

48
2e



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**“POR LA CIUDAD QUE QUEREMOS”
LA PUGNA ENTRE AUTORIDADES Y LA SOCIEDAD
CIVIL POR EL RESCATE DE LA CIUDAD. CASO
ESPECIFICO: LA CONSTRUCCION DE LA
AUTOPISTA LA VENTA-COLEGIO MILITAR.
(REPORTAJE)**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
**LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA
C O M U N I C A C I O N**
PRESENTA LA ALUMNA:
MARIA DEL CARMEN ESTEBAN PINEDA



ASESORA: LIC. CORAL LOPEZ DE LA CERDA Y DEL VALLE.

MEXICO, D. F.

1998

264090

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

*A mis padres Alberto y Ma. Carmen
por darme la vida, además de su amor y comprensión.*

*A mi hermano Guillermo
por su cariño y apoyo incondicional en todo momento.*

*A la Profra. Coral López de la Cerda
por su gran ayuda, confianza y amistad.*

A ti por estar siempre a mi lado.

*A Rafa, Jose y todo su grupo
por la ayuda y amistad que me brindaron siempre.*

INDICE

INTRODUCCIÓN.

I. La "modernidad" ante todo.	8
A. ¿Cuál es la verdadera cara de los megaproyectos?	13
1.- Alameda.	14
2.- Tren Elevado.	16
3.- Estacionamientos Subterráneos y Vías Autoexprés.	20
4.- Villa de Guadalupe.	23
5.- Estadio Cruz Azul.	26
6.- Proyecto carretero "Contadero-Luis-Cabrera", 1989-1992.	30
a).- ¿Cómo defender un espacio en la ciudad?	31
7.- Proyecto carretero "La Venta-Colegio Militar", 1992-1998.	33
II. La formación del Frente Unido del Sur-Poniente, CUALOCOTLA, vs. los intereses de TRIBASA y del DDF.	38
A. Intereses o simplemente realidades.	43
1.- Necesidad urbana, hasta qué punto.	47
2.- Destrucción ecológica, ¿verdad o mentira?	49
3.- Tradiciones culturales, ¿existen?	53
4.- Especulación inmobiliaria.	58
5.- Colonias populares y las otras.	61
6.- Y la ley, ¿qué dice?	64
III. "Por la ciudad que queremos".	69
1.- Una alternativa . . . la participación social.	74
2.- Anhelos, utopías y algo más.	78
A. ¿A qué conclusión hemos llegado?	82

FUENTES.	85
----------	----

ANEXOS.

INTRODUCCIÓN

“Las nuevas expresiones de la conducta política de la sociedad civil, no son síntomas de una enfermedad que haya que curar con la medicina de la represión, sino manifestaciones de una vida social saludable”.

EMILIO RABASA GAMBOA.

Nuestra ciudad, en la actualidad, una de las megalópolis más pobladas del mundo, tiene características importantes en cuanto a su forma de apropiación social del territorio, iniciando desde principios del siglo XX un largo y complejo proceso de poblamiento. Asentada inicialmente en el territorio que desde finales del siglo XIX se conoció como Distrito Federal (DF), se ha caracterizado por su constante crecimiento demográfico y expansión urbana.

La estructura urbana de la ciudad de México se ha adecuado históricamente a sus procesos productivos. Desde la consolidación del patrón urbano colonial se identifican cuatro grandes transformaciones espaciales:¹

La primera, tuvo lugar a finales del siglo XVII con el surgimiento de la manufactura, lo que obligó a adecuar los espacios urbanos a esa nueva actividad económica. La segunda transformación ocurre entre los años 1870 y 1910 y corresponde a la etapa inicial del capitalismo en el país. Con la instalación de las primeras industrias manufactureras en la ciudad y la introducción del ferrocarril y del tranvía, el área urbana se expande notablemente.

La tercera se presenta durante la década de los años cuarenta y corresponde al despegue, y su posterior consolidación, de la fase de industrialización. Al final de este periodo, (al terminar los cincuenta) se gesta en forma incipiente un proceso de metropolización al extenderse la ciudad más allá de los límites del DF.

¹ Jorge Legorreta, Efectos ambientales de la expansión de la ciudad de México. Centro de Ecología y Desarrollo, México 1994, p. 19.

La cuarta y más reciente transformación espacial urbana, se produce desde mediados de los años setenta e inicios de los ochenta; podría denominarse la fase de monopolización.

Con la introducción del metro y el programa de ejes viales, la estructura urbana fue radicalmente transformada y adecuada a las nuevas exigencias de los grandes mercados monopólicos del transporte, el comercio y las finanzas. En este periodo se definen las bases del proceso de megalopolización de la ciudad de México y se acentúan sus relaciones dependientes con las ciudades medias más cercanas (Querétaro, Toluca, Cuernavaca, Puebla y Pachuca). Esta zona de influencia de la metrópoli se conoce como la Región Centro del país.

De aquí parte la nueva organización urbana que se basa en el establecimiento de los *megaproyectos*² (*megalópolis*) comerciales soportados por la confluencia de las vías de comunicación interna y con la creación y modernización de carreteras regionales que llegan a la ciudad.

Una de ellas es la autopista La Venta-Colegio Militar, la cual es sólo un tramo del tercer anillo metropolitano contemplado en el Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000. Esta nueva infraestructura carretera que atraviesa por la ciudad, no es una política aislada del gobierno del Doctor Ernesto Zedillo, sino que, desde la administración del Licenciado Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) y de los exregentes Licenciado Manuel Camacho Solís y Licenciado Oscar Espinosa Villarreal, es una estrategia que va de la mano con los planes de desarrollo urbano que se aprobaron en febrero de 1997 para la capital mexicana.

Para entender a qué nos referimos con desarrollo urbano es importante definirlo ya que es el eje de las acciones, proyectos y justificaciones contenidas en este trabajo: "es el proceso de planeación y regulación de la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población."³

Dentro de este desarrollo es fundamental que se preserve el medio ambiente ya que en los últimos años, los habitantes de la ciudad de México hemos tenido que enfrentar serios desequilibrios ecológicos, muchos de ellos acumulados a través de los años, cuando aún no se

² Este concepto surge de la denominación de Megalópolis-ciudad central: área geográfica constituida por las 16 delegaciones del DF y 189 municipios de los estados de Hidalgo, México, Morelos, Tlaxcala y Puebla, que forman una área de 25 mil 600 kilómetros cuadrados, que se insertan en un proceso tendencial de homogeneidad urbano-regional diferenciada tanto en lo social como en lo territorial. De ahí que a estos proyectos se les anteponga el prefijo *mega*.

³ Ley General de Asentamientos Humanos, Artículo 2o.

había cobrado conciencia de la importancia que implica la protección del medio ambiente para nuestro bienestar y el de las generaciones futuras.

Sin embargo, la conservación del medio natural no está contemplada dentro de este desarrollo urbano. El rescate de la ciudad se plantea precisamente en el aspecto ecológico mas no en la destrucción de su último pulmón existente.

Por otra parte, la modernidad es necesaria porque entre sus objetivos pretende que la vialidad sea más fluida y libre para que solucione los graves problemas de congestionamiento, pero hasta cierto punto, debido a que los programas de transformación para la eficiencia de las vialidades benefician únicamente a ciudadanos con suficientes recursos económicos, ya que son los que poseen automóvil y pueden pagar los altos costos de peaje por utilizar estas vías. Mientras tanto, en algunas de las delegaciones del DF todavía no se tienen servicios de agua, pavimentación, luz y drenaje.

Estas acciones van más allá de un proyecto. Al parecer, se trata únicamente de construir y modernizar para mejorar la ciudad, pero detrás están los grandes negocios entre los funcionarios, encargados de aprobar las obras y las empresas privadas que construyen. Sin que para ello medie la consulta con quienes viven en los lugares y que finalmente son los afectados.

Una obra que modificará el entorno y la forma de vida de muchas familias es el megaproyecto denominado "libramiento" La Venta-Colegio Militar, en el surponiente del DF. Abarca las delegaciones de Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Contreras y Tlalpan, y se concesionó a la empresa Triturados Basálticos y Derivados, S.A. (TRIBASA).

A partir del momento en que se concreta este proyecto y se intenta llevar a la práctica, la sociedad civil se moviliza y se integra en el Frente Unido del Sur-Poniente, CUALOCOTLA (iniciales de las delegaciones Cuajimalpa: CU, Álvaro Obregón: ALO, Contreras: CO y Tlalpan: TLA), para rechazar ese libramiento que afectará a la ciudad en general, el medio ambiente y en particular, a pobladores de menores recursos de esas cuatro delegaciones del DF.

De tal forma, este megaproyecto carretero ha suscitado una gran controversia entre, por una parte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la empresa constructora TRIBASA, y por otra parte, el Frente CUALOCOTLA, arquitectos, urbanistas, ecologistas y defensores de los derechos humanos, quienes participan y asesoran a las diversas organizaciones sociales que se oponen a la construcción de la autopista.

De esa polémica surge la importancia del papel que juega el ciudadano como actor principal en la sociedad, porque en la medida en que demanda sus derechos, de forma firme y constante ante las autoridades, intenta que le sean cubiertas necesidades primordiales como empleo, vivienda, servicios de agua, drenaje, educación y salud, entre otros.

Los movimientos y marchas que realiza la ciudadanía son parte del marco económico, social y político de la historia del país, acentuado ahora por el incremento de desempleo. En este caso, la controversia por la construcción de la carretera de cuota, principalmente para los habitantes de las delegaciones de Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Contreras y Tlalpan, es un tema de interés público que se puede presentar como un reportaje.

“El reportaje es el género mayor del periodismo, el más completo de todos. En el reportaje caben las revelaciones noticiosas, la vivacidad de una o más entrevistas, las notas cortas de la columna y el relato secuencial de la crónica”.⁴

Estas características permitieron que en el desarrollo del tema se incluyeran elementos atractivos dentro de la información, así como opiniones de personas, grupos, organizaciones e instituciones que conforman la sociedad civil participante.

Para lograrlo, se tomaron otros recursos que constituyen el gran reportaje, como la entrevista, que sirvió para proporcionar datos, enriquecer y matizar la información recogida hemerográficamente para este trabajo de investigación. Para lograr esto, tuve muy presente las definiciones de reportaje y entrevista:

“El reportaje representa una investigación. Lleva noticias y entrevistas; reúne en su desarrollo a todos los géneros periodísticos; constituye el examen de un tema en el que se proporcionan antecedentes, comparaciones, derivaciones y consecuencias de tal manera que el asunto queda tratado con amplitud, en forma cabal”.⁵

Es por esto, que el reportaje fue una forma adecuada para profundizar en la controversia suscitada entre autoridades y sociedad civil por la construcción de la autopista La Venta-Colegio Militar, ya que se explicaron y analizaron sus pormenores, y se dió la información lo más objetivamente posible, de todos los sectores de la población, de una manera amena y atractiva para el lector.

⁴ Vicente Leñero y Carlos Marín, *Manual de Periodismo*, Editorial Grijalbo, México 1991, p. 185.

⁵ Horacio Guajardo, *Elementos de Periodismo*, Editorial Gémika, México 1982, p. 45.

En lo que se refiere a la entrevista fue importante hacer uso de ella, debido a que “como método indagatorio, se emplea en la mayoría de los géneros periodísticos, la información obtenida se concentra en las respuestas del entrevistado, nunca en las preguntas del periodista y a través del diálogo se recogen noticias, opiniones, comentarios, interpretaciones o juicios”.⁶

En este caso, las entrevistas se realizaron a miembros de las organizaciones sociales que se oponen a la construcción de esta autopista, arquitectos y urbanistas.

Se retomaron, de los medios de comunicación, declaraciones y entrevistas realizadas a ecologistas y ambientalistas, quienes conjuntamente planean criterios para construir “la ciudad que queremos”.

Otros de los entrevistados fueron ciudadanos que habitan, desde hace más de veinte años, en la zona surponiente de la ciudad, y que son precisamente los personajes principales de este reportaje ya que son los directamente afectados por la construcción de ese libramiento carretero.

La información se obtuvo a través de las organizaciones sociales mencionadas, eso es en lo que corresponde a las opiniones y propuestas de los ciudadanos, en lo que respecta a las instituciones la SCT y el Departamento del Distrito Federal (DDF). Por parte de la constructora TRIBASA me dirigí directamente, sin embargo, jamás recibí una mínima respuesta. Obtuve acceso a documentos de consulta a través de la Comisión de Desarrollo Urbano y Establecimiento de Reservas Territoriales de la Primera Legislatura de la Asamblea de Representantes del DF (ARDF).

Realicé un seguimiento en diarios y revistas, sobre la problemática del proyecto y ahí obtuve información de lo que se iba suscitando de las autoridades de la SCT, del DDF y del grupo TRIBASA.

Lo anterior, me permitió plantear el trabajo en tres partes. La primera, contiene el contexto político, social y económico de los programas y planes que se hacen para nuestra ciudad a través del establecimiento de los megaproyectos urbanos, así como descubrir qué hay detrás de esa modernidad de la que todos hablan y qué posibilidades reales existen con estos proyectos para resolver los principales problemas de los ciudadanos que habitan dichas zonas.

⁶ Vicente Leñero y Carlos Marín, *Op. cit.*, p. 41.

Se hizo un recuento de algunos megaproyectos que causaron gran polémica entre la sociedad civil, hasta dónde se llevaron a cabo y qué peso tuvieron las organizaciones sociales en la cancelación de algunos (como el Estadio Cruz Azul) y en la suspensión de otros. También, se presenta un caso en donde se distingue el poder que tienen algunas personas o grupos, de mayores recursos, para influir en las decisiones de las autoridades y no ver afectadas las zonas residenciales en donde viven.

Esta primera parte, sirve para contextualizarnos en tiempo y espacio en lo que respecta a la problemática que traen consigo los megaproyectos de ciudad.

En la segunda parte, se exponen los elementos que integran la formación del Frente CUALOCOTLA contra los intereses poco claros de las autoridades capitalinas y de la propia empresa constructora TRIBASA.

Aquí se detalla y se analiza la realidad de lo que sucede, y de todo lo que se destruiría si se realiza la autopista. Es trascendente conocer que sí existen afectados y afectaciones en el entorno social, cultural, urbano y ambiental del DF. En este apartado, surge la preocupación y la necesidad de colaborar en la construcción de la ciudad que queremos los habitantes y no la que el gobierno junto con empresas privadas quieren.

En la última parte se presenta el proyecto de las organizaciones sociales para construir *la ciudad que queremos* como el resultado de las imposiciones y las consecuencias que se deben pagar por vivir en ella.

La participación social es una alternativa junto con la responsabilidad de quienes ahora ocupan un lugar para representarnos y que, de alguna manera, trabajan conjuntamente con las organizaciones ciudadanas para elaborar un espacio humanamente habitable.

En esta tercera parte, se concluye que la participación y consulta ciudadana son las formas o vías que deben implementarse por parte de las autoridades capitalinas y empresas privadas para crear conjuntamente con la población los proyectos de ciudad. Esto permitirá que los ciudadanos presenten propuestas que puedan integrarse en la discusión sobre la planeación de la ciudad. Así se podría evitar la afectación de los habitantes y la oposición a las obras de construcción.

Esta última parte queda abierta a cualquier propuesta y participación colectiva por un bien común y por el rescate de la ciudad más grande del mundo. Aunque muchos digan que estos deseos y luchas sean utopías o únicamente anhelos.

La intención de este reportaje es mostrar que la sociedad participativa y organizada es capaz de lograr transformaciones en beneficio de su población.

El ser ciudadano de este gran país no implica sólo tener derechos, trasciende a deberes y obligaciones: responsabilidades colectivas para mejorar nuestra calidad de vida.

Queda a su disposición el reportaje: *“Por la ciudad que queremos”. La pugna entre autoridades y la sociedad civil por el rescate de la ciudad. Caso específico: la construcción de la autopista La Venta-Colegio Militar, no sólo para los habitantes del surponiente del DF sino para todos los habitantes del país.*

I. LA "MODERNIDAD" ANTE TODO.

*“ . . . ciudad dolor inmóvil,
ciudad de la brevedad inmensa,
ciudad del sol detenido,
ciudad de calcinaciones largas,
ciudad a fuego lento,
ciudad con el agua al cuello, . . .
Aquí nos tocó.
Qué le vamos a hacer.
En la región más transparente del aire”.*

CARLOS FUENTES.

“Ciudad de ciudades: Tenochtitlan, construida por los mexicas en 200 años, la única ciudad artificial en el mundo creada en el agua. Odisea mexicana: del agua a la tierra.

“A partir de la conquista española en el siglo XVI, la ciudad de México sufrió una de las transformaciones más radicales en el mundo.

“El encuentro de la España medieval con México tuvo como resultado el desecar la cuenca porque la cultura de los conquistadores provenía de ciudades sobre tierra y su gran anhelo era el reparto de tierras como expresión de dominación. Se trataba de una cultura que requería de un asiento para un poderío militar basado en caballos, carretas y cañones, y el agua era un estorbo para lograr su objetivo. Desde esta perspectiva, la conquista española no fue sólo religiosa y militar, sino también, una conquista urbanística a través de la destrucción del sustento de la portentosa ciudad de Tenochtitlan: el agua”.⁷

Para hablar de la ciudad de México no basta saber sólo sus dimensiones geográficas y su estructura arquitectónica. Se necesita también conocer a quienes la habitan, cuáles son sus diferentes características y necesidades; porque ellos construyen la vida cotidiana y son los actores principales de la metrópoli más grande del mundo.

⁷ Jorge Legorreta, delegado en Cuauhtémoc. Entrevista personal. Ciudad de México. 29 de mayo de 1996.

Los capitalinos diariamente enfrentan diversos problemas, cuya solución no está en sus manos. Uno de estos es cómo trasladarse de manera rápida y eficiente a cualquier punto de la ciudad. Hay quienes lo hacen en automóvil propio, otros más en transporte público y colectivo. Esto se vuelve más caótico en horas pico por el congestionamiento del tráfico, sobre todo cuando se trata de recorrer grandes distancias.

Es la ciudad de México y su zona metropolitana donde se concentra la mayor población en busca de empleo y el número más grande de vehículos tanto para el servicio público como de particulares, lo cual hace que las vialidades se saturen casi todo el día y la circulación sea más lenta.

A partir de 1988, el gobierno de la ciudad ha implementado una serie de planes y programas de desarrollo urbano como son la construcción de diversos accesos que conecten al DF con las entidades cercanas de Morelos, Toluca, Tlaxcala, Querétaro, Hidalgo y Puebla, para disminuir el congestionamiento en las zonas de mayor tráfico vehicular.

Sin embargo, estos paliativos que las autoridades junto con empresas privadas planean para nuestra ciudad no han contemplado las opiniones y necesidades reales de los habitantes, quienes son los directamente afectados o, en última instancia, beneficiados con esas obras.

Durante el gobierno del Licenciado Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), siendo regente de la ciudad, el Licenciado Manuel Camacho Solís, se inició un cambio estructural en la ciudad de México para hacerla autofinanciable y más competitiva. A través de la SCT y del DDF, se establecieron los criterios de ordenamiento territorial para el uso de suelo, con el objetivo de realizar proyectos urbanos con altas inversiones inmobiliarias, de capitales nacionales y extranjeros.

“Su política urbana —del entonces regente— era convertir la capital del país en una obra de modernidad, es decir, transformarla en un centro turístico, comercial y de servicios, que pudiera resolver problemas como: la contaminación ambiental, el comercio en la vía pública, los niños de la calle, la expansión de la mancha urbana, la prestación de servicios, el desempleo, la seguridad, el transporte público, la salud, la educación y el uso del suelo, situaciones que hasta la fecha no se han resuelto y que día a día disminuyen la calidad de vida de la población”.⁸

⁸ Raúl Monge, “Camacho Solís empeñado en hacer una capital de lujo, para los que puedan pagar” en *Proceso*, 23 de diciembre 1991, p. 20.

La política del exregente se implantó en medio de la crisis económica nacional más grande desde 1982. La falta de alternativas lo obligó a acudir a su único argumento: la fuerza del Estado que se reflejó al otorgar las concesiones a empresas privadas.

El gobierno del Doctor Ernesto Zedillo (1994-2000) apoyó y amplió esta renovación urbana a través del Licenciado Oscar Espinosa Villarreal, último regente impuesto por el presidente quien estuvo de 1994 a 1997. A partir del 5 de diciembre de 1997 es elegido, por una amplia mayoría ciudadana, el Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas como el primer jefe de gobierno del DF.

El Licenciado Oscar Espinosa obtuvo enormes beneficios y ganancias no sólo para los inversionistas sino también para los funcionarios que intervinieron y que continúan en estos megaproyectos. Algunos megaproyectos son: la remodelación de la Alameda Central y la Villa de Guadalupe, la construcción del Tren Elevado, el Estadio Cruz Azul, los estacionamientos subterráneos en las delegaciones centrales, los segundos pisos en vías autoexpres y la carretera La Venta-Colegio Militar.

De todos estos megaproyectos sólo el Estadio Cruz Azul se canceló, se construyeron dos estacionamientos subterráneos: Bellas Artes y Garibaldi, la remodelación de la Villa y de la Alameda están en su etapa inicial, la carretera La Venta-Colegio Militar, el Tren Elevado y los segundos pisos están suspendidos.

En la actualidad (1998), la Comisión de Desarrollo Urbano y Establecimiento de Reservas Territoriales de la I Legislatura de la Asamblea de Representantes del DF realizará los cambios que requiera el marco legal de la planeación para el desarrollo urbano, de acuerdo con las condiciones presentes del régimen político del DF y en función de las necesidades de reordenamiento territorial que permitan por un lado el desarrollo de la actividad económica y por el otro el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. A partir de estas modificaciones, los megaproyectos que están suspendidos y que aún no se asegura su construcción, serán cancelados o se llevarán en convenio a lo que establezca esta Comisión.

Mientras se cuestiona la modernidad como un factor importante en el desarrollo social y económico de los capitalinos, las autoridades justifican esas obras, en particular las vías de cuota dentro del DF, como la solución ideal para un servicio de traslado, en automóvil, eficaz y seguro que acabe con los problemas de las distancias desde cualquier punto de esta gran urbe.

Para esto se necesita, no sólo modificar algunas de las vialidades existentes, sino crear nuevas, a costa de eliminar viviendas, costumbres del lugar y zonas ecológicas, en regiones marginales y densamente pobladas.

El objetivo central que persigue la construcción y modernización de la infraestructura vial en el área metropolitana de la ciudad de México es: “lograr una vialidad cada vez más libre y fluida que solucione los graves problemas de congestión, la dinámica de crecimiento, la previsión y planeación de la ciudad, que se han generado en las últimas décadas”.⁹

Atacar los problemas actuales con grandes obras de infraestructura que cambien el modelo de urbanización existente en la ciudad de México desde 1940, no es tarea fácil. No se trata únicamente de planear y construir para modernizar la ciudad, sino también conocer qué o a quiénes afecta.

¿Qué es modernizar la ciudad? Al parecer se trata solamente de renovar la estructura urbana con el fin de darle una mejor apariencia a la ciudad. El Arquitecto Alfonso González Martínez, profesor de la Facultad de Arquitectura en la UNAM y asesor de organizaciones sociales, define el concepto de modernidad, que maneja el gobierno en relación a los megaproyectos, como: “quitar de alguna manera aquello que ya no es funcional o productivo y sustituirlo con nuevas obras para cambiar su aspecto y que así se vea más atractiva. Las autoridades capitalinas quieren que la ciudad de México adquiera un ‘rostro nuevo’, una fisonomía de primer mundo”.

Sin dar un paso en firme para resolver las carencias y los problemas existentes así como los altos costos que se pagan por vivir en la ciudad, esta modernidad se implanta y se desarrolla a costa de empeorar las condiciones económicas y sociales de la mayoría de los habitantes de la capital, dañando más el medio ambiente, y en favor de los consorcios empresariales.

Estas acciones provocan la incertidumbre de los pobladores, ya que no han sido consultados y por lo tanto temen no tener cabida en los planes de modernización del gobierno capitalino.

Las zonas rurales y ecológicas que le quedan al DF han sido ocupadas por capitalinos y gente de provincia para quienes, en su mayoría, el encarecimiento de alquileres y servicios

⁹ Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000, DDF, Secretaría de Transportes y Vialidad, p. 57.

públicos como agua, luz, drenaje, transporte y el uso de suelo, así como el desempleo, los expulsó del área urbana.

Lety, una joven risueña y entusiasta, originaria del estado de Tlaxcala, llegó a la capital con su familia hace 23 años. La necesidad de encontrar empleo y un lugar económico para vivir, fue el motivo por el que su madre, abuela, tíos y primos, vinieron a la ciudad. En un principio rentaban una pequeña vivienda en Coyoacán, pero muy pronto se cambiaron de casa, debido a que la renta subió demasiado y ya no podían pagarla, y otra vez a buscar en dónde vivir.

Las necesidades aumentaron tanto que llevaron a toda la familia hasta las orillas del DF. Era el año de 1975, “cuando llegamos a vivir aquí en la colonia Lomas de la Era, yo tenía un año y medio de edad, mi mamá me platica que en aquél tiempo todavía no había casas bien construidas, sólo unos cuartos techados de lámina. No había ningún servicio. La prioridad era pasar la noche bajo un techo, aunque no tuviéramos agua ni luz”, aclara Lety.

“Ya no rentábamos, compramos ese terreno a los ejidatarios de San Bartolo Ameyalco y de San Bernabé Ocoatepec, quienes también tenían necesidad, pero de vender, por lo que varios de los interesados nos organizamos para adquirir ese espacio a un precio accesible y conforme a nuestras posibilidades construimos nuestra casita. Los servicios se obtuvieron poco a poco gracias a la colaboración de la gente y de las organizaciones sociales como la Coordinadora Regional del Sur, A.C. (CORSAC)”.

Mucha gente, como la familia de Lety, se ha visto en la necesidad de cambiar su residencia por las mismas circunstancias. “Todo esto es provocado por la modernización de la ciudad y que es causa de que muchos emigren de las delegaciones centrales hacia las zonas periféricas”, así lo plantea el delegado Jorge Legorreta.¹⁰

Pero, ¿más bien, no debería la modernidad partir de las necesidades reales de la mayoría de la población?

“La modernidad urbana no se construye sobre la destrucción de la ciudad del pasado, sino mediante la adecuada combinación de pasado y presente en ámbitos y tramas urbanas multifuncionales, vivos y abiertos a la residencia y al disfrute cotidiano de todos los ciudadanos. Para ello se requieren procesos continuos de planeación, incluyentes y creativos, menos tecnoburocráticos, dispuestos a la participación ciudadana desde su inicio, que aborden la ciudad

¹⁰ Entrevista citada.

en toda su complejidad social, territorial y cultural, y que tengan como elementos rectores la habitabilidad para todos y la apropiación colectiva. Hay que formar una cultura urbana y arquitectónica de la preservación, no de la destrucción. Esto es parte de la ciudad democrática".¹¹

A. ¿CUÁL ES LA VERDADERA CARA DE LOS MEGAPROYECTOS?

A raíz de esta modernidad, que contempla una nueva organización urbana, basada en el establecimiento de proyectos que, para llevarse a cabo se requiere de una gran superficie territorial, se han suscitado diferentes propuestas de inversión inmobiliaria. Las construcciones de estos proyectos están encaminadas, especialmente, a favorecer el uso del automóvil, debido a que todo se planea en relación a vialidades, estacionamientos, carreteras y viaductos elevados con sus respectivas cuotas y tarifas.

De esta forma no se contempla la construcción de servicios que favorezcan o mejoren las condiciones del transporte público, que tanta falta hace en nuestra capital, ni medidas de planeación para viviendas de carácter popular que eviten los asentamientos irregulares. Esta situación ocasiona que aumente el número de personas que buscan lugares donde puedan establecerse, a pesar de ser, muchas veces, zonas de alto riesgo como barrancas o cauces de ríos.

Sin embargo, la opinión de la población de esas zonas no es la misma a la de los inversionistas y funcionarios. Los directamente afectados se oponen a la construcción de esos proyectos porque no encuentran en qué los vaya a beneficiar. Durante una reunión semanal de colonos, que realizan para informar y analizar la situación de los megaproyectos, en particular la carretera La Venta-Colegio Militar, el Señor Cuauhtémoc Fernández, habitante de San Mateo Tlaltenango comentó con sus vecinos: "nosotros tenemos que luchar para que el desarrollo que hagan en nuestra comunidad sea a partir de lo que nosotros mismos queremos, de los que estamos ahorita habitando. Nosotros debemos demandar las cosas de acuerdo a nuestras necesidades".

También los vecinos de la colonia Roma están en contra del megaproyecto de los estacionamientos subterráneos. Durante un encuentro que tuvieron, en la Plaza de las Cibeles,

¹¹ Emilio Pradilla Cobos, "Megaproyectos, ciudad y democracia" en La Jornada, 3 de septiembre 1997, p. 49.

algunos colonos con los ejecutivos de la empresa Grupo Mexicano de Desarrollo (GMD), para exponer los “supuestos beneficios” que dejaría la construcción de un estacionamiento subterráneo en esta colonia, criticaron a los responsables de este proyecto por su falta de conciencia económica y al gobierno capitalino por no pedir su opinión antes de licitar el proyecto. Preguntaron enfáticamente a los funcionarios “quiénes serían realmente los beneficiados por la obra”.

Finalmente, la postura de la gente es un rotundo no públicamente a los megaproyectos de urbanización y modernización irracional. De ahí que hayan luchado por posponerlos durante años.

Las personas desconocen la magnitud y características de las nuevas obras en sus comunidades y colonias. El gobierno y la empresa concesionaria no proporcionan ningún tipo de información por temor a las movilizaciones y como consecuencia de la participación ciudadana se paren los proyectos.

Por eso la reacción de los ciudadanos, de escasos recursos en contra de obras, se debe a que el gobierno los mantiene ocultos mientras los discute con los empresarios que van a desarrollarlos, sin permitir que los habitantes opinen. De ahí que exista inconformidad ante las decisiones de las autoridades sobre los espacios urbanos que habrán de ser modificados para un uso diferente al habitacional o de reserva ecológica y en el que los actuales vecinos no están incluidos.

I.- ALAMEDA.

Uno de los grandes proyectos de regeneración urbana, que inició en enero de 1998, es el proyecto Alameda y tiene como objetivo “. . . ordenar los usos del suelo en la zona sur de la Alameda de acuerdo con las características históricas, las necesidades parciales y las expectativas de su nuevo desarrollo a largo plazo; y emprender a corto plazo un conjunto de acciones (de vivienda, de regeneración urbana y de desarrollo inmobiliario) orientadas a proporcionar coherencia y direccionalidad a las iniciativas de los actores sociales”.¹²

¹² Proyecto Alameda, DDF, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, 1996, pág. 1.

En términos generales, puede decirse que el antecedente del proyecto de rescate de la zona Alameda se da a partir del deterioro físico y social acumulado desde hace más de dos décadas, a lo cual se le agregan los daños que dejaron en la Avenida Juárez los sismos de 1985.

En 1990 el DDF hace una propuesta para la realización de un megaproyecto en 13 manzanas de la zona sur de la Alameda con diversas etapas de desarrollo.

Durante los dos años siguientes, diferentes grupos sociales se organizan y forman la Asociación de Residentes, Comerciantes y Trabajadores de la Zona Alameda (ARCTZA), con el fin de dialogar y exponer sus afectaciones a las autoridades. Así se crean mesas de trabajo con el DDF y la ARCTZA para constituir un Comité Técnico mediador entre ambas partes.

Es en 1996, cuando se determinan los programas que formarán parte del Proyecto de Rescate de la Zona Alameda:

El primero es el Plan Maestro 1996-2000 para las 70 manzanas (64 edificadas, 4 plazas y 2 parques), el cual sugiere construir un millón de m² nuevos y reciclar otro millón de m² equivalentes a la mitad del parque inmobiliario existente. Ambas medidas destinadas a satisfacer necesidades sociales del lugar y conformar una oferta competitiva para el mercado inmobiliario metropolitano.

El segundo es el Programa de Vivienda. A través de la construcción de nuevas viviendas y el reciclamiento de otras, se pretende suspender el despoblamiento para asegurar la permanencia de la función habitacional a costos todavía relativamente bajos. La meta a corto plazo es de 1,082 viviendas, que representan 83,000 m² de construcción, de las cuales 400 serán nuevas y el resto para reciclar.

El Proyecto de Regeneración Urbana en el Barrio de San Juan es el tercer programa y está integrado por las siguientes medidas:

Reordenar los usos del suelo en 20 manzanas y tiene como centro la plaza del mismo nombre. Revivir la actividad económica del barrio y otras actividades como el comercio especializado de Ayuntamiento y Dolores, los estacionamientos públicos, etc. 350 viviendas, entre nuevas y a reciclar, en 50 predios que presentan diversas situaciones entre las que se encuentra el DDF como propietario. Consolidar la imagen urbana del barrio a partir de sus valores patrimoniales así como mejorar la infraestructura, equipamiento, servicios públicos, vialidad, transporte y seguridad.

Ya se ha hablado mucho del Proyecto Alameda; sin embargo, no se ha mencionado quienes son los interesados en invertir para la renovación de esta zona tan importante de la ciudad de México.

Para ello existen dos firmas: Reichmann International y Grupo Danhos, además del DDF que llevará a cabo proyectos de vivienda media y popular, obras de mejoramiento urbano y modernización de los mercados públicos.

En este proyecto existen situaciones específicas que no se contemplan. Por ejemplo, se deben analizar, principalmente, los edificios a construir sobre la Avenida Juárez y Bucareli porque son demasiado altos (proponen hasta 20 niveles) y es una zona sísmica que está sujeta a fuertes hundimientos, además de que la circulación vehicular sobre estas avenidas es bastante considerable.

Por estar ubicado en el Centro Histórico, lugar notable de la ciudad, debe darse prioridad a la regeneración de parques, mercados y sitios de carácter histórico que ahí se localizan y no al negocio inmobiliario (construcción de oficinas, bancos, organizaciones financieras y empresariales).

Al existir construcciones “modernas”, es decir, otra imagen urbana, aumenta la circulación de vehículos particulares, la concentración de actividades y los viajes de la periferia al centro. Se debe de pensar también en un tipo de transporte adecuado y eficiente que resolviera los congestionamientos viales, tanto de los que acudieran al centro como de los que viven ahí.

Este proyecto constituye uno de los principales retos de la nueva administración del Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas para el reordenamiento del desarrollo urbano, siempre y cuando se den las condiciones técnicas, jurídicas y sociales que garanticen la seguridad de los habitantes de la zona y no se cambie la imagen urbana que tiene actualmente la Alameda.

2.- TREN ELEVADO.

Otro de los tantos megaproyectos del gobierno capitalino se ve reflejado en una obra de gran magnitud y modernidad: el Tren Elevado.

Se planteó como una necesidad de ampliar la red del servicio de transporte eléctrico de mediana y alta capacidad, como una forma de contrarrestar el problema de traslados y de contaminación.

La II Asamblea de Representantes del DF y la LI Legislatura del Estado de México, en agosto de 1993, determinaron la necesidad de acelerar la promoción del transporte eléctrico de servicio metropolitano, en particular del Tren Elevado para la zona norponiente hacia el centro de la ciudad de México.

“Ese corredor es alimentado por los viajes cotidianos de los habitantes de 9 municipios conurbados del Estado de México y las delegaciones políticas de Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Azcapotzalco y Benito Juárez del DF. Se estima que la población total asentada en el área es de 4 millones 800 mil personas, de los que el 39 por ciento son habitantes del DF y un 61 por ciento están asentados en el Estado de México.

“Se considera que el 34 por ciento del total es población ocupada, es decir, 1 millón 650 mil, y de ellos el 50 por ciento obtiene entre 3 y 17 salarios mínimos; población que de acuerdo con casi 39 mil encuestas y entrevistas practicadas, estarían en disposición y posibilidades de pagar un servicio de transporte seguro, cómodo, confiable en términos de la certidumbre de su frecuencia, no contaminante, rápido y con conexión a la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la ciudad de México”.¹³

Las familias de ingresos medios, asentadas en ese lugar de la zona metropolitana de la ciudad de México, se desplazan comúnmente en automóvil particular. Lo que provoca que vialidades circundantes como el Anillo Periférico, se saturen y generen efectos negativos en el tiempo de traslado y en el medio ambiente. Para ello, las autoridades del DDF y empresas consultoras, realizaron una serie de estudios sobre este proyecto, los resultados demuestran la necesidad de implementar un servicio de transportación de capacidad intermedia, orientado a los usuarios habituales del automóvil particular.

El proceso de licitación de este megaproyecto inició en noviembre de 1992, cuando el gobierno del Estado de México y el DDF expidieron la declaratoria pública de necesidad para un nuevo servicio público de transporte urbano de pasajeros, y emitieron conjuntamente, en abril de 1993, la Convocatoria Internacional a todas las personas físicas y morales, mexicanas o

¹³ Proyecto y Concesión del Tren Elevado, DDF, Secretaría de Transportes y Vialidad, 1996, p. 2.

extranjeras, interesadas en concursar para obtener la concesión del proyecto, construcción, equipamiento, operación y explotación comercial de un sistema de tren eléctrico preferentemente elevado.

En agosto de 1993, se presentaron dos ofertas, en las que participaron cuatro concursantes. La primera, de PYCSA y la segunda, de TRIBASA en representación conjunta con el Grupo Mexicano de Desarrollo y Bombardier.

Finalmente, la oferta se adjudicó a TRIBASA-GMD. Su propuesta se sustentó en un tren rápido avanzado (de Bombardier) al que denominaron Ecotrén. De esta manera la concesionaria se formó a partir de una nueva sociedad creada por los oferentes adjudicados, que se denominó Grupo Concesionario Metropolitano (GCM).

Con el proyecto de este grupo concesionario, las autoridades resolverán, así lo plantearon, los conflictos viales del Periférico porque se evitará el arribo de vehículos particulares a la zona centro y poniente del DF; además de atender y proporcionar un nuevo transporte a la población de la franja metropolitana asentada en una línea de dos kilómetros a cada lado de esta vialidad.

¿Cómo se pretende solucionar esta problemática? Con la operación del tren eléctrico y en el caso de que realmente se logre desalentar el uso del automóvil se podría decir que hay condiciones para que la contaminación no aumente y el flujo vehicular disminuya a tal grado que no existan problemas de tráfico ni de transporte en la zona proyectada.

La magnitud de esta construcción se refleja en las características específicas que a continuación se presentan:

- a) Trazo.- Definitivo Barrientos-Bellas Artes.
- b) Extensión.- 30.2 km.
- c) Número de estaciones.- 20.
- d) Velocidad promedio.- 39 km. por hora.
- e) Duración del recorrido.- 46 minutos.
- f) Tarifa.- A mayo de 1996: \$6.50+IVA+evolución inflacionaria.
- g) Concesión.- Por 25 años.
- h) Demanda.- Entre 291 y 304 mil pasajeros al día durante el primer año, con un crecimiento anual de 1.8 por ciento.

- i) Ventajas para los usuarios.- Economía, rapidez, seguridad, regularidad, comodidad, eficiencia y facilidad de acceso.
- j) Contaminación.- Ahorro diario de 165 mil litros de gasolina, reducción en un 50 por ciento los tiempos de traslado y baja contaminación de ruido en tramos elevados.
- k) Impacto urbano.- La operación del tren incrementará el valor de uso del suelo de los terrenos y edificaciones del área comprendida en la franja de servicio, al mejorar la imagen urbana y elevar el flujo de usuarios a lo largo del trazo.
- l) Impacto visual.- Contribuirá a mejorar la imagen urbana.
- m) Inversión.- 230 mdd ejecución parcial, 627 mdd créditos comerciales y de exportación accesibles en el mercado nacional y 857 mdd total de los recursos financieros disponibles.

En este proyecto se identifican dos grupos opositores: los vecinos de Polanco y los grupos ecologistas. Los primeros rechazaron el trayecto por la Avenida Ejército Nacional, por lo que solicitaron y propusieron al grupo GCM estudiar un trazo alternativo para cambiarlo a la Avenida Paseo de la Reforma.

Los ecologistas sostienen que con la construcción del tren se propiciará la deforestación del Paseo de la Reforma. En este caso, el concesionario se compromete a trasplantar los árboles que sea necesario retirar y la sustitución de 5 por uno o 10 por uno. Cuando no sea posible el trasplante, según lo acuerde la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP) y el DDF, el Instituto Nacional de Ecología (INE) hará un estudio de impacto ambiental respecto a tal situación y sobre el destino final de los desechos generados por la obra.

El Tren Elevado como propuesta de un nuevo transporte público tiene como desventaja el precio elevado reflejado en el costo del viaje. La población a la cual va destinado es a quienes tienen uno o dos vehículos y no a la mayoría de los usuarios. El trazo es muy largo para esta demanda tan reducida, el impacto ecológico y social como el ruido, los vendedores ambulantes y las repercusiones en la imagen urbana no se han considerado.

No existe una garantía de que los 57,000 propietarios de los vehículos que se quieren retirar del Periférico van a dejar de utilizar su automóvil para tomar el tren. Al bajarse de las estaciones en que se van a mover en la ciudad, el usuario tomará otro vehículo, que seguramente

será un taxi, pues el tren transportará en su mayoría a clase media acomodada, que es la que puede pagar el elevado costo del pasaje de \$7.50 o más.

En abril de 1998, el Licenciado Alejandro Encinas, secretario de Medio Ambiente del gobierno del DF, declaró que no se aprobará este proyecto durante la administración del Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas, porque no cuenta con viabilidad económica ya que su precio es muy alto, tiene costos financieros, de riesgo y sociales. Pero, más adelante ¿qué pasará? Mientras no se cancele es una suspensión temporal, es decir, una tentativa que no descarta su posible construcción.

Independientemente de si se realiza o no el Tren Elevado surgen dos interrogantes: ¿los usuarios a los que está destinado este servicio realmente sustituirán su automóvil por este sistema de transporte moderno?

¿Qué sucede con el resto de la población que sí requiere de un nuevo transporte público y que no es precisamente la que tiene un vehículo particular, pero cuenta con un salario mínimo para pagar altos costos en pasajes?

3.- ESTACIONAMIENTOS SUBTERRÁNEOS Y VÍAS AUTOEXPRESS.

El interés que existe de las autoridades para incentivar la política de estacionamientos subterráneos y las vías autoexpres es permanente.

En las colonias Roma, Juárez y Cuauhtémoc es donde se ha dado inicio a los trabajos de excavación para la construcción de los estacionamientos subterráneos. Los habitantes del lugar se oponen rotundamente a la realización de estos proyectos debido a que “se perderán al menos 800 fuentes de empleo por los negocios que van a cerrar, además de que nadie nos garantiza que no se caiga algún edificio con las excavaciones, es absurdo que se pretenda construir otro estacionamiento en la zona, porque los 17 que ya existen nunca se llenan, siempre están a la mitad”, dice el Señor Alfonso Mateos, propietario del restaurante “Mi Pueblo” en la colonia Juárez.

De los 33 estacionamientos subterráneos que se licitaron, 20 fueron a favor de empresas privadas, entre ellas Ingenieros Civiles Asociados (ICA) y el grupo GMD. Los 13 restantes están en proceso de licitación para definir quienes serán los concesionarios de dichas obras.

Los estacionamientos estarán ubicados en 6 delegaciones centrales del DF: Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Benito Juárez, principalmente. En este momento ya funcionan dos de ellos uno en Bellas Artes y otro en Plaza Garibaldi.

Los demás están en fase de concertación con los vecinos a los que no se les proporcionó información sobre los pormenores de los proyectos para establecer un diálogo con las autoridades y exponer las necesidades de las áreas destinadas a dichos propósitos.

En la colonia Roma, también hay rechazo a estas obras. Aquí el problema es por la construcción de tres estacionamientos en lugares públicos como la Plaza de las Cibeles, el Parque México y el Parque Río de Janeiro, para lo cual tendrían que cambiar el uso de suelo. ¿Les resultará fácil hacer esto?

En lo que se refiere a las vías autoexpres, el gobierno capitalino propone, en el Programa de Desarrollo Urbano del DF, que las vialidades primarias como el Anillo Periférico, calzada de Tlalpan, Circuito Interior, viaducto Miguel Alemán y la calzada Zaragoza, se conviertan en vías rápidas de acceso controlado y de cuota.

Lo anterior es con el objetivo de resolver de manera integral el problema de transporte y vialidad de la ciudad de México. Para lograr tal propósito se pretende fortalecer la vialidad oriente-poniente de la ciudad y dar características de viaducto confinado a la Avenida Chapultepec y su continuación por Fray Servando Teresa de Mier para continuar hasta la calzada Zaragoza en el oriente, hasta Constituyentes y el Paseo de la Reforma al poniente, con conexión hacia el norponiente a través de Missisipi y Thiers para entroncar con viaducto Río San Joaquín.

Con estas decisiones, argumenta el DDF, se pretende inducir a un gran número de usuarios a reducir sus viajes en automóvil particular y utilizar el transporte público. Para lograrlo debe existir una opción real de transporte público.

En dicho programa se menciona que es indispensable contar con carriles exclusivos en aquellas vialidades donde se aplique el sistema de cuota para el sistema de transportación masiva. También existe la propuesta para realizar segundos pisos sobre estas vías rápidas de acceso controlado que permitan la entrada a todas las áreas de la metrópoli.

Los costos que se impongan a los usuarios privados dependerán del tiempo de uso y de la ruta elegida. Se aplicará preferentemente en horas pico y en días laborales ya que en la ciudad

existen varias vialidades primarias que permiten la aplicación de esta medida como son: el Anillo Periférico, viaducto Tlalpan, Circuito Interior, viaducto Miguel Alemán y la calzada Zaragoza.

Se ha dicho mucho de estas propuestas como la única o la mejor solución para el problema del transporte público y privado en la ciudad, pero no se plantea la solución real: ¿cuál sería el impacto urbano que generarían los estacionamientos sobre las zonas habitacionales? ¿qué se resuelve al crear vías autoexpres? ¿los “demandantes” de este servicio están dispuestos a pagar el costo?

Es en las delegaciones centrales en donde se pretende llevar a cabo esos estacionamientos subterráneos, situación que no es muy favorable por las condiciones de hundimiento en el Centro Histórico.

Además de todo esto, se debe considerar que aún no existe un transporte público que incentive a los automovilistas a dejar su vehículo para viajar en metro o en microbús. Por lo tanto, ninguna de estas dos propuestas resolverá la cuestión de transporte y vialidad en la ciudad de México. En el momento actual, (gobierno del Ingeniero Cárdenas) existen muchos estacionamientos que no son cubiertos en su totalidad porque son demasiado caros e inseguros, la gente no paga la tarifa establecida y la opción es dejar su vehículo en la vía pública sin importar que se encuentre en doble o tercera fila.

Ahora con la nueva idea de ser subterráneos se cree que habrá más espacio en la vía pública para circular y no para estacionar automóviles. Este proyecto tampoco garantiza su utilidad para la ciudad en tanto no se prohíba estacionarse en la calle por medio de un reglamento muy estricto y su aplicación por los policías de tránsito.

Más que enfocar una solución al transporte público masivo y mejorar la vialidad existente, los segundos pisos y vías expres dan prioridad a la circulación de automóviles particulares, sin saber si esas personas van hacer uso de esas vías y si aceptarán que sean de cuota.

A todo esto se agrega la firme oposición de los vecinos que son afectados directamente en sus viviendas, comercios o espacios públicos por estas disposiciones ajenas a la realidad de una mayoría de individuos.

4.- VILLA DE GUADALUPE.

Este proyecto está enfocado a mejorar la imagen urbana de una zona relevante en la ciudad por el gran número de personas que lo visitan durante todo el año y que es el centro religioso de mayor afluencia de peregrinos en México: la Villa de Guadalupe.

No se trata de mejorar únicamente la construcción de este lugar, ni los servicios que presta. Hay planes para modificar la estructura urbana de toda esa zona por lo que el gobierno lo clasifica como un megaproyecto más para el DF.

Las propuestas y características de lo que el gobierno de la capital proyecta para este lugar se exponen en los siguientes objetivos generales:

Regenerar la calidad urbana de la zona de la Villa, reforzar la vocación turístico-religiosa, incrementar el área de concentración de visitantes, reorganizar el comercio ambulante, dotar de servicios urbanos a los visitantes masivos, preservar el patrimonio cultural y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona.

Dado que la asistencia es sumamente grande, provoca que la zona se vea afectada en su entorno urbano. Por consecuencia, se presenta la necesidad de incrementar los servicios públicos que sean eficientes para responder a las circunstancias del lugar. Para esto se requiere de acciones del gobierno de la ciudad que permitan instrumentar las medidas necesarias para lograr la reordenación urbana de la zona, en coordinación con la iglesia católica, los habitantes de la delegación Gustavo A. Madero y la ciudadanía en su conjunto.

Por tal motivo, el Licenciado Oscar Espinosa Villarreal, exjefe del gobierno capitalino, con el objeto de impulsar los proyectos que existen sobre la zona, creó una Coordinación General del Programa Villa de Guadalupe, que realice una labor de gestoría con las diferentes instancias, a fin de obtener el reordenamiento urbano necesario.

Con el propósito de detectar los diferentes proyectos que existen, esta Coordinación ha llevado a cabo reuniones de trabajo con las áreas involucradas del gobierno, la iglesia y grupos sociales interesados en el programa.

Una de las principales acciones que es fundamental para el adecuado funcionamiento de este programa es la creación de un Fideicomiso a través del cual se puedan conjuntar los

esfuerzos del gobierno, la iglesia y la iniciativa privada. Esto es con el objetivo de contar con los recursos suficientes para afrontar los gastos que se requieren para un proyecto de tal magnitud.

De acuerdo con las autoridades capitalinas, todo esto se desprende del significado que la Villa de Guadalupe tiene para el pueblo mexicano. A lo largo de los años surge la necesidad de contar con una gran diversidad de proyectos, tanto públicos como privados, que pretendan mejorar sus condiciones.

La Dirección General de Desarrollo Urbano de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, la delegación Gustavo A. Madero y la Coordinación General del Programa Villa de Guadalupe son las diferentes instancias que trabajan en los 18 proyectos que integran este megaproyecto y que a continuación se describen:

La ampliación de la Plaza de las Américas para colocar una escultura de Juan Diego que realce el entorno de la iglesia del Pocito. Acondicionar las instalaciones que ocupan las escuelas primarias Insurgentes Morelos, Plan de Ayutla y el jardín de niños Ignacio Zaragoza, que se ubican a un costado de la Villa, entre las calles 5 de Febrero e Hidalgo, a fin de construir en ellas albergues para los peregrinos y proporcionarles alojamiento y servicios básicos a precios accesibles a sus posibilidades, las escuelas se reubicarían en predios cercanos. Definir y promover las áreas hoteleras que permitan impulsar la zona y mejorar el servicio a los peregrinos y turistas.

Un estacionamiento en el módulo 37 de la ex-Ruta 100, que se encuentra en la Avenida San Juan de Aragón, para los camiones en los que llegan los peregrinos y un andador comercial que estará situado paralelamente a esta avenida, esto es con el fin de cambiar la imagen urbana de la zona.

Realizar en el Cerro del Zacahuitzco la construcción de un centro cultural: dos capillas con capacidad aproximada de 700 y 1,200 personas cada una y servicios de cafetería, área de criptas, enfermería, museo didáctico y sanitarios.

Crear una zona peatonal de atracción para los visitantes en un ambiente “turístico-cultural-religioso”, que a la vez de recuperar una identidad propia del lugar delimite y reordene su entorno urbano, aprovechando el potencial de desarrollo económico que esto puede generar. Organizar el espacio de la Villa, hacer una reestructuración vial y una señalización interna, crear

zonas verdes y calles exclusivas para peatones, cambiar el mobiliario urbano y construir estacionamientos públicos cercanos que satisfagan la demanda de visitantes con automóvil.

Ampliar el Puente Papal para conectar, de manera más adecuada, la calzada de Guadalupe con la Basílica y así el tránsito de peregrinos sea eficiente. En consecuencia se evitaría el cruce por la Avenida Fray Juan de Zumárraga.

Utilizar una superficie aproximada de 3,600 m² con una construcción de 325.75 m² de la actualmente abandonada estación de ferrocarril la Villa, para destinarse como museo y unirlo al comercio con la inclusión de espacios que contengan temas *guadalupanos*, *exvotos*, *retablos* populares, áreas de descanso y de esparcimiento cultural.

Renovar y rescatar el Acueducto de Guadalupe para integrarlo al concepto turístico-cultural-religioso de la Villa, y brindar una imagen urbana adecuada a esta importante obra arquitectónica de la ciudad, que tiene una longitud aproximada de 10 km. constituidos por 2,287 arcos y 16 reposaderas.

El parque Gustavo A. Madero posee una tradición cultural por sus esculturas y su cafetería al aire libre, de ahí la finalidad de incorporar foros abiertos, paseos, espectáculos de luz y sonido, representaciones artísticas temáticas y actividades comerciales dirigidas tanto a los visitantes como a los vecinos del lugar.

Dentro de la zona de la Basílica existe una serie de inmuebles cuyo valor histórico y arquitectónico son invaluable para la ciudad de México, como la casa de los Virreyes, la Casa de José María Velasco y el Rincón Brujo, entre otros. Este proyecto consiste en restaurar y rescatar un número considerable de inmuebles históricos para efectuar visitas guiadas que refuercen la vocación turístico-cultural de la zona.

La calzada de los Misterios es una de las más antiguas de la ciudad de México, desde 1676 contaba con 15 monumentos inspirados en la vida de la Virgen María llamados misterios. El objetivo de este proyecto es reponer los siete misterios faltantes, restaurar los ya existentes, quitar el camellón de esta calzada y ampliar la banqueta sobre la cual se encuentran los monumentos, mejorar el paisaje urbano y la iluminación.

Este último proyecto tiene como objetivo la conservación y mantenimiento de las áreas verdes de la zona, la preservación y reforestación de los cerros adyacentes a la Villa de Guadalupe, entre los que se encuentran el Cerro del Zacahuitzco y el del Guerrero. Así como

incrementar las áreas verdes dentro de las obras que se pretenden ejecutar, principalmente en las calzadas de los Misterios y de Guadalupe.

Por el fuerte impacto social, cultural, religioso, histórico, turístico, comercial y económico del proyecto, el gobierno del Ingeniero Cárdenas colabora para seguir adelante, a pesar de ser una obra que inició en 1996 con el Licenciado Espinosa Villarreal.

Este megaproyecto está valuado en mil 200 millones de pesos, el dinero se obtiene de tres fuentes: gobierno, iglesia y sociedad civil. Su conclusión tomará varios años debido a que de la captación de recursos depende el avance de las obras que se realizan.

Lo proyectado para la Villa de Guadalupe aparentemente cambia un poco el sentido de los planteamientos capitalinos urbanos debido a se maneja más como una cuestión social que económica. Pero eso no deja que el inicio de esas modificaciones sean los autos y camiones con peregrinos que llegan y causan congestionamientos en las avenidas principales cercanas. Por tal motivo se plantea la construcción de estacionamientos y paraderos, así como la remodelación de calzadas que ayuden a mejorar la circulación de vehículos particulares que arriban a este centro religioso.

Con esta serie de modificaciones se quiere dar una imagen diferente de este centro religioso a los turistas y no precisamente a los mexicanos. ¿Los vecinos se verán beneficiados al estar rodeados de vías y estacionamientos, además de las constantes peregrinaciones en ese lugar?

5.- ESTADIO CRUZ AZUL.

Los megaproyectos no sólo están enfocados a tratar de resolver el problema del transporte y tráfico vehicular en esta ciudad, a través de vialidades, carreteras o estacionamientos, sino también a cuestiones que no son de primera necesidad y que no dan soluciones a una mayoría, tal es el caso del proyecto Estadio Cruz Azul.

La construcción de un equipamiento deportivo de carácter comercial y de nivel metropolitano, con una capacidad de 40,000 espectadores, dentro de los espacios de la Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca era la finalidad de este proyecto que no se realizó.

Pero, vamos a conocer un poco sobre los antecedentes de por qué un estadio y qué hubiera sucedido con su construcción a nivel de ciudad.

El Club Deportivo Social y Cultural Cruz Azul, A.C., presentó, el 15 de marzo de 1996, al DDF la solicitud para edificar un estadio de fútbol, que sería sede del propio equipo. Esta obra requería de una inversión de 50 millones de dólares y de una superficie de 123,400 m² para el estadio y 41,900 m² para estacionamiento.

Posteriormente, con fecha 3 de abril de 1996, el gobierno de la ciudad solicitó al Grupo Cruz Azul, presentar estudios de impacto urbano y ambiental, de mecánica de suelos, de ingresos y salidas de la zona del estadio, señalando su impacto en la vialidad cercana y de costos relacionados a las etapas del proyecto, especificando concepto, monto y fechas de aplicación.

Además de lo anterior, se tenían que presentar programas de áreas y conceptos comercializables, concesionables, arrendables o que fueran susceptibles de generar ingresos con la operación directa del estadio, de financiamiento y proyecciones para la recuperación de la inversión efectuada por la ejecución del proyecto en su totalidad. Así como un censo de las instalaciones deportivas existentes que resultarían afectadas por la construcción del inmueble, propuesta y técnicas de reubicación.

Estos estudios se entregaron al DDF el 17 de junio del mismo año y se analizaron en tres bloques: desarrollo urbano y vivienda, desarrollo económico y seguridad pública.

Los resultados del análisis mostraron las serias desventajas del proyecto. El primer problema era la oposición de los vecinos, después, en el caso de que hubiera coincidencia de eventos en el Palacio de los Deportes o el Autódromo "Hermanos Rodríguez", causarían problemas viales a nivel local y en gran parte de la ciudad, por lo que se consideró inadecuada la localización propuesta.

Durante la construcción y cuando se llevaran a cabo los partidos de fútbol (por lo menos uno cada semana para ser rentable la inversión), aumentarían las dificultades viales para repercutir notablemente en la vialidad primaria y secundaria del lugar.

"En lo que se refiere al esquema financiero el proyecto ambicionaba registrar la operación con un crédito internacional, a un plazo de 20 años, por lo que Cruz Azul pretendía

que el gobierno de la ciudad fuera el que otorgara la garantía o aval correspondiente, esto se consideró totalmente inapropiado”.¹⁴

Por último, la ubicación propuesta cerca del viaducto Fray Servando y Río Churubusco, vías principales para el acceso y salida del Aeropuerto Internacional de la ciudad de México, podía arriesgar la operación del mismo.

Ante tales circunstancias, los vecinos de las delegaciones Iztacalco y Venustiano Carranza, así como la Asociación Amigos en Defensa de la Ciudad Deportiva, Protección Ecológica Agrícola Oriental, A.C., Foro Regional Ecologista del Valle de México, Cultura Urbana de Iztacalco, Comité de Unidad Tepozteca, Asociación de Ligas Usuarias de Ciudad Deportiva, A.C. y Liga de Fútbol Guadalupe Victoria, desde un principio lo calificaron como nocivo para la ciudad.

“Nos manifestamos por escrito con más de cinco mil firmas y en repetidas ocasiones, públicamente en contra del proyecto, aludiendo ‘ecocidio’, pérdida de espacios para la práctica deportiva popular, pérdida de espacios de recreación y esparcimiento familiar de los vecinos, más las serias problemáticas viales, de seguridad y comercio que transformarían la vida de estas delegaciones y de los vecinos aledaños a estos espacios”, así lo expresó, el Licenciado Raúl Flores, miembro de la organización Amigos de la Magdalena Mixhuca. Durante una breve entrevista, enfatizó que gracias a la gran lucha social de todos los vecinos afectados y la participación de las organizaciones interesadas en resguardar las áreas verdes del lugar, se logró detener definitivamente este proyecto.

A pesar de las constantes reuniones entre las autoridades y estos grupos no se logró llegar a un consenso favorable para la construcción del estadio, debido a los impactos negativos que se generarían en la vialidad, se ocuparía uno de los pocos espacios abiertos que existen en la ciudad, sobre todo, en una zona con una de las mayores densidades poblacionales y porque no cubría integralmente una función metropolitana.

La única valoración que hizo el DDF de los estudios es que el proyecto planteaba un mejoramiento integral a las instalaciones de la Ciudad Deportiva, con un monto de 1.5 millones de dólares, que contemplaba básicamente la iluminación de campos y construcción de corredores iluminados, que permitirían atravesarla de sur a norte para acceder a las instalaciones del metro.

¹⁴ Proyecto del Estadio Cruz Azul, DDF, 1996, p. 8.

El Consejo Asesor de Desarrollo Urbano del DF al estudiar el impacto regional de este megaproyecto, consideró que la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixhuca, no era un lugar con capacidad para que se construyera un estadio de esta magnitud, pues tendría un fuerte impacto ambiental sobre la zona y desde el punto de vista financiero, no parecía ser una opción viable ni en beneficio del DDF, por lo que finalmente se canceló.

Esta construcción no era un servicio para la ciudad porque no daba solución a ninguna de las necesidades de los pobladores de ese lugar. Tampoco respetaba uno de los pocos pulmones que le queda a esta urbe, además, cómo iban a circular los automóviles hacia el aeropuerto cuando hubiera un evento en el Palacio de los Deportes y en el estadio un partido final.

Antes los estadios estaban en las orillas de la ciudad. Cuando se trata de ir a un juego la gente se trasladaba a cualquier parte, pero ahora se encuentran en cualquier lugar, sin importar el impacto que tengan para la población aledaña.

Las inversiones no tienen límites cuando se trata de un negocio en el cual va de por medio cantidades exorbitantes. No se hace un estudio previo de las consecuencias que esto puede generar y que en muchas ocasiones estas son irreparables. Así se planteaba el caso del Estadio Cruz Azul, que ambicionaba ocupar grandes espacios verdes de la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixhuca.

Si se trata de una ciudad deportiva puede tener un estadio, pero se pueden ver otras alternativas y analizar todo el conjunto para poder armar un proyecto coherente para la ciudad y aprovechar que alguien quiere invertir.

Además, no hay necesidad de esperar la construcción de un estadio para proporcionarle servicios de luz, agua, drenaje, seguridad, etc. a esa zona. Esas acciones le corresponden directamente al DDF, pero a un club deportivo de esa magnitud no le afectaría mucho en su bolsillo hacerle unas mejoras a la Ciudad Deportiva.

6.- PROYECTO CARRETERO "CONTADERO-LUIS CABRERA". 1989-1992.

¿Qué importancia tiene conocer este proyecto carretero que finalmente no se construyó?

La carretera Contadero-Luis Cabrera es el antecedente del ahora tan discutido megaproyecto La Venta-Colegio Militar, por lo que es relevante saber las condiciones y características, que dieron como resultado un proyecto de tal magnitud.

El origen de esta carretera data de los años 1967-1968, en que el DDF hace la propuesta de construir un Anillo Periférico Transmetropolitano, con los objetivos de agilizar el tráfico entre las localidades aledañas a la ciudad de México, evitar la saturación del Periférico Norte en horas pico y disminuir los altos costos de operación vehicular por tener que cruzar áreas urbanas de alta densidad.

El proyecto es parte del sistema de libramientos carreteros propuestos conjuntamente por el DDF y la SCT, en 1990, para evitar el paso del tránsito regional a través del área urbana de la ciudad.

Este sistema inició con la construcción del libramiento poniente La Venta-Lechería, en su tramo Chamapa-La Venta y de la carretera Constituyentes-La Venta, el tramo propuesto Contadero-Luis Cabrera comunicaría estas carreteras con las de Toluca, Cuernavaca y Querétaro, además con las vialidades intermedias de las Avenidas Centenario, Toluca, de las Torres y Luis Cabrera.

La zona que comprende este desarrollo se encuentra ubicada al poniente del DF y forma parte de las delegaciones políticas de Álvaro Obregón, Cuajimalpa y Magdalena Contreras. Sus delimitaciones son: al norte con el centro urbano de Cuajimalpa, el poblado de Santa Lucía y los bancos de materiales de Santa Fe; al este con el anillo periférico sur; al sur con los cerros El Ocotal, El Charco, Cabeza de Toro, Zacazontetla y los Dinamos y al oeste con los cerros Cruz Blanca, Teopazulco y Colorado y con los poblados de las Maromas, San Lorenzo Acopilco y Tianguillo.

En su trayecto se acerca también a los poblados rurales de San Mateo Tlaltenango y San Bartolo Ameyalco, cruza los asentamientos suburbanos de Lomas de la Era y Cerro del Judío, concluye en el área urbano-residencial de San Jerónimo Lídice sobre la Avenida Paseo de la Magdalena.

Se habla de los objetivos de la carretera, pero no de los daños que podría ocasionar a la población. En el Estudio de Impacto Ambiental que hizo el INE, se exponen afectaciones como la desintegración de relaciones comunitarias en el caso de la población asentada irregularmente en el derecho de vía en el Cerro del Judío y Lomas de la Era.

Los poblados con características de aislamiento y permanencia de costumbres tradicionales (que existen en las tres delegaciones, particularmente en Cuajimalpa) experimentarían rupturas en su modo de vida cotidiana de obreros e individuos ajenos a la comunidad. Los grupos de menores ingresos son amenazados directamente con la pérdida de su vivienda por el inevitable desalojo y desplazamiento.

Durante la etapa de construcción y operación se generarían emisiones de energía (ruido), gases, partículas suspendidas e hidrocarburos, a causa de la circulación de vehículos, deteriorando aún más la calidad del aire, además de que los cambios de uso de suelo, traen como consecuencia la desaparición de áreas naturales que transforman el paisaje al urbanizar las zonas rurales y pulmones ecológicos que todavía subsisten.

Este proyecto no fue cancelado sino más bien sustituido, a finales de 1992, por otro proyecto carretero que ahora es uno de los megaproyectos más relevantes dentro de los planes urbanos del gobierno capitalino ya que se ha enfrentado, por tres años, a la oposición vecinal de comunidades pertenecientes a las cuatro delegaciones.

a) ¿Cómo defender un espacio en la ciudad?

Cuajimalpa, posee una extensa superficie de áreas verdes, que han sido uno de los imanes para el establecimiento de numerosos pobladores, algunos de altos ingresos, otros por "paracaidistas". Aquí se definen día con día los límites entre la ciudad y el campo, concretamente en lo relacionado con el uso del suelo.

Las comunidades de Cuajimalpa tienen agradables vecinos como bosques, vertientes de agua, campos de cultivo, en una palabra la naturaleza. No es extraño, que muchas organizaciones sociales se hayan convertido en una especie de guardianes de su frontera verde.

Al entrar a ese lujoso Hospital Inglés en Lomas de Chapultepec, pregunté por el Doctor Jorge López Curto (presidente de Pro-Contadero, A. C. en Cuajimalpa) quien, a manera de

entrevista y después de una breve presentación, platicó sobre lo que sucedió con esta carretera, de quienes participaron y de su postura ante esa situación.

¿Cuáles eran las características de este proyecto, de qué se trató?

Era un proyecto muy ambicioso y de un elevadísimo costo económico: aproximadamente 268,000 millones de viejos pesos. Unía la carretera o el final de la carretera Chamapa-La Venta con la actual carretera de cuota Constituyentes-La Venta.

Este proyecto fue impugnado por los vecinos de Contadero, porque destruía áreas boscosas muy importantes. La autoridad siempre ha disfrazado sus intereses diciendo que la destrucción no va a ser mayor, que se utilizarán puentes y viaductos y omiten decir que para hacer este tipo de construcciones es necesario crear caminos de acceso, destruir una cantidad de zonas marginadas y áreas verdes. Cimentar las torres que sostienen estos puentes equivaldrían a edificios de 20, 30 y 40 pisos.

Entre paciente y paciente, el Doctor López Curto describe la problemática que se generó a partir de 1990-1991, cuando la gente se enteró de que en su comunidad pasaría una carretera.

Desafortunadamente, en este país, siempre se ha creído que el pueblo no tiene derecho a opinar, que el gobierno sabe bien lo que nosotros, los ciudadanos, necesitamos y por lo tanto, para qué preguntarles, papá gobierno sabe mejor, toma sus decisiones para afectarnos a todos y asunto terminado.

Lo que ahora pasa ya es distinto. La comunidad y la sociedad están cambiando y descubren que muchos de estos proyectos no dejan los beneficios que supuestamente iban a dejarles, simple y sencillamente engordan las carteras que tienen los funcionarios en Estados Unidos y las inmensas fortunas de los dueños de las corporaciones. Una de ellas es precisamente TRIBASA, una empresa que al principio del gobierno de Carlos Salinas de Gortari no tenía mayor importancia, era una constructora grande, pero no era el gigante empresarial que es ahora y que hacen (como todas las grandes empresas de México) sus fortunas amparados por los contratos que el gobierno les puede otorgar.

Más que informar y hacer un recuento de lo que sucedió, el Doctor López, expresó de manera directa su sentir: como habitantes de Contadero y preocupados por defender este lugar de ruido y contaminación, la carretera fue impugnada por todos los que ahí vivimos. La obra no cumplía con los requisitos que la ciudad necesitaba. Una vez que se toma la decisión de hacer

una construcción, el gobierno inicia una escalada de desinformación a quienes se oponen al proyecto, eso fue claro.

La gente de la zona residencial establecida en Avenida Luis Cabrera, que de hecho se llama Paseos de la Magdalena, fueron quienes lograron que finalmente se “cancelara”. Ellas llegaron a vivir ahí buscando un lugar tranquilo de la ciudad, en donde pudieran estar a gusto. Pero proyectan una carretera que iba a permitir el paso de todo tipo de vehículos por esa avenida a toda hora y esto modificaría su rutina.

Cuando ellos descubren cual era la realidad, se oponen rotundamente a tal proyecto, de tal manera que se organizan para bloquear la Avenida Luis Cabrera y se dirigen con el entonces regente de la ciudad, Licenciado Manuel Camacho Solís, a quien le “arrebataron” un documento en el cual afirmaba que la carretera no bajaría por esa avenida. Esto modificó, en el extremo oriente, el proyecto original y que la carretera tuviera ahora la denominación La Venta-Colegio Militar.

Es así como estos residentes, afiliados en una asociación civil que es llamada Pro-Contadero, a través de gestiones legales con el entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Ingeniero Andrés Caso Lombardo, y con las autoridades del DDF logran que el proyecto en el tramo de Contadero se cambie para subir hacia La Venta, de ahí bajaría por la actual carretera de cuota y luego formaría el curso que ellos habían decidido. Eso libraba a Contadero y a la Avenida Luis Cabrera del problema.

“Pero eso no convierte al proyecto en un buen proyecto. El proyecto sigue teniendo vicios de origen y tiene que ser replanteado, más ahora que se presentó como un megaproyecto”. Al terminar la entrevista el Doctor Jorge López se disculpó por las interrupciones y con una seriedad en su rostro dijo: “La ciudad más grande del mundo merece también los mejores proyectos del mundo”.

7.- PROYECTO CARRETERO “LA VENTA-COLEGIO MILITAR”. 1992-1998.

A pesar de que los problemas de transporte público constituyen una necesidad prioritaria para los habitantes de esta gran ciudad, la infraestructura carretera es la que presenta más

modificaciones y de acuerdo al Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000 del DF, seguirá marcando la pauta en la estructuración de la capital y de las ciudades aledañas.

Por lo tanto, con el objetivo de evitar el paso de vehículos y transportes en general, con destinos diferentes al DF, cuya circulación es actualmente obligada a través de la ciudad, se diseñó un sistema de libramientos carreteros.

Uno de ellos es la autopista La Venta-Colegio Militar, que complementará el libramiento poniente de la zona metropolitana de la ciudad de México. Este inicia al norte con el entronque Lechería de la autopista México-Querétaro, conecta al poniente con la autopista México-Toluca en La Venta y termina en el entronque Colegio Militar de la autopista México-Cuernavaca para complementar el llamado tercer anillo metropolitano.

Este megaproyecto carretero, denominado libramiento La Venta-Colegio Militar, forma parte del Programa de Carreteras y Puentes Concesionados que surgió en el sexenio del Licenciado Carlos Salinas de Gortari y está destinado a construir en el país cerca de 10,000 kilómetros de autopistas. En 1992 se concesionó a la empresa TRIBASA, quien propone los siguientes datos técnicos:

La autopista se ubicaría en el límite surponiente del área urbana de la ciudad, abarcaría una longitud de 23.3km., cruzando cuatro delegaciones del DF: Cuajimalpa (2.5km.), Álvaro Obregón (3.3km.), Magdalena Contreras (6.7km.) y Tlalpan (10.8km.). Consistiría en una autopista de 4 carriles, dos en cada sentido, con un ancho de 100 mts. y en algunos tramos de 60 mts.

Los principales objetivos que persigue el gobierno y la empresa concesionaria al construir esta obra son: detener el crecimiento de la mancha urbana en el surponiente de la ciudad, toda vez que esta autopista, servirá como límite permitiendo la vigilancia de la conservación ecológica. Reducir el congestionamiento vial en vías primarias, alternas y secundarias. Realizar obras de beneficio social como pavimentación, escuelas y rehabilitación de ductos de agua. Generar empleos, servicios, renta de inmuebles y comercio en sus dos años de construcción así como contribuir a una mayor productividad en la ciudad.

Con las características anteriormente señaladas, la autopista La Venta-Colegio Militar, de acuerdo a la propuesta de TRIBASA, es "una nueva posibilidad de cambiar la lógica en los

desplazamientos de tránsito transportando personas o carga con destinos remotos entre las zonas norte-poniente-sur del área metropolitana”.¹⁵

Sin embargo, todas estas situaciones se mencionan de manera muy general, no tienen fundamentos en los cuales la población pueda ver un proyecto social que beneficie a sus comunidades sin afectar sus costumbres, formas de vida, de trabajo, tradiciones y relaciones comunales. Además, muchas áreas cercanas al trazo carretero son tierras de labor agrícola, principal sustento de ejidatarios y comuneros.

Más bien es un proyecto privado, fundamentalmente económico, que trata de apropiarse de recursos públicos con el consentimiento de las autoridades responsables de aprobar su construcción.

De llevarse a cabo la construcción de este libramiento carretero, dañaría inevitablemente a comunidades y asentamientos urbanos, que por cientos de años, han desarrollado en esta área su cultura y modo de vida.

Pero, lo más grave de todo esto, es que destruiría bosques, arroyos y manantiales, que sirven a toda la ciudad como pulmón y depósitos que abastecen de agua a pueblos y colonias.

Ante esta situación, habitantes en riesgo de ser afectados por este proyecto de autopista, se integraron en el Frente Unido del Sur-Poniente CUALOCOTLA, siglas que representan a las delegaciones de Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Contreras y Tlalpan. También asociaciones ecologistas, arquitectos, especialistas en urbanismo y defensores de los derechos humanos participan y asesoran a esta organización social.

Es mayo de 1998 y todavía el INE está en espera de que el gobernador del DF, Ingeniero Cárdenas, apruebe o cancele este proyecto, para proseguir con la evaluación y dictaminación ambiental final de esta vía. Para ello se requiere una serie de medidas relacionadas con la tenencia de la tierra, consulta a la población local, así como documentación y aprobación explícita de la administración citadina.

Ante las fuertes presiones que tiene este proyecto por parte de la ciudadanía y de los asambleístas David Sánchez Camacho, Ignacio Ruiz López y Rafael López de la Cerda, del Partido de la Revolución Democrática (PRD) es probable que muy pronto se tome la determinación que definirá el futuro de la autopista.

¹⁵ Autopista La Venta-Colegio Militar. Reporte Técnico Especial Delegación Tlalpan, TRIBASA, Abril 1995.

La polémica que surge con este proyecto es por qué la democracia siempre ha estado presente como tema de los discursos gubernamentales y siempre ausente en la realidad de nuestro pueblo.

El gobierno, al parecer, ofrece solucionar los problemas de esta ciudad con la construcción de megaproyectos, en donde la iniciativa privada interviene para hacer grandes inversiones con intereses particulares que benefician a grupos exclusivos de la sociedad.

Como ya lo hemos visto, las autoridades capitalinas con ayuda de las empresas privadas dedicadas a la construcción, crean las nuevas condiciones económicas y sociales para los ciudadanos que viven en la zona metropolitana del Valle de México. En donde los elevados costos de vida están por encima de cubrir las necesidades primarias de la población en general.

Más bien, se trata de que un selectivo grupo económico se favorezca a costa de sacrificar zonas habitacionales, áreas verdes, parques, centros deportivos, de recreación y comercio, tradiciones culturales e invadir zonas de reserva ecológica, haciendo caso omiso de las leyes y reglamentos correspondientes a tales acciones.

Sin importar las consecuencias que esto genere, el gobierno es partícipe en el momento que autoriza los trámites y condiciones para que esto se realice.

Frente a estas circunstancias los ciudadanos afectados se manifiestan en contra de esas obras, debido a que no se les proporciona información alguna de lo que pretenden hacer hasta ya iniciadas las construcciones.

En algunos casos esa oposición llega a retardar el proceso, pero las autoridades no buscan una solución que intente dar cabida a los intereses de esos ciudadanos, por lo que llegan a hacer legalmente toda una serie de modificaciones para, finalmente, dar paso a lo planeado.

Lo que se deriva de todas estas propuestas es que los megaproyectos giran alrededor de un problema: el automóvil.

En cada uno se presentan problemáticas diferentes que al final llegan a lo mismo y no solucionan los conflictos que atañen a esta enorme ciudad porque no están planteados dentro de un marco general de desarrollo urbano. Los que ya están en operación ofrecen muy pocas expectativas de ayuda colectiva a los ciudadanos.

¿Estos proyectos han cumplido con las disposiciones reglamentarias o han violado las normas convirtiéndose en ilegales?

Se trata de una expansión urbana que provoca fuertes impactos viales y ambientales. Su edificación ha sido, desde un principio, objeto de constantes críticas no sólo de los colonos populares sino ahora también de los vecinos más pudientes como los de Polanco y Bosques de las Lomas. De ahí la preocupación de muchas personas de diversas colonias por la ubicación de los nuevos consorcios inmobiliarios.

El fondo del problema es la falta de información completa y general por parte de las autoridades sobre la ciudad, conocer y discutir cómo es, cómo funciona y qué se planea para corto, mediano y largo plazo.

Solamente cuando los proyectos se ponen en marcha es hasta ese momento cuando la ciudadanía conoce lo que el gobierno y la iniciativa privada quieren hacer en sus comunidades. El resultado es la imposición de las obras sin consultar a los que ahí viven o bien su cancelación temporal o en el mejor de los casos es de forma definitiva.

“La defensa no sólo incluye el ámbito jurídico, también han recurrido los vecinos a difundir sus propósitos, que no son, por supuesto, opositores al desarrollo urbano, sino al desorden y falta de planificación. Sugieren, por ejemplo, que las grandes vialidades no crucen por sus colonias proponiendo nuevas alternativas que no afecten las áreas ecológicas. En eso, sin duda, tienen razón”.¹⁶

Estas condiciones pueden ser una oportunidad de construir la ciudad sobre nuevas vías de participación, en donde se incorporen las opiniones de los vecinos en la elaboración de los nuevos Programas de Desarrollo Urbano del DF, en los planes parciales y delegacionales, para encontrar caminos de consenso y concertación entre los distintos intereses, con el fin de obtener una base de planificación urbana más democrática.

¹⁶ Jorge Legorreta, “Los ricos también crecen” en *Reforma*, 8 de agosto de 1995.

**II. LA FORMACIÓN DEL FRENTE UNIDO DEL SUR-PONIENTE.
CUALOCOTLA, VS. LOS INTERESES DE TRIBASA Y DEL DDF.**

*“Los habitantes de la ciudad
de México viven más allá
del desastre”.*

CARLOS MONSIVAIS.

“*Cualocotla* reúne en su nombre la autoctonía del poniente de la ciudad, y la convierte en palabra-identidad de miles que viven, suben y bajan, y observan día con día el paisaje del Valle.

En adelante si miras al poniente verás las montañas de Cualocotla, y si ves bosques sabrás que hay *Cualocotla* que lo defiende.”¹⁷

El gobierno, al no satisfacer las necesidades básicas de la población e implantar una política urbana cada vez más agresiva, orilla a los habitantes a organizarse para demandar sus derechos y crear acciones colectivas que eviten más la degradación de sus condiciones de vida.

Los ciudadanos no sólo quieren obtener un mayor nivel económico sino impedir las imposiciones que las autoridades hacen en relación a obras en sus colonias, comunidades o pueblos, que los afectan y desplazan a los alrededores de esta ó a otras ciudades. Estas situaciones se presentan desde hace muchos años en nuestro país, por lo que la sociedad civil se agrupa en movimientos, asociaciones o frentes con el objetivo de exponer sus peticiones e inconformidades.

Un ejemplo de esto son los habitantes del surponiente del DF que ante la amenaza de la construcción de la autopista La Venta-Colegio Militar, se integraron y formaron el Frente Unido del Sur-Poniente, CUALOCOTLA, siglas que representan a las delegaciones de Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Contreras y Tlalpan.

¹⁷ FRENTE UNIDO DEL SURPONIENTE CUALOCOTLA.

La lucha contra la construcción de esta carretera inició en 1992, cuando la SCT concesionó el proyecto a la empresa constructora TRIBASA. Por primera vez se intentó llevarlo a la práctica, pero fue “cancelado”, las autoridades dijeron que por falta de viabilidad en ese momento, pero nunca se habló de que las comunidades no estaban de acuerdo y que lo rechazaron porque afectaba, entre otras cosas, su patrimonio. Esa cancelación no fue definitiva, más bien era una suspensión temporal.

La Señora Teresa Flores y su familia viven, desde hace 20 años, en el poblado de Santa Rosa Xochiac, perteneciente a la delegación Álvaro Obregón, ella siempre se ha preocupado por atender bien a su esposo y a sus dos hijos. El ser ama de casa no fue obstáculo para participar en acciones por el bienestar colectivo, de lo cual se siente muy contenta y orgullosa.

Con gran entusiasmo narró sobre la lucha social y el desacuerdo por la construcción de esa autopista así como los motivos por los cuales la gente se organizó para expresar sus demandas:

Los vecinos recordamos que el 20 de agosto de 1994, vimos como se habían puesto estacas para iniciar la obra. Nos organizamos junto con agrupaciones de Cuajimalpa, Contreras y Tlalpan, para comenzar a denunciar esas acciones arbitrarias en los medios de comunicación, a través de conferencias de prensa, en la Comisión de Derechos Humanos del DF y los organismos del medio ambiente. Después, tuvimos entrevistas con la entonces directora del INE, Julia Carabias, quien nos prometió analizar el asunto.

Como afectados no obtuvimos respuesta así que redactamos un documento, con fecha 12 de octubre de 1994, en donde se explicaron las razones de nuestra oposición al proyecto (en sus diferentes alternativas y sugerencias). El escrito se dirigió, al entonces presidente de la República, Licenciado Carlos Salinas de Gortari, al secretario de Comunicaciones y Transportes, Licenciado Emilio Gamboa Patrón, al jefe del DDF, Licenciado Manuel Aguilera Gómez, a la ARDF, al INE y al pueblo de México.

Las principales razones que se expusieron en ese documento eran:

No es un “libramiento” para la ciudad, porque atraviesa y divide los pueblos rurales del sur y poniente del DF.

La carretera provoca daños ecológicos irreversibles y progresivos para toda la ciudad de México. En particular, los pueblos y comunidades de ese lugar son afectados en su núcleo social al ser divididos.

No se hizo una consulta ciudadana para la elaboración del proyecto. Se debe realizar un estudio social y no sólo técnico.

La petición esencial es que con la participación de las comunidades el proyecto sea replanteado en su totalidad, pues no se oponen al progreso, sólo que se respete su patrimonio social, cultural y económico.

El director general del INE, Ingeniero Gabriel Quadri de la Torre, fue el único que respondió a las comunidades. Nos entregó un escrito fechado el 20 de octubre de 1994, donde explica que no se puede llevar a cabo la construcción de esa carretera debido a que este Instituto todavía no ha dado su dictamen en relación al proyecto. Por lo cual el promovente (TRIBASA) no puede realizar ninguna obra o trabajo material en el área prevista. Situación que hasta la fecha prevalece.

Sin embargo, los vecinos, comuneros y ejidatarios afectados buscamos la manera para hacerle frente a esta situación y decidimos formar un sólo grupo al que le denominamos Frente Unido del Sur-Poniente CUALOCOTLA.

En este frente convergen colonos de localidades como San Pedro Mártir, San Andrés Totoltepec, San Bernabé Ocoatepec, San Nicolás Totolapan, Magdalena Contreras, San Jerónimo Lídice, Torres de Potrero, Paraje del Caballito, Lomas de la Era, San Bartolo Ameyalco, Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltenango, La Venta, El Contadero, Cuajimalpa, Tlacoyaque, Chamontoya y asociaciones como Ecología de Tlalpan A.C. y Juventud Va por México A.C.

En diciembre de 1994 se constituye el Frente CUALOCOTLA y plantea como una primera acción, llevar a cabo una marcha a la SCT para manifestar el rechazo rotundo a la carretera.

El 17 de enero de 1995 se realiza esta marcha, en donde más de 700 manifestantes de los distintos pueblos y colonias de esas delegaciones exigimos la cancelación del proyecto carretero: "vamos a impedir, por todos los medios legales para que no se autorice esta carretera, ya que va a afectar la ecología de toda la ciudad y a terminar con las tradiciones de los pueblos", así lo expresamos todo el tiempo.

Una hora después de llegar a esta institución nos recibió la directora de Asuntos Jurídicos, Licenciada Rosa María Ramírez de Arellano, quien afirmó: “el proyecto no continuará hasta que se llegue a un acuerdo con las delegaciones y las comunidades”.

A manera de otra petición más, finalizó la Señora Flores: “esto fue el inicio de toda una serie de manifestaciones y movilizaciones que hasta la fecha continúan, debido a que CUALOCOTLA necesita una respuesta clara y convincente que no afecte a ninguna persona o comunidad de la zona. Esta respuesta hasta este momento no ha llegado por parte de las autoridades”.

A lo largo de este tiempo, tanto la empresa concesionaria TRIBASA como las autoridades del DDF no han dado a conocer información alguna de este proyecto a la ciudadanía. Lo único que mencionó el exregente Licenciado Oscar Espinosa Villarreal, durante su gobierno, fue que se llevaría a cabo la carretera La Venta-Colegio Militar para solucionar los grandes conflictos vehiculares que miles de automovilistas viven a diario y afirmó: “la gente que no lo acepta se opone al progreso de nuestro país obstruyendo obras que son necesarias en la ciudad”.

Los pocos datos que aparecen en los diarios, se deben a que el INE emite comunicados en donde explica acerca del estudio de impacto ambiental que realiza para determinar si se llevará a cabo o no la carretera.

También el Consejo Asesor de Desarrollo Urbano de la ARDF manifiesta sus opiniones acerca de los impactos sociales, económicos y culturales que traería consigo la creación de esta autopista. Estos estudios se dan a conocer en el Programa General de Desarrollo Urbano del DF.

Mientras las autoridades y la empresa TRIBASA justifican este proyecto en base a que es un libramiento que dará la solución al problema de tránsito, que desde hace muchos años aqueja a esta urbe, la ciudadanía cuestiona y califica a este megaproyecto como una acción que será el inicio de graves daños a las comunidades y al medio ambiente.

Esta controversia se suscita a raíz de que existe una gran desinformación a la población directamente afectada. Desde un principio hay interés de las autoridades por mantener ocultos estos proyectos de ciudad ¿qué esconden?

Detrás de estas obras se encuentra un conjunto de acciones planeadas para la inversión y la ganancia, justificado en el discurso de la generación de empleos y nuevos servicios.

Para un pequeño sector de la sociedad como lo son los inversionistas y dueños de la empresa constructora TRIBASA y las autoridades del DDF, el objetivo es obtener beneficios que satisfagan sus deseos de enriquecimiento. En este negocio se juegan reservas ecológicas, parques, bosques y manantiales, además de las costumbres y modo de vida de los pobladores que desde hace cientos de años desarrollan su cultura en esta zona.

Lo más grave de todo esto es que la construcción de dicha carretera, destruiría esos bosques, la filtración de agua que nutre manantiales que sirven a toda la ciudad como pulmón y depósito que abastece de agua a las comunidades.

La historia de TRIBASA inicia en 1989 cuando surge con el objetivo de vender piedra triturada. Después, establece contratos de obras públicas urbanas y rurales, esta empresa tiene un extraño "matrimonio económico" pues figuran como dueños los Señores David y Adriana Peñaloza. El Señor Carlos Hank Rhon (hijo del político empresario Carlos Hank González) es el socio mayoritario quien obtuvo los contratos para construir la autopista del Sol y La Venta-Chamapa, que por cierto son poco utilizadas por el elevado costo de sus cuotas.

Sobre el rápido crecimiento de TRIBASA, el delegado Jorge Legorreta, al ser entrevistado, señaló que "ésta es una de las compañías que en tres años se convirtió en la segunda constructora del país, porque le dieron concesiones de muchas carreteras, se privatizó las mejores durante el sexenio del Licenciado Carlos Salinas de Gortari. De 1989 a 1992 pasó de ser una compañía pequeñita a una gran compañía que coloca sus valores en la Bolsa de Nueva York".

Por eso, no es extraño que TRIBASA haya ganado la concesión por 25 años de la carretera que exterminará más de 24 hectáreas de reserva ecológica de la ciudad de México. Ni tampoco sorprende que este manejo tan repentino y oculto de inversiones tan grandes por parte del sector privado, se encuentren distantes de vínculos con políticos como el Señor Raúl Salinas de Gortari.

Simplemente basta recordar que en diciembre de 1995, la Fiscalía Especial, a cargo del Licenciado Pablo Chapa Bezanilla, llamó a declarar a directivos de varias empresas, entre ellas TRIBASA, para que explicaran la supuesta relación con el Señor Raúl Salinas y sus cuentas millonarias en el extranjero.

Es más, tampoco es rara la reciente fusión económica entre TRIBASA y CIESA Constructora de Puentes, Railtex Service Company e Impulsora Tlaxcalteca de Industria para adquirir Ferrocarriles Nacionales de México.

Este conjunto de negociaciones políticas y económicas entre el sector privado y el gobierno se manifiesta desde 1990 con ambiciosos megaproyectos de modernización al servicio de empresarios encumbrados.

El Ingeniero Rafael López de la Cerda, habitante de la colonia La Era, representante de la CORSAC y diputado del PRD en la ARDF, al ser entrevistado explicó: “Al informarnos de todas estas relaciones y ante la irresponsabilidad de las instituciones públicas, privadas y educativas, supuestamente encargadas de los estudios ambientales, un grupo de colonos de los pueblos tradicionales, colonias populares y comunidades de las zonas afectadas por la construcción de la carretera conformamos el Frente CUALOCOTLA con el propósito de detener la masacre ecológica y pensar sobre la futura ciudad que queremos”.

A. INTERESES O SIMPLEMENTE REALIDADES.

Como en toda controversia es necesario analizar los pros y contras del proyecto para hacer un juicio del mismo y entender cuál es la postura de las partes involucradas. También para conocer si existen intereses de por medio o se trata de una simple realidad. Argumento contra argumento es el inicio de este debate que a continuación se expone:

Gobierno y empresas

Es un libramiento que favorecerá el tránsito regional y el de destino remoto en la ciudad ya que descongestionará vías primarias, alternas y secundarias. Detendrá el crecimiento de la mancha urbana en el surponiente de la ciudad, debido a que la autopista servirá como límite y permitirá la vigilancia de la conservación ecológica. Generará empleos en sus dos años de construcción. Se harán obras de beneficio social como pavimentación, escuelas, rehabilitación de ductos de agua y reforestación de 26 hectáreas en la delegación Álvaro Obregón, así que no se afectarán los recursos naturales como los mantos acuíferos.

Habrá disminución de contaminantes por la eficiencia en los tiempos recorridos, por lo que habrá ahorro de combustibles y de horas-hombre. Generará servicios, renta de inmuebles y comercio. En síntesis, contribuirá a una mayor productividad en la ciudad.

Cualcotla

La realización del proyecto afectaría de manera directa 224 hectáreas, pobladas con miles de árboles centenarios. Dañaría el último pulmón de la ciudad ya que afectaría importantísimos arroyos y la zona de recarga de los mantos acuíferos que abastecen de agua a pueblos y colonias de toda la zona. Arrasaría extensas áreas de tierras de labor agrícola, principal sustento de ejidatarios y comuneros, quienes serían empujados al mercado urbano.

Dividiría en dos partes diversos pueblos y colonias, rompiendo con tradiciones culturales enraizadas hace cientos de años. Desataría una furiosa venta especulativa de terrenos ejidales, comunales y de colonias populares, promovida y aún forzada por los voraces intereses inmobiliarios. Al revalorarse las tierras circundantes, aumentarían las cargas impositivas en detrimento de los colonos pobres, quienes virtualmente serían expulsados hacia nuevos márgenes de la ciudad, desapareciendo muchas colonias populares.

La autopista de cuota no ayudaría en gran cosa a resolver el problema de transporte urbano. Sería utilizada sólo por los sectores de mayores ingresos, aumentaría la contaminación por el exceso de vehículos de carga transitando junto a la zona urbana y se convertiría en un gran negocio inmobiliario a costa de los que menos tienen y del ecosistema.

Adicionalmente, el proyecto de carretera pretendería hacer caso omiso del decreto expropiatorio del 29 de junio de 1989, por el que se creó el Parque Ecológico de la Ciudad de México (en Tlalpan), el cual sería afectado sensiblemente por la obra. La regeneración de flora que ofrecería la constructora no compensaría los graves daños que generaría. En materia ambiental, el trazo de la carretera supondría una enorme afectación de bosques y tierras de cultivo. Con ello, se perdería una importante área de regeneración natural, dado que se acabaría con la diversidad original del bosque.

Para los habitantes de los pueblos y colonias, por donde pasaría la carretera, se perdería más de lo que se gana, dado que el empleo que ofrece la constructora a corto plazo sería un

beneficio mínimo frente a los daños irreversibles y de gran magnitud social y ecológica que causaría la citada obra a muchos grupos urbanos.

A lo largo de todo el trazo de la autopista y desde sus entronques se generarían nuevas vialidades por el transporte de alto tonelaje, dañándose el sistema de vida de todos los poblados aledaños.

“La propuesta de crear un libramiento carretero para el poniente de la zona metropolitana es necesaria ya que se requiere crear vías de comunicación alternativas a las ya existentes que se encuentran saturadas. Sin embargo, los trazos hasta ahora propuestos no son en realidad un libramiento. Una alternativa como ésta implicaría realizar la construcción fuera del área urbana o semiurbana de la ciudad, lejos de la poca reserva ecológica que tiene el DF”, aclara el Señor Pablo Velarde, dirigente de CUALOCOTLA, quien vive desde hace casi 30 años en la colonia La Era, en la delegación Álvaro Obregón, vecino del último pulmón por donde respira el DF: “aquí formamos nuestras familias, aprendimos a querer el lugar y a respetar la naturaleza”.

El Señor Velarde ha trabajado de forma colectiva, todo este tiempo, en la formación y desarrollo social de su colonia y de las colonias aledañas. A través de la CORSAC y ahora como dirigente de este frente, ha logrado apoyar las acciones de las personas afectadas por el proyecto carretero. El entusiasmo y la necesidad de tener una mejor calidad de vida han hecho que su carácter se fortalezca para manifestar públicamente los actos arbitrarios del gobierno al intentar construir una autopista.

“El argumento de que este libramiento serviría como barrera para evitar el crecimiento de la mancha urbana es una falsedad. Si realizamos un recuento de la dinámica que sigue a la construcción de este tipo de vías, nos daremos cuenta de que a partir de esto se presenta un proceso de poblamiento a mediano y largo plazo, especialmente en donde se dan los entronques.

A esta tendencia se le agrega que la región centro del país tiende a expandir su mancha urbana con mucha facilidad y que hasta la fecha no existe una planeación urbana adecuada para el DF, ni tampoco una política continua que sea capaz de solventar la demanda de vivienda popular. Por lo que la población se ve obligada a asentarse en forma irregular en la periferia de la ciudad”.

Entonces, ¿cómo se pretende que este libramiento carretero de fin a una serie de problemas estructurales producto de un complejo desarrollo urbano de la ciudad de México?

Al proponer gobierno y empresas un libramiento carretero de cuota dentro de la ciudad, se sigue promoviendo la cultura del automóvil particular. Lo cual significa que no disminuirá la circulación de vehículos particulares y de carga dentro del área urbana de la ciudad, donde los problemas viales son constantes.

Con la construcción de esta autopista aparentemente existen beneficios. Al decir que se abrirán fuentes de trabajo se quieren aminorar los daños, esto es un beneficio a corto plazo, debido a que conforme avance la obra, el requerimiento de personas será menor y los supuestos empleos sólo serán eventuales.

Con la apertura de más ejes viales, circuitos interiores y nuevos periféricos, se da cabida a las inversiones del sector privado. Las empresas participantes en estos proyectos exponen sus ofertas, que al parecer, son obras de progreso, desarrollo y necesarias para la ciudad. Pero, ¿los vecinos conocen esas ofertas y los objetivos de las obras?

Por supuesto que no, contesta levantando la voz, muy molesto y con mirada fija en su rostro, el dirigente Pablo Velarde: en el momento en que las construcciones dan inicio y los vecinos del lugar no estamos enterados de lo que va a realizarse en nuestras colonias o comunidades y no porque no quisiéramos tener conocimiento de lo que ocurre, más bien es porque estos proyectos se mantienen ocultos. Las constructoras junto con autoridades del gobierno se encargan de negociar los diferentes usos de suelo, sin importar que se destruyan áreas de reserva ecológica, parques y zonas habitacionales, para dar paso a la edificación de esta carretera.

TRIBASA y el gobierno nunca dieron a conocer características de este proyecto a la población en general, menos aún, a los habitantes de las delegaciones por donde pasaría la autopista. A pesar de que ellos solicitaron información a las autoridades e incluso a la propia constructora; no fueron recibidos ni tampoco se les proporcionó ningún dato.

Los intereses de TRIBASA se ponen al descubierto a partir de que, por una parte, no quieren que la gente se entere de este tipo de proyectos, debido a que los vecinos se oponen rotundamente, esto implica un retroceso en la construcción y en las ganancias. Por otra parte, el gobierno toma preferencia por esta compañía al otorgarle la concesión y no porque haya realmente ganado el concurso ya que las relaciones que existen entre los directivos de esta empresa con autoridades del DDF son de tipo económico.

L.- NECESIDAD URBANA. HASTA QUÉ PUNTO.

En esta gran metrópoli las necesidades sociales nunca terminan, siempre hay nuevos proyectos urbanos. Conforme transcurren los años estos requerimientos aumentan y cambian.

Al iniciar la década de los años setentas se habían construido cientos de mercados, hospitales, parques públicos, vialidades rápidas, escuelas primarias y secundarias, centros de salud, casas de cultura, las tres primeras líneas del Metro y en general, un sinnúmero de obras de carácter social, que sin desaparecer la pobreza, influyeron y de cierta manera determinaron la estructura urbana de la ciudad de México.

De manera más específica, en esa época se construyeron los grandes conjuntos habitacionales como el Miguel Alemán, Benito Juárez, Tlatelolco; los hospitales como el Centro Médico y la Raza; y hasta la Ciudad Universitaria, los cuales fueron decisivos en la naciente planeación urbana del DF.

¿Qué obras de carácter social propone el gobierno del Ingeniero Cárdenas para la ciudad? ¿Cuántas escuelas, parques, mercados, hospitales, unidades deportivas o conjuntos habitacionales serán construidos en los próximos años para enfrentar las necesidades básicas de los habitantes de la ciudad?

Nada se ha dicho al respecto. No se trata sólo de necesidades de los sectores más empobrecidos, sino del conjunto de la población.

En la actualidad, el crecimiento urbano tiene varias caras, a través de cada una de ellas la realidad se observa de manera distinta y a veces distorsionada. Aquí, confluyen muchos intereses de diversa magnitud y trascendencia, los cuales derivan con frecuencia en profundos problemas y conflictos entre particulares, comunidades, inversionistas y las autoridades gubernamentales.

Las delegaciones periféricas como Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Contreras y Tlalpan, son hoy en día motivo de debate entre sus habitantes y autoridades debido a que en estos lugares se definen los límites entre la ciudad y el campo. Una cuestión relevante es cómo se determinan los diferentes usos del suelo para realizar obras que aumentan el crecimiento urbano de la capital.

Las grandes y costosas carreteras son, sin duda, muy importantes para impulsar el desarrollo y mejoramiento de las vías de comunicación. Pero, estas obras nunca han sido

inofensivas, toda vez que, de una u otra forma, afectan intereses de particulares y aún de comunidades enteras.

En la medida en que la sociedad civil se fortalece, se constituye en un interlocutor de respeto para el gobierno. Es decir, muchas acciones que emprende el poder público o los inversionistas privados son ahora revisadas, seguidas punto por punto e incluso cuestionadas por agrupaciones de vecinos o profesionales. Y esto sucede con el proyecto de la autopista La Venta-Colegio Militar.

Con la construcción de esta carretera, el gobierno se justifica argumentando que se detendrá el crecimiento de la mancha urbana en el surponiente de la ciudad, en tanto que con esto limitará y vigilará la conservación ecológica.

Con este argumento se establecieron los lineamientos para considerarla como un libramiento que favorecería el tránsito regional y el destino remoto en la ciudad. Pero, ¿en realidad es una necesidad urbana para la ciudad en su conjunto y para quienes la habitan?

Los objetivos, en teoría, parecen ser lógicos y sustentables al pretender disminuir los tiempos de transportación para reducir el consumo de gasolina y diesel, así como la circulación vehicular en las partes centrales de la ciudad. De tal manera que haya una reducción de congestión en vialidades principales como el Anillo Periférico.

Sin embargo, existen otro tipo de pretensiones que en la práctica no tienen un uso real. Por ejemplo, al decir que se realizará una vía de comunicación moderna y de alta velocidad, programada para evitar, supuestamente, la circulación de norte a sur de la ciudad de aproximadamente 15 mil vehículos, no quiere decir que automáticamente esa cantidad de autos va a utilizarla y a pagar las elevadas cuotas que se tienen proyectadas.

No es falso que el DF requiera de un libramiento carretero en la zona surponiente que pueda proporcionar una fluidez constante al tráfico vehicular. Pero lo adecuado no es que se construya dentro de zonas urbanas, semiurbanas o de reserva ecológica.

Desde una perspectiva de libramiento, la alternativa más económica y menos contaminante, sería pensar en que se realice fuera de la ciudad. Esto es, evitar atravesar los pueblos rurales y zonas de cultivo (medio de sustento para muchas familias).

Ahora hablemos de la cuestión económica. La carretera, al ser de cuota, será de uso exclusivo para un sector que tiene la posibilidad de pagar su costo y no de uso más generalizado.

Se sabe y se puede constatar que las autopistas de cuota, construidas recientemente como: México-Acapulco (Del Sol) y Occidente de Guadalajara, se utilizan en un mínimo porcentaje para lo que se planearon. Además son las más caras del mundo por kilómetro. ¿Esto representa un estímulo para que se usen?

En lo que se refiere a la extensión de la mancha urbana y de los asentamientos irregulares en zonas de alto riesgo, esto no se evitará, sino por el contrario, debido a que el proyecto no responde a un plan integral de ordenamiento urbano territorial.

“El desmesurado crecimiento y expansión de la ciudad reclamaría hoy una nueva vialidad, que sería precisamente este tercer anillo metropolitano”, así opina el delegado Jorge Legorreta.

Al preguntarle sobre la urbanización de nuestra ciudad y concretamente de la carretera La Venta Colegio-Militar, señala que “su justificación técnica, en el marco de los procesos históricos del crecimiento de la ciudad, no sería fundamentación suficiente para su aprobación. No hay que referirse sólo a sus impactos ecológicos negativos, que se producirán sin duda. El problema central radica en el ámbito cultural y urbanístico. La apertura de una carretera en la zona sur, de reserva ecológica y de mayor recarga del acuífero, es su inminente urbanización. Será la base de la supresión de vastas áreas agrícolas en aras de extender los pavimentos de la ciudad. Por lo tanto, la ciudad es un espacio vivo y requiere de su desarrollo, pero no a costa de las áreas verdes que son el sustento de la vida urbana: alimentos, agua, energía y oxígeno”.

Sí hay necesidades urbanas y ésta es una de ellas, pero hasta cierta punto. Sólo a través de un análisis y un debate profundo de todos los sectores sobre el futuro urbano de la capital del país.

2.- DESTRUCCIÓN ECOLÓGICA. ¿VERDAD O MENTIRA?

El acelerado crecimiento urbano sobre las áreas de conservación ecológica y la consecuente pérdida de zonas forestales cuya función primordial es la generación de oxígeno y la recarga de los mantos acuíferos, hace necesario implementar a la brevedad acciones específicas que permitan detener su deterioro y su degradación.

Ante este desastre ambiental, el gobierno de la ciudad contaminada no planifica ni da alternativas de solución. Pero eso sí, promueve la cultura del automóvil, impulsa la apertura de más ejes viales, circuitos interiores y nuevos periféricos. Transfiere recursos financieros a empresas de servicios en lugar de canalizarlos a la educación de las nuevas generaciones y crear una cultura del medio ambiente que sea parte del desarrollo social de nuestro hábitat común.

La ciudad de México requiere de inversiones orientadas a mejorar el transporte público y no de aquellas que promuevan el encarecimiento del suelo y la deforestación de uno de los pulmones que aún le quedan, como es el caso de la construcción de la carretera La Venta-Colegio Militar en el surponiente del DF.

Para “conocer” si habrá o no destrucción ecológica al realizarse este proyecto es necesario un estudio de impacto ambiental. Para ello el INE solicitó a los concesionarios dicho estudio que determinaría la construcción de esa vialidad.

Al respecto, el Licenciado Alejandro Calvillo, coordinador del Programa de Atmósfera y Energía de Greenpeace México, explicó públicamente, en el programa radiofónico “El milenio por venir” en Radio UNAM, sobre el proceso que siguió el estudio de impacto ambiental que presentaron los promoventes para la aceptación del proyecto carretero.

“En primer término, Greenpeace realizó un análisis principalmente de los puntos que más nos interesaron del actual manifiesto de impacto ambiental que elaboró el Centro de Ecología de la UNAM.

El primer estudio estuvo a cargo del Instituto Autónomo de Investigaciones Ecológicas (INAINE). Después, enviamos una carta a la Dirección de Impacto Ambiental del INE diciéndoles todas las grandes lagunas que encontramos en el documento. Curiosamente en ese tiempo logramos conseguir una carta que se le envió al director de proyectos de carreteras de la SCT en 1994, donde el INE le decía a la SCT qué lagunas tenía el primer manifiesto de impacto ambiental. Los principales problemas que se señalan en esa carta son:

- 1.- Esta carretera podría crear un nuevo corredor metropolitano entre el Desierto de los Leones y el Colegio Militar por un lado y por el otro, un estímulo a las tendencias centrífugas de conurbación hacia Toluca y Cuernavaca estableciendo un soporte perpendicular y lo urbano entre ambas direcciones, es decir, el crecimiento urbano sobre la reserva ecológica que queda.

2.- Significaría la apertura de nuevas fronteras de colonización en zonas fundamentalmente rurales, establecidas como áreas de conservación ecológica en el Programa General de Desarrollo Urbano del DF en los programas parciales y delegacionales.

3.- Se decía que la carretera podía generar la extensión de la infraestructura vial e incentivar el uso del transporte automotor, esto es algo que TRIBASA niega todo el tiempo.

Si comparamos esas lagunas que identificó el INE en el primer manifiesto de impacto ambiental con las que nosotros identificamos en el segundo manifiesto de impacto ambiental son las mismas. Esto quiere decir que el Centro de Ecología de la UNAM recibió una buena paga para hacer el manifiesto de impacto ambiental y por lo tanto está de acuerdo con el proyecto.

Sin embargo, se consulta al Instituto de Biología de la UNAM, que no tiene ningún interés económico en el asunto y dice que la construcción de la carretera va a quitar gran parte de la única zona verde que rodea al Valle de México por este costado.

Hay tal cantidad de documentación y esperamos un día sentarnos frente a frente con los documentos y mostrarles análisis que se han hecho sobre proyectos similares en otras ciudades del mundo y lo que han provocado. Me gustaría saber qué han hecho ellos por interés de la ciudad, que no sea más allá del interés de volver del tráfico un negocio, qué es lo que está detrás de esto.

Entonces, el proyecto de la carretera La Venta-Colegio Militar está dirigido a incentivar el uso del automóvil particular y a volver del tráfico un negocio.

Esto significaría para la ciudad de México incrementar el consumo de gasolinas, las emisiones de contaminantes y la destrucción de la ciudad, porque las vialidades no sólo promueven el uso del automóvil y el consumo de gasolinas sino destruyen la fase urbana.

Por todo lo anterior, la propuesta de Greenpeace es que se modifique el trazo de la carretera para que, efectivamente, se convierta en un libramiento, no en un "periférico de cuota" y que se aprovechen otros caminos ya trazados que alejen la circulación vehicular fuera del Valle de México.

Si quieren, que se inicie en La Venta, pero que se vaya a otro lado, se desvíe a Querétaro, Morelos o Guerrero, de tal forma que los vehículos que vienen del norte y van al sur se libren de entrar en la ciudad", señaló enfáticamente el Licenciado Alejandro Calvillo.

El Foro Regional Ecologista, otro grupo que ha manifestado su preocupación por los trazos propuestos para el libramiento carretero La Venta-Colegio Militar y al respecto dice que: "causaría una grave afectación a la reserva boscosa del poniente del Valle de México que forma parte del cinturón verde, de vital importancia para la filtración y recarga de aguas pluviales de los mantos acuíferos. Siendo estos los que sostienen a la ciudad de México, por lo que de llevarse a cabo el proyecto traería costos ecológicos irreversibles para la zona centro del país".

La propuesta de crear un libramiento carretero para el poniente de la zona metropolitana es necesaria ya que se requiere crear vías de comunicación alternativas a las ya existentes que se encuentran saturadas, pero lejos de la poca reserva ecológica que tiene el DF, no debe cruzar poblados ni mucho menos dividirlos.

¿Por qué es tan importante un estudio de impacto ambiental para la construcción de la carretera La Venta-Colegio Militar?

El estudio de impacto ambiental debe dar a conocer cuáles son los costos ecológicos de dicho proyecto y dictar las medidas de mitigación que deben implementarse con el fin de minimizar los daños sobre las áreas de reserva ecológica.

Es por ello que el 21 de junio de 1994 el INE rechazó el estudio de impacto ambiental de ese proyecto elaborado por el INAINA ese mismo año. A principios de 1995 y para dar cumplimiento a los requerimientos necesarios para iniciar la construcción de la autopista, se solicitó al Centro de Ecología de la UNAM la realización de la Manifestación de Impacto Ambiental en su fase Específica, siendo el director del estudio el Doctor Luis Antonio Bojórquez.

La Manifestación ingresó en ese mismo año a la SEMARNAP y al INE quienes la califican y dictaminan si es viable o no el proyecto. En tanto no se califique y se dictamine no se puede realizar ninguna obra o trabajo de construcción de la autopista. Si la dictaminación resultara positiva, se procedería entonces a la construcción.

Hasta mayo de 1998 el INE no ha dado a conocer ningún dictamen de aprobación de dicho estudio por lo que la construcción de esta carretera todavía no se podría llevar a cabo.

3.- TRADICIONES CULTURALES. ¿EXISTEN?

Entre los pueblos viejos del DF que aún conservan zonas rurales, formas de producción agrícola y costumbres ancestrales destaca Santa Rosa Xochiac, que significa “en el agua de las flores”, (Xochiac.- proviene de los vocablos del náhuatl: Xochitl: flor. Atl: agua. Co: en).

Durante una visita a la casa del Señor Adán Vergara, habitante de este lugar, platicó sobre las características y tradiciones del pueblo, así como de la construcción de la autopista La Venta-Colegio Militar y su afectación en la comunidad.

La terraza de su casa tiene una vista muy agradable, hace sentir que estamos lejos de la ciudad. A pesar de ser una barranca, existe variedad de árboles, algunos de ellos son frutales, pájaros, fauna silvestre y mucha vegetación. Después de admirar este paisaje, comenzó una larga conversación.

Santa Rosa Xochiac, se localiza entre dos delegaciones del DF, una parte del poblado corresponde a la delegación de Cuajimalpa y la otra a la delegación Álvaro Obregón. Está asentado sobre la ladera de las Cruces a 2,740 mts. sobre el nivel del mar. Esta localidad, colinda al norte y oeste con San Mateo Tlaltenango, al este con San Bartolo Ameyalco y al sur con el Desierto de los Leones.

Las vialidades importantes para llegar a esta comunidad son dos: la primera se entronca a la carretera México-Toluca, pasando por los poblados de San Mateo Tlaltenango y Contadero. La segunda es la calzada al Desierto de los Leones, la cual enlaza directamente al pueblo con el área urbana comercial de San Ángel.

El poblado se encuentra rodeado de barrancas y zonas arboladas en las cuales se registran escurrimientos de aguas. Esto le da un alto valor escénico al paisaje que forma parte del poblado.

Santa Rosa Xochiac cuenta en su totalidad con una superficie de 716.81 hectáreas, distribuidas de la siguiente manera: propiedad comunal: 343 hectáreas, propiedad ejidal: 27.21 hectáreas y pequeña propiedad: 346.60 hectáreas.

Una de las construcciones que más resalta en esta comunidad es la capilla de ojo de agua que se ubica en la parte sur del poblado. Su importancia está estrechamente ligada a la historia del manantial u “ojo de agua” que se ubica en ese lugar.

Este ojo de agua se considera el manantial de mayor importancia porque es la fuente principal de abastecimiento de la comunidad de Santa Rosa Xochiac. Su distribución se interrumpió en el año de 1940, cuando se secó, debido a la desviación del cauce de los manantiales subterráneos, provocada por los trabajos de explosión y excavación de nuevos pozos para captar agua y así poder abastecer a otros poblados.

La población careció de agua durante siete años, por lo que se vió en la necesidad de buscarla en otros manantiales que se encontraban muy lejanos.

El agua era transportada en el “chochol” o “cántaro” cargado en la espalda por las señoras, también en cubetas y botes sostenidos con un palo llamado “aguantador” y colgado a los hombros de los hombres. En ese entonces se dotó de agua al poblado, la cual provenía del Desierto de los Leones, los vecinos excavaron las cepas e instalaron tubería desde el manantial del “Rancho” en el Parque Nacional hasta Santa Rosa Xochiac.

En 1950 un grupo de señoras detectó el renacimiento del ojo de agua, la noticia causó regocijo e hicieron una colecta para la celebración de una misa en agradecimiento al suceso y en honor a la virgen de Guadalupe, imagen que se festeja cada año.

En ese mismo año un grupo de jóvenes al ver la abundancia del agua, emprendieron los trabajos de entubamiento con el propósito de aprovecharla en el riego de huertos, flores y hortalizas, así como en los lavaderos públicos instalados en el centro del pueblo.

La capilla de ojo de agua fue construida con adobe y tejamanil en 1897. Pero el resurgimiento del manantial hizo que se ampliara y se remodelara en 1955. Hasta la fecha se considera de mucha importancia ya que forma parte de las tradiciones culturales del lugar. Hay dos piedras de enorme peso que son testigos mudos de esta hermosa capilla:

“Esta piedra fue movida
una mañana esplendorosa,
Con la ayuda de los brazos de Santa Rosa
y perdurará la emoción al recordarlo.
Las bellas flores que armonizando
se combinan con lo majestuoso
del paisaje y el rico arte de quienes

conservan el natural follaje.
Que se encuentran en esta
Bella Ermita de Santa Rosa Xochiac”.

MADRE MÍA DE GUADALUPE
“a tus plantas ponemos nuestro más humilde
y sincero trabajo, para que en tus manitas
nos des tu portentosa Bendición”.

Debido a las necesidades y enorme esfuerzo de la gente, los centros educativos son obras que sobresalen en esta comunidad, entre ellas están: la primaria “Cenobia García” construida en 1944; la primaria denominada “Madre Mexicana”, que se inauguró en 1958 en honor a las madres que se sacrificaron para lograr la construcción de esta escuela, la cual se remodeló en 1983; el jardín de niños, inaugurado en 1965, que lleva por nombre “Xochiac” y la secundaria No. 105 establecida en 1962 (en el edificio de la primaria Cenobia García) inaugura sus propias instalaciones en el año de 1972.

En Santa Rosa están muy arraigadas distintas celebraciones, principalmente las de carácter religioso, algunas de estas son:

- 1.- En mayo en honor a la imagen del “Divino Rostro”.
- 2.- En agosto en honor a la virgen de “Santa Rosa de Lima”.
- 3.- En noviembre la misa en la cruz de “Coloxtitla”.
- 4.- En diciembre en honor a la virgen de “Guadalupe”.

Resalta por su antigüedad (1897) e importancia la fiesta del año nuevo celebrada el primero de enero.

Todas las festividades de carácter religioso dependen de un grupo de personas voluntarias denominadas “Mayordomos” (de 20 a 25 aproximadamente) quienes duran en su cargo un año, ya que es el tiempo requerido para realizar sus actividades y hacer los preparativos para la fiesta, se basan en las colectas económicas provenientes de los vecinos del pueblo.

La fiesta del primero de enero se hace en honor a la virgen de Guadalupe, cuya imagen se encuentra en la capilla de el ojo de agua.

La organización de esta festividad es muy significativa y de interés atractivo para los vecinos del lugar. Muchas personas pretenden ser el primer mayordomo de la celebración, por lo que solicitan el cargo cuando menos con dos años de anticipación al mayordomo en turno, el cual programa su año de actividades.

Una vez atribuido el cargo con un año de anticipación el mayordomo elige y selecciona a sus colaboradores más cercanos, les otorga los grados de segundo y tercer mayordomo. También solicita el apoyo de por lo menos 20 personas más, a las que se les denomina mayordomos “brazo”. Para los gastos de la feria, se fija una cuota de participación conforme a los cargos asignados y a los requerimientos económicos de ese año.

Se convoca a la población a una asamblea pública para solicitar su cooperación cuyo monto lo fijan por acuerdo común y lo colectan durante los tres meses anteriores a la fecha de realización de la feria, así como para integrar comisiones encargadas de la contratación de bandas de música, grupos de danzantes, juegos artificiales, arreglo de la fachada de la capilla, recepción de autoridades eclesiásticas, alumbrado, vigilancia, etc.

En Santa Rosa Xochiac existen cuatro grupos de mayordomos: los del Divino Rostro, los de Santa Rosa de Lima, los de la Virgen de Guadalupe y los de la Capilla Ojo de Agua.

Los mayordomos del Divino Rostro, además de sus actividades, tienen el compromiso de recibir a los mayordomos de otras comunidades. Estas correspondencias son visitas recíprocas con el fin de llevar un obsequio para el pueblo.

Estos grupos también solicitan la participación de un representante por cada gremio de la comunidad según su tipo de actividad: albañiles, choferes, electricistas, comerciantes, jardineros, profesores, etc., con el objetivo de formar comisiones encargadas de recabar la cooperación económica para realizar la contratación de un artista que dará realce a la fiesta. El día primero de enero cada gremio tiene un lapso de dos horas para presentar su elenco artístico.

La fiesta inicia desde el 31 de diciembre. Desde muy temprano los habitantes adornan las fachadas de sus casas con “arcos”, estos adornos también se colocan principalmente por las calles donde se realiza una procesión en donde llevan a la Virgen María desde la iglesia principal a la capilla. Lo impresionante es la elaboración del tapete con aserrín de colores que mide un metro de ancho por un kilómetro de largo. Otro grupo de personas se encarga del arreglo floral de la capilla y sus jardines.

Aproximadamente a las nueve de la noche inicia la procesión, al frente llevan la Virgen de Guadalupe acompañada de la mayor parte de la población y de la banda de música. Al llegar a la explanada de la capilla se oficia una misa para dar por terminado el año y recibir al siguiente con cohetes, luces y la tradicional quema del abanico (cientos de cohetes en cadena).

Para continuar el festejo de año nuevo, a las nueve de la mañana se oficia una misa, a las diez comienza la presentación de los artistas invitados por cada gremio de la comunidad y alrededor de las nueve de la noche se realiza la quema de castillos.

El día dos de enero se efectúa un baile popular amenizado por grupos de renombre y así termina la fiesta de año nuevo. Y la comida nunca puede faltar. Durante los tres días de fiesta los mayordomos ofrecen de comer el tradicional mole a las bandas de música, danzantes, artistas e invitados.

Este es sólo un ejemplo de las tradiciones que se realizan desde hace muchos años en este pueblo. Existen otras, aquí y en las comunidades vecinas, por lo que, señaló el Señor Adán Vergara, no se puede decir que las tradiciones culturales no se verán afectadas con el desarrollo urbano, en particular con la carretera La Venta-Colegio Militar, debido a que un proceso de urbanización de esta magnitud ocasionaría:

La división de diversos pueblos y colonias, rompiendo con tradiciones culturales enraizadas hace cientos de años así como de familias y vecindades, destruyendo así su estilo de vida, su cohesión comunal y la unidad familiar, células primarias de toda sociedad. Dicha división propiciaría el desarrollo inequitativo de las comunidades.

La ocupación de zonas de reserva ecológica por parte de los poblados rurales localizados en la zona poniente del DF.

Desequilibrio en la estructura socioeconómica de los pueblos afectados.

La generación de empleos temporales promovería el abandono de actividades agropecuarias tradicionales.

No sólo en Sta. Rosa Xochiac perduran las tradiciones, sino también en San Bartolo Ameyalco, San Andrés Totoltepec o San Pedro Mártir, donde las fiestas tradicionales forman parte de la cultura de cada pueblo. Por eso son un elemento muy importante en la unidad social, comercial y familiar de los habitantes.

“De tal manera que, al cruzar una carretera entre estas comunidades, se alteran los estilos de vida y desaparecen las costumbres, herencia de nuestros antepasados”.

Las tradiciones y raíces de una comunidad intentan sobrevivir de una u otra manera ante las inclemencias de la modernidad y de las nuevas ciudades. Los habitantes pierden poco a poco la historia de su identidad. La cultura heredada se desvanece día a día, mientras tanto destruye las formas de vida de una sociedad.

4.- ESPECULACIÓN INMOBILIARIA.

Hace casi cien años, en 1900, parecía inconcebible que la ciudad de México se juntara con las lejanías de Xochimilco, Tlalpan, San Ángel y Tacubaya. Hoy, nos parece igualmente inconcebible que se junte con Cuernavaca. El paso previo sería la urbanización de todas las sierras del sur, desde el Ajusco hasta Xochimilco y Milpa Alta.

En los próximos años, carreteras, fraccionamientos campestres, residencias y condominios, clubes de golf y ecuestres, así como asentamientos ilegales, ocuparán gran parte de las reservas ecológicas y la zona de recarga acuífera.

La construcción de la carretera La Venta-Colegio Militar sería el principal detonador de dicha urbanización al valorar de manera automática los terrenos aledaños, modificando sus usos y actividades económicas.

Por lo cual, plantea el delegado Jorge Legorreta, la justificación de la carretera aducida por sus promotores (TRIBASA) y un sector del gobierno capitalino para su aprobación, en el sentido de ser una obra que servirá de contenedor de la mancha urbana hacia el sur, resulta a todas luces cuestionable y endeble.

“Tal propósito no se lograría con un trazo como el propuesto, atravesando zonas ya urbanizadas, sino con otro que efectivamente pasara por zonas regionales más alejadas de la ciudad. Su propósito parece ser otro: el de construir una vialidad urbana de cuota, valorizando el suelo para dar pie a futuras urbanizaciones que ya aparecen a manera de conflicto en los planes delegacionales de Cuajimalpa, Magdalena Contreras, Tlalpan y Xochimilco.

En efecto, los usos aprobados por los consejeros ciudadanos en una parte de las áreas de estas delegaciones, indicadas antes como de reserva ecológica, permite la construcción de

fraccionamientos semicampestres bajo el rubro de clubes de golf o ecuestres, mismos que con el tiempo se convertirían en urbanos. La corrupción se encargaría después de extenderlos hacia zonas prohibidas en los planos, pero viables por las millonarias ganancias inmobiliarias que generan. Entonces, la carretera forma parte de un gran proyecto inmobiliario para la ciudad: rentabilizar toda esa zona.

Si la ventaja económica para los que invierten (porque aquí van a invertir, no es dinero público, es dinero privado) es que van a obtener beneficios posteriores con la valorización de los terrenos, probablemente ya tengan preparados proyectos para hacer fraccionamientos.

Porque es evidente que si un terreno en este lugar cuesta, sin carretera, un peso el metro, con la carretera va a subir a cincuenta pesos, por lo que el valor es desmedido cuando pasa una carretera.

Por consecuencia, la gente que ahora se opone incluso a la carretera, si ésta se construye, serán los primeros en vender, porque no existe otra solución. Esto representa una amenaza para quienes habitan esa área del DF ya que hay una especulación de la tierra y de las zonas de reserva ecológica, lo cual pone en peligro el futuro de la ciudad”.

La Señora Leticia Fuentes, miembro de la CORSAC, al ser entrevistada, platicó sobre el proceso de especulación de la tierra que existe a lo largo del trazo carretero.

“El poniente es desde el sexenio salinista objeto de la gran presión del capital inmobiliario y de los grandes proyectos comerciales. Ahí se encuentran ahora los megaproyectos comerciales, el Club Libanés y las grandes propiedades del Señor Carlos Hank González, por mencionar algunas que son impactantes a primera vista. ¿Es este el único desarrollo urbano?

A los grandes inversionistas y a la lógica de la especulación les atrae el bosque como zona rentable, para luego destruirlo. La zona poniente además de bosque, es espacio de recarga de los mantos acuíferos del Valle de México que serían afectados y cuyos efectos son minimizados.

La carretera La Venta-Colegio Militar no significa sólo el trazo. En los pueblos de San Bartolo Ameyalco, San Andrés Totoltepec, San Bernabé Ocotepc, Santa Rosa Xochiac, San Nicolás Totolapan, San Pedro Mártir, la resistencia pasa hoy por la defensa de las tierras y de sus propietarios.

La SCT y la empresa TRIBASA han echado sus lazos para convencer, uno por uno, a los propietarios para la venta y expropiación concertada no sólo para la terracería del camino, sino para lo que será posteriormente el negocio principal: la especulación inmobiliaria.

¿De qué se trata este negocio? Para responder a esto, el Arquitecto Raymundo Rosas, Profesor de la Facultad de Arquitectura de la UNAM explicó: “los terrenos cercanos y que atraviesa la carretera, tienen un uso del suelo que se llama de conservación, el valor catastral y el valor comercial de estos suelos de conservación es muy bajo”.

Sin sonreír, pero de forma seria y amable responde concretamente: “Si la autopista se construye, el uso del suelo de conservación sufre cambios, de tal manera que su valor se incrementa cientos de veces con muy poca inversión. Este aumento se debe a la cercanía con la carretera y la posibilidad de conectarse a ella ya que le da un valor comercial muy alto, lo cual implica ganancias enormes para quienes invierten.

Lo anterior trae varias consecuencias. Al conformarse los nuevos asentamientos de alto nivel, se acrecenta el valor de los predios en las colonias populares de la región. En un primer momento resulta bastante atractivo y bueno para mucha gente: “mi terreno subió de valor diez o quince veces, si lo vendo ahorita voy a tener dinero”; pero la realidad es que esto representa un desplazamiento necesario de esta gente hacia otras zonas en donde habrá, seguramente, un nuevo impacto urbano.

Pero, quien no estuviera en la condición de vender o que no quisiera vender, se vería sujeto a los incrementos en los precios de terrenos, predial, servicios e impuestos. Quienes rentan estarían más sujetos a presiones, porque con estos aumentos, evidentemente los dueños de las casas tendrían que subir sus rentas en una proporción inclusive mayor a los prediales”.

Con este proceso comercial, la gente no puede pagar costos muy altos por los servicios, es aquí cuando las inmobiliarias compran baratos los terrenos para después venderlos más caros.

Es por eso que la defensa pública del derecho de todos a la ciudad, contra la defensa secreta del derecho a privatizar y comercializar la tierra, constituyen el debate en los pueblos del poniente donde mujeres, jóvenes y representantes de colonias, comunidades y ejidos se reúnen y establecen relaciones de urgencia con todas las zonas de este lugar.

5.- COLONIAS POPULARES Y LAS OTRAS.

A principios de la década de los 70's se fundó lo que hoy es Lomas de la Era, colonia popular ubicada al surponiente de la delegación Álvaro Obregón, familias emigrantes de la provincia y de la misma ciudad de México compraron terrenos en tierras de cultivo para construir sus pequeñas y modestas viviendas.

Estas familias de emigrantes, algunas expulsadas de sus estados por la falta de fuentes de trabajo, otras expulsadas de la ciudad a consecuencia de las rentas muy caras comenzaron a poblar lo que después de muchos años de esfuerzo, organización y participación comunitarios, sería una colonia popular.

Cuando nosotros llegamos, el agua había que comprarla y acarrearla desde muy lejos, todavía no existían los servicios con los que ahora cuenta la colonia; así inicia la plática con la joven Josefina Martínez Hernández, quien después de 22 años recuerda la experiencia.

Venimos aquí por la necesidad. Nos asentamos en ésta área, que formaba parte de los ejidos San Bernabé y San Bartolo Ameyalco. Las condiciones en que vivimos en un principio fueron muy difíciles, el trabajo rural era la base de las costumbres y formas vida de todos los pobladores.

La tenencia de los terrenos no era legal, aunque nuestros padres habían pagado por ella, de ahí que no se descartaba la posibilidad de un desalojo por parte de las autoridades.

La Era se ubica en una zona de barrancas, lomas y fuertes contrastes demográficos. En época de lluvias los deslaves y el lodo hacían su aparición, por eso el transporte se convirtió en un verdadero problema, ya que era muy peligroso cuando se viajaba en el camión. Los accidentes no se dejaban esperar, hasta hubo varios muertos y heridos, de los que nadie se responsabilizaba.

Ante esta situación, todos teníamos que cooperar, no era tarea sólo de los adultos sino también de los niños. Por lo que nos organizamos para realizar infinidad de marchas y protestas en las que participaron pueblos, colonias y ejidos.

Desde niña aprendí lo que cuesta tener algo, que el trabajo a nivel de comunidad y bien organizado, puede cambiar muchas cosas, una de ellas y quizá la más importante como ciudadana de este país, es obtener las condiciones de vida que nos permitan cubrir las

necesidades básicas como individuo social. La lucha constante y la participación de todos se debe entender como una propuesta más no como una oposición o un rechazo sin fundamentos.

Nuestros padres y los jóvenes de aquellos tiempos, yo tenía como seis años, comenta Josefina sonriendo e interesada en seguir platicando, fueron los que emprendieron los movimientos y las relaciones entre las organizaciones populares, que coincidían en la necesidad de lograr servicios urbanos.

Entre esos jóvenes, surgieron los pioneros de la Era: Gloria y Pablo Velarde, y Rafael López, quienes se vincularon permanentemente con otras gentes, de Tlalpan, Iztapalapa, Gustavo A. Madero y Ajusco, en las mismas condiciones que ellos, marginados y sin servicios.

La colonia Lomas de la Era se fundó con quinientas familias en una zona ejidal del surponiente de la ciudad de México, expresa la Señora Gloria Velarde, quien se une a la plática para informarnos cómo surgió la organización entre los vecinos y sobre la lucha por obtener los servicios básicos para su colonia.

La Señora Velarde tiene tres hijos de 15, 14 y 12 años, a los cuales desde pequeños les ha infundido el ímpetu de cooperación y de ayuda por ellos mismos y por los demás. Al solicitarle la entrevista accedió sin preámbulos y participó dando sus testimonios que para ella son inolvidables porque como grupo obtuvieron mucho de lo que se propusieron, además en esa época conoció a Rafael, su esposo.

“La lucha por un transporte adecuado y la dotación de servicios, carencias que afectaban a numerosos asentamientos denominados a fines de los años sesentas como ‘cinturones de miseria’, nos llevó a conocer experiencias de otros grupos de colonos.

Aunque, sin duda, ya habíamos entendido que, para lograr resolver los problemas locales, teníamos que integrarnos a la unidad con otros movimientos como una forma de cobrar fuerza.

El trabajo colectivo contribuyó a concientizar a la gente y a limar extremismos, muchos no conocíamos lo que era la participación político-social y la necesidad nos hizo entenderla. Los dirigentes, que éramos 15 o 20 compañeros, casi todos jóvenes estudiantes, sentíamos una gran responsabilidad por el deseo de participación que mostraban los demás jóvenes, las señoras y los niños. Ya logrados los servicios, el siguiente proceso era la consolidación de la colonia y la creación de proyectos integrales de calidad de vida.

Por ello, nos preocupan los planes que el gobierno hace para la ciudad y en particular la carretera La Venta-Colegio Militar, porque forma parte de un megaproyecto que no sólo nos atañe a nosotros, los del surponiente, sino a todos los habitantes de esta gran Metrópolis”.

En el caso de construirse la carretera ¿cuál es el futuro que le espera a las comunidades y colonias populares por las que atravesaría esta autopista?

Son las oficinas de la CORSAC, la Señora Gloria voltea y mira a las personas que observan la entrevista, a una de ellas le pide que cierre la ventana porque entra mucho aire, se disculpa y dice que podemos continuar, pero en su rostro se puede ver que existe preocupación y como si ya supiera los cuestionamientos responde: “es cierto que este tipo de obras no sólo nos afecta directamente a nosotros en nuestro patrimonio social y comunitario sino a toda la población del DF. El gobierno decide y no consulta a nadie”.

“La mayor parte del terreno por donde atravesaría la carretera es una zona de nivel socioeconómico bajo, pobre, zonas populares. La Era sólo es un ejemplo de cómo se constituyeron las demás colonias en ésta área. Su historia nos deja ver cómo se puede luchar en contra de algo que perjudica el fruto de tantos años de lucha y esfuerzo.

Esta es una situación que se constituye como una puerta abierta para negociar o desplazarnos porque el gobierno cree que no tenemos gran capacidad de resistencia. Lamentablemente en este país muchas veces se ha querido manipular y se ha manipulado la voluntad del pueblo y sobre todo la voluntad de las personas pobres, precisamente con dádivas.

Esta zona será afectada por medidas e impuestos, principalmente por una infraestructura que en ninguna forma beneficiará a los pobladores del lugar. Es una planificación que hoy en día atenta contra nosotros y con la gente que ha ido llegando aquí irremediablemente.

Sin embargo, con estas disposiciones sí se trata de beneficiar a las otras colonias, por ejemplo a las residenciales debido a que se pretende hacer de este territorio, un espacio para la gente con suficientes recursos económicos y que desea tener una casa de cuatrocientos o quinientos metros cuadrados. Esto, lógicamente, está orientado a la conservación y disfrute de las áreas naturales, pero en manos de propiedad privada. Un ejemplo muy claro está en la delegación Álvaro Obregón, donde los Ranchos San Francisco, San Antonio y San Bartolo, son propiedad del Señor Carlos Hank González.

Nosotros como organización social lo hemos denunciado, ya que se posesionó de barrancas y espacios naturales, de tal manera que nos han orillado y nos han cerrado accesos a servicios, como el drenaje. Estamos regresando a la época medieval: grandes murallas y atrás de ellas vive el pueblo, que finalmente es la servidumbre muchas veces de esas mismas casas”.

6.- Y LA LEY, ¿QUÉ DICE?

La controversia no ha dejado de cesar pese a que la autopista La Venta-Colegio Militar está suspendida. Independientemente de si es o no benéfica esta obra para la ciudad y sus habitantes, aún no se descarta la posibilidad de su construcción. Después de exponer los elementos e intereses que están en juego con este proyecto carretero, todavía quedan muchas interrogantes en el aire.

Dentro del panorama tan polémico que existe sobre este supuesto “libramiento”, hay dos puntos que resaltan: el impacto urbano y el impacto ecológico. Estos aspectos son la base de las constantes discusiones por defender o rechazar la vialidad. Las normas que regulan estas cuestiones son la Ley de Desarrollo Urbano del DF y la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. ¿Y qué dicen estas leyes?

La nueva Ley de Desarrollo Urbano del DF, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de febrero de 1996, entre sus principales objetivos están: Establecer las normas y principios básicos mediante los cuales se llevará a cabo el desarrollo urbano, con la participación democrática de los diversos grupos sociales, a través de sus organizaciones representativas y las acciones de los particulares, para que contribuyan al alcance de los objetivos y prioridades del desarrollo urbano y de los programas que se formulen para su ejecución.

Lo que atañe a la cuestión de la carretera es lo referente a los usos del suelo, planeación del desarrollo e impacto urbano y la participación social, primordialmente. En relación a las *actividades en el suelo de conservación*, el artículo 31, menciona que: en las áreas establecidas como de rescate y de preservación del medio natural, no se pueden realizar obras de urbanización. Sin embargo, las autoridades y los inversionistas hacen caso omiso de este artículo. Como se mencionó anteriormente, la carretera atraviesa zonas tanto de reserva como de rescate

ecológico, pero eso no importa, mientras haya para ellos un negocio que genere intereses particulares.

El *impacto urbano*, es un elemento fundamental para regular este tipo de arbitrariedades, aunque esto sólo es teoría, en el artículo 46 y 47 de esta ley está escrito: Cuando la ejecución de una obra pública o privada . . . pueda afectar negativamente al ambiente natural, a la estructura socioeconómica, signifique riesgo para la vida o bienes de la comunidad o al patrimonio cultural, histórico, los solicitantes de una licencia, . . . deberán presentar el estudio de impacto urbano y ambiental sobre el que las autoridades competentes emitirán dictamen fundado y motivado, . . . Sin el cumplimiento de este requisito no podrá otorgarse ninguna licencia. El estudio de impacto urbano forma parte integrante del estudio de impacto urbano y ambiental.

Hasta la fecha no se consideran los estudios de impacto urbano ya que quienes promueven proyectos urbanos dicen: “no existe ningún tipo de afectación debido a que todo forma parte del desarrollo urbano y es bienestar para todos”. Más bien es beneficio para pocos.

Algo que no puede pasar de largo y que es pieza clave en la realización de cualquier megaproyecto es la *participación social*. “La Administración Pública del DF apoyará y promoverá la participación social . . . en el financiamiento, construcción y operación de proyectos de infraestructura, equipamiento y prestación de servicios públicos urbanos, habitacionales, industriales, comerciales; . . . Así mismo respetará y apoyará las diversas formas de organización, tradicionales y propias de las comunidades, en los pueblos, barrios y colonias de la ciudad para que participen en el desarrollo urbano bajo cualquier forma de asociación prevista por la ley”. (artículo 59)

Para efectuar todo tipo de obras debe de haber de antemano una concertación entre los ciudadanos y el gobierno encargado de ello. La participación social es un elemento básico en el desarrollo y planificación de la ciudad, así evitarían muchos conflictos entre ambas partes y sobre todo la oposición de la población. Además, está muy bien definido en este marco jurídico.

La nueva Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 13 de diciembre de 1996, principalmente tiene como finalidad:

Garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medio ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar. La preservación, la restauración y el mejoramiento del ambiente para evitar y controlar la contaminación del aire, agua y suelo.

Garantizar la participación de personas en forma individual o colectiva en la preservación del equilibrio ecológico y la protección al ambiente. Al igual que la concertación entre autoridades, sectores social y privado, y grupos sociales en materia ambiental.

Lo que está relacionado a la cuestión de la carretera es lo referente a la política e impacto ambiental, el equilibrio ecológico, áreas naturales protegidas y la participación social.

Deben existir no sólo mecanismos reguladores en la *política ambiental y equilibrio ecológico* sino también acciones de cumplimiento que garanticen las acciones a las que hace referencia el artículo 15: La responsabilidad respecto al equilibrio ecológico, comprende tanto las condiciones presentes como las que determinarán la calidad de la vida de las futuras generaciones. La coordinación entre las dependencias y entidades de la administración pública y entre los distintos niveles de gobierno y la concertación con la sociedad, son indispensables para la eficacia de las acciones ecológicas.

El sujeto principal de la concertación ecológica no solamente son los individuos, sino también los grupos y organizaciones sociales. El propósito de la concertación de acciones ecológicas es reorientar la relación entre la sociedad y la naturaleza. Toda persona tiene derecho a disfrutar de un ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar. Las autoridades en los términos de esta y otras leyes, tomarán las medidas para garantizar ese derecho.

Debe estar muy claro que la calidad de vida no sólo comprende el aspecto material sino las condiciones ambientales adecuadas para una mejor salud del ser humano. Es un derecho de todos, por esa razón se exige.

El término *participación social* no es desconocido, prueba de ello es que varios artículos lo abordan y no porque las personas que hacen una lucha social lo hayan inventado: "Convocar . . . a las organizaciones obreras, empresariales, de campesinos y productores agropecuarios, pesqueros y forestales, comunidades agrarias, pueblos indígenas, instituciones educativas, organizaciones sociales y privadas no lucrativas y demás personas interesadas para que manifiesten su opinión y propuestas". (artículo 158)

Aquí se encuentra el gran dilema de la discusión y controversia por el cual la gente se manifiesta opositora a la autopista: ¿cuándo se hizo una difusión por parte de las autoridades y de los empresarios? ¿existió la consulta pública? ¿hubo participación social? ¿se convocó a las organizaciones sociales y demás personas interesadas para manifestar sus opiniones y propuestas? Todo esto no lo inventó nadie, simple y sencillamente está contenido en la ley.

Las áreas que están comprendidas en la zona del trazo carretero están primordialmente los parques, mantos acuíferos, bosques, arroyos, manantiales, reservas naturales, flora y fauna silvestres, para su protección están los **artículos 50 y 53**, pero el cuestionamiento aquí sería ¿se cumple con la protección de estas zonas naturales?

“En los parques nacionales sólo se podrá permitir la realización de actividades relacionadas con la protección de sus recursos naturales, el incremento de su flora y fauna y en general, con la preservación de los ecosistemas y de sus elementos . . . Se consideran áreas de protección de recursos naturales las reservas y zonas forestales, las zonas de protección de ríos, lagos, lagunas, manantiales y demás cuerpos considerados aguas nacionales, particularmente cuando éstos se destinen al abastecimiento de agua para el servicio de las poblaciones”.

En el surponiente de la ciudad se ubica la zona de mayor recarga de mantos acuíferos que abastece a pueblos y comunidades enteras del lugar. ¿Es válido y justo que se destruyan por el paso de una carretera?

Existe una medida que determina finalmente la construcción o cancelación de un megaproyecto, en este caso la autopista La Venta-Colegio Militar, y que es la acción mayor por la cual las autoridades del INE pueden manifestar la resolución final y dictaminar si existe o no un impacto ambiental.

“La evaluación del impacto ambiental es el procedimiento a través del cual la SEMARNAP establece las condiciones a que se sujetará la realización de obras y actividades que puedan causar desequilibrio ecológico o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables para proteger el ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el ambiente”. (**artículo 28**)

Para ello, quienes pretendan llevar a cabo alguna obra o actividad, como vías generales de comunicación, requerirán previamente la autorización en materia de impacto ambiental de la SEMARNAP. El Reglamento de la presente Ley en materia de impacto ambiental, especifica que

dentro de esas vías generales de comunicación están las carreteras, por lo que es fundamental la evaluación del estudio de impacto ambiental para formular la resolución correspondiente a dicha obra y autorizar o negar su construcción.

¿Todo esto qué significado tiene? que una cosa es lo que dice la ley y otra muy diferente lo que se hace. Los efectos de la autopista a mediano plazo se precisan en el cambio de uso del suelo transformando las áreas de uso agrícola y de recarga de los mantos acuíferos en una gran manta de asfalto y concreto. De enero de 1995 a la fecha se han realizado ya varias modificaciones al uso del suelo a lo largo del trazo. Así como solicitudes para expropiaciones agrarias.

Un ejemplo de esto fue el decreto de expropiación de 70,800.00 m² del ejido de San Bartolo Ameyalco, en la delegación Álvaro Obregón (27 de enero de 1995). La explicación de dicha expropiación se fundó en la necesidad de disponer de esa superficie para la construcción de la carretera con el objeto de satisfacer las necesidades del tránsito vehicular mediante la construcción de esta vía general de comunicación.

“El marco jurídico debe estar por encima de cualquier decisión. Sin embargo, está claro que permanecerá la incertidumbre y el temor, así como la desconfianza ya que durante 1996 la empresa TRIBASA, responsable de la obra, marcó los árboles que serían derribados y se realizaron una serie de expropiaciones en la delegación Cuajimalpa que, de acuerdo con las autoridades, no tienen nada que ver con la autopista pero la ciudadanía sí los relaciona”, afirmó el diputado Rafael López de la Cerda.

Estas acciones son una forma de presión social para la ciudad que se ve limitada sobre todo en el abastecimiento de agua potable. Ejemplos vemos casi en todas las avenidas que van a concluir con este proyecto en donde se otorgaron concesiones comerciales violando o modificando usos del suelo en áreas verdes o federales: Avenida Toluca Mega Comercial, Club Libanés, fraccionamientos, etc. Esto en todo el trayecto de las cuatro delegaciones ¿qué los delegados políticos no conocen las leyes y lo que está sucediendo?

III. "POR LA CIUDAD QUE QUEREMOS".

*"La ciudad que queremos:
un espacio diseñado por todos
y para todos".*

FRENTE CUALOCOTLA.

"La ciudad que queremos es aquella que habremos de ensoñar y construir colectivamente, con un criterio integral que conjunte lo social con lo técnico, lo moderno con respecto a las tradiciones, lo dinámico con lo rústico y que equilibre lo ambiental con lo rural y lo urbano".

¿Qué estrategia plantea Cualocotla para convertirse en protagonistas, en este caso de la planeación urbana y del ordenamiento de su propia región?

"Inicialmente el Frente empezó en contra de la carretera La Venta-Colegio Militar. Hoy en día nos damos cuenta que no solamente es una carretera lo que nos afecta, estamos buscando formas que propicien la participación de los habitantes del surponiente, de manera más permanente en sus propias comunidades, mediante procesos comunitarios para que la gente exprese sus sentimientos y necesidades en términos de qué tipo de ciudad queremos abanderando últimamente un proyecto que hemos llamado "Por la ciudad que queremos", comenta el diputado Asambleísta y dirigente del Frente CUALOCOTLA Rafael López.

Le gusta que le llamen Rafa y sólo en formalidades diputado, todo el tiempo demuestra su carácter agradable, es muy amistoso, siempre está dispuesto a proporcionar entrevistas y cualquier información de carácter colectivo por lo que expresa: "hoy vemos que tenemos que construir todo un proyecto de ciudad, juntos los que vivimos en ella, no únicamente con los intereses de los que la gobiernan, ni con aquellos que han estado en los escritorios pensando qué tipo de ciudad les deja más dinero a los inversionistas y a ellos, por supuesto".

Con el ánimo de seguir platicando sobre este proyecto, el diputado continúa: "nosotros contamos con un programa de diagnóstico, planeación y participación social como una forma de

trabajo. Este programa consiste fundamentalmente en construir un proyecto regional a partir de la información y de una relación que tengamos de manera muy cercana, muy estrecha con el gobierno, con la Cámara Legislativa y la ARDF para modificar las leyes que atentan contra el derecho de la mayoría a tener un medio ambiente digno”.

“Hacia la construcción de la ciudad que queremos” del Frente CUALOCOTLA fue la base de una serie de reuniones y talleres de diagnóstico y planeación para orientar la consulta ciudadana, sobre la problemática urbana en el surponiente del Valle de México.

Estos talleres se llevaron a cabo en la Facultad de Arquitectura de la UNAM, durante 1996 y fueron dirigidos por profesionistas y académicos, especialistas en el estudio urbanístico de nuestra ciudad. Entre los participantes están los Arquitectos Alfonso González Martínez del Grupo de Estudios Ambientales (GEA) y Raymundo Rosas Cadena, asesor en la ARDF, también representantes de organizaciones sociales, comunidades agrarias, grupos ciudadanos, equipos técnicos civiles y académicos, comités regionales de partidos políticos y consejeros ciudadanos.

Para conocer los objetivos y la importancia de los talleres, la joven Josefina Martínez, miembro del Frente CUALOCOTLA, explica: “el objetivo general se concretó en identificar conjuntamente problemas y desafíos para mejorar la vida urbana y el ambiente en el surponiente del Valle de México. Más específicamente se trató de enunciar, analizar y definir, hasta donde fuera posible, los mayores problemas y retos para mejorar la vida en la zona surponiente del Valle de México, en particular, en las delegaciones de Tlalpan, Magdalena Contreras, Cuajimalpa y Álvaro Obregón.

Además, precisar en análisis conjunto, cuáles pueden ser los principales ejes-problema o ejes de acción, que resultan de la identificación de desafíos en la ciudad actual y trabajar conjuntamente para concretar cuales podrían ser las preguntas más precisas y enunciados que ayuden a llevar a consulta los elementos más importantes y sentidos por los participantes, en el ámbito de la problemática general indicada”.

Después de un largo proceso de acción, presión social y amplia reflexión, los miembros del Frente y algunas organizaciones aliadas, como Alianza Cívica, Movimiento Popular de Pueblos y Colonos del Sur y la CORSAC, en su lucha por mejorar la vida urbana y definir “la ciudad que queremos”, impulsaron la realización de un curso-taller de formación y actualización en técnicas de planeación participativa.

Josefina Martínez es una joven de 26 años, su familia fue una de las fundadoras de la colonia La Era. A pesar de no haber tenido los recursos suficientes para estudiar una carrera universitaria, que mucho le gustaría, siempre se ha desarrollado como una mujer activa. Al entrevistarla en varias ocasiones platicó sobre los proyectos que, como agrupación social, tiene el Frente para la ciudad de México. Para ello, continúa con la exposición acerca de los objetivos del taller sobre planeación y participación.

“Este curso fue un medio para apoyar una estrategia de reorientación de esfuerzos del Frente, hacia una profundización de su acción, y para enlazar lo que son las demandas de las propias comunidades locales, incluyendo sus inquietudes y necesidades, con la discusión general, de cómo mejorar la ciudad y cómo impedir que se siga imponiendo un proyecto autoritario de urbanización a los ciudadanos que la habitamos.

El objetivo de este taller se concentró en exponer los conceptos básicos sobre técnicas y habilidades de facilitación de reuniones, planeación y promoción de la participación comunitaria, incidencia en políticas públicas y manejo de conflictos, así como realizar con los participantes ejercicios de su aplicación a situaciones prácticas colectivas en los escenarios urbanos.

Lo que aquí se trató fue muy importante, debido a que con esto quedó claro que la participación es más que tomar parte en algo, que requiere muchos elementos para ser entendida y ejercida conscientemente”.

Hasta noviembre de 1997, Josefina trabajaba en actividades sociales conjuntas para su colonia y las comunidades cercanas a donde vive a través de la CORSAC. Ahora lo hace también, pero desde otra perspectiva ya que colabora en la ARDF con el equipo de trabajo del diputado Rafael López.

A primera vista, parece ser una mujer de pocas palabras y tímida, pero poco a poco empieza a sonreír y demuestra que tiene muchas inquietudes: “una de las acciones que se planearon y que desafortunadamente no se llevó a la práctica fue la consulta ciudadana en la zona surponiente del DF, programada para efectuarse el día 28 de abril de 1996. La intención de este proceso era saber si la población tenía conocimiento de este proyecto carretero y su opinión al respecto.

El motivo por el cual se canceló la consulta fue por el desgaste que hubo en la acción conjunta debido a los procesos electorales internos de consejeros, juntas vecinales, partidos

políticos, etc. y no porque la gente no se interesara. De ahí surgieron varias propuestas para fortalecernos y prepararnos como un Frente y responder a las dinámicas que se avecinaban: planes delegacionales, planes parciales, elecciones para gobernador del DF en 1997 y la resolución próxima del proyecto carretero.

Esta consulta era parte fundamental del proyecto 'por la ciudad que queremos', en donde se intentaba impulsar nuevas propuestas que nos permitieran el desarrollo de la comunidad, mejorar la ciudad que habitamos y el propio desarrollo."

No hay necesidad de cuestionar constantemente, ella misma ofrece la información que uno espera, Josefina continúa con la explicación y aclara que a pesar de no realizarse la consulta, se logró difundir en la región el proyecto de la autopista por medio de una revista propia del Frente "El Margen Verde", documentos, videos y "Compadre Juan: venga usted pa' aca a defender el bosque" una obra de teatro guiñol con el grupo "Chinchilete", todo esto ayudó a un análisis para aportar elementos que poco a poco van enriqueciendo la construcción de una nueva sociedad. Esto permitió dejar abierto un hilo conductor entre las comunidades para difundir ideas y estar atentos a los problemas regionales.

Las acciones realizadas por el Frente CUALOCOTLA desde 1994, cuando se constituyó como un movimiento de respuesta social organizada a la pretendida imposición de la autopista de cuota La Venta-Colegio Militar se han ampliado. Su trabajo ha hecho crecer su base social y el apoyo de otros organismos sociales académicos, ciudadanos y técnicos.

"Considero que, dice Josefina, la comunicación y la participación social son la base de un cambio en nuestra ciudad".

¿Por qué participar? ¿Cuándo actuar, cómo organizar y planear la participación? ¿Cómo analizar una situación? ¿En qué escenario participamos? ¿Qué hacer cuando no se puede avanzar? ¿Cómo incidir en la modificación de la vida local y de las políticas públicas?

A pesar del tiempo, en ningún momento se sintió cansada o apática, al contrario, conforme llegábamos al final de la última entrevista Josefina ofreció todos sus conocimientos y opiniones y respondió a todas estas preguntas: "para ello, tenemos que organizar una acción futura, definida como la acción plural, directa, responsable y comprometida de un conjunto de personas ciudadanas, y no quedarnos sólo con las interrogantes. Es por eso que en defensa de nuestro patrimonio económico, cultural y medio ambiente, el Frente CUALOCOTLA, junto con

arquitectos, urbanistas, ecologistas, defensores de los derechos humanos y diversas organizaciones, hemos elaborado una agenda de necesidades iniciales para abrir un auténtico debate sobre “la ciudad que queremos”. Algunas de estas demandas son:

1. Abrir un espacio de participación de los ciudadanos donde, a partir de una suficiente información, opinemos de manera conjunta con las autoridades y lleguemos a acuerdos sobre el uso del suelo y destino de nuestra ciudad. Es decir, queremos democracia y no más demagogía.

2. Voluntad política para atender y resolver problemas que fortalezcan nuestras raíces culturales, al tiempo que fomenten propuestas económicas que arraiguen a la población y la hagan productiva.

3. Difundir ampliamente los proyectos de ciudad a través de los medios de comunicación, así como en espacios de opinión abiertos a la ciudadanía, con la presencia de especialistas plurales.

4. Desarrollar un amplio proyecto integral de producción agrícola y forestal en el que los habitantes de las zonas periféricas, donde se incluyan huertos, viveros, como espacios de trabajo, tradición ancestral y conservación del último espacio verde de nuestra ciudad.

5. Fortalecer en primera instancia la inversión en proyectos tendientes a atender el gravísimo problema del transporte masivo, no contaminante y con normas muy claras.

Junto con ello, unir más a las comunidades mediante el mejoramiento de las vialidades locales existentes, respetando la actual infraestructura urbana, a lo que se deben agregar pasos peatonales, modificación de pendientes y eliminación de zonas de alto riesgo.

6. Analizar la idea del o los libramientos carreteros, pero verdaderamente fuera de la ciudad, y contando siempre con la opinión de la ciudadanía, con base en estudios de especialistas no involucrados en los pretendidos proyectos.

7. En cuanto al medio ambiente, reforzar un cinturón de contención ambiental y preservación de los mantos acuíferos. Cuidado de la flora y fauna de la región. Reducción de contaminantes, humo y basura. Desconcentración de la infraestructura (vial industrial, etc.), para estimular el avance de otras entidades.

8. En lo social, fomentar una cultura urbana que frene el proceso de desculturización y deshumanización, estimular la participación ciudadana y, en síntesis, la democracia sobre una base fundamental: opinar acerca de “la ciudad que queremos”.

Sus últimos comentarios fueron más que nada reflexiones y propuestas: “No nos oponemos, desde luego, al auténtico desarrollo, pero estamos convencidos que este no se puede dar, primeramente, sin la consulta a la ciudadanía, la cual, se supone, es en última instancia la beneficiaria de los proyectos.

¿Cómo debe ser la ciudad que queremos? ¿Cada vez con más autopistas? ¿Es aceptable por la ciudadanía que se nos impongan criterios de vialidades cuando ni siquiera nos han consultado al respecto?

Para nosotros, el asunto de las vialidades y transporte forma parte de una política integral frente a la gran ciudad que habitamos y que no puede ser encausada adecuadamente con medidas aisladas, menos aún si estas responden a intereses de grupos económicos al margen de la población.

Todo proyecto de esta naturaleza debe ser ampliamente consultado y discutido con la ciudadanía. Se deben crear espacios públicos que contemplen las iniciativas sociales. Este proyecto y otros similares deben ser ampliamente discutidos por todos los medios posibles. Es necesario integrar el referéndum, el plebiscito y la consulta ciudadana como figuras de derecho constitucionales”.

La conclusión de Josefina Martínez dice mucho: “los Cualocotlos tienen muchos años de lucha y organización, y hoy están reunidos en la defensa de la ciudad y uno de sus contornos más vitales. Por ello, es necesario, frente a su lucha y sus demandas, no ser neutrales; es necesario ser parciales y estar con ellos y escuchar sus mensajes desde los Altos de Cualocotla, un poco más allá . . . de la selva de concreto”.

1.- UNA ALTERNATIVA . . . LA PARTICIPACIÓN SOCIAL.

Mejorar la vida en nuestra ciudad, con la participación amplia de todos los que vivimos en ella, para disminuir el deterioro que sufre y reorientar su desenvolvimiento futuro hacia condiciones que la hagan sostenible y más agradable, resulta cuestionable pero no distante de la realidad.

La siguiente propuesta subraya la necesidad de que nosotros mismos y como ciudadanos tracemos los caminos y proyectos de la ciudad para hacer una mejor y más participativa planeación del desarrollo urbano en el Valle de México.

Para informarnos en qué consiste esta propuesta, el diputado Rafael López, explica por qué la participación de los ciudadanos, en este proyecto social, es una buena alternativa para emprender un nuevo equipo de trabajo:

“Para la construcción de *la ciudad que queremos* debe haber una participación de todos los actores: la parte de la sociedad civil, la parte de gobierno y la parte legislativa, principalmente. Hasta la fecha, la ciudad de México se ha construido a partir de la decisión del gobierno, de la parte ejecutiva del Estado, con el objetivo de obtener intereses particulares. Siempre se olvida que la sociedad civil es parte fundamental de ese diseño de ciudad.

Sin embargo, es precisamente el bienestar de la sociedad, la justificación por la cual se planean toda una serie de proyectos. En el caso de nuestra ciudad, el gobierno interviene con planteamientos contenidos en los planes y programas de desarrollo. De ahí surge una estrategia de crecimiento: una visión de crear una ciudad que cumpla una actividad dentro del funcionamiento de una economía internacional.

La capital se ve como una ciudad que debe cumplir funciones básicamente de un centro donde se desarrollen actividades comerciales, de prestación de servicios y financieras a nivel nacional con relación internacional. Dejan al margen totalmente a las representaciones sociales, populares y legales. Dentro de esa construcción de la ciudad no están incluidos todos los ciudadanos”.

Con la experiencia de muchos años en el movimiento social su ánimo no decae, al contrario se fortalece y eso lo demuestra al hacer el doble de trabajo, ya no es sólo su colonia o comunidad, ahora son más peticiones y necesidades, ¿cuáles son las soluciones?, responde el diputado:

“Para poder enfrentar la embestida de la política neoliberal lo que se ha hecho es organizarnos socialmente con el fin de ganar espacios en la opinión pública. Por ejemplo, en el aspecto del medio ambiente, las organizaciones ecologistas físicamente ganaron espacios lo cual les permite hacer una corriente de opinión con respecto a la conservación del ambiente, del aire, de la tierra y del agua. En casos anteriores, en donde las Asambleas han sido regidas por la línea

del Partido Revolucionario Institucional (PRI), las leyes de desarrollo urbano y del medio ambiente no son instrumentos realmente sociales, de la ciudadanía, sólo han sido normativos, un poco acomodados a las circunstancias y sin ninguna eficacia en sus acciones.

En la actualidad, el poder legislativo debe tener una cobertura legal para poder intervenir en programas y proyectos de planeación de desarrollo urbano ya que los tiene muy limitados, todavía no participa en el proceso de planeación urbana. La base de la construcción de una ciudad se fundamenta en las instancias legales y sociales de participación para que ahí, el ciudadano, pueda proponer, decidir y evaluar todo aquello que tiene que ver con su vida cotidiana. En su defecto, esas instancias pueden ser informales, es decir, que no estén reconocidas legalmente, pero lo que sí debe existir necesariamente es la organización social para diseñar la ciudad”.

¿Es válido recurrir a cualquier tipo de organización social? Antes de contestar piensa un momento y muy serio sin titubear dice:

“En el caso de la autopista La Venta-Colegio Militar, sino se hubiera formado el Frente CUALOCOTLA, como herramienta orgánica, sería muy difícil tener una resistencia ante el embate del capital inmobiliario. Legalmente no está reconocido, pero ante la falta de mecanismos que no permiten agrupaciones, nosotros lo construimos al margen de las leyes. Es una forma de representación que, con el transcurso del tiempo, la reconoce el gobierno, porque desbordó totalmente el marco jurídico que existe de participación. Hasta el momento es la manera de edificar la ciudad.

Lo que nos planteamos como reto es continuar con esta política de organización social para la defensa de la ciudad y crear mecanismos de participación que no existen, como la consulta, la iniciativa popular y el referéndum, a través de los cuales, los ciudadanos, podamos proponer alternativas o formas de hacer más habitable la ciudad. También, elaborar propuestas de un marco jurídico moderno y actualizado, ya que las necesidades actuales así lo exigen, donde todos sean partícipes del proceso de planeación urbana. Porque el actual es sólo un instrumento o una estructura creada por el gobierno anterior para controlar la participación ciudadana”.

Sin dejar de mirarme fijamente y a manera de afirmación manifiesta: “todos los megaproyectos deben de incluir, además de la conservación ecológica y del desarrollo inmobiliario, un mejoramiento social. ¿Qué quiere decir eso? Contribuir con equipamiento las

zonas que se encuentran alrededor de las obras, ya sean programas de salud, transporte, vivienda, servicios y educación, entre otros. Los proyectos modernos de hoy tienen que contemplar estos elementos. No deben buscar, únicamente el beneficio económico sino que también se considere un beneficio social.

Nosotros vamos a proponer que en el marco jurídico exista este compromiso. Por ejemplo, hay una norma que dice: a partir de los 5 mil m² construidos se tiene que presentar un estudio de impacto urbano. Entonces, la propuesta es que aparte de ese estudio, se manifieste claramente un compromiso social en el entorno en donde se va a edificar ese inmueble, por ejemplo, adoptar parques o jardines para mejorarlos.

Además de la lucha por crear instancias y espacios de participación, también se debatirá contra los intereses económicos de particulares. Para ello se tendrá que dinamizar la participación social, la cuestión de la información y de la comunicación”.

La apariencia física no representa sus 45 años, lo que si es representativo se refleja en la fundación de la CORSAC (1980), como empresa social de abasto popular y promotora de la salud, cultura, educación, derechos humanos y nutrición. Con estos alcances, señala el diputado, también se puede lograr:

“Crear una conciencia ciudadana diferente, una conciencia filosófica del respeto del hombre por la naturaleza, que deba estar por encima de los intereses particulares de quien sea, es una tarea muy difícil que va a llevar tiempo. Podemos invertir mucho en difusión pero si eso no lo aterrizamos en acciones concretas de la ciudadanía se queda sólo en buenas intenciones.

El objetivo de la participación social es tener una cultura que nos permita entender y cuestionar nuestra calidad de vida. Ese es un tema que aparentemente se escucha muy trillado, pero que es fundamental. Si estamos en equilibrio entre el hombre y la naturaleza, eso nos permitirá elevar nuestro nivel de vida. La calidad de vida no es en términos materiales, eso es sólo parte de ello, sino más bien en atender la salud, vivienda, educación, aire limpio, jardines, vigilancia, un mejor transporte y una convivencia vecinal.

Hay un término muy importante y debe de ser parte de esa ciudad que queremos, parte de esta cultura ciudadana: el tequio o la faena, que para realizar cualquier actividad tengamos que recurrir a eso. Como una forma no sólo de mejorar nuestras condiciones materiales sino también

de convivencia social, el fortalecimiento y rescate de esa práctica milenaria de los pueblos, así como el trabajo comunitario pueden ser un eje para ir mejorando nuestra calidad de vida.

La participación social debe ser más que una alternativa en la ciudad que queremos. Es el inicio de una transformación para las futuras generaciones. A este proyecto nos podemos sumar todos, no sólo es responsabilidad de los asambleístas, representantes sociales o del gobierno sino de todos aquellos que integramos esta ciudad, todavía es tiempo, apenas comienza”.

2.- ANHELOS, UTOPIAS Y ALGO MÁS.

Se ha visto que los megaproyectos de ciudad causan malestar y oposición de los residentes de las áreas vecinas y de otros sectores de la población, porque benefician sólo al inversionista privado, no mejoran la habitabilidad de las zonas y la economía de sus habitantes. Agravan los problemas locales y aún los globales, destruyen o degradan el patrimonio ambiental, urbano, arquitectónico, social y las identidades locales, y cuestan muy caro en impuestos a todos los ciudadanos.

“La aprobación de este tipo de proyectos debería tener como requisito una consulta ciudadana abierta, organizada por el gobierno capitalino y las instancias de participación local, así como la preevaluación por la Asamblea Legislativa que autorizaría, según la norma actual, los posibles cambios de uso del suelo, de los anteproyectos y sus análisis preliminares de impacto ambiental, socioeconómico y urbano (sobre el conjunto de relaciones con la ciudad). Así se facilitarían los acuerdos entre autoridades, inversionistas y ciudadanos, para evitar conflictos y rechazos.

Una renovación urbana debe ser planeada democrática, popular e integralmente. Sería necesario partir de una propuesta integrada de conjunto, elaborada con participación democrática de todos los involucrados, en particular los eternos ausentes en estos procesos: los habitantes pobres, los artesanos y pequeños comerciantes, los trabajadores y usuarios populares así como sus organizaciones representativas”, así opina la Licenciada Elizabeth Anaya,¹⁸ quien al ser

¹⁸ Urbanista en la UAM Xochimilco y en la Comisión de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

entrevistada, nos presenta cuestiones diferentes a lo social, pero que son de gran interés para mejorar la vida de los ciudadanos.

¿Cómo se puede lograr esa propuesta conjunta? De manera muy técnica y como si estuviera resolviendo un cuestionario respondió: "en primer término, es importante mencionar que el aspecto económico y político de la ciudad es parte fundamental en la búsqueda de soluciones y alternativas urbanísticas. De aquí se definen las condiciones necesarias para lograr una ciudad planeada por todos y disfrutada por todos.

Para ello, es necesario destacar que el funcionamiento del centro de la metrópoli genera intercambios económicos y establece pautas para toda la región central, por lo que cualquier política encaminada a racionalizar la productividad, generar un nuevo esquema de distribución del ingreso para atender a los sectores mayoritarios de la población y elevar el nivel de vida de la población debe diseñarse en conjunto.

Suena fuera de lo común, pero su propuesta es como una receta de cocina en donde se va paso por paso para que resulte el guisado y como una nota o advertencia aparece: se requiere de un estudio riguroso de alternativas posibles con el concurso de todos los sectores involucrados, a fin de:

a) Contar con un diseño económico-productivo integral del sistema urbano central y las ciudades que lo conforman.

b) Mantener un crecimiento económico sostenido del área metropolitana de la ciudad de México para garantizar empleo y salarios adecuados a la población existente y al crecimiento futuro.

c) Descentralizar de manera selectiva actividades productivas a otras ciudades de la región central y otras zonas del país.

d) Promover actividades productivas de bajo riesgo, no congestionantes: industria de alta tecnología no contaminante o intensiva en mano de obra, investigación y desarrollo, producción cultural, servicios, turismo, etc. También apoyar prioritariamente a la productividad de la pequeña y mediana industria, que es gran creadora de empleo.

e) Racionalizar el funcionamiento de las zonas industriales, de almacenaje, comerciales y de servicios, para alcanzar un uso racional del territorio y reducir la congestión vehicular y la contaminación ambiental, así como acercar las zonas de vivienda a las de trabajo.

f) Crear zonas de biodiversidad protegida, de áreas agropecuarias y sus poblados, tales como Xochimilco y Milpa Alta, mediante subsidio estatal.

Después de haber realizado correctamente cada uno de los pasos se agrega lo siguiente: “también es esencial señalar que aún en los casos de manejo privado de algún servicio o parte de él, el Estado debe conservar la rectoría, para la regulación y gestión mediante reglas precisas, transparentes y conocidas socialmente, con el objetivo de someter la acción privada a los intereses y necesidades colectivos y de mejoramiento de la calidad de vida urbana”.

Como parte final de esta entrevista metódica de pregunta y respuesta, la Licenciada Anaya, consideró relevante mencionar algunas de las políticas urbanas que más bien se definirían como “anhelos urbanos”:

“La intervención privada debe ser regulada, subsidiaria y complementaria de la acción pública y no a la inversa. El gasto social debe incrementarse sustancialmente, como medio para garantizar el crecimiento ordenado y la satisfacción eficiente de los servicios públicos.

Las tarifas deben ser diferenciadas, según el tipo de actividad rentable o productiva y según el patrimonio y ganancias de los usuarios. Los que más reciben deben financiar y subsidiar a los que menos reciben, el Estado debe subsidiar a los consumidores populares como justa retribución a su papel en la creación de riqueza y la formación del presupuesto público.

La satisfacción de las necesidades colectivas de reproducción debe ser prioritaria en relación a la de lucro económico; debe fomentarse y privilegiarse el desarrollo de los servicios públicos colectivos sobre los privados e individuales.

La salud, la educación y el transporte privado o público privatizado deben ser estrictamente regulados y controlados, defendiendo los intereses de los usuarios y hacerlos funcionales y operativos para la ciudad. En la inversión y la gestión del transporte y la infraestructura de soporte debe preferirse el colectivo sobre el individual, y el menos contaminante.

Probablemente fue un poco aburrida esta parte por ser tan esquemática, pero en un estudio de este tipo se deben considerar diferentes propuestas para tener varias expectativas, comenta la Licenciada Elizabeth Anaya quien en su conclusión puntualizó: “son anhelos históricos y utopías que para hacerse realidad requieren de un gobierno con mayor conciencia

urbana y respeto por la naturaleza, esa que todavía lucha contra la cultura urbana moderna que crece día a día”.

A. ¿A QUÉ CONCLUSIÓN HEMOS LLEGADO?

En lo ya manifestado en el transcurso de la presente tesis, a manera de reportaje, se concluye que la capital, a pesar de concentrar los medios de información más desarrollados, es un espacio desconocido para quienes intentan solucionar los problemas que en ella se han suscitado a lo largo de muchas décadas y para los propios habitantes.

El desconocimiento y la forma parcializada de percibirla no sólo ha obstaculizado una participación más activa y propositiva de los ciudadanos frente a sus problemas. También es fuente de muchos conflictos entre ciudadanos y gobierno.

Los proyectos urbanos como la Alameda, el Tren Elevado, los estacionamientos, las vías autoexpres, la Villa de Guadalupe, el estadio Cruz Azul y la propia carretera La Venta-Colegio Militar que contraponen los intereses generales con los particulares, han causado no sólo polémica sino un rechazo por parte de los pobladores.

La ciudad es un escenario de enfrentamientos y conflictos que muchas veces no encuentran caminos de gestión y negociación política para solucionarlos. La concepción global sobre la ciudad de las organizaciones sociales se enfrenta al desconocimiento y la inexperiencia del gobierno sobre los problemas locales, lo cual genera una polarización de intereses. El resultado es la imposición de las obras sin consultar a los ciudadanos o bien su cancelación.

El fondo del problema es la falta de información más completa y general sobre la ciudad, del cómo es y cómo funciona. Una ciudadanía poco informada es poco participativa o es presa de posturas radicalizadas que tienden a consolidar posiciones cerradas a cualquier negociación. Un proyecto para la ciudad tiene que garantizar mecanismos para socializar la información sobre la ciudad.

Para entender el funcionamiento global de nuestra urbe se necesita, en primera instancia, ampliar la información técnica que por ahora sólo pertenece exclusivamente a círculos y equipos especializados.

¿Cómo se abastece de agua la ciudad y qué repercusiones tiene sobre el subsuelo? ¿Qué otras alternativas existen? ¿Cómo se desaloja y por qué es bueno seguir construyendo el drenaje profundo? ¿Cómo vive la gente en las periferias y qué limitaciones existen para dotarla de agua? ¿Cuáles son las estrategias y cómo se invierte el presupuesto para nuestras fuerzas de seguridad

ciudadana? ¿Cuáles son los principales problemas de la vialidad y el por qué las propuestas del segundo piso al Periférico y otras vías? ¿Por qué tantos estacionamientos subterráneos?

Ampliar la información sobre la ciudad a la sociedad requiere la presencia de las instituciones educativas y de investigación, de los grupos promotores de programas no gubernamentales y, en fin, de todas aquellas instancias que sumando esfuerzos pudieran brindar sus conocimientos y experiencias aprovechando los medios de comunicación masivos como la radio, la televisión y la prensa escrita.

Esta es una función básica que fortalecería las formas de participación como las consultas populares, el plebiscito, el referéndum, las iniciativas populares y los futuros procesos de elección de nuestros representantes.

Información para el ciudadano. Es una forma de aminorar los conflictos, pero sobre todo fortalecer una participación más democrática en la toma de decisiones, de los consejeros ciudadanos, de los ayuntamientos, de los municipios conurbados, de las representaciones legislativas en el Congreso y de nuestros representantes en la Asamblea del DF.

Pero nos preguntamos ¿cuál es el proyecto de ciudad que sustentaremos los ciudadanos, agrupaciones sociales y partidos políticos?

Aquí radica un aspecto fundamental de los procesos democráticos sobre la ciudad: la reflexión y la discusión acerca de la ciudad que deseamos, de las concepciones e ideas sobre los problemas y las propuestas para solucionar los conflictos urbanos que nos aquejan.

No se trata sólo de elegir democráticamente a nuestros representantes, sino de saber por qué y para qué los elegimos.

Todas estas acciones conforman un proyecto de ciudad. No se trata de un cuestionamiento de todos los actos, sino de hacer una evaluación crítica de los resultados y alcances. Pero sobre todo, de involucrar al ciudadano y principalmente a sus organizaciones sociales.

El lema de “por la ciudad que queremos” no debe ser solamente de una organización social, de un partido político ni de un determinado grupo social, sino de todos y cada uno de los que vivimos en esta gran metrópoli.

Es todavía tiempo, a fines del siglo XX, de detener la urbanización hacia el valle de Cuernavaca, de impedir la destrucción de las reservas ecológicas más preciadas de la ciudad, de

garantizar las áreas de recarga acuífera y los valiosos recursos forestales así como de impedir la extinción de las culturas y costumbres ancestrales que todavía resisten en el sur las modernidades urbanas.

Por los impactos ambientales que podría generar la carretera, está “temporalmente suspendida”. Esto parece más una tregua mientras se avanza en la adquisición de tierras y en el proyecto. El gobierno del Ingeniero Cárdenas y la SCT deben informar a la población del plan general y de los planes delegacionales y parciales de desarrollo urbano.

¿Son estas obras prioritarias en la crisis? ¿No sería mejor la creación de empleos, la construcción de viviendas y de servicios para los sectores con mayores necesidades?

De construirse la autopista, se deben incorporar propuestas y demás mecanismos jurídicos y administrativos para preservar y fortalecer las actividades agrícolas de la región, de tal manera que se conserven las comunidades agrarias incorporándolas en los beneficios económicos, tan rentables para los nuevos consorcios financieros e inmobiliarios de nuestra ciudad.

El gobierno tiene un compromiso y una responsabilidad para detener los daños ambientales, sociales y culturales que se generarían. Se debe suspender la autorización de la SEMARNAP y cancelar así el trazo de la carretera La Venta-Colegio Militar para buscar otras alternativas viales. Urbanizar sí, pero no a costa de los pulmones verdes de la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA.

1. BAENA Paz, Guillermina, *Tesis en 30 días*, Edit. Editores Mexicanos Unidos, 11a. Edición, México 1995, 100 pp.
2. BENÍTEZ, J.A. "El Reportaje", en *Técnica periodística*, Edit. UPEC, La Habana 1971, 161 pp.
3. BERG, Peter, et. al., *Ecodesarrollo urbano*, Ediciones GEA, México 1990, 98 pp.
4. BUENDÍA, Manuel, *Ejercicio Periodístico*, Edit. Aguilar León y Cal Editores y Fundación Manuel Buendía, 206 pp.
5. CALVO Hernando, Manuel, *El Periodismo Científico*, Ediciones CIESPAL.
6. COOPLE, Neale, *Un nuevo concepto del periodismo*, Edit. Pax-México, México 1978, 363 pp.
7. GONZÁLEZ Reyna, Susana, *Manual de redacción e investigación documental*, Edit. Trillas, 3a. Edición, México 1988, 204 pp.
8. GUAJARDO, Horacio, *Elementos de Periodismo*, Edit. Gernika, México 1982, 129 pp.
9. LEGORRETA, Jorge, *Efectos ambientales de la expansión de la ciudad*, Centro de Ecología y Desarrollo, México 1994, 182 pp.
10. LEGORRETA, Jorge, *Transporte y contaminación en la ciudad de México*, Centro de Ecología y Desarrollo, México 1995, 356 pp.
11. LEÑERO, Vicente y Carlos Marín, *Manual de Periodismo*, Edit. Grijalbo, 7a. Edición, México 1986, 315 pp.
12. MARTÍNEZ Albertos, José Luis, *Redacción Periodística*, Edit. Ate, España 1975, 254 pp.
13. RABASA Gamboa, Emilio, *De súbditos a ciudadanos. sentido y razón de la participación política*, Edit. UNAM-Porrúa, 1a. Edición, México 1994, 130 pp.

14. RAMÓN, Fernando, *Miseria de la ideología urbanística*, Edit. Ciencia Nueva, Madrid 1967, 161 pp.
15. RÍO Reynaga, Julio del, *El reportaje: periodismo interpretativo*, Edit. Época, 1978, 347 pp.
16. VIVALDI, Martín Gonzalo, *Géneros Periodísticos*, Edit. Paraninfo, 4a. Edición, España 1987, 400 pp.

DOCUMENTOS DE CONSULTA.

1. ANAYA, Elizabeth, *México: Ciudad*, Comisión de Asentamientos Humanos, 23 pp.
2. *Autopista La Venta-Colegio Militar: Tramo: San Mateo Tlaltenango-Colegio Militar*, Reporte Técnico Especial Delegación Tlalpan. TRIBASA-TRIADA, México, Abril 1995.
3. *Boletín de Información y Análisis*, Comisión de Desarrollo Urbano y Reservas Territoriales, No. 2, septiembre 1995.
4. *Boletín de Información y Análisis*, Comisión de Desarrollo Urbano y Establecimiento de Reservas Territoriales, No. 3, marzo 1996.
5. *Diagnóstico Ambiental sobre la Ciudad de México*, Comisión de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea Legislativa del DF, Marzo 1996.
6. *Diagnóstico integrado y propuesta de estrategia*, participantes: DDF, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Dirección General de Ordenamiento Urbano, UAM Xochimilco y el Grupo de Estudios Metropolitanos. México, Julio 1995. (Documento para discusión)
7. *Dictamen sobre medidas de atenuación para la carretera La Venta-Colegio Militar*, Instituto de Biología de la UNAM, Septiembre de 1994.
8. *El Margen Verde*, Boletín Informativo de la Coordinadora Regional del Sur, A.C., No. 1, México, Octubre 1995.

9. Estudio para la Manifestación del Impacto Ambiental en su Modalidad Específica de la carretera Contadero-Periférico Sur. Tramo Contadero-Luis Cabrera, Dirección General de Carreteras Federales, SCT.
10. Evaluación de Impacto Ambiental de la carretera La Venta-Colegio Militar. Modalidad Intermedia, Instituto de Investigaciones Ecológicas, México, 1994.
11. Manifestación de Impacto Ambiental. Modalidad Específica, Proyecto: Autopista La Venta-Colegio Militar, Centro de Ecología de la UNAM, Mayo 1995, 386 pp.
12. Programa Integral contra la Contaminación Atmosférica, Comisión Metropolitana para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental en el Valle de México, 55 pp.
13. Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000, participantes: Departamento del Distrito Federal y Secretaría de Transportes y Vialidad, México 1995.
14. Programa Villa de Guadalupe, DDF, Julio 1996, 15 pp.
15. Proyecto Alameda, DDF, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Dirección General de Desarrollo Urbano, Fideicomiso Alameda, Versión Abreviada, 6 pp.
16. Proyecto Autopista La Venta-Colegio Militar, DDF, Consejo Asesor de Desarrollo Urbano, 3 pp.
17. Proyecto Estadio Cruz Azul, DDF, Consejo Asesor de Desarrollo Urbano, 10 pp.
18. Proyecto y Concesión del Tren Elevado, Consejo Asesor de Desarrollo Urbano, DDF, Julio 1996, 9 pp.
19. Síntesis de las reuniones del Consejo Asesor de Desarrollo Urbano de la Asamblea de Representantes del DF. realizadas durante 1996, 38 pp.
20. SZEKELY, Alberto, Autopista La Venta-Colegio Militar Estudio Jurídico Ambiental, 56 pp.

HEMEROGRAFÍA

1. ACOSTA, Carlos, "En la retórica, liberalismo social; en los hechos, neoliberalismo clásico" en *Proceso*, 9 de marzo 1992, No. 801, pp. 6-9.
2. ADALID, Tatiana y David Torres, "La aprobación de la vía La Venta-Colegio Militar en manos del gobierno del DF, asegura el INE" en *La Crónica*, 24 de julio 1997, pp. 10, 12.
3. AGUILERA, Alma, "Difícil que se construya la carretera" en *El Universal*, 14 de julio 1997, p. 14.
4. AGUILERA, Alma, "En el proyecto de la carretera de Colegio Militar, nadie cede" en *El Universal*, 24 de diciembre 1996, pp. 1, 4.
5. AGUILERA, Alma, "Expropiaron ya tierras para la vía de La Venta" en *El Universal*, 14 de enero 1997, pp. 1, 2.
6. ÁLVAREZ, Edgar, "No responden a la gente, los megaproyectos" en *El Universal*, 10 de mayo 1997, p. 1.
7. ANAYA, Elizabeth, "Megalópolis en depredación" en *Memoria*, febrero 1992, No. 39, pp. 7-10.
8. BALLINAS, Víctor, "Peaje en vías rápidas: DDF" en *La Jornada*, 11 de marzo 1996, pp. 1, 48.
9. BALLINAS, Víctor, "Reglas estrictas en el proyecto La Venta-Colegio Militar, aconsejan" en *La Jornada*, 2 de septiembre 1996, p. 52.
10. BELTRÁN del Rfo, Pascal, "Salinas un año de exilio: fantasma vergonzante, juega a las escondidas con el descrédito a costas" en *Proceso*, 4 de marzo 1996, No. 1009, pp. 20-25.
11. BERNEO, Adriana, "Protestan contra carretera" en *Reforma*, 5 de octubre 1995, p. 4.
12. CACHO, López Yalín, "Aval del PRD al proyecto urbano Alameda" en *El Financiero*, 3 de diciembre 1997, p. 25.

13. CANALES, Claudia, "El segundo piso" en *La Jornada*, 12 de septiembre 1996, p. 45.
14. CAPPI, Mario, "Transfieren el proyecto Villa de Guadalupe al gobierno de CCS" en *El Financiero*, 3 de diciembre 1997, p. 24.
15. CASTILLO, Eduardo del, "Lomas de la Era un ejido donde florecieron servicios y organización" en *Rescate de la memoria histórica del pueblo de Santa Ursula Coapa*, Octubre 1994, 1-9 pp.
16. CASTILLO, García Gustavo, "Aún no determina el INE sobre proyecto carretero" en *La Jornada*, 31 de marzo 1997, p. 46.
17. ENCISO, Angélica, "Piden cambiar el trazo de la vía La Venta-Colegio Militar" en *La Jornada*, 17 de octubre 1994, p. 3.
18. ENCISO, Angélica, "Urge definir una política ambiental" en *La Jornada*, 15 de septiembre 1996, p. 18.
19. GONZÁLEZ, Alberto, "Sólo 50 casas serían afectadas por el tramo La Venta-Colegio Militar" en *La Crónica*, 30 de julio 1997, p. 2.
20. GUTIÉRREZ, Héctor, "En torno al Periférico Exterior, El PRD debe valorar los intereses del DF: PAN" en *La Crónica*, 30 de julio 1997, p. 2.
21. HIDALGO, Jorge, "Proponen cancelar el Ecotrén" en *Reforma*, 3 de septiembre 1996, p. 1.
22. LEGORRETA, Jorge, "Los ricos también crecen" en *Reforma*, 8 de agosto 1995.
23. LEGORRETA, Jorge, "Megalópolis; una nueva dimensión de la ciudad" en *Reforma*, 29 de agosto 1995.
24. LEGORRETA, Jorge, "Tren Elevado ¿utopía sexenal?" en *La Jornada*, 31 de diciembre 1996, p. 43.
25. LÓPEZ, Jorge y Adriana D. Valasis, "Exigen vecinos cancelar proyecto de libramiento" en *Reforma*, 18 de enero 1995.

26. LÓPEZ, Jorge, "Solicitan consulta en proyecto vial" en *Reforma*, 31 de enero 1995, p. 2-B.
27. LÓPEZ, Jorge, "Suspenden evaluación ambiental de carretera" en *Reforma*, 28 de febrero 1996.
28. LOZADA, Ana María, "La carretera afectaría a 36 comunidades de cuatro delegaciones, señala el MEM" en *La Crónica*, 30 de julio 1997, p. 13.
29. LOZADA, Ana María, "La mancha urbana ha crecido en el Ajusco 300%, denuncia la asociación de parvifundistas" en *La Crónica*, 24 de julio 1997, p. 11.
30. MONGE, Raúl, "Camacho decide por sí y ante sí cómo debe ser la capital" en *Proceso*, 9 de julio 1990, No. 714, pp. 18-21.
31. MONGE, Raúl, "Camacho Solís, empeñado en hacer una capital de lujo, para los que puedan pagar" en *Proceso*, 23 de diciembre 1991, No. 790, pp. 20-23.
32. MONGE, Raúl, "Los grandes proyectos: Centro histórico, Alameda, Polanco, Santa Fe y Xochimilco" en *Proceso*, 18 de marzo 1991, No. 750, pp. 10-13.
33. MORALES, Roberto, "No se construirá el tren elevado en el gobierno de Cárdenas" en *El Economista*, 2 de marzo 1998, p. 59.
34. NÁJAR, Alberto y Víctor Ballinas, "Impugnan las obras de estacionamientos" en *La Jornada*, 12 de septiembre 1996, p. 43.
35. NÁJAR, Alberto, "Deficiente el informe de impacto ambiental de Tribasa" en *La Jornada*, 23 de octubre 1996, p. 47.
36. NÁJAR, Alberto, "El Proyecto Alameda, detenido; los propietarios, renuentes a vender" en *La Jornada*, 8 de septiembre 1996, p. 43.
37. NÁJAR, Alberto, "Más que desalojos, urge cambiar políticas urbanas, indican expertos" en *La Jornada*, 26 de agosto 1996, pp. 52, 64.

38. NÁJAR, Alberto, "Piden informe sobre impacto ecológico de la construcción de la vía La Venta-Colegio Militar" en *La Jornada*, 28 de agosto 1996, p. 44.
39. NÁJAR, Alberto, "Sin autorización preparan construcción de carretera" en *La Jornada*, 31 de agosto 1996, p. 41.
40. NÚÑEZ, Ernesto, "Comenzarán en enero cuatro megaproyectos" en *Reforma*, 3 de octubre 1996.
41. NÚÑEZ, Ernesto, "Preparan el tercer anillo" en *Reforma*, 18 de octubre 1997, p. 5.
42. NÚÑEZ, Ernesto, "Revivirán megaproyectos" en *Reforma*, 18 de julio 1996, p. 1.
43. OJEDA, Néstor, "El proyecto vial debe analizarse cuidadosamente: René Arce" en *La Crónica*, 29 de julio 1997, p. 3.
44. OJEDA, Néstor, "Es indispensable la construcción de la autopista: Secretaría de Transportes y Vialidad del DF" en *La Crónica*, 29 de julio 1997, p. 3.
45. ORTEGA, Pizarro Fernando, "Las autopistas, el gran proyecto del gobierno salinista: costos rebasados, plazos incumplidos y mal cálculo de los aforos vehiculares" en *Proceso*, 12 de febrero 1996, No. 1006, pp. 20-29.
46. PONCE, Manuel, "No se frenarán los proyectos viales" en *El Universal*, 8 de febrero 1997, p. 1.
47. POSADA García, Miriam, "El crecimiento urbano horizontal, riesgo para las zonas agrícolas" en *La Jornada*, 11 de febrero 1996, p. 42.
48. PRADILLA, Cobos Emilio, "Megaproyectos, ciudad y democracia" en *La Jornada*, 3 de septiembre 1997, p. 49.
49. PUENTE, Sandra, "Insiste el gobierno en construir la vía La Venta-Colegio Militar" en *El Universal*, 26 de febrero 1995, pp. 1-2.

50. RAMOS, Claudia, "Denuncian estudios de Tribasa" en *Reforma*, 23 de octubre 1994, p. 4.
51. RAMOS, Claudia, "Falta información ambiental al proyecto de una autopista" en *Reforma*, 13 de septiembre 1994, p. 7-B.
52. RAMOS, Ortiz Arturo, "Cancelar la construcción del periférico exterior afectará el nivel de vida de los habitantes del DF" en *La Crónica*, 29 de julio 1997, p. 2.
53. RAMOS, Ortiz Arturo, "El PRD cancela el proyecto vial del DF" en *La Crónica*, 28 de julio 1997, pp. 1, 2, 3.
54. RÍO Reynaga, Julio del, "El reportaje: el género periodístico del siglo XX", en *Revista de la Escuela Nacional de Ciencias Políticas*, Año X, Octubre-Diciembre 1964, No. 38, 641-654 pp.
55. ROCHA, Alberto, "Rechaza la ARDF autorizar la construcción de la carretera La Venta-Colegio Militar" en *Excelsior*, 25 de febrero 1997, pp. 25, 26.
56. RODRÍGUEZ, Flavia y Tatiana Adalid, "En manos de Cuauhtémoc Cárdenas, la decisión de aprobar el tramo carretero La Venta-Colegio Militar, afirma el INE" en *La Crónica*, 30 de julio 1997, p. 11.
57. S/A, "Camacho diagnostica: el sistema, autoritario, hecho para el control y el monopolio del poder" en *Proceso*, 14 de noviembre 1994, No. 941, pp. 6-11.
58. S/A, "David Peñaloza Sandoval: Empresario Malagradecido" en *Proceso*, 19 de febrero 1996, No. 1007, pp. 19.
59. S/A, "Inconformidad de la Sedena con el trazo del Tren Elevado" en *La Jornada*, 25 de julio 1996, p. 38.
60. SALAZAR, Ana, "Se reinició la proyección financiera del tren elevado" en *La Jornada*, 21 de enero 1997, p. 39.

61. SIMPSON, Máximo, "Reportaje, objetividad y crítica social. (El presente como historia)", en Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales. FCPyS-UNAM, Año XXIII, Nueva Época, Octubre-Diciembre 1976, y Enero-Marzo 1977, No. 86 y 87, 143-151 pp.
62. TORRES, David, "La autopista proyectada no resolvería los problemas viales del DF, dice Greenpeace" en La Crónica, 30 de julio 1997, p. 13.
63. UREÑA, José, et. al., "CSG será amonestado, no expulsado del PRI" en La Jornada, 21 de diciembre 1995.
64. URRUTIA, Alonso y Víctor Ballinas, "DDF: corresponderá a la IP modernizar la infraestructura vial de la ciudad de México" en La Jornada, 6 de octubre 1995, p. 49.
65. URRUTIA, Alonso, "300 hectáreas de crecimiento no planificado en la periferia, al año" en La Jornada, 10 de agosto 1996, p. 33.
66. URRUTIA, Alonso, "Exige la ARDF que se inicien las obras del Tren Elevado" en La Jornada, 10 de diciembre 1996, p. 44.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN

1. Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, Diario Oficial de la Federación, DDF, 7 de Febrero 1996, Primera Sección, Tomo DIX, No. 4, pp. 38-55.
2. Ley General de Asentamientos Humanos, Diario Oficial de la Federación, DDF, 21 de julio 1993.
3. Ley General del Equilibrio Ecológico, Diario Oficial de la Federación, DDF, 13 de diciembre 1996, Tomo DXIX, No. 10, pp. 5-46.
4. Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Impacto Ambiental, Diario Oficial de la Federación, Poder Ejecutivo, Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, 7 de Junio de 1988, Tomo CDXVII, No. 5, p. 28.

VIDEOS.

La ciudad del hoy no respira y Trituran el futuro, Coordinadora Regional del Sur y Frente CUALOCOTLA, videocomunicación de organizaciones de movimientos populares de cultura y ecología de la ciudad de México, México, D.F. 1996.

PROGRAMAS DE RADIO.

1. El milenio por venir, en Radio UNAM, Conductor Federico Gagiola, viernes 13 de septiembre 1996, tema: "La carretera La Venta-Colegio Militar".
2. El milenio por venir, en Radio UNAM, Conductor Federico Gagiola, viernes 20 de septiembre 1996, tema: "Programas Delegacionales y Visión Global de la Evolución Metropolitana".
3. El milenio por venir, en Radio UNAM, Conductor Federico Gagiola, viernes 27 de septiembre 1996, tema: "Planes Delegacionales de Desarrollo Urbano".
4. El milenio por venir, en Radio UNAM, Conductor Federico Gagiola, viernes 8 de agosto 1997, tema: "Proyecto carretero La Venta-Colegio Militar, a debate las estrategias de desarrollo urbano en el DF".

ENTREVISTAS.

1. Ingeniero Rafael López de la Cerda, diputado del PRD en la ARDF, fundador de la CORSAC y habitante de Lomas de la Era. México, D.F. 14 de octubre de 1996. 27 de marzo de 1998.
2. Arquitecto Jorge Legorreta, delegado en Cuauhtémoc, catedrático e investigador de la UAM Azcapotzalco y director de la empresa Metrópolis. Ciudad de México. 29 de mayo de 1996.
3. Arquitecto Raymundo Rosas, Profesor en la Facultad de Arquitectura de la UNAM y asesor en la ARDF. México, D.F. 5 de marzo de 1998.
4. Arquitecto Alfonso González, Profesor en la Facultad de Arquitectura de la UNAM e investigador en el Grupo de Estudios Ambientales (GEA). México, D.F. 18 de junio de 1996.

5. Licenciada Elizabeth Anaya, urbanista en la UAM Xochimilco y en la Comisión de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. Ciudad de México. 27 de junio de 1996.
6. Doctor Jorge López Curto, presidente de Pro-Contadero, Asociación Civil. México, D.F. 21 de mayo de 1996.
7. Señor Adán Vergara, habitante de Santa Rosa Xochiac. Ciudad de México. 4 de agosto de 1996.
8. Señora Teresa Flores, habitante de Santa Rosa Xochiac. Ciudad de México. 21 de enero de 1997.
9. Señorita Josefina Martínez, habitante de la Era, miembro de la CORSAC y del Frente CUALOCOTLA. Ciudad de México. 15 de febrero de 1997.
10. Señor Pablo y Señora Gloria Velarde, habitantes de la Era y dirigentes del Frente CUALOCOTLA. Ciudad de México. 15 de febrero de 1997.
11. Señora Leticia Fuentes, miembro de la CORSAC y del Frente CUALOCOTLA. Ciudad de México. 25 de mayo de 1996.
12. Licenciado Raúl Flores, integrante de la organización social Amigos de la Magdalena Mixhuca. Ciudad de México. 7 de octubre de 1996.
13. Señor Alfonso Mateos, propietario del restaurante "Mi Pueblo", en la colonia Juárez. México, D.F. 11 de septiembre de 1996.

SIGLAS.

ARCTZA.- Asociación de Residentes, Comerciantes y Trabajadores de la Zona Alameda.

ARDF.- Asamblea de Representantes del Distrito Federal.

CORSAC.- Coordinadora Regional del Sur, A.C.

CUALOCOTLA.- Iniciales de las delegaciones Cuajimalpa (CU), Álvaro Obregón (ALO), Contreras (CO) y Tlalpan (TLA).

DDF.- Departamento del Distrito Federal.

DF.- Distrito Federal.

GCM.- Grupo Concesionario Metropolitano.

GEA.- Grupo de Estudios Ambientales.

GMD.- Grupo Mexicano de Desarrollo.

ICA.- Ingenieros Civiles Asociados.

INAINE.- Instituto Autónomo de Investigaciones Ecológicas.

INE.- Instituto Nacional de Ecología.

PRD.- Partido de la Revolución Democrática.

PRI.- Partido Revolucionario Institucional.

SCT.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

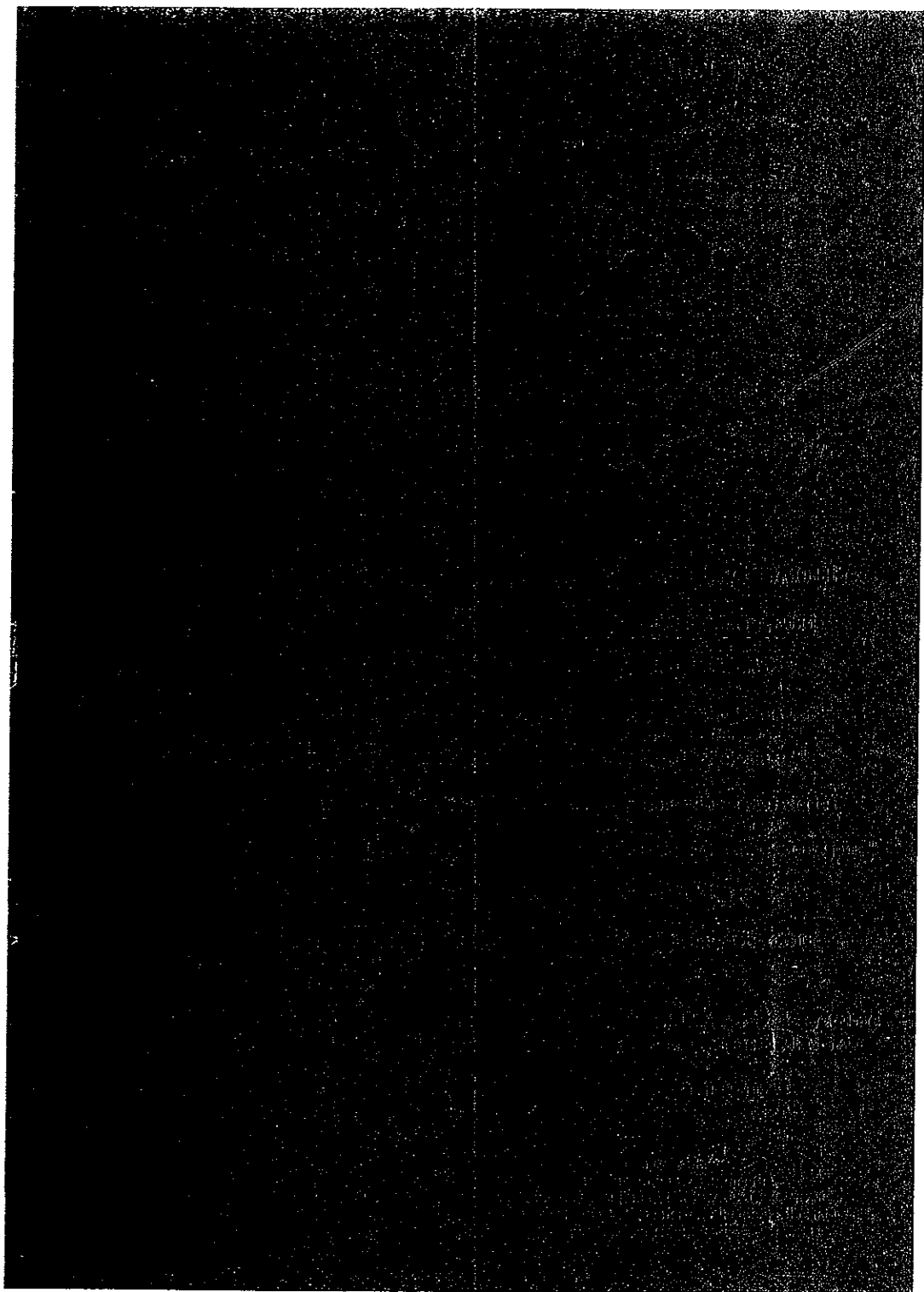
SEMARNAP.- Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

TRIBASA.- Triturados Basálticos, S. A.

ANEXOS

ANEXO 1

“Por la ciudad que queremos”



ANEXO 2

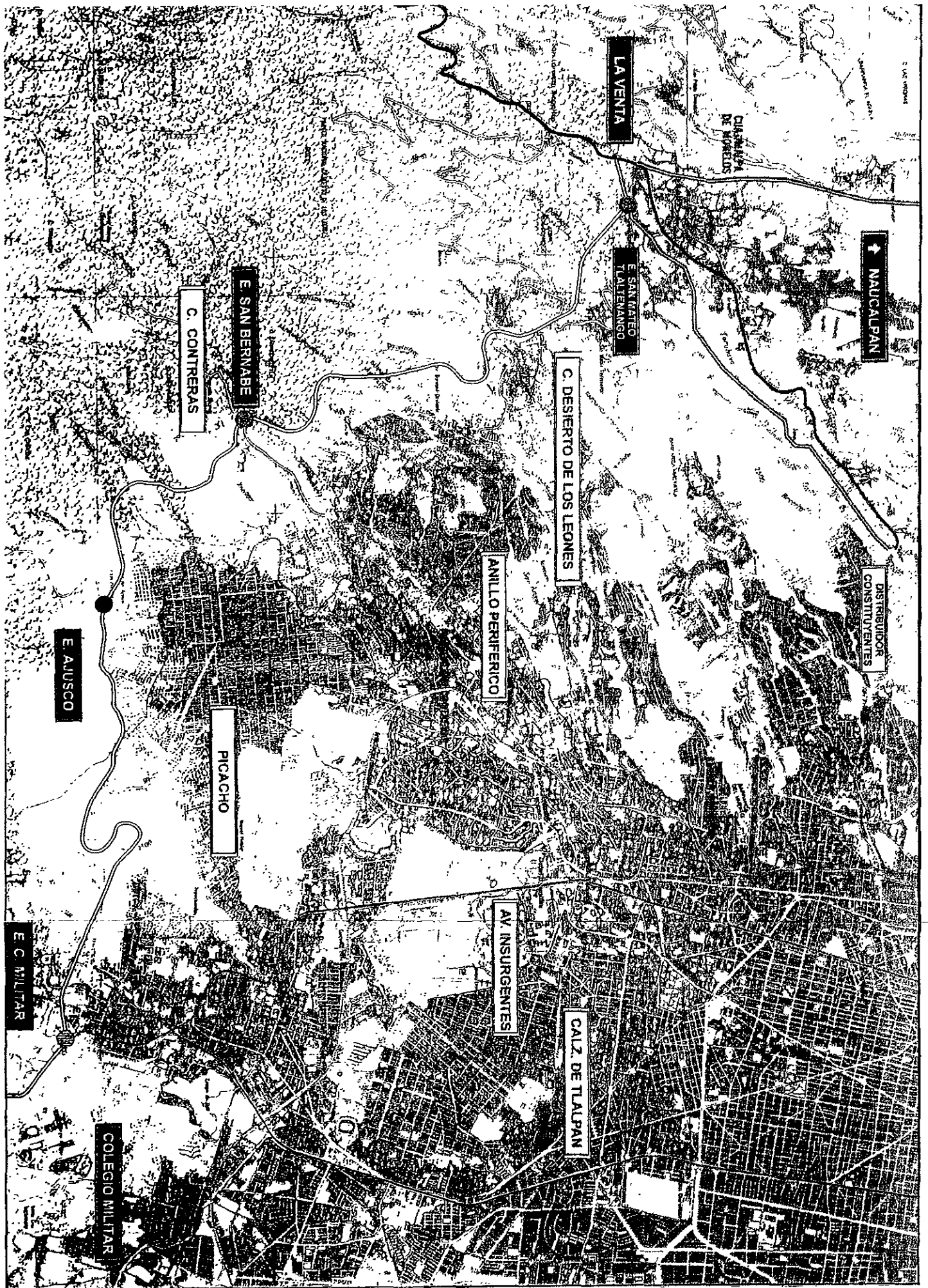
***TERCER ANILLO METROPOLITANO
(1995 - 2000)***

En rosa la autopista La Venta-Colegio Militar.



ANEXO 3

***Autopista La Venta-Colegio Militar
y vías primarias en la zona del trazo***



LA VENTA

NAUICALPAN

E. SAN JACOBO TALENANGO

C. DESIERTO DE LOS LEONES

ANILLO PERIFERICO

AV INSURGENTES

CALZ. DE TLALUPAN

E. SAN BERNABE

C. CONTRERAS

E. AUISCO

PICACHO

E. C. MILITAR

COLEGIO MILITAR

DISTRIBUIDOR CONSTITUYENTES