por el Boulevard Puerto Aéreo (que forma parte del Circuito Interior), el Aeropuerto Internacional y la colonia Federal; al sureste por la colonia Santa Cruz Aviación; al sur por la Calzada I. Zaragoza (principal vía de comunicación del oriente de la ciudad que cerca del kilómetro 20 se convierte en la carretera México-Puebla) y por la colonia Jardín Balbuena; al suroeste por la calle Francisco Espejel y la Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente (TAPO); al noroeste por la Avenida Oceanía o Vía TAPO y las colonias Miguel Hidalgo, Revolución y Romero Rubio. Todas las colonias mencionadas excepto la Jardín Balbuena, son colonias proletarias donde la mayor parte de la población económicamente activa (PEA) son trabajadores

de los sectores secundario y terciario cuyo nivel de ingreso está determinado por el salario mínimo. La población de la colonia Jardín Balbuena aunque tiene sectores proletarios asentados en los conjuntos habitacionales construidos a principios de los años sesenta, buena parte de la población cuenta con vivienda propia y genera ingresos muy superiores al salario mínimo.

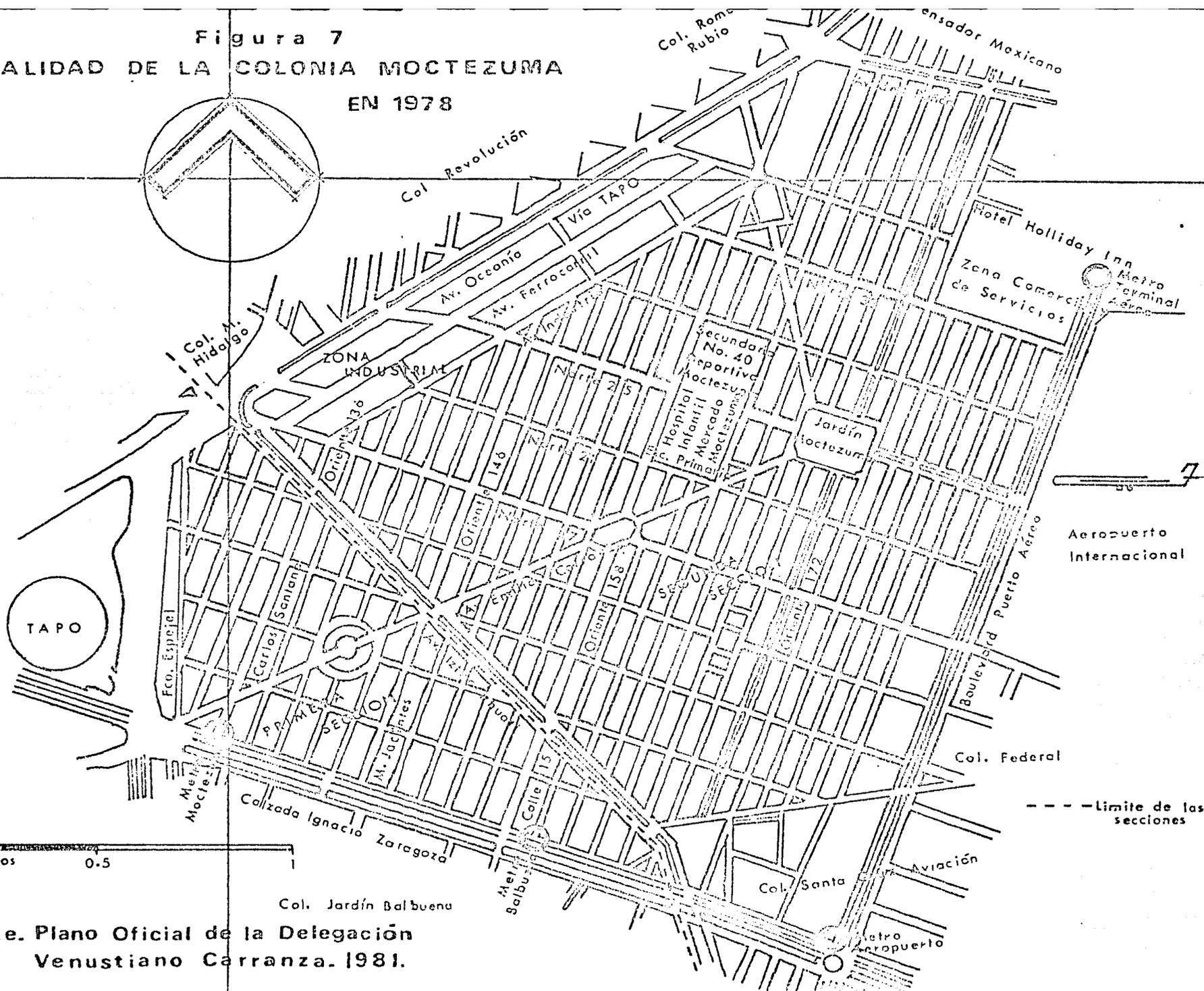
Las vías de comunicación que limitan a la colonia Moctezuma forman parte importante de la red vial de la ciudad, tanto por el volumen de mercancías y personas que circulan por ellas como por su conexión con otras vías importantes, y su capacidad para articular espacios de diferente uso del suelo de diversos puntos de la ciudad.

Internamente, la colonia Moctezuma se halla muy bien comunicada tanto por vías principales como secundarias. De las principales se encuentran 1) la Avenida Emilio Carranza, antes de la construcción del Eje Vial 1 Norte hegemonizaba el sistema vial local, que cruza a la colonia de noreste a suroeste por el centro a partir del jardín principal, ubicado al centro-noreste, y que desemboca en la calzada I. Zaragoza; 2) la Avenida Iztaccíhuatl que cuenta con un amplio camellón central, atravieza de noroeste a sureste la mitad sur de la colonia comunicando directamente la Calzada I. Zaragoza con la vía TAPO; 3) la calle Norte 17 que ante de pasar a formar parte del Eje Vial 1 Norte funcionaba como vía distribuidora de todas las calles perpendiculares a ella, en ambos sentidos, pues parte a la colonia en dos porciones más o menos iguales

sobre un eje en dirección este-oeste. Esta calle, si bien no tenía la anchura de las anteriores si mantenía un intenso movimiento de vehículos particulares y de autobuses de pasajeros que se dirigían hacia el centro y norte de la ciudad; 4) la Oriente 172, calle que cruza a la colonia en toda su extensión norte-sur comunicándola de un extremo a otro y funcionando como vía distribuidora de todas las calles que la interfieren perpendicularmente. Esta calle hasta antes de la construcción del eje vial y del tramo del metro de la línea 5, tenía doble sentido el cual fue suprimido para mantener la circulación de norte a sur de la ciudad del tramo que se situaba a varias calles al oriente sobre el Boulevard Puerto Aéreo que en ese entonces por las obras del metro estaba suspendida. El doble sentido lo ha recuperado recientemente (mayo de 1983) después de cuatro años y medio, por lo que su función distribuidora en ambos sentidos sigue siendo muy importante para la vialidad interna de la colonia Moctezuma. Otras vías importantes son las que se localizan en la zona industrial, tanto 5) la Avenida Industrial como 6) la Avenida Ferrocarril dinamizan la circulación de mercancías producidas en esa área hacia los distintos puntos del mercado consumidor.

Otras vías secundarias en la red vial de la colonia que permiten una comunicación más expedita todavía, son de norte a sur: 1) la calle Oriente 136 que continúa por Carlos Santana en la primera sección (ver mapa de la pág. no. 144) y desemboca en la calzada I. Zaragoza; 2) la calle Oriente 146 que continúa por M. Jacintes en la primera sección; 3) la calle Oriente 158 que continúa por la calle 15, ambas también

**Figura 7**  
**VIALIDAD DE LA COLONIA MOCTEZUMA**  
**EN 1978**



Fuente. Plano Oficial de la Delegación Venustiano Carranza. 1981.

desembocan en la Calzada I. Zaragoza. De este a oeste: 4) la calle Norte 25 que antes de la construcción del eje vial era la calle más ancha dispuesta en ese sentido, y 5) la calle Norte 33 con una función distribuidora menor que las anteriores pero importante a nivel de una comunicación más directa con la zona comercial y de servicios del noreste de la colonia.

En suma, la red vial de la colonia hasta antes de la construcción del eje vial mencionado mantenía una integración tal que los residentes podían comunicarse fácil y rápidamente de un punto a otro de la colonia, así como de la colonia a otros sitios de la ciudad, sobre todo con el centro y el norte. Más cuando la línea 1 del metro tiene ubicada tres de sus estaciones sobre la Calzada I. Zaragoza en sus límites con la colonia Moctezuma (estaciones Aeropuerto, Balbuena y Moctezuma) y la línea 5 recién construida una (estación Terminal Aeropuerto), que vinieron a reforzar la comunicación con el resto de la ciudad.

### Marco histórico y cambios espaciales

Los orígenes de la colonia Moctezuma se remontan a los años veinte, cuando el conocido latifundista urbano Arturo Braniff concedió a una compañía inmobiliaria la lotificación y venta de los terrenos.

Fue entre 1922 y 1923 cuando la Fraccionadora "Moctezuma" (hoy desaparecida) inició la lotificación y el trazo ordenado de calles y manzanas a través de un equipo de ingenieros y topógrafos apoyados por tiros de mula. Bajo la presidencia de Alvaro Obregón y en franco periodo de institucionalidad revolucionaria.

La colonia Moctezuma se fue conformando espacialmente a través de varias etapas. La primera, abarca desde los primeros años de lotificación hasta 1940, año que marca la ocupación casi total de los terrenos ubicados en el extremo suroeste de la colonia (ver mapa) y que se le denominaría primera sección. La segunda etapa comienza con la lotificación de lo que hoy es la segunda sección de la colonia en 1938-40 hasta 1960, año que marca una etapa de urbanización de ritmos lentos al principio y más rápidos al final. La tercera etapa, comprende desde 1960 hasta antes de la construcción del Eje Vial 1 Norte en 1978; es un periodo que vive la consolidación definitiva del espacio urbano de la colonia por la reurbanización (calles y banquetas) de la mayoría de las manzanas y en la ocupación casi total de los lotes.

La primera etapa (1922-1940), se caracteriza por una ocupación lenta de los lotes que se acelera en los últimos cinco años de la década de los cuarenta. Desde el mismo año de 1922 los lotes son comprados y ocupados por los primeros colonos, a un precio que oscilaba entre los 50 centavos y un peso el metro cuadrado, es decir, que el valor de un terreno de 200 metros cuadrados promedio costaba en ese entonces entre 100 y

200 pesos el terreno, ahora, un lote del mismo tamaño cuesta entre un millón y dos millones de pesos. Cabe agregar que la mayoría de los compradores se ubican en un nivel de ingresos apenas igual o superior al salario promedio de un obrero industrial de aquel tiempo, por lo que la venta de los lotes que iba dirigida a ese sector, se hacía a crédito, a pagar en diez o quince años.

Es importante hacer notar que la Ciudad de México se había convertido en uno de los lugares más seguros para diversos sectores de la población contra las acciones militares, la rapiña, el bandolerismo reaccionario y la violencia de la Revolución Mexicana, por lo que fuertes corrientes migratorias de todos los lugares del país se dirigieron a la ciudad capital, la mayoría de ellos para residir definitivamente. Esta situación de repentina demanda de suelo y vivienda fue aprovechada por los latifundistas urbanos poseedores de vastos terrenos de la periferia inmediata de la ciudad, que los habían adquirido a muy bajo costo a los funcionarios del gobierno encargados de la desamortización de los bienes de la iglesia Católica, desde 1859,<sup>47</sup> para crear un mercado de suelo realmente accesible a amplios sectores de las masas trabajadoras, y a otros sectores con mejores niveles de ingreso.

Se pudo comprobar por las observaciones directas hechas en esta parte de la colonia (la más antigua) que la mayoría de las viviendas presenta un estilo arquitectónico más bien

---

<sup>47</sup> De la Peña, Sergio, La formación del capitalismo en México, 1981.

modesto, algunas en franco estado ruinoso tanto en la fachada como en el interior. Otras de las viviendas muestran todavía la huella de un pasado nada modesto, mas bien desahogado que indican que fueron y son habitadas por familias con ingresos superiores al salario mínimo.

El equipamiento urbano básico (banquetas y empedrado de las calles estuvo a cargo de la compañía fraccionadora) el agua, el drenaje, la electricidad y el alumbrado público fueron introducidos por el Estado.

La compañía fraccionadora organizó de tal manera el espacio físico de la colonia, que combinó el máximo aprovechamiento de la tierra para obtener la renta más alta, y la conservación de espacios no comercializables para el consumo colectivo de los habitantes. Esta concesión gratuita al consumo popular (glorietas, jardines, camellones y un vasto espacio ocupado posteriormente por obras sociales) no fue por buena gente de los fraccionadores, sino por obligaciones normativas con el gobierno de la ciudad.

Esta primera etapa se materializó espacialmente con la formación de lo que hoy es la primera sección de la colonia y que ocupa 64 manzanas (ver mapa pág. 144), que representa aproximadamente el 20 por ciento de la superficie total de la colonia. El límite máximo hacia el noreste (dirección que siguió la lotificación y urbanización de la colonia) lo representó un ramal del gran canal del desague, que posteriormente fue desecado y convertido en la amplia Avenida Iztaccí-

huatl, en 1960

Hacia fines de los años cuarenta la mayoría de los terrenos ya habían sido vendidos y edificados (la renta del suelo se había incrementado notablemente, pues el metro cuadrado que costaba en 1922 cincuenta centavos ahora, en 1940 su precio era de veintiseis pesos), por lo que la compañía inició la lotificación y el trazado de calles del resto de los terrenos (4.5 Km<sup>2</sup>) hacia 1938-40, dándole continuidad al trazado vial de la primera sección sobre todo en la prolongación de la Avenida Emilio Carranza y las demás calles que la cruzaban oblicuamente. Aquí empieza la segunda etapa.

Esta fase se caracterizó por una ocupación más rápida del suelo. Se ha iniciado el proceso de metropolización de la Ciudad de México y ésta es desbordada en sus límites originales sobre todo hacia el norte y hacia el sur.

Particularmente, la colonia Moctezuma entra de lleno al mercado inmobiliario ante el crecimiento acelerado de la población y la demanda ampliada tanto de vivienda como de suelo. Si en la primera etapa la mayoría de las viviendas son de uso particular, en esta segunda etapa las compañías de bienes raíces y algunos particulares compraban los terrenos para edificar viviendas y edificios de dos y tres plantas, con varios departamentos cada uno para ofrecerlos en alquiler. Si bien es cierto que el crecimiento económico impulsa una derrama salarial más amplia que no mayor, esto no indica que los obreros ganen más, sino que hay más obreros que ganan igual o menos por efecto de la inflación y su incidencia directa so-

bre el salario real. De ahí que la segunda etapa de urbanización de la colonia se caracteriza por una más difícil adquisición de terrenos por parte de los asalariados por un aumento constante en la renta de la tierra, y les sea más fácil adquirir en cambio una vivienda en alquiler.

La ocupación del suelo se hace en dirección suroeste-noreste, sobre todo porque la parte ya ocupada y urbanizada estaba mejor comunicada y era más fácil llegar a ella mientras más próximo estuviera el terreno (la única escuela primaria que existía se encontraba en la primera sección, fue construida en 1929-30). Aún así, a fines de los años sesenta se ha casi completado la ocupación de la segunda sección de la colonia Moctezuma. Encontrándose en el límite oriental con el Aeropuerto, alcanzado por la mancha urbana hacia el año de 1950.

En el extremo noroeste se ha construido una zona industrial producto de la expansión económica del modelo de desarrollo capitalista mexicano. Desde 1940 se asientan las primeras fábricas cuya infraestructura de comunicación es fortalecida por una vía de ferrocarril todavía en funcionamiento. A fines de 1960 el área industrial queda totalmente ocupada.

Es importante mencionar que en la medida que se fue lotificando el terreno que daría lugar a las dos secciones de la colonia, el trazado de manzanas, calles y avenidas se hacía con un máximo aprovechamiento del espacio pero, a la vez, con una lógica disposición y equilibrio entre los diferentes conjuntos espaciales que proporcionaron a la colonia un sis-

tema vial que generó una integración espacial tanto dentro como fuera de la colonia.

Así las cosas, en la medida que los autobuses de pasajeros fueron dominando el transporte colectivo de pasajeros hacia fines de los años treinta, las principales avenidas de la colonia formaron parte del itinerario de varias rutas. Se comenta en la colonia que quienes no usaron el camión de la ruta Sonora Peñón no conocieron la Ciudad de México en sus años de expansión industrial y por lo tanto, de crecimiento continuo y acelerado de la capital.

Es significativo el dato demográfico para hacer más clara la explicación de esta segunda etapa, que marca la ocupación total de la colonia, no sin quedar todavía algunos lotes baldíos, que serían edificados en los años siguientes.

En 1950<sup>48</sup>, la población de la colonia era de 55 002 habitantes (9 167 hab./Km<sup>2</sup>), diez años después, en 1960, sumaba 110 318 habitantes (18 386 hab./Km<sup>2</sup>). Es decir, el crecimiento demográfico de la colonia que rebasó en mucho el crecimiento promedio natural de la época de 30.8<sup>49</sup> se debió fundamentalmente al crecimiento social debido a la ocupación acelerada de los 4.5 Km<sup>2</sup> de la segunda sección de la colonia.

-----  
 48 Los censos anteriores a 1950 no publicaron el número de habitantes por localidad, fue en este y en el siguiente (1960) cuando aparecieron dichos datos demográficos, para desaparecer nuevamente en el censo de 1970. El censo del Distrito Federal de 1980 es hora que todavía no se publica, ni siquiera las cifras preliminares.

49 México Demográfico, Breviario 1978, CONAPO.

CUADRO 3. Población y densidad demográfica de la colonia Moctezuma: 1950, 1960, 1970 y 1980.

Año	Habitantes	Densidad demográfica Hab/Km <sup>2</sup>
1950	55 002	9 167
1960	110 318	18 386
1970	152 680	25 446
1980	207 160	34 526

Fuente: Censos Generales de Población 1950 y 1960, DGE, SIC. 1970 y 1980, estimaciones hechas por el autor.

La expresión espacial de la segunda etapa fue la conformación de la segunda sección de la colonia, cuyos límites máximos de crecimiento se ubicaron en el extremo occidental del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

La tercera etapa, 1960-1978, se caracteriza por la renovación y consolidación tanto del equipamiento urbano como parte del parque habitacional. Un buen número de viviendas son derribadas para dar lugar a edificios de departamentos (sobre todo en la década de los años sesenta), los lotes que habían sido guardados a la especulación son utilizados en la construcción tanto de viviendas particulares de clase media como en más edificios de departamentos.

Con la venta de los terrenos la Fraccionadora "Moctezuma" financió el empedrado de las calles de la primera sección y el pavimentado de las calles de la segunda, así como las banquetas de ambas secciones, con materiales de construcción de

muy baja calidad, por lo que casi todas las calles se repavimentaron con asfalto y las antiguas banquetas se sustituyeron por otras nuevas. Esto último no abarcó mas que al 70 por ciento de las calles por lo que en diferentes puntos de la colonia se puede observar un gran deterioro de las banquetas. Otros vecinos optaron por renovar el tramo de banqueta que le correspondía a su lote por lo que en algunas calles encontramos una gama variada de pisos de colores y estilos diversos.

En general, el gobierno del DDF asumió la responsabilidad en la dotación del equipamiento y los servicios urbanos, a tal grado que a raíz de un pretendido "madruguete" de una compañía constructora fantasma, levantó de la noche a la mañana (1957) los cimientos de lo que sería una obra para fines particulares sobre los terrenos que la Fraccionadora "Moctezuma" había reservado para el consumo colectivo popular (9 manzanas sin fraccionar. Las protestas de los vecinos no se hicieron esperar, se organizaron, detuvieron las obras y ganaron un amparo que habían promovido en contra de la compañía; como resultado de la movilización obtuvieron la garantía del DDF de la construcción de un conjunto de obras de servicio social que vendría a consolidar aún más la funcionalidad interna de la colonia.

Cabe aclarar que en dicho terreno se había construido en 1949 la primera escuela primaria de la segunda sección de la colonia; era el periodo presidencial de Miguel Alemán cuya política educacional estuvo dirigida a la construcción de la infraestructura material del sistema educativo nacional, des-

de escuelas primarias hasta la misma Universidad Nacional Autónoma de México (Ciudad Universitaria) y el Instituto Politécnico Nacional. Dicha escuela dio un gran apoyo a los servicios básicos para la población de la colonia. En el inmenso terreno mencionado se construyó en razón directa de lo apuntado líneas arriba: 1) la primera escuela secundaria de la colonia (1958); 2) uno de los mercados más modernos de la época, el "Moctezuma"; 3) un centro deportivo con grandes instalaciones para la práctica de varios deportes que desde ese entonces ofrece servicio no sólo a los habitantes de la colonia, sino a otros muchos más de las colonias circundantes; 4) un hospital infantil de urgencias de la Secretaría de Salubridad y Asistencia, también con un radio de servicio que rebasa los límites administrativos de la colonia. Los tres últimos inaugurados en el año de 1961 por el presidente López Mateos, cuando era regente el conocido Ernesto P. Uruchurtu, cuya política y práctica urbanas antipopulares lo llevaron a la renuncia forzada como jefe del DDF.

Todas esas obras mencionadas vinieron a reforzar la función primordial de la colonia Moctezuma como espacio popular: la reproducción ampliada de la fuerza de trabajo para su óptima utilización en los procesos productivos. El índice de desocupación de la colonia por referencias empíricas siempre ha estado varios puntos por abajo de la tasa media.

Esta etapa también es importante a nivel de la consolidación de otros usos del suelo diferentes al habitacional. Se crean varios centros educativos tanto oficiales como pri-

vados, las Avenidas Emilio Carranza y Norte 17 se transforman en escaparates comerciales y ejes de servicios.

Al noreste se construye el hotel Holliday Inn y sobre la acera oeste del Boulevard Puerto Aéreo que corresponde a terrenos de la colonia Moctezuma se desarrollan varios centros comerciales y de servicios, desde una automotriz hasta un café de chinos, desde un restaurante de lujo con discoteca hasta una sucursal de Banamex y una gasolinería. Además de los cientos de comercios y servicios dispersos por todas las calles de la colonia. Se ha de agregar que la colonia contaba hasta 1978 con tres áreas verdes distribuidas en dos glorietas y un jardín de proporciones razonables (3 manzanas), además de otro centro deportivo localizado al oriente en los límites con el Boulevard Puerto Aéreo.

En fin, esta tercera etapa marca la consolidación de la colonia Moctezuma como espacio funcional propio para la reproducción de la fuerza de trabajo y reproducción de capital a diversos niveles de acumulación.

La cuarta etapa de la colonia se inicia precisamente con la construcción del Eje Vial 1 Norte en 1978-1979, que es el estudio de caso a que hace referencia este trabajo, el cual no se podía abordar sin antes presentar un panorama general de la situación en que se encontraba la colonia, por lo tanto, el siguiente capítulo tratará en concreto las contradicciones económicas, sociales y espaciales en las que se desenvolvió la construcción del Eje Vial 1 Norte en la colonia Moctezuma.

## CAPITULO VIII

### LA CONSTRUCCION DEL EJE VIAL 1 NORTE SOBRE EL ESPACIO URBANO DE LA COLONIA MOCTEZUMA

Es importante destacar antes de iniciar el análisis de la construcción del Eje Vial 1 Norte, que el gobierno del DDF estructuró ante de iniciar las obras toda una estrategia política para evitar que la población del Distrito Federal tomara medidas contrarias a los propósitos de Hank González y los contratistas.

Una de las primeras acciones y de las que más frutos rindió, fue la de anunciar las obras con muy pocos días de anticipación para comenzar a trabajar en ellas (se anunciaron a fines de abril de 1978 y se comenzaron a principios de mayo del mismo año) y, al mismo tiempo, no publicar los planos donde se pudiera apreciar las dimensiones de la renovación y ampliación de la red vial de la ciudad y, sobre todo, que no se estimara la gran cantidad de viviendas que caerían a manos de la piqueta y los buldozer, debido a que la opinión pública estaba muy bien enterada de los déficits crecientes de vivienda que año con año se acumulaban.

De esta manera, los potenciales afectados venían enterándose de que sus propiedades serían derribadas cuando el eje vial ya llevaba 20, 30 ó 40 por ciento de su longitud construida. Fue el caso de los afectados de la colonia Moctezuma, uno de cuyos residentes que después sería afectado vino a en-

terarse por casualidad de que un eje pasaría por la calle donde él vivía en el mes de septiembre de 1978, siendo que dicho eje se había comenzado a construir desde el mes de mayo y ya había avanzado en más del 50 por ciento de su trazo original.

Así como estas acciones hubo otras que en conjunto constituyeron toda una estrategia bien planeada e instrumentada para evitar la respuesta popular organizada a dicho proyecto vial. Aunque se ha de señalar que algunas de esas acciones que en principio pretendían facilitar el desarrollo de las obras vinieron a dificultarlas aún más.

Tal es el caso de las últimas acciones que se señalaron: la no publicación del proyecto con sus especificaciones concretas para cada eje vial, como longitud, anchura, itinerario, etcétera. Esta acción violatoria de normas jurídicas sería fundamento legal para solicitar a las autoridades correspondientes el amparo en contra del DDF.

A pesar de lo anterior y de que los afectados ganaron muchos amparos, las obras continuaron, los ejes se terminaron, pero a un costo económico muy superior al calculado originalmente.

Las obras materiales del eje vial se iniciaron sobre la calle Norte 17 en la colonia Moctezuma, el día 15 de enero, pero las acciones precedentes comenzaron hacia mediados de octubre cuando de manera verbal, funcionarios de la delegación Venustiano Carranza<sup>50</sup> informaron a la mayoría de los residentes de la acera norte de la calle referida que serían

afectadas las viviendas particulares y los edificios de departamentos de alquiler, así como toda obra civil fuese cualquiera su uso o función (talleres, comercios, escuelas, fábricas, etcétera).

La primera respuesta de los residentes al confirmar la información de los funcionarios en la delegación V. Carranza fue muy dispersa, sobre todo porque muchos de ellos no consideraban que en realidad fueran a ser afectados o, por lo contrario, "que ante el poder del gobierno no era posible hacer nada".

Aún así, un par de residentes se decidió a organizar una respuesta colectiva a esta decisión gubernamental, cuando confirmada la construcción del eje vial sobre la calle Norte 17 y, conocido el otorgamiento del primer amparo a favor de los residentes de la calle Xola a fines de septiembre, imprimieron y distribuyeron entre los demás residentes de la calle un volante donde brevemente convocaban a una reunión de análisis y confirmación de la información hasta entonces difundida y, a la toma de posición con respecto a la misma

Dicha reunión convocada y realizada el 25 de octubre de 1978, tuvo una asistencia extraordinaria pues se presentaron más de 200 afectados, entre propietarios, comerciantes e inquilinos, pero, en contra de lo que esperaban los organiza-

-----  
50 Denominados "chismosos" por los vecinos de la Norte 17, debido a que la información acerca de las afectaciones las hicieron de manera verbal y nunca a través de documentos oficiales.

dores y a pesar de la agitación de éstos en relación a la necesaria toma de conciencia de las consecuencias económicas y sociales que sobre ellos se cernían y de la posible victoria que podían obtener en el caso de organizarse, y dar una lucha por defender el "patrimonio que con mucho esfuerzo habían logrado construir", no se logró ningún resultado positivo, y los asistentes no volvieron a reunirse hasta varias semanas después.

Para ese entonces (octubre de 1978), la opinión pública y varios sectores de la población de la ciudad, arreciaban las críticas en contra de los procedimientos constructivos de los ejes viales y de sus supuestos beneficios una vez terminados.

No hubo un solo periódico de la capital que no dedicaron con cierta frecuencia notas breves, editoriales y amplios reportajes para la denuncia de las medidas arbitrarias con que venía operando el Departamento del Distrito Federal.

Lamentablemente la mayoría de dicho material periodístico recogió una protesta coyuntural, pocos, realizaron un análisis científico y riguroso sobre los verdaderos propósitos globales de la construcción de los ejes viales. La mayoría abundaban sobre las molestias que causaba al tránsito la clausura de calles para la circulación, el abrir, tapar y abrir nuevamente zanjas de diversas anchuras y profundidades, que no pocas veces fueron la causa de accidentes entre peatones distraídos o en alegre parranda. Hacían referencia sobre las consecuencias ecológicas para la salud ambiental de la ciudad debido a la tala y tumba de centenares de árboles y palmeras



que con lujo de violencia y ahorro económico las compañías constructoras hacían desaparecer, al destruir camellones y glorietas, muchas de las cuales fueron reducidas a pedazos por el virtual descuartizamiento de las mismas.

En fin, si bien la opinión pública jugó un papel opositor importante poco cooperó a la comprensión científica de este fenómeno de renovación urbana, cuyos objetivos esenciales han sido tratados teóricamente como instrumento de planeación urbana para mantener la funcionalidad de la ciudad en los procesos de acumulación y reproducción del capital.

La primera reunión de colonos entonces, ante el pesimismo de un grupo importante, la falta de experiencia en actividades políticas en la mayoría; la ausencia de un programa de lucha más o menos elaborado y las circunstancias ya comentadas en la información obtenida, y en algunos asistentes la extrema confianza de que finalmente no serían afectados, derivó en un fracaso total.

Es importante aclarar también el carácter pluriclasista de aquella reunión; la mayoría de los asistentes eran inquilinos preocupados por el desalojo de que pudieran ser objeto y las pocas posibilidades de encontrar otro departamento con alquiler igual o menor al que venían pagando, donde se encontraban hasta ese momento. Estos inquilinos si bien les preocupaba esta situación no eran tampoco los más entusiastas en la defensa de las viviendas, por el contrario los más preocupados -los pocos que si habían confirmado la afectación y sí pensaban que sus propiedades serían derribadas y que creían

poder hacer algo para evitarlo- eran los propietarios y los comerciantes, que veían con desencanto el fin de sus procesos particulares de acumulación (o sea a los propietarios de edificios de departamentos y a los comerciantes y prestadores de servicios cuyas ganancias superaban el nivel mínimo de reproducción de las condiciones materiales de sus procesos particulares de redistribución del excedente social y les permitían ciertos niveles de acumulación) y por otro lado, los propietarios de viviendas quienes al único interés que los movía era la defensa de sus condiciones de reproducción social reunidas en la vivienda. Este abanico de intereses y de concepciones particulares de ver y evaluar una situación que jamás pensaron pudiera presentarse, derivaría en una primera instancia en un desprecio generalizado por una defensa colectiva del espacio social en donde habían venido desarrollándose desde muchos años atrás, algunos desde la creación de la segunda sección de la colonia, es decir, hacía más de 35 años.

Este primer intento fracasado de organización fue aprovechado por la delegación V. Carranza -instancia gubernamental encargada de realizar las afectaciones- para convencer a los inquilinos de que el abandono pacífico de los departamentos que ocupaban a cambio de una indemnización razonable era mejor a un posible desalojo violento y sin pago alguno por concepto de "ayuda social" para realizar la reubicación correspondiente. De esta manera, a fines de noviembre y principios de diciembre empezaron a salir los primeros inquilinos, los cuales eran indemnizados con 20 mil pesos y la mudanza sin costo alguno para efectuar el cambio hacia donde fuera. Esta

táctica pacífica de los funcionarios de la delegación fue llevada con mucho tacto y paciencia en relación de no violentar el proceso para evitar reacciones fuertes que pudieran afectar más la ya bastante deteriorada imagen del jefe del Departamento del Distrito Federal.

Por esas fechas el profesor Hank González declaró irónicamente a la prensa nacional que en esos momentos se consideraba "el enemigo público número uno" de la ciudadanía del Distrito Federal, que comprendía el malestar de la población pero que seguramente el sería comprendido después y reconsiderada su actuación al frente del DDF.

Para vencer la oposición de los inquilinos, la delegación actuó a través de varios métodos: 1) comprar el edificio de departamentos al propietario, sobre todo las construcciones más antiguas y más descuidadas y consecuentemente las de más bajas rentas y menor valor del inmueble. Algunos de los propietarios fueron fácilmente convencidos en razón directa de que los alquileres eran bajos y que algunos inquilinos estaban atrasados en sus pagos y en absoluta decisión de no pagarlos, o en su caso, por haber intentado elevar las rentas más allá de lo permitido por la costumbre (porque no hay legislación que norme el monto de los incrementos) forzando a los inquilinos a ampararse en contra del propietario pagando los alquileres en la Nacional Financiera. De esta manera la delegación exigía el desalojo del edificio en un mínimo de tiempo, amenazando con recurrir a la fuerza pública para sacar a aquellos inquilinos renuentes. En la práctica hubo pocos desalojos violentos,

debido a que muchos inquilinos, sobre todo los de muy bajos ingresos, aceptaron los 20 mil pesos de "ayuda social" para reubicarse inmediatamente en otra parte de la colonia o del Distrito Federal o de los municipios colindantes del Estado de México; 2) cuando el propietario no quería vender porque el edificio se encontraba en buenas condiciones y permitía rentas más o menos sustanciosas y el monto de la indemnización ofrecida por abajo del valor real del inmueble, la delegación convencía a los inquilinos proporcionándole la "ayuda social" referida, mudanza gratuita, y la promesa de una casa de interés social cuando éstas estuvieran terminadas. De este modo, con uno o dos inquilinos que abandonaran el edificio era suficiente para que las bandas de jóvenes lumpen, organizadas por los funcionarios de la delegación, se introdujeran a los departamentos vacíos para saquearlos, llevándose puertas, ventanas, cerraduras, instalaciones sanitarias y eléctricas, así como todo objeto con valor en los mercados de chácharas. Estas acciones de terror buscaban amedrentar a los inquilinos todavía presentes en el edificio, quienes por el miedo a ser atacadas preferían abandonar el departamento y aceptar la indemnización. El propietario del edificio al no poder enfrentar los ataques de esas bandas de saqueadores optaba por vender el inmueble. Por lo que los inquilinos más decididos tenían que desalojar finalmente los departamentos ante las amenazas de los funcionarios de desalojo violento; 3) cuando ni los inquilinos ni los propietarios cedían, la delegación implementaba medidas coercitivas como la amenaza de clausura de los edificios "por condiciones insuficientes de higiene"; actualización del predial y su cobro retroactivo

desde diez años atrás, entre otras. Hubo un propietario que para evitar el saqueo del edificio perdonó el alquiler a los inquilinos para que no abandonaran el edificio, con la esperanza de que el DDF decidiera no construir el eje vial.

Es preciso aclarar que en la medida que pasaba el tiempo y se acercaba la fecha de terminación de las obras, las autoridades de la delegación acudieron a toda medida de presión para lograr que tanto inquilinos, como propietarios y comerciantes desalojaran las respectivas propiedades. Es decir, que si en un principio el DDF actuó de manera conciliatoria, nunca dejó de recurrir a las medidas de fuerza e incluso, éstas se convirtieron más en la norma que en la excepción en las últimas etapas de desalojo.

De esta manera, los primeros en ceder ante los ofrecimientos y las amenazas fueron los inquilinos, que empezaron a salir desde fines de noviembre. Ante esta ofensiva de las autoridades que no era mas que la prueba fehaciente de que la construcción de eje era un hecho y no una fantasía o un rumor, los residentes y potenciales afectados se reúnen de nuevo a instancias de un grupo promotor de propietarios que en vista de una afectación verdadera deciden actuar con prontitud.

Durante los primeros 15 días de diciembre se reúnen frecuentemente en asambleas de información, análisis y toma de decisiones. En los 15 días posteriores los colonos a través de decisiones democráticas deciden implementar varias acciones para tratar de detener la ofensiva del DDF a través de la de-

legación V. Carranza.

El grupo dirigente de la organización constituido en su mayoría por propietarios, quienes estaban al tanto de lo que acontecía en otras partes de la ciudad deciden poner a consideración de la asamblea de vecinos las medidas convenientes para salir adelante.

Primero, constituyen una Asociación de Colonos de la Colonia Moctezuma (ACCM) el 28 de diciembre de 1978, sin validez legal como asociación civil, pero con una representatividad absoluta de los afectados ante las autoridades del Distrito Federal. Con una mesa directiva que incluía un presidente, un secretario general, un secretario de prensa, un tesoreros y otros miembros con funciones diversas.

Paralelamente a la constitución de la asociación deciden contactar con otras agrupaciones de afectados para evaluar la posibilidad de construir un frente común y presentar una defensa ampliada y más fuerte contra el DDF. Pero, la respuesta de una de las asociaciones con mayor poder de negociación ante el DDF fue contundente: "que sepan las autoridades y los medios de información que el único interés que nos une es la defensa de nuestras casas, patrimonio que no venderemos a ningún precio y que agotaremos hasta el último recurso del amparo y recursos legales con tal de continuar aquí"<sup>51</sup>. Dicha declaración fue hecha por los dirigentes del Comité Pro Defensa de Casas y Terrenos de la Avenida Inguarán, quienes rechazaron a

51 El Sol de México, edición del mediodía, 10 de enero de 1979.

grupos de vecinos de por lo menos diez colonias para evitar que su lucha fuese calificada de "movimiento político", en vista de que el regente había escuchado sus propuestas de modificación al trazo original de un eje vial.

Esta actitud sectaria de los colonos de Inguarán mostraba el nivel de conciencia política de los afectados y, posiblemente el tipo de negociación que hacía el DDF hacia aquellos vecinos cuya organización interna era muy fuerte: la promesa de rectificar el trazo original a cambio de no participar en frentes de lucha común.

A pesar de esta experiencia divisionista algunos colonos se organizaron en la Unión de Colonos Afectados de la Delegación Venustiano Carranza (UCAVC) pero poco fue lo que pudieron hacer, su lucha se limitó a solicitar mejores montos en las indemnizaciones.

La Asociación de Colonos de la Moctezuma realizó otras acciones más, encaminadas a detener el avance de las obras. Primero, se ampararon colectivamente en contra del DDF (60 amparos individuales). Fue el licenciado Chávez Ascencio quien llevó el caso y lo ganó con el argumento básico de que las autoridades del DDF no publicaron nunca los planos originales del proyecto vial. El 17 de enero se otorgó el amparo y a partir de esa fecha se suspendieron las obras provisionalmente en aquellas propiedades con amparo. Para esas fechas ya había salido un buen número de inquilinos y propietarios de casas particulares que habían sido indemnizados. Por lo que las obras de desmantelamiento y demolición que ha-

bían comenzado a principios de enero continuaron desde el 17 de enero en los inmuebles que el DDF había comprado.

Paralelamente al amparo (interpuesto a fines de diciembre), la Asociación de Colonos emprendió otra acción más para la defensa de sus propiedades; solicitó como hicieron otras asociaciones de colonos, la asesoría de la compañía constructora URBAMEX para evaluar la posibilidad de una ruta diferente a la original del Eje Vial 1 Norte.

La compañía realizó un estudio técnico al mismo tiempo que los colonos levantaban un censo para calcular las consecuencias económicas y sociales de la construcción del eje vial y compararlas con las que podrían resultar si el eje pasara por otra calle.

El estudio y el censo se hicieron en pocos días, el 15 de diciembre fueron presentados tanto a la delegación V. Carranza como la Comisión Constructora de Ejes Viales creada exprofeso construir los ejes viales.

Los resultados del censo y del estudio técnico realiza-  
do por URBAMEX se presentan de manera resumida a continuación:<sup>52</sup>

Del censo:

- 1) 7 mil personas quedarían sin vivienda.
- 2) 3 mil niños y adolescentes quedarían sin instalacio-

-----  
52 No fue posible consultar los originales de ambos estudios, por lo que la información que se presenta es un resumen completo obtenido del periódico El Sol de México en su edición del mediodía del 16 de enero de 1979.

nes educativas adecuadas.

3) 1 500 trabajadores perderían el empleo.

4) 130 propietarios prediales serían obligados a vender su "patrimonio".

5) Se destruirían dos colegios particulares (pre-primaria, primaria, secundaria y las carreras de Educación Física y Educadoras).

6) Se destruirían 2 fábricas (350 obreros), 20 talleres, así como 91 comercios y servicios de diversos giros.

7) Se destruiría parcialmente un centro deportivo.

8) Todo lo anterior asentado en un espacio urbano compuesto de 27 manzanas y dos terrenos industriales.

Del estudio técnico:

1) Existe una calle paralela a Norte 17, la Norte 25, con una anchura mayor del arroyo y con una menor longitud.

2) La calle Norte 25 no tiene casi comercios y cuenta con pocos servicios y dispone de más áreas libres: 9 manzanas sin construir (ver mapa pág. no. 144).

3) La calle Norte 25 resulta ser la vía más directa para la prosecución del Eje Vial 1 Norte que viene de la calle de Albañiles, ya que la calle Norte 17 tiene un retroceso de medio kilómetro al llegar a la Avenida Oceanía lo que obliga a hacer un alto en el camino y formarse con esta curva un "antieje vial".

4) El argumento más convincente es que el costo del Eje Vial 1 Norte en el tramo que pasa por la colonia Moctezuma por la calle propuesta en el estudio (la Norte 25) implica

un ahorro del 50 por ciento, porque las afectaciones serían menores.

Si observamos en el mapa de la página 144 el espacio vial de la colonia Moctezuma, se puede comprobar que la propuesta del estudio técnico realizado por URBAMEX, resulta más lógico y coherente con el objetivo de reducir al mínimo los costos sociales de la construcción de los ejes viales.

Aunque debe de advertirse que tanto el censo como el estudio técnico fueron convenientemente retocados para hacer más contundente la propuesta, aún así, en lo general, los argumentos son válidos y comprobables casi todos ellos.

Los siguientes motivos anexos prueban aún más la factibilidad técnica y económica del estudio:

1) La calle Norte 25 situada sólo 2 calles hacia el norte de la calle Norte 17 (las separa la Norte 21) tiene una longitud menor (1.58 Km contra 1.90 Km de la Norte 17), por lo tanto, son menos el número de manzanas ubicadas sobre esta calle (7 menos que en la Norte 17) debido a que cuenta también con más espacios libres y de uso colectivo, que a pesar de ser necesarios en la reproducción de la clase proletaria, su incorporación parcial a la infraestructura vial hubiese significado menores costos sociales.

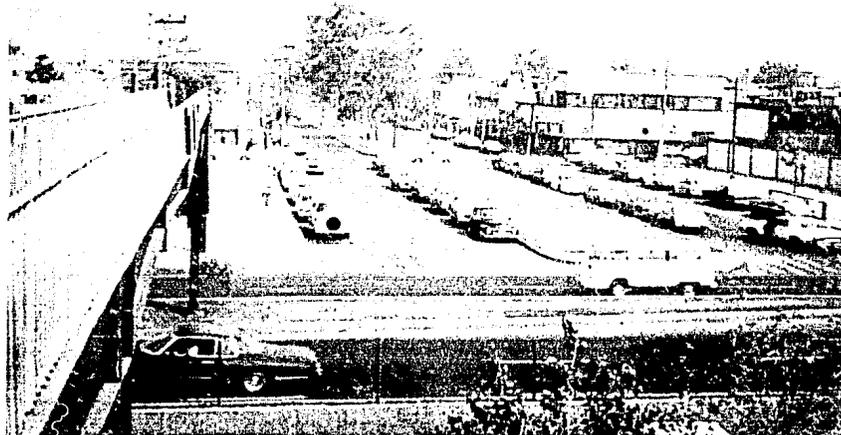
2) La calle Norte 25 tiene una anchura mayor (32.0 m contra 17.1 m de la Norte 17) por lo que incluso, se hubiera podido evitar la destrucción de propiedades, en la medi-

da en que el eje vial hubiera conservado las proporciones tan to de arroyo como de banquetas de ejes viales construidos en espacios urbanos con un uso del suelo denso y clasista, como es el caso del Eje Vial 2 Poniente, en su tramo de la calle Monterrey, donde aparte de que no se afectaron las propiedades no se ampliaron las banquetas ni el arroyo.

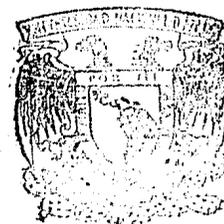
3) La Norte 25 representa el camino más directo para la continuación del eje vial que viene de la calle de Albañiles pues no presenta retrocesos como la Norte 17, además, es el camino más expedito para alcanzar el Aeropuerto para los usua rios que viven en el centro y oeste de la ciudad.

A pesar de las consideraciones anteriores las autoridades del DDF rechazaron el estudio de URBAMEX sin tomar en cuenta las ventajas técnicas, económicas y sociales de la propuesta contenida en el mismo.

La argumentación principal no fue en torno a la viabilidad de la propuesta del estudio técnico, de la cual no hicieron un solo comentario, sino, algo más absurdo: qué harían con las indemnizaciones ya pagadas y los inquilinos y propietarios que habían iniciado el éxodo. Esto es verdad, pero el número de colonos que habían abandonado las edificaciones ape nas llegaba al 5 por ciento del total. Es decir, todavía era posible cambiar el trazo del eje. Seguramente fueron otras las causas que motivaron su rechazo, ligadas directamente al beneficio económico que para las compañías constructoras significaba la construcción de vías más anchas y más largas, y para los intermediarios financieros el pago de más indemni-



Perspectiva de la calle Norte 25 desde el Boulevard Puerto Aéreo. Esta calle fue propuesta por los colonos organizados de la calle Norte 17 como alternativa vial para la construcción del Eje Vial 1 Norte. Obsérvese el camellón central y la anchura del arroyo, ambos eran suficientes para evitar la destrucción del parque habitacional y comercial de cualquier acera, y la introducción del eje sin los costos sociales y económicos generados en la calle Norte 17. El rechazo de esta calle como opción vial por parte del DDP, tuvo un fondo económico de muchos millones de pesos para las compañías constructoras y para los funcionarios que otorgaron los contratos



FACULTAD DE GEOGRAFÍA Y LETRAS  
COLEGIO DE GEOGRAFÍA

zaciones por abajo de su nivel real para quedarse con la diferencia que sumaban cientos de millones de pesos.

El fracaso de la propuesta del estudio técnico parece que ya se esperaba y que realmente no significaba el objetivo central de la lucha de los colonos. Esto lo demuestra las declaraciones pesimistas y políticamente defensivas de algunos de los dirigentes de la Asociación de Colonos. Uno de ellos aclaró que "...no se oponen a los ejes viales, sino que únicamente aspiran a dialogar con las autoridades del DDF para estudiar el problema social que implica la medida y encontrarle la solución más adecuada"<sup>53</sup>. "Nuestra inconformidad, (reiteró otro) no es contra el eje vial sino contra los procedimientos ilegales seguidos por las autoridades para lograr el desalojo de las casas..."<sup>54</sup>

Finalmente aceptaban -una vez que habían presentado el documento- que en caso de rechazo del proyecto estarían dispuestos a considerar otras alternativas: "indemnizaciones más justas y la garantía de la obtención de una vivienda"<sup>55</sup>.

Es decir, nunca tuvieron ni la certeza, ni la confianza, ni la fuerza política para imponer el proyecto, tomando en cuenta que a la fecha de presentación del mismo ya habían comenzado las obras (a pesar del amparo de suspensión provisional de las obras) y que cada día que pasaba más inquilinos y

53 El Sol de México, edición del mediodía, 16 de enero de 1979.

54 Idem.

55 Idem.

propietarios cedían ante las propuestas de la delegación.

Por lo que en la acción que más concentraron su fuerza fue en una negociación más justa en las indemnizaciones.

Es preciso hacer notar que el rechazo al estudio técnico significó en la práctica, la firme determinación por parte del DDF de continuar las obras sobre la calle originalmente propuesta a través de una negociación conciliatoria con los amparados para avanzar con más rapidez con la que hasta entonces se venía trabajando.

El amparo ganado por los colonos de la Moctezuma y por otros vecinos de otras partes de la ciudad vinieron a complicar los ritmos de la construcción y a forzar de manera peligrosa el calendario técnico para la terminación de las obras, a tal grado que el regente Hank González se vió obligado a hacer pronunciamientos con más demagogia que verdad en el sentido de que si los ejes no se terminaban en el plazo originalmente propuesto (que fue mayo de 1979 pero que mágicamente lo cambiaron para junio del mismo año) renunciaría a la regencia del Distrito Federal.

Otras de las acciones estratégicas del DDF fue la descentralización de las actividades relacionadas con la construcción de los ejes viales. Creó, violando la Ley Orgánica del Distrito Federal, una comisión especial para la construcción de los ejes viales, la Comisión Constructora de Ejes Viales con lo que se relegó a funciones menores tanto a la Secretaría de Obras y Servicios del DDF, como a la Dirección de Obras Públi-

cas que pependen de la primera y que según el artículo 17 del Reglamento Interno del Distrito Federal, tiene como función primera la de "proyectar y construir las obras que de conformidad con el programa anual, queden a su cargo"<sup>56</sup>.

Dejó en manos de las delegaciones políticas la difícil tarea de realizar las afectaciones necesarias y por lo tanto, de negociar políticamente las protestas de los colonos. De esta manera, los afectados por la construcción del Eje Vial 1 Norte se tuvieron que enfrentar por separado a los funcionarios de las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza.

Así, los afectados de la colonia Moctezuma se enfrentaron reiteradamente al delegado Abraham Talavera y a sus colaboradores más cercanos, quienes en general, no tenían el poder para resolver las demandas y lo único que hicieron fue retardar los procesos y agudizar las contradicciones entre el gobierno y los afectados. Era tal el repudio de los colonos de la Moctezuma y otras colonias hacia dichos funcionarios y otros más del mismo DDF que la situación política se hacía cada vez más tensa. La solución salomónica del regente Hank González fue destituir a un buen número de funcionarios para iniciar una nueva etapa de negociaciones que aunque más costosa económicamente, resultaba menos riesgosa en lo político.

En la delegación V. Carranza cambia al delegado A. Talavera y sus colaboradores más cercanos por un político más há-

-----  
<sup>56</sup> Ley Orgánica y Reglamento Interno del Departamento del Distrito Federal, DDF, 1980, p. 86.

bil: Juan José Rodríguez Prats y en el DDF se hace renunciar a Gilberto Valenzuela a la Secretaría de Obras Publicas del DDF y se coloca a Cuauhtémoc Santana a fines de marzo de 1979. Esta nueva táctica del DDF consiste en mejorar las relaciones con los afectados a través de nuevos funcionarios y con mejores condiciones de trato, con el objetivo de aliviar las contradicciones para no tomar medidas de fuerza que representarán un costo político muy alto para Hank González y para el régimen político que lo sostiene en ese momento.

La Asociación de Colonos cuyo objetivo central de lucha después de fracasadas las gestiones de una vía alternativa a la original, se mantiene firme en la consecución de indemnizaciones más justas. Amarrados al amparo han podido aguantar las ofensivas de la delegación y del DDF. Es en esta situación de fuerzas que el mismo Secretario de Obras y Servicios, Cuauhtémoc Santana, empieza a negociar el desalojo pacífico de los propietarios, inquilinos y comerciantes que todavía se resisten a salir; son los primeros días de abril y sólo queda mayo y junio para terminar las obras, de lo contrario Hank González renunciaría.

Cuauhtémoc Santana platica con el grupo dirigente de la Asociación de Colonos de la Colonia Moctezuma, contundente, afirma que el DDF no dará marcha atrás a las obras y que lo único que puede hacer es mejorar el monto de las indemnizaciones en un 30 por ciento más tanto a propietarios como a comerciantes, y a los pocos inquilinos que quedaban mejorar en un 100 por ciento la "ayuda social" para que realizacen el

cambio, además del ofrecimiento de vivienda vía Infonavit o Codeur.

Este nuevo ofrecimiento no acaba de satisfacer a los propietarios que reclaman un 50 por ciento en las indemnizaciones, pero, ante el avance ya importante de las obras, aparte de las constantes amenazas y provocaciones por grupos y personas contratadas por la delegación para amedrentar a los vecinos, deciden aceptar el ofrecimiento y retirar uno por uno el amparo en contra del DDF.

Destruida la organización de los colonos y toda oposición legal -amparos- el DDF decide reanudar de manera acelerada las obras de construcción del eje vial. La última edificación en caer es un colegio particular el 9 de mayo, cuando se realizaba una kermess de despedida por parte de los profesores, alumnos y familiares, la cual fue violentamente interrumpida por la bola de acero de la máquina.

El DDF se alzaba victorioso sobre un espacio urbano y social, que había venido conformándose y desenvolviéndose bajo las inexorables leyes del sistema capitalista mexicano.

Los trabajos se hicieron a marchas forzadas, cientos de trabajadores bajo la estricta vigilancia de capataces e ingenieros de la compañía constructora APICSA, una vez que terminaron de tirar el último ladrillo de la escuela empezaron a preparar el terreno para ensanchar el arroyo (8 carriles y un camellón central) y las banquetas, así como para colocar los famosos muebles urbanos.

Aún así, el 24 de junio de 1979, día prometido por Hank González para la terminación de las obras, el Eje Vial 1 Norte presentaba un buen aspecto, aunque pasaría todavía un mes para concluir algunos detalles.

Resumiendo, el Eje Vial 1 Norte fue uno de los que más conflictos crearon al DDF, a pesar de que la organización de los colonos no fue tan sólida y oportuna como en otras partes de la ciudad. Si consideramos que el último edificio fue demolido el 9 de mayo, cuando sólo faltaban 45 días para cumplir con el plazo fijado, es evidente que el incremento de los costos por la paralización provisional de las obras por efecto del amparo colectivo, y su reanudación a un ritmo que exigía un mayor número de horas-trabajo-hombre y el empleo masivo de maquinaria pesada cuyos altos costos de alquiler fueron cargados a la cuenta del DDF, se reflejaron en un fuerte deterioro del gasto público de la ciudad capital.

De ahí que el presupuesto que originalmente aprobó la Cámara de Diputados para la construcción de los ejes de 1 200 millones de pesos, fue superada en varias veces para alcanzar la cifra aceptada por el DDF de 8 321 millones de pesos,<sup>57</sup> otros opinan que se gastaron entre 20 y 25 mil millones de pesos.<sup>58</sup>

Cuántos millones de pesos de esta dispendiosa cuenta irían a parar a las cuentas personales de los funcionarios que intervinieron en las diversas operaciones de pago de indemnizaciones y contratos con las compañías constructoras, y cuántos de ellos representarían auténticas pérdidas por la para-

lización temporal y la obstaculización de las obras por causa de las organizaciones de colonos como la Asociación de Colonos de la Colonia Moctezuma.

No es una actitud moralista la que nos mueve a reflexionar sobre lo anterior, sino una propuesta hipotética que pueda dar luz sobre los mecanismos de enriquecimiento de la burocracia política mexicana, que a través de acciones como la construcción de los ejes viales, justifican y encubren conductas que forman parte integrante del funcionamiento del sistema capitalista en su versión más corrupta y denigrante.

Por otro lado, es significativo destacar de la experiencia de los colonos de la Moctezuma, el bajísimo nivel de conciencia política de la mayoría de los habitantes de la Ciudad de México. La cultura política tanto de las masas trabajadoras como de los sectores medios se limita a la participación electoral cada tres años con la elección para diputados federales y presidente de la República, fuera de ello, la actividad política se reduce casi a cero. De ahí que el ofrecimiento que hicieran varios partidos de oposición (principalmente el PSUM) para apoyar políticamente el movimiento haya sido reiteradamente rechazado por los colonos, quienes decidieron actuar sin "las presiones de partidos políticos que sólo buscan clientela electoral importándoles poco los problemas de los afectados ante el gobierno".

-----  
57 Los transportes en la Ciudad de México, DDF, COVITUR, 1981.

58 Revista Proceso, 18 de junio de 1979.

A pesar de las manifestaciones de protesta que realizaron, como plantones y mítines frente al Palacio Nacional, el Departamento del Distrito Federal y la delegación Venustiano Carranza, así como una peregrinación a la Villa (Basílica de Guadalupe) y la exhibición de mantas sobre las fachadas de algunas de las casas que serían derribadas, ninguno de los vecinos llegó a plantear la necesidad de una lucha frontal contra el Estado que no estuviera enmarcada en el texto constitucional.

Por el contrario, el DDF actuó con todas las ventajas políticas que otorga la investidura oficial. Trazó una estrategia dirigida a imponer su proyecto por sobre todas las cosas sin recurrir a las acciones constitucionales para respetar en lo posible la sacrosanta propiedad privada, es decir, prefirieron comprar por convencimiento que expropiar por causa de utilidad pública.

Dicha estrategia fue siendo adecuada de acuerdo a las circunstancias políticas que se iban presentando; tal fue el caso de los desalojos pacíficos; el uso de las amenazas y el terror; la sustitución de funcionarios repudiados por la población afectada; el incremento en el monto de las indemnizaciones; la promesa de una vivienda y otras acciones más cuyos resultados están a la vista: se lograron construir los ejes viales con el mínimo de modificaciones al proyecto original.

La lucha de los colonos de la Moctezuma será provechosa

en la medida que se reconozcan los errores y se avance en la construcción de una conciencia social que contemple la lucha política en una perspectiva que trascienda los marcos legales, y plantee nuevas alternativas de acción común con los demás sectores explotados de la sociedad; que conciba la lucha contra las políticas urbanas del Estado mexicano como una experiencia preparatoria hacia la lucha frontal contra la explotación capitalista, es decir, contra el enemigo histórico de la clase proletaria: la burguesía nacional y su aliado estructural: la burguesía imperialista.

## CAPITULO IX

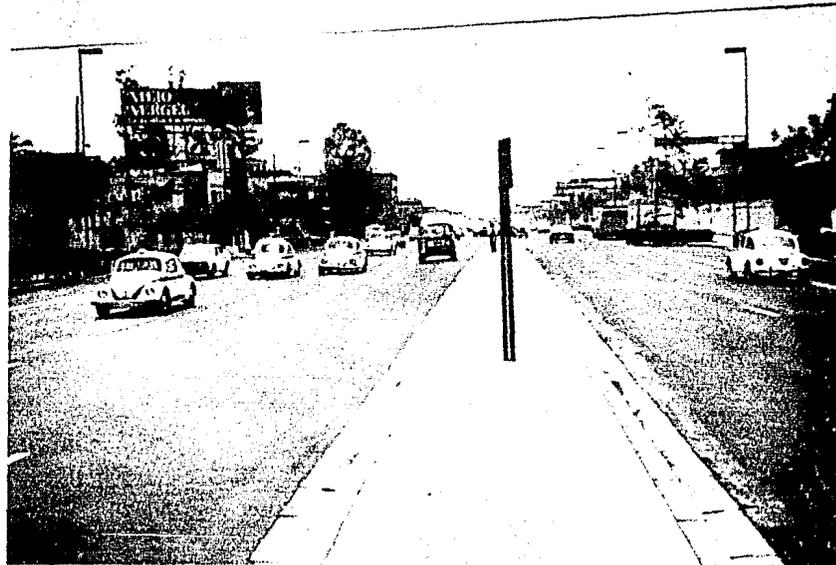
### SITUACION ACTUAL, CONSECUENCIAS SOCIALES Y ESPACIALES

La construcción del Eje Vial 1 Norte vino a definir una nueva etapa en el desarrollo urbano y social de la Colonia Moctezuma.

Hasta antes de su construcción -como se vió en capítulos anteriores- la colonia se hallaba en lo general bien comunicada con los diferentes puntos de la ciudad, tanto por vías superficiales (calles y avenidas) como vías subterráneas (metro), y si se quiere, aunque parezca una exageración, bien comunicada con el resto del país y del mundo, a través del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México que se encuentra cruzando una avenida.

Internamente, la colonia no podía estar mejor comunicada, un número suficiente de avenidas distribuidas equilibradamente por todo su espacio físico y conectadas funcionalmente a algunas de las vías más importantes del sistema vial de la ciudad, por lo que las actividades económicas y sociales que realizaba la población residente tanto dentro como fuera de la colonia, sobre todo en los lugares próximos e intermedios, las hacía en tiempos y esfuerzos menores al promedio de pérdida de tiempo en la ciudad, según consenso de la población entrevistada.

Construido el eje, la Norte 17 se ha convertido en la principal vía de comunicación al interior de la colonia y la



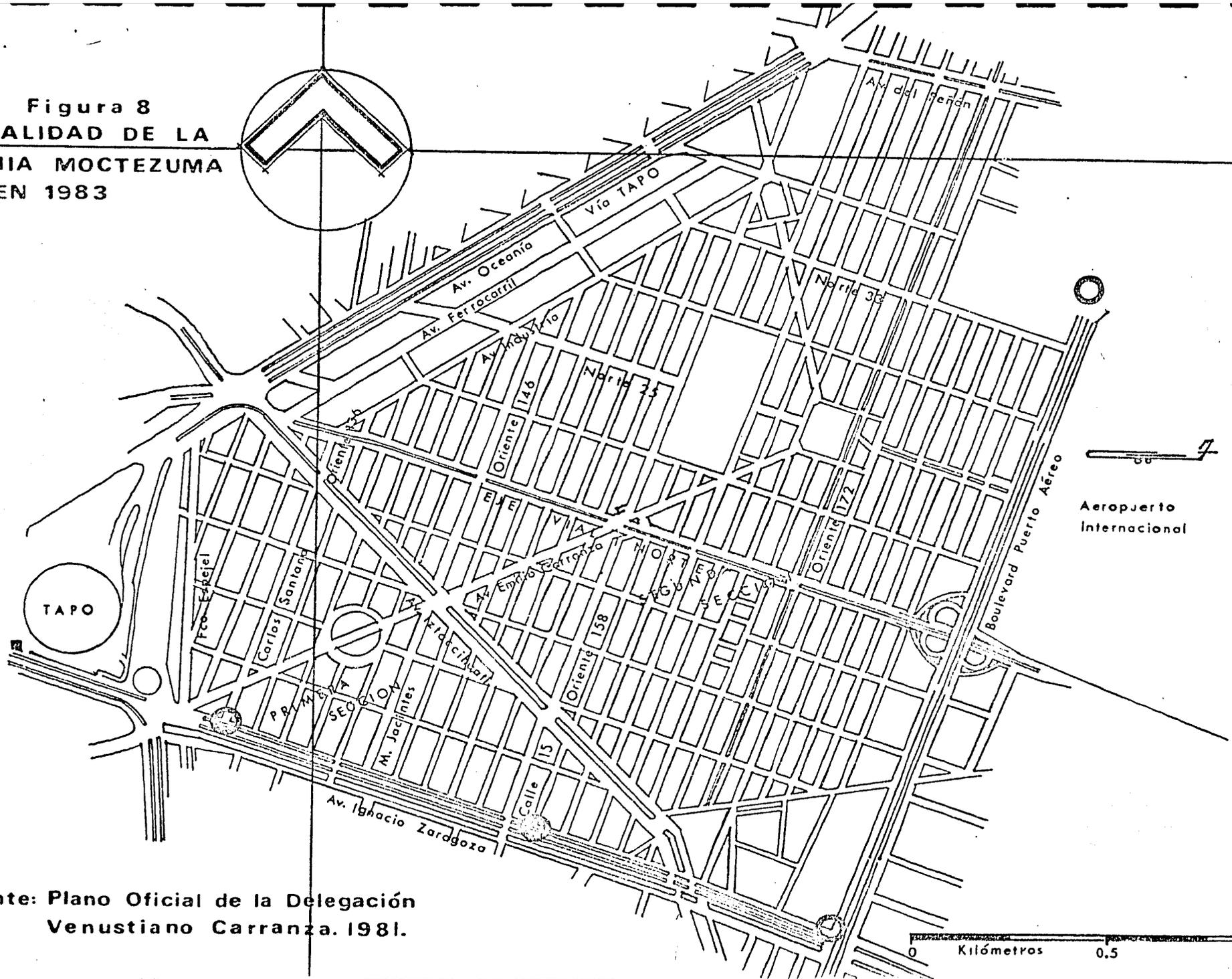
En esta gráfica puede observarse el camellón central asfaltado del eje, que representa un virtual muro de contención y que se ha erigido en un gran obstáculo vial para la comunicación entre las porciones norte y sur de la colonia Moctezuma. Puede apreciarse también, el trazo recto del eje que, dependiendo de las circunstancias políticas creadas por el movimiento urbano popular en el futuro, representará un apoyo logístico de gran valor es tratégico para las fuerzas represivas del Estado en su objetivo de garantizar la continuidad del poder hegemónico vigente.

principal vía de conexión con el resto de la ciudad.

Desde su inauguración viene manteniendo una hegemonía creciente sobre todo el sistema vial de la colonia, en la medida que los trabajadores han reestructurado sus itinerarios económicos y sociales para aprovechar esta nueva vía, que impuesta, ha de ser utilizada de cualquier manera, sobre todo por las nuevas rutas de camiones y peseros que se han establecido sobre ella.

La construcción del eje vial no sólo partió físicamente en dos a la colonia, también la partió socialmente. Antes, la anchura de la calle y la relativa densidad del tránsito de vehículos permitían una comunicación más estrecha entre los habitantes de las dos aceras y entre los de las manzanas al sur y al norte de la calle. Ahora, la amplitud del arroyo y sobre todo, el carácter de vía rápida del eje y la desaparición de viviendas y construcciones comerciales de la acera norte con toda su carga social, impiden una comunicación más estrecha entre una mitad y otra. Antes, la diversidad del comercio y los servicios hacían necesario para muchos residentes acudir a la calle Norte 17 a satisfacer su consumo individual y colectivo, como era el caso del centro deportivo "Rafael Osuna", hoy convertido en un "fantasma urbano" por la devastación a que fue sometido tanto por las vías construidas (el Eje Vial 1 Norte y el trébol entre el eje y el Boulevard Puerto Aéreo) (ver mapa pág. no. 182), como porque fueron utilizadas sus canchas de fútbol, basquetbol, volibol, tenis y otros espacios libres (a la alberca le sacaron el agua y la

**Figura 8**  
**VIALIDAD DE LA**  
**COLONIA MOCTEZUMA**  
**EN 1983**

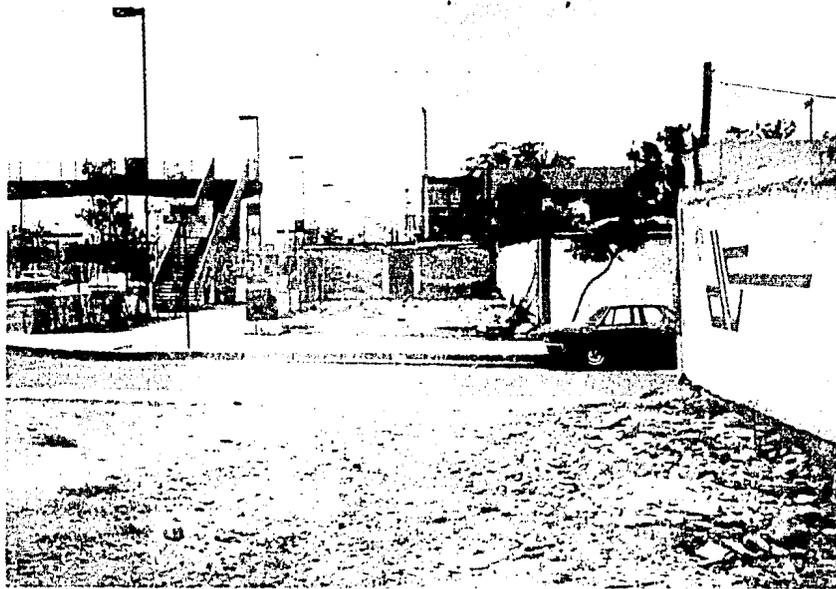


**Fuente: Plano Oficial de la Delegación**  
**Venustiano Carranza. 1981.**

llenaron de arena) para asiento de las máquinas productoras de concreto, así como para el almacenamiento de varillas, cinbra, cemento, arena, grava y otros materiales de construcción necesarios para la realización de este tipo de obras; o, la oficina de telégrafos, la cual fue trasladada a la sección de juegos infantiles del Deportivo "Moctezuma", con lo cual desaparecieron éstos y los niños que con ellos jugaban.

Ahora, los comercios y los servicios han desaparecido y sólo excepcionalmente volvieron a aparecer en algún lugar de la misma colonia. Por lo que el número de peatones que diariamente circula por el eje no es mayor que el que antes se veía.

La mayoría de los comerciantes y prestadores de servicios que lograron reubicarse en alguna calle de la colonia Moctezuma (sólo uno o dos lo hicieron sobre la misma Norte 17), se quejan de que la clientela que habían acumulado por muchos años no es la misma que tienen ahora, se ha reducido, por lo que a las pérdidas del cambio de sitio -no recuperadas con la indemnización recibida- se han sumado las de una clientela que acude con menor frecuencia, aunque, piensan, es posible que en unos años más vuelvan a recuperarla. Es obvio que la demanda no sólo se ha reducido por la nueva ubicación del comercio o del servicio, también, debido a la crisis económica que ha golpeado directamente a los salarios reales y reducido el nivel de consumo de las clases trabajadoras que son las que en su mayoría ocupan la colonia Moctezuma.



Estos son algunos de los terrenos remanentes de la construcción del eje vial. A cuatro años de ello, siguen sin utilizarse y elevando su precio en el mercado inmobiliario; por lo que la especulación que con ellos se practica ha fortalecido los capitales personales de sus propietarios que, según decir de los colonos, son algunos de los ex-funcionarios de la administración "hankista", que habiendo prometido venderlos a los vecinos afectados se retractaron y hoy, dichos lotes representan uno de los más jugosos negocios que se dieron en torno a los ejes viales. Estos terrenos han sido denominados "cochinillos" porque -explican los afectados- sus propietarios los tienen en engorda desde hace tiempo.

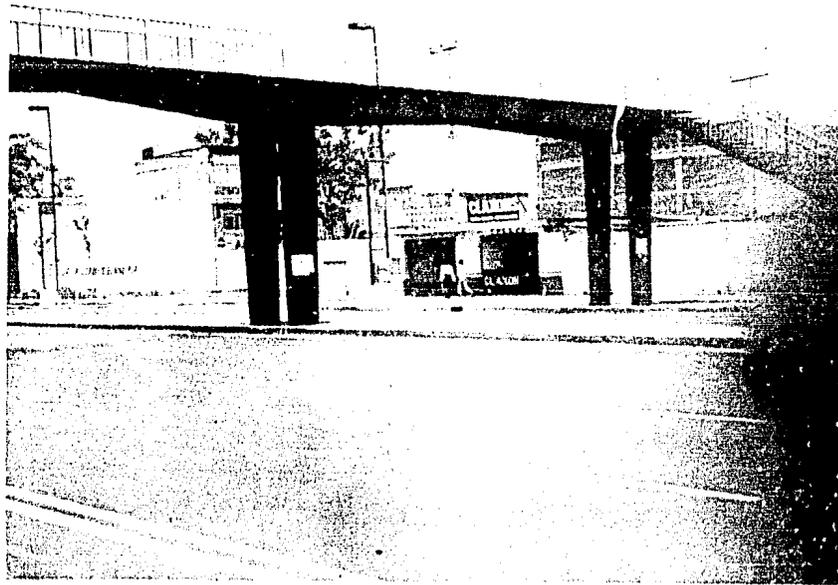
Antes, la fachada de la calle Norte 17 en ambas aceras estaba animada por las construcciones numerosas de uso tan diverso como intenso. Las panaderías, las fondas, los restaurantes, el local de mariscos, las paleterías, las mueblerías, los centros comerciales como Conasupo y Telas Blanco, las tiendas de abarrotes, los servicios de automóviles, y otros tantos giros comerciales y de servicios, algunos con sus espectaculares aparadores de venta o sus anuncios en gas neón han desaparecido. Ahora, han sido sustituidos por frías bardas de ladrillo y cemento, donde los publicistas de la delegación Venustiano Carranza han ordenado pintar frases breves que invitan a los ciudadanos de la colonia a hablar con corrección el idioma español o a mantener limpia la ciudad, o nos recuerdan que los niños son los seres más hermosos de la Tierra.

La alegre fachada de la acera norte ha sido sustituida por una monótona pared, por lo que muchas de las edificaciones construidas con el frente hacia las calles perpendiculares a Norte 17 hoy exhiben la miseria del hacinamiento y el ingreso mínimo, por haberse derribado las construcciones con el frente hacia lo que ahora es el Eje Vial 1 Norte. Edificios cuyos propietarios han olvidado darles mantenimiento y, que por el contrario han seguido construyendo piso tras piso en increíble reto a las normas mínimas de construcción para sacar la mayor renta posible a los menores costos de mantenimiento.

A pesar del modernizante acabado del eje vial, con am-

plio arroyo y carriles bien delimitados por fresca pintura blanca; de amplias banquetas que albergan espacios verdes mal cuidados y poco regados; con guarniciones color amarillo, pintadas con renovada frecuencia para ocultar la inutilidad de su uso por su débil resistencia al paso de autobuses y camiones; la fachada gris y dura de la acera norte ha impedido el "gozo cabal" de la construcción de una vía como el Eje Vial 1 Norte.

Antes, la circulación de camiones y automóviles era tal que los niveles de contaminación de la atmósfera local eran ya molestos para la población del área. Ahora, convertida la Norte 17 en una moderna autopista urbana por donde circulan diariamente automóviles y camionetas de todo tipo y uso, así como "delfines", "ballenas" y metrobuses recién estatificados y cientos de autobuses foráneos cuyo punto de llegada y salida es la Terminal TAPO localizada en el límite suroccidental de la colonia Moctezuma, estos últimos han tomado por asalto el Eje Vial 1 Norte para reducir el recorrido hacia la Avenida Ignacio Zaragoza y evitar el rodeo de la Vía TAPO, construida expresamente para las líneas que usan la Terminal TAPO. Todo este tránsito intenso, peligroso, que recién inaugurado el eje cobró varias víctimas (heridos en diversos grados) por la ausencia de puentes (el único construido en el tramo de la colonia Moctezuma fue como resultado del atropellamiento de dos niños cuando se dirigían a la escuela primaria localizada a la orilla del eje) y muy contaminante por la gran cantidad de humos que desprenden los escapes de los automotores; han generado un profundo malestar entre los habitantes de la co-



Son pocos los comercios y servicios que han reaparecido sobre la acera norte de la calle Norte 17, hoy convertida en el moderno Eje Vial 1 Norte. Hasta la fecha, una tintorería (que no aparece en la gráfica), un diminuto pero concurrido restaurante y un taller de reparación de claxons. Por lo demás, la fachada sigue siendo fría y triste como desde el fin de las obras en 1979. Puede verse también, el único puente construido sobre el eje en su porción de la colonia Moctezuma, a pesar del carácter de vía rápida y del continuo tránsito de autobuses foráneos, que tienen pendiente de un hilo la vida de los transeúntes que por necesidad atraviesan dicha vía, aunque parezca exagerado.

lonia, que impotentes ven como se deterioran las condiciones ambientales de un espacio urbano que por ser asiento de clases populares adquiere un valor social significativo, porque representa un espacio de consumo colectivo.

En relación al problema ambiental, agudizado por la construcción del eje vial, no debe hacerse el juego al nuevo discurso oficial sobre el tema, de hacer recaer sobre la contaminación ambiental el peso de la crisis urbana que vive la Ciudad de México, fomentando la creencia de que el deterioro de las condiciones de vida de las masas trabajadoras se debe a la contaminación y no a la explotación de que son objeto en el sistema de relaciones capitalistas donde venden su fuerza de trabajo. Para distraer a los trabajadores de la lucha de clases e involucrarlos en una lucha contra la contaminación del ambiente, de la cual, como la crisis económica, no son ellos los culpables.

Pero la consecuencia social más importante es la que obligó a muchos residentes -7 mil según el censo hecho por los afectados- a buscar alojamiento en otra parte, por la destrucción de cientos de viviendas (casas particulares y edificios de departamentos).

Como la mayoría de los afectados eran inquilinos de bajos ingresos, se vieron obligados a buscar otra residencia, primero, dentro de la misma colonia donde pocos encontraron, debido al alza de alquileres que se presentó no sólo en la colonia, sino en todo el Distrito Federal por la brusca deman



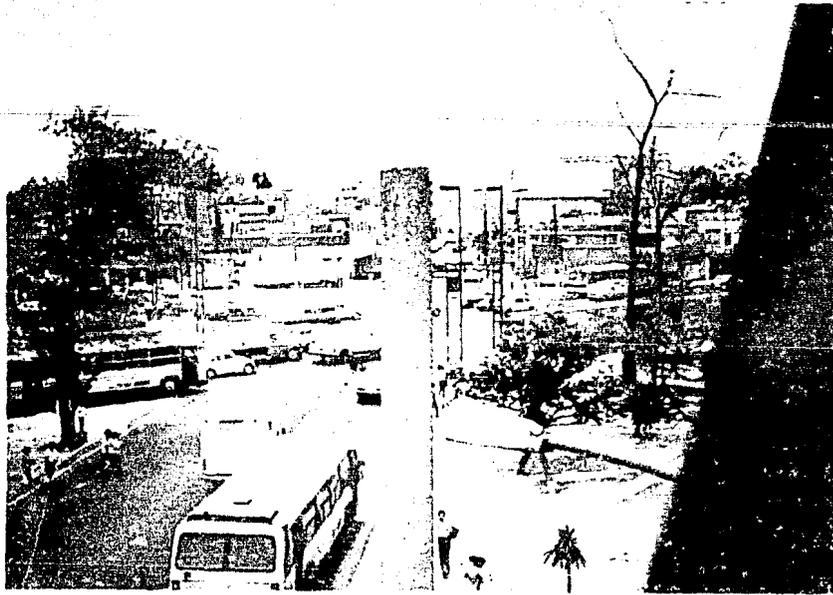
Panorámica del Eje Vial 1 Norte donde se observa su acabado moderno y su espacioso arroyo, resultado de la destrucción de cientos de viviendas y decenas de comercios, así como de dos escuelas, áreas verdes y espacios recreativos y deportivos cuya ubicación correspondía a lo que actualmente constituye los primeros tres carriles de derecha a izquierda de la fotografía, así como el camellón central y el siguiente carril en sentido contrario. El lector podrá calcular de esta manera, la devastación originada por las obras si se toma en cuenta que fueron 27 las manzanas afectadas a lo largo de 1.9 kilómetros, sólo en la colonia Moctezuma.

da que se sucitó a consecuencia de la destrucción de miles de viviendas por las obras viales. Si bien el alza de los alquileres que anualmente se daba era un proceso lógico de la reproducción del capital inmobiliario, el alza en la colonia Moctezuma se debió directamente a la presión que sobre la demanda ejercieron los recién desalojados de la Norte 17.

Así, según opiniones de algunos entrevistados buena parte de los inquilinos tuvieron que emigrar hacia otras colonias del Distrito Federal, aunque no se puede precisar cifras, por referencias de vecinos que quedaron en la colonia se calcula que un buen número de pobladores se fueron a Ciudad Nezahualcóyotl, Estado de México, donde fue posible encontrar alquileres de acuerdo a su nivel de ingreso.

Algunos inquilinos buscando quedarse a toda costa en la colonia Moctezuma, se reubicaron con familiares radicados ahí por lo que se elevó el índice de hacinamiento de la colonia, otros se quedaron en departamentos cuyos alquileres, mucho mayores de los que pagaban antes, les absorben hasta más del 50 por ciento de los ingresos mensuales por lo que el nivel de consumo se ha reducido notablemente, con las consecuencias lógicas de una reproducción social en condiciones de vida más difíciles.

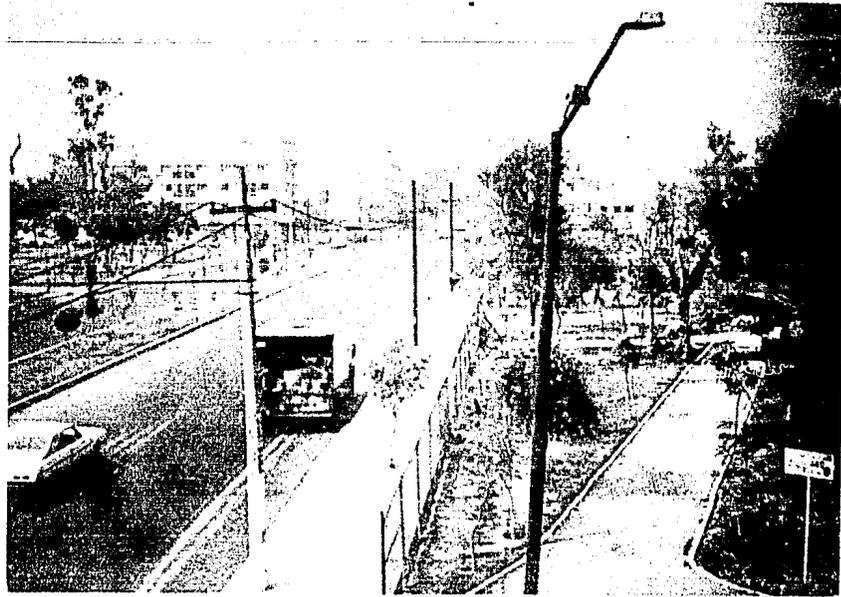
Los que de manera relativa menos sufrieron las consecuencias fueron los propietarios. Para algunos de ellos, las propiedades perdidas eran sólo una de otras distribuidas por la misma colonia u otras partes del Distrito Federal. Algunos



La otrora apacible glorieta central de la colonia fue totalmente descuartizada para dar lugar al Eje Vial 1 Norte. Su refrescante fuente y sus bellas palmeras han sido sustituidas por un peligrosísimo cruce donde convergen todo tipo de automotores, siendo los delfines los que ocupan el lugar dominante como se observa en la gráfica. El paisaje tradicional de la Moctezuma ha sido radicalmente transformado en casos como este. La modernidad vial ha generado no sólo más ganancias al capital inmobiliario, también, mayores dificultades para la reproducción ampliada de la fuerza de trabajo con la consecuente sobreexplotación de la misma.

de los propietarios que habiendo podido levantar la vivienda muchos años atrás, cuando el valor de los terrenos y el precio de los materiales de construcción eran mucho más bajos a los actuales, y cuyo nivel de ingresos se ubica apenas por encima del salario mínimo, el monto de la indemnización recibida (por la baja calidad de las construcciones y por el amañado avalúo de los funcionarios de la delegación V. Carranza) no les fue suficiente para reubicarse en colonias con niveles de urbanización tan consolidados como el de la colonia Moctezuma, por lo que tuvieron que emigrar hacia espacios urbanos cuyo acceso por el nivel del equipamiento y servicios urbanos les era más fácil; fue el caso de Ciudad Nezahualcóyotl. Este espacio representaba no sólo uno de los más accesibles económicamente, sino uno de los más cercanos relativamente a la colonia Moctezuma, tomando en cuenta que la mayoría de las personas trata de ubicarse lo más cerca a su antigua residencia, por las redes de relaciones sociales y económicas que ha establecido, que forman parte integral de su reproducción como ser social.

Es lógico suponer que para los comerciantes y prestadores de servicios (médicos, dentistas, mecánicos de automóviles, peinadoras, tintoreros, etcétera) la desaparición de su centro de trabajo significó una pérdida coyuntural o total de su modo de generar ingresos, que dependió de la necesidad de las mercancías y servicios ofrecidos, de la posibilidad de reubicarse en la colonia (para mantener el mercado creado muchos años atrás), o la posesión de un capital acumulado. Un panorama aproximado de la reubicación de los comerciantes y



Los espacios de uso colectivo popular también fueron sometidos a la violencia de las obras viales. En la imagen se observa parte del Jardín "Moctezuma", el cual fue partido en dos debido a la prolongación de la calle Oriente 172, utilizada como vía de apoyo a la circulación regional por la obstrucción causada por las obras viales del eje y de la línea 5 del Metro. Dicha vía aparte de reducir las áreas verdes de la colonia ha convertido al jardín en un cruce peligroso para los cientos de niños, ancianos, amas de casa y trabajadores que en él se dan cita para ampliar su reproducción social. Ante las cada vez más reducidas opciones de recreación de las familias proletarias, por las alzas desmesuradas en los precios de entrada de todo tipo de diversiones. Resulta más barato y sano para la economía familiar jugar y pasear por el parque que ir al cine, al circo, al estadio o al teatro.

prestadores de servicios que debe de tomarse con mucha reserva es que sólo un poco más del 15 por ciento pudo hacerlo dentro de la colonia, de los demás no se tiene conocimiento si se reubicaron fuera de la colonia o se dedicaron a otros menesteres.

En resumen, las consecuencias sociales de la construcción del Eje Vial 1 Norte se presentaron más agudamente en los sectores de población de las masas trabajadoras, obligados a abandonar un espacio urbano donde realizaban su reproducción social a un costo económico, social e incluso psicológico, muy alto, para integrarse a otros espacios donde las condiciones materiales de vida son cualitativamente menores y que conducen a una mayor explotación de su fuerza de trabajo.

La construcción del eje sobre un espacio urbano como el de la colonia Moctezuma, en su mayor parte de asentamiento popular; integrado socialmente a través de barrios, vino a desarticular las relaciones internas entre las redes de comunicación (calles y avenidas) y los espacios sociales ya que sobre el eje se construyó un camellón central asfaltado que impide cruzar el eje en casi toda su extensión (ver mapa pág. no. 182). Es decir, el eje se construyó en función de la ciudad toda y no de la colonia Moctezuma, para la que significó la desintegración de su espacio, forzando a sus habitantes a nuevas conductas colectivas que representan condiciones de reproducción social más conflictivas y, por lo tanto, una sobre explotación como fuerza de trabajo y su respectiva incidencia en la reducción del tiempo activo en los procesos productivos.



Las bardas que limitan los terrenos remanentes han sido utilizadas para la propaganda oficial, acerca de los beneficios de ciertas acciones en favor del saneamiento ambiental del hábitat urbano. Los resultados pueden apreciarse. Al pie de la leyenda se encuentran montones de basura que reflejan el deficiente funcionamiento de los servicios municipales en las colonias populares.



Con frases demagógicas como la que se observa en esta pared del eje, la delegación V. Carranza invita a los colonos a participar en la "vida política" de la ciudad. La oposición ha utilizado estas mismas bardas para denunciar la farsa democrática instrumentada por el DDF. Estas paredes se han convertido en un foro de expresión tanto oficial como de los partidos de oposición, que han enriquecido la pobre cultura política de los habitantes de la colonia Moctezuma.

## CAPITULO X

### PERSPECTIVAS DEL DESARROLLO URBANO DE LA

#### COLONIA MOCTEZUMA

La colonia Moctezuma, como todo espacio urbano de la Ciudad de México, se halla inmersa en un sistema de relaciones económicas donde las leyes sociales que rigen el comportamiento de éstas se imponen histórica y ciegamente sobre la voluntad individual de los hombres. Por lo tanto, el espacio físico de la colonia ha estado sujeto y lo estará en el futuro -mientras las clases sociales explotadas no digan lo contrario- a la dinámica de las leyes económicas y sociales del sistema capitalista. Estará sujeto a los procesos más irracionales de uso (y abuso) por efecto directo de las necesidades de reproducción del capital, especialmente del capital financiero que en su etapa monopolista no hay cosa que no toque e inmediatamente la convierta al capitalismo.

De esta manera, a través de las etapas históricas que se han mencionado (las cuales están sujetas a comprobación teórica con un estudio más profundo del proceso de formación de la colonia), la Moctezuma ha experimentado diversos cambios en el ritmo, intensidad y extensión de los diferentes usos del suelo que en ella se han dado.

Si actualmente el mayor espacio es ocupado por viviendas que albergan a varias fracciones de clases sociales, no puede despreciarse la importancia de las áreas industriales, de las zonas comerciales, así como de aquellas áreas cuya función es

pecífica es atender la demanda del consumo colectivo.

El eje directriz del proceso de formación, consolidación y transformación de la colonia ha sido indudablemente la acumulación capitalista. Desde la venta de los terrenos hasta la construcción de edificios de departamentos para su alquiler o condominios para venta. El papel del capital inmobiliario ha sido y sigue siendo el más importante creador y transformador del espacio urbano de la colonia.

Hoy, la construcción del eje vial ha venido a apuntalar el proceso de renovación urbana que venía viviendo la colonia desde la tercera etapa (1960), cuando empiezan a construirse con gran profusión edificios de departamentos para alquiler sobre lotes baldíos y sobre terrenos que habían sido ocupados anteriormente por viviendas de un bajo valor en el mercado por lo precario de su construcción.

La renovación urbana en la colonia vive su mejor etapa en la década de los años setenta, cuando el capital inmobiliario pronto a satisfacer las necesidades de suelo y construcciones de uso comercial y administrativo generadas principalmente fuera de la colonia, invierte importantes sumas en la adquisición de terrenos para la construcción de edificios de uso comercial y administrativo, cuyo valor de uso y cambio es adquirido por empresas particulares que prestan servicios tanto a las operaciones técnicas del Aeropuerto Internacional (ubicado al oriente de la colonia), como al personal que realiza alguna actividad aerotécnica o de servicio, o a

personas que utilizan por breve tiempo el Aeropuerto para realizar alguna actividad temporal en la Ciudad de México.

El caso más espectacular de uso del suelo diferente al que hasta entonces primordialmente se daba en la colonia, fue el de la construcción del hotel Holliday Inn, que ocupa una gran extensión en una zona ubicada al noreste y dedicada a varios usos diferentes al habitacional. En esta misma área se han construido diferentes edificios de uso administrativo para la compañía de aviación Aeroméxico y para otras empresas más.

Indudablemente que los cambios de uso del suelo a nivel zonal se han dado sobre los terrenos localizados sobre el Boulevard Puerto Aéreo, donde se han levantado diversos comercios y servicios para una demanda especializada y generada fuera de la colonia.

Pero, las acciones inmobiliarias de mayor envergadura por su multiplicación en todo el espacio de la colonia hasta antes de la construcción del eje vial, fueron las dirigidas a la construcción de edificios en condominio. Estos han venido siendo ocupados por personas no residentes de la colonia, debido sobre todo al alto costo de los departamentos; la adquisición se da entre empleados de clase media cuyo nivel de ingresos es superior varias veces al salario mínimo del momento.

Este proceso de condominización de la colonia, si bien todavía no adquiere las proporciones de algunas colonias del

sur de la ciudad (la colonia del Valle por ejemplo) donde manzanas completas están ocupadas por condominios, sí es evidente su avance sobre el espacio urbano de la colonia.

El proceso se ha acelerado a raíz de la construcción del Eje Vial 1 Norte que le ha dado a la colonia un aspecto más moderno, más dinámico y socialmente más propio para la ocupación por estratos sociales de mayores ingresos que los ocupantes tradicionales. Dentro de unos días será puesto en venta un condominio localizado a sólo una calle y media del eje, su fachada exterior y su acabado moderno hacen pensar que sus próximos habitantes no serán residentes de la colonia Moctezuma.

También es evidente como edificios que originalmente fueron concebidos para un régimen de alquiler han sido convertidos en condominios. Tal es el caso del gigantesco edificio de departamentos ubicado a un lado del eje vial, justamente donde se inicia el tramo comprendido en la colonia Moctezuma. El propietario, después que concluyeron las obras del eje, al elevarse automáticamente el precio de los terrenos y por lo tanto el de las construcciones, optó por vender el edificio a través de la fórmula del condominio, con las ganancias imaginables del caso.

Un pronóstico lógico del futuro desarrollo urbano de la colonia es el que prevee que con la construcción del eje vial, la construcción de viviendas para los sectores populares declina totalmente y, por el contrario, la construcción de vi-

viendas en condominio para diversos estratos de la clase media se acelere, en primer lugar, por la renovación urbana modernizante que ha traído la construcción del eje vial; por la necesidad de la vivienda como valor de uso y cuyo valor de cambio es asequible a ciertos sectores de población de ingresos medios; y porque el costo de los terrenos, aunque relativamente alto, nunca lo será tanto como los terrenos localizados en las colonias de residencia de clase media o burguesía en general. Por lo que, los altos precios de los departamentos en condominio, representarán para las compañías inmobiliarias ganancias extraordinarias en un periodo de acumulación muy corto.

Este pronóstico, que viene siendo una realidad cotidiana desde la construcción del eje, propiciará enormes contradicciones al interior del espacio urbano de la colonia. Por un lado, tendremos espacios supervalorizados donde se localicen los condominios y edificios con intenso uso comercial, que exigirán un equipamiento y un conjunto de servicios urbanos cada vez más moderno y eficiente, los cuales no podrán ser introducidos más que a muy altos costos que incidirán en los prediales y en alzas constantes en las tarifas de los servicios, que a su vez repercutirán en el alza de los alquileres, y en un progresivo retiro de los pobladores de bajos ingresos hacia otras partes de la ciudad o su redistribución dentro de la misma colonia, donde, al contrario de los espacios supervalorizados, por la densificación y el hacinamiento, encontraremos espacios desvalorizados con fuertes tendencias al deterioro continuo de las viviendas, y por lo tanto, de las

condiciones materiales de existencia de sus habitantes.

Por eso se afirma que la miseria y la permanente degradación del habitat urbano y ambiental del proletariado no es un problema de contaminación, es, ante todo, un problema de explotación; es un problema que no podrán resolver las campañas para "poner la basura en su lugar" o "afinar el motor de los vehículos", es un problema que se resolverá a través de la lucha de clases por medio de la acción transformadora de las masas, que tienen en el ámbito urbano, un espacio revolucionario cuya potencialidad como lugar de antagonismo social crece día con día.

## CONCLUSIONES

La Ciudad de México, como asiento del poder económico, político y social de la clase hegemónica de la sociedad mexicana y del aparato de Estado producto de la relación social dominante en donde aquella se reproduce, ha venido conformándose como espacio social a través de un largo proceso histórico, cuyos últimos cuarenta años han sido decisivos en su estructuración actual.

Desde la década de los años cuarenta, periodo que marca la consolidación del proyecto económico de la burguesía y del capitalismo como modo de producción dominante, la Ciudad de México ha sido actor y testigo de un irregular proceso de fortalecimiento de las relaciones sociales capitalistas al conjugarse una serie de coyunturas políticas y económicas a nivel mundial y nacional, que permitieron un impulso definitivo pero condicionado, al proceso de industrialización iniciado desde el último cuarto del siglo pasado.

La industrialización, fenómeno cuyo emplazamiento espacial se presenta en el ámbito urbano, se dió a través de un proceso geográficamente concentrado por la lógica misma de las leyes capitalistas en un contexto dependiente como México, generando a su vez, fenómenos concomitantes que se expresaron contradictoriamente en la ciudad capital del país.

Uno de dichos fenómenos contradictorios es el carácter que asume la ciudad como gran fuerza productiva del capital y,

a la vez, el que los procesos particulares que la conforman como un todo se desarrollan de acuerdo a la lógica de la acumulación de todas las ramas que constituyen la economía capitalista, es decir, en la medida que el capital inmobiliario necesita acumularse y reproducirse ampliamente tenderá a hacer uso del suelo en procesos económicos que implican su venta en condiciones de máximo aprovechamiento, sin respeto a las normas mínimas de urbanización por lo que la ciudad ha crecido y lo seguirá haciendo en todas direcciones bajo el signo del desorden y la articulación forzada de los diferentes espacios industriales, comerciales, habitacionales, culturales y sociales que la constituyen.

Pero como el capital no funciona solo, sino condicionado por el trabajo; el proletariado, al quedar fuera del mercado de tierra y vivienda decorosa, genera a través de varias formas, un espacio urbano que se caracteriza en general, por la informalidad jurídica y la precariedad de su infraestructura, no pudiendo incorporarse por este hecho al mercado inmobiliario en condiciones de aprovechamiento máximo de la renta del suelo. Estableciéndose una lucha por los espacios urbanos, la cual, generalmente es ganada por el capital. Este, en su voraz dinámica de acumulación, necesita introducir al mercado no sólo espacios sin uso o con uso económico diferente (agropecuario o forestal) también, trata de introducir aquellos espacios que por su uso urbano popular no pueden valorizar masas importantes de capital, por lo que presiona al Estado para que a través de políticas urbanas dirigidas a proporcionar la infraestructura urbana necesaria se fuerce al

cambio en el uso del suelo y su conversión a bienes comercializables.

Por otro lado, a un nivel de procesos más generales; la Ciudad de México como gran fuerza productiva que es, al expandirse en todas direcciones y sin orden alguno, supera rápidamente todo sistema vial (armazón de los procesos de circulación e intercambio) cuyo objetivo hacia dentro y fuera de la ciudad es la movilización de la producción y de la fuerza de trabajo que la hace posible, entra en contradicción con los procesos particulares de reproducción del capital inmobiliario y de la construcción.

Dicha contradicción, sumada a otras como el del transporte colectivo de pasajeros que opera con grandes ganancias, pero con muy baja eficiencia y capacidad de movilización, sólo era posible resolverla a través de la intervención del Estado. En la medida que éste participaba en la reordenación de la ciudad, creaba las premisas para un crecimiento violento de la mancha urbana por la concentración de las inversiones federales en la conformación de una infraestructura económica propicia para la localización industrial a bajos costos de operación que, a su vez, terminaban por rebasar las obras realizadas con el propósito de racionalizar el proceso. Por lo que a pesar de las grandes inversiones en el equipamiento urbano que el Estado ponía a la disposición del capital, éstas nunca fueron suficientes para resolver la contradicción mencionada.

A principios de los años setenta, con la crisis del sis-

tema capitalista mundial que en México marca el fin del modelo de desarrollo capitalista, la intervención estatal en la infraestructura urbana (obras viales principalmente) se reduce y se dirige hacia otros sectores y otros espacios regionales. La contradicción se agudiza porque enormes masas de capitales privados de ramas productivas se dirigen a las inversiones improductivas del sector inmobiliario (compra de terrenos y construcción de vivienda en condominio) por lo que la ciudad sigue creciendo en todas direcciones y a ritmos muy acelerados (ver mapas capítulo VI) y no sólo por el impulso del capital, también y de manera importante -sobre todo en el sexenio de Echeverría- a impulso de las masas trabajadoras empobrecidas que se apropian de grandes espacios de la ciudad, con la consecuente agudización de la competencia con el sector inmobiliario.

El crecimiento caótico de la mancha urbana ha minado la capacidad de movilización del sistema vial por lo que los sectores más poderosos del capital industrial presionan al Estado para adecuarlo a las necesidades de la acumulación capitalista ya de por sí golpeada por los problemas estructurales de la crisis.

Paralelamente, nuestro país ha pasado a ser de 1973 a 1976 de país importador a país exportador de petróleo. Créditos y divisas empiezan a invadir la economía nacional. El Estado fortalece su posición ante la sociedad y se lanza a la recuperación, es decir, a la recuperación de los niveles de ganancia y acumulación capitalistas, a través de la refuncio-

nalización de los espacios económicos cuyo peso en la reproducción social del país, son esenciales para mantener vigentes las relaciones de explotación capitalista. Las inversiones se dirigen a reorganizar el espacio urbano de la Ciudad de México, a fortalecer los puertos industriales y ampliar y consolidar la infraestructura petrolera.

Bajo estas circunstancias el gobierno de López Portillo, con Han González a la cabeza como jefe del Departamento del Distrito Federal, decide la construcción de los ejes viales o autopistas urbanas en esta nueva etapa de crecimiento económico, para dinamizar tanto los procesos de circulación como los sectores inmobiliario y de la construcción, éste último con un efecto multiplicador de importantes consecuencias para el impulso de otras actividades económicas.

El estudio de caso de uno de los ejes ha venido a comprobar el carácter de clase de la política urbana del Estado mexicano, en cuanto esta se dirige a aliviar las contradicciones del capital a un costo económico y social muy alto para la clase obrera y fracciones de clase con mejores niveles de ingreso que ésta; por lo que podemos concluir lo siguiente:

En lo general:

- 1) La construcción de los ejes viales en la Ciudad de México ha representado hasta ahora, una de las acciones -tal vez la más importante- de mayor envergadura de la política urbana del Estado mexicano respecto a la refuncionalización

de la ciudad capital como espacio de explotación del trabajo asalariado y de extracción y apropiación de plusvalía social.

2) La construcción de los ejes viales ha cuestionado profundamente el nivel de organización y respuesta social del movimiento urbano popular al carácter político y de clase de las políticas urbanas del Estado mexicano.

La relativa facilidad con que el DDF llevó a cabo las obras viales, a pesar de la oposición de amplios sectores de la opinión pública, es un indicador de la inmadurez política de las masas urbanas para enfrentar organizadamente el deterioro y la destrucción gradual de sus condiciones materiales de vida.

En lo particular:

3) La construcción del Eje Vial 1 Norte significó la desintegración en niveles y grados diferentes de acuerdo al sector social afectado, la desintegración social y espacial de la colonia Moctezuma. Al trastornar directamente la reproducción social de un porcentaje apreciable de trabajadores, y la redistribución del excedente de un importante sector del comercio y los servicios que mantenían procesos particulares de acumulación.

4) El sistema vial de la colonia Moctezuma que antes de la construcción del eje vial se hallaba en completa correspondencia con el espacio económico y social de la misma, se ha desarticulado en favor del Eje Vial 1 Norte cuya función reor

denadora ajena a la estructura urbana de la colonia, ha reducido la comunicación entre las mitades norte y sur por el carácter de vía rápida y el virtual muro vial que representa el camellón central asfaltado construido sobre el eje, que impide el paso vehicular de norte a sur y viceversa en casi toda su extensión.

5) La construcción del eje vial ha agravado el déficit local de vivienda, al derribarse cientos de ellas sin su respectiva sustitución por otras, lo que ha incidido también, en la agudización del hacinamiento y la adecuación de las azoteas de casas y edificios para su uso habitacional.

6) El proceso migratorio generado por la nueva vía de comunicación ha traído graves consecuencias para la población afectada, al tener que reubicarse en espacios urbanos, que por las condiciones sociales (delincuencia generalizada) y materiales (precaria situación del equipamiento, el transporte y los servicios urbanos) representan un deterioro absoluto de sus procesos particulares de reproducción social y por lo tanto, una sobreexplotación de su fuerza de trabajo.

7) La apertura del Eje Vial 1 Norte ha apuntalado procesos locales de cambio en el uso del suelo, especialmente en la construcción de condominios para sectores de clase media, por lo que es previsible que a corto y mediano plazo el desarrollo urbano de la colonia se de en torno a la satisfacción de una demanda ajena a la colonia.

8) El eje vial ha abierto en canal la estructura de ba-

rrio de la colonia por lo que la potencialidad revolucionaria de su espacio urbano como trinchera de lucha por una nueva so ci ed ad, ha sido disminuida en tanto que dicha vía ha pasado a formar parte del apoyo logístico de las fuerzas represivas del Estado mexicano y la burguesía nacional. Pues lo amplio del arroyo (8 carriles) y lo recto de su trazado facilita el desplazamiento de las unidades motorizadas de la policía y el ejército, por lo que el futuro movimiento revolucionario deberá fijar una estrategia de combate que de prioridad a la inu til iza ció n de los ejes viales como arma de lucha en poder del orden establecido.

9) El Eje Vial 1 Norte marca el comienzo de una etapa en el desarrollo histórico de la colonia Moctezuma, que se carac ter iza r á por cambios profundos en el uso del suelo y en la es tr uct ura social de sus habitantes.

En fin, se puede concluir que la construcción de los ejes viales, si bien en el ámbito regional de la Ciudad de México cumplieron con un objetivo fundamental relacionado con la refuncionalización de la ciudad como fuerza productiva; en los ámbitos locales y particularmente en el espacio de la colonia Moctezuma, su construcción significó una desintegración socioespacial que se agudizará conforme los procesos de reproducción de capital de sectores como el inmobiliario, presionen al cambio generalizado en el uso del suelo, hecho que se presentará a menos que el movimiento urbano popular, articulado al movimiento revolucionario de masas decida lo contrario.

## BIBLIOGRAFIA

AGUILAR, Alonso, et al. Problemas del capitalismo mexicano. Nuestro Tiempo, 4a. ed. México, 1978.

\_\_\_\_\_ Teoría leninista del imperialismo. Nuestro Tiempo, México, 1978.

AGUILAR, Rubén, et al. Lucha urbana y acumulación de capital. Ediciones de la Casa Chata, México, 1980.

Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal. Antecedentes y estado a 1980. DDF, Secretaría de Obras y Servicios, COVITUR, México, 1981.

BAMBIERRIA, Vania. El capitalismo dependiente latinoamericano. Siglo XXI, 6a. ed. México, 1979.

BATAILLON, C. y RIVIERE D'ARC, H. La Ciudad de México. Setenta y siete años, México, 1979.

BOLETIN DE LA SMGE. Area Central de la Ciudad de México. "El Area Central de la Ciudad de México: algunas características físicas, demográficas y económicas", Ma. Teresa G. de MacGregor. Tomo CXXVII, México, 1981, pp. 11-18.

"Límite de los cuarteles en 1930-1970 y de las delegaciones que se formaron en 1970", Aurea Commons. Tomo CXXVII, México, 1981, pp. 19-36.

CASTELLS, Manuel. Movimientos sociales urbanos. Siglo XXI, 6a. ed. México, 1980.

\_\_\_\_\_ La cuestión urbana. Siglo XXI, 7a. ed. México, 1980.

\_\_\_\_\_ Crisis urbana y cambio social. Siglo XXI, 2a. ed. México, 1981.

Censo General de Población 1950. DGE, SIC.

Censo General de Población 1960. DGE, SIC.

CISNEROS SOSA, Armando. "Suelo urbano y segregación social", en Revista Habitación, FOVISSSTE. No. 2-3, Septiembre de 1981, México, pp. 9-14.

CONNELL-SMITH, Gordon. Los Estados Unidos y la América Latina. Fondo de Cultura Económica, México, 1981.

DE LA PEÑA, Sergio. La formación del capitalismo en México. Siglo XXI, 8a. ed. México, 1981.

ENGELS, Federico, Del socialismo utópico al socialismo científico. Progreso, Moscú, 1978.

\_\_\_\_\_ El problema de la vivienda. Gustavo Gili, Barcelona, 1977.

GALEANO, Eduardo. Las venas abiertas de América Latina. Siglo XXI, 23a. ed. México, 1979.

GARCIA, J. y SCHJETNAN, M. México urbano. Fondo de Cultura Económica, Colección Testimonios, México, 1975.

GEORGE, Pierre. Geografía urbana. Ariel, 5a. ed. Barcelona, 1980.

JOHNSON, James, Geografía urbana. Oikos-tau, 2a. ed. Barcelona, 1980.

LECTURAS DEL CEESTEM. Desarrollo urbano. "Algunas consideraciones sobre los problemas financieros de la Ciudad de México", Manuel Perló, Vol. 1, No. 3, México, 1981, pp. 6-10.

"La Ciudad de México: 'metropolización' y perspectivas", Carlos González Espinoza, Vol. 1, No. 3, México, 1981, pp. 16-21.

"Crecimiento urbano y segregación espacial en la Ciudad de México", Martha Schteingart, Vol. 1, No. 3, México, 1981, pp. 35-38.

"Notas sobre el sistema jurídico del Distrito Federal", Joaquín Álvarez y José Vallejo, Vol. 1, No. 3, México, 1981, pp. 65-76.

"El papel económico del transporte de personas en el Distrito Federal", Valentín Ibarra, Vol. 1, No. 3, México, 1981, pp. 77-83.

LENIN, Vladimir. El imperialismo, fase superior del capitalismo. Ediciones en Lenguas Extranjeras, Pekín, 1975.

Los transportes en la Ciudad de México, DDF, Delegación Venustiano Carranza, 1981.

MARX, C. y ENGELS, F. La ideología alemana. Ediciones de Cultura Popular, México, 1974.

MARX, Carlos. El Capital. Crítica de la economía política. Fondo de Cultura Económica, 12a. ed. Bogotá, 1976.

MESSMACHER, Miguel. La Ciudad de México, bases para el conocimiento de sus problemas, DDF, México, 1979.

PERNAN, José. Historia mundial desde 1939. Salvat, Navarra, 1974.

Plan de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. DDF, Versión abreviada, México, 1980.

Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal. Versión abreviada de la actualización a 1982, DDF, México, 1982.

RAMOS, Sergio. Urbanización y servicios públicos en México. Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, México, 1972.

ROFMAN, Alejandro, "Influencia del proceso histórico en la dependencia externa y en la estructuración de las redes regionales y urbanas actuales", en Desarrollo urbano y regional de América Latina. Problemas y Políticas. Fondo de Cultura Económica, México, 1975, pp. 61-82.

SINGER, Paul. Economía política de la urbanización. Siglo XXI, 5a. ed. México, 1981.

SPIRIDONOVA, N. y CHERKASOVA, L. Rasgos económicos del imperialismo. Grijalbo, Barcelona, 1974.

SWEESY, Paul, et al. La transición del feudalismo al capitalismo. ECP, Bogotá, 1972.

TAULIS, Ma. Teresa. Inventos que cambiaron al mundo. Posada, México, 1975.

TERRES, Ma. Elodia. La Ciudad de México, sus orígenes y desarrollo. Porrúa, México, 1977.

THOMPSON, David. Historia mundial desde 1914 hasta 1950. Fondo de Cultura Económica, México, 1959.

TOPALOV, Christian. La urbanización capitalista. Edicol, México, 1979.

UNIKEL, Luis. El desarrollo urbano de México. El Colegio de México, 2a. ed. México, 1978.

\_\_\_\_\_ "El desarrollo urbano en México", en Visión del México contemporáneo. El Colegio de México, México, 1979.

VIDAL, Gregorio. "Notas sobre el desarrollo del capitalismo monopolista de Estado en México", en Investigación Económica, Revista de la Facultad de Economía, UNAM, Vol. XL, No. 158, oct-nov. de 1981, México, pp. 37-56.

WARIO, Esteban. "Crecimiento urbano y acumulación de capital en el sector inmobiliario en el área urbana de Guadalajara", en Revista Habitación, FOVISSSTE, No. 2/3, abril-sept. de 1981, México, pp. 21-32.



FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS  
COLEGIO DE GEOGRAFÍA