



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ARAGÓN**

**ACCIÓN COLECTIVA COMO RESPUESTA A
LA VÍA POETAS: EL CASO DEL FRENTE
AMPLIO CONTRA LA SUPERVÍA.**

T E S I N A

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA**

PRESENTA:

JOSÉ RODRIGO RODRÍGUEZ TRIGO

DIRECTOR DE TESINA:

MTRA. ANA MARÍA MARTÍNEZ PONCE





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.

Índice.

Introducción

Capítulo 1 Supervía Poniente.....	4
1.1.- Acción Colectiva.....	12
Capítulo 2 Movilidad en la ciudad.....	20
2.1.- Aspectos Demográficos.....	24
Capítulo 3 Análisis de coyuntura.....	36
3.1.- Metodología y resultados.....	37
3.2.- Frente Amplio contra la Supervía como una acción colectiva	
Periodo 1. Inicio de una coyuntura.....	40
3.3.- Periodo 2. Manifestaciones.....	50
3.4.- Periodo 3. Fase final de la acción colectiva.....	62
Conclusiones.....	66
Fuentes de Información.....	68
Anexos.....	73

Introducción.

A partir de un crecimiento demográfico desmedido en nuestro país, agravado en las últimas décadas, el sistema gobernante ha querido dar respuesta a la torpe movilidad social que fluye lentamente en las arterias viales de una metrópoli “a la vanguardia”, llamada así por nuestro jefe de gobierno, cuya gestión se ha dedicado a la renovación de espacios, nuevos “mega proyectos”, obras y servicios. Una desmesurada expansión de la mancha urbana es lo que cotidianamente vivimos en nuestra ciudad; estos grandes cambios motivados con la intención de lograr menores tiempos de desplazamiento, cada construcción nombrada por sus propiedades, como nuestro tema, la “Supervía Poniente”, vialidad rápida confinada con un sistema de peaje que unirá a la avenida Luis Cabrera con la avenida Los Poetas, la que mejorará la calidad de vida de los habitantes del Distrito Federal, con vialidades eficientes y transporte público moderno y seguro, esto por encima de la conservación del medio ambiente, lo que ha traído como consecuencia movilizaciones sociales, motivadas por el descontento de un sector en defensa de las áreas verdes., llamando ecocida a cierto funcionario público, dichas movilizaciones encontraron su forma de expresión por medio de plantones y marchas: ¿Cuales habrían sido sus posibles tácticas de comunicación para llegar al cumplimiento de sus reivindicaciones? Esta investigación pretende señalar el momento real por el cual atravesó el Frente Amplio contra la Supervía, ya que a pesar de la oposición de colonos, vecinos, organizaciones no gubernamentales y especialistas, los trabajos de construcción en diversas áreas continúan, sin escuchar las voces de la ciudadanía que exigen respeto a su calidad de vida, al entorno ambiental y que demanda de las autoridades la información y el sustento legal que avale la realización de dicho proyecto. Con lo anterior se manifiesta el interés por analizar las relaciones entre Estado y sociedad, pero desde la forma en que se construye un movimiento social.

La metodología que se utilizó en esta investigación consistió en la aplicación de la técnica del análisis de contenido, de la información obtenida en la revisión de las

versiones impresas de dos periódicos de circulación nacional, El Universal y Reforma, durante los meses de Marzo de 2010 a Agosto de 2011. Posteriormente, se analiza la coyuntura por la que atraviesa el movimiento que nace formalmente a finales del mes de Julio de 2010, se tomó como punto de partida el mes de Marzo del mismo año para observar con claridad su gradual aparición en la prensa escrita, tomando en cuenta las acciones y movilizaciones del Frente Amplio contra la Supervía.

Como ya se ha mencionado, para una mejor comprensión de la problemática partiremos desde la revisión del marco histórico por el que ha atravesado el desarrollo de la Ciudad de México en materia de crecimiento demográfico y sus necesidades de expansión como resultado del crecimiento poblacional, haciendo referencia en los conceptos de infraestructura y movilidad.

Capítulo 1. Supervía Poniente.

A partir de la década de 1940 la ciudad de México se tradujo en un punto de atracción para la migración proveniente del campo mexicano; esto debido a diversas situaciones políticas y económicas en las cuales se desenvolvía el país. Entre ellas destaca el modelo económico denominado “Sustitución de Importaciones”, una nueva y larga fase de desarrollo económico en la que se reorientara la acción del sector gubernamental, dando preferencia a la industrialización aumentando la productividad de la inversión¹. Implementado en las ciudades Latinoamericanas, con este modelo se crea una situación de incentivación a la Industria, generando gran importancia económica en las zonas centrales y con ello estos espacios se traducen en sedes de una hegemonía en el poder económico. Es en esta época cuando el primer decreto automotriz es emitido, buscaba el fortalecimiento de esta industria enfocado hacia el mercado interno; este decreto estableció un control de precios con el fin de contener las utilidades e incentivar un incremento de la productividad.

Dada la explicación anterior, el Distrito Federal comenzó a considerar el acceso a una mejor calidad de vida, situación que favoreció un incremento en la mancha urbana, siendo una de las entidades federativas de la República Mexicana que mayor crecimiento demográfico ha experimentado durante los últimos cincuenta años, multiplicó su volumen de población de 1930 a 1980².

La interdependencia que existe entre los procesos demográficos y los procesos económicos, políticos y sociales hace necesario ubicarlos dentro del contexto más general del modelo de desarrollo y las políticas sectoriales y regionales que el Estado ha llevado a cabo, principalmente a partir de la década de los años cuarenta. La intensa migración hacia el área Metropolitana de la Ciudad de México es reflejo y el resultado del crecimiento económico en ciertos sectores del sistema

¹ BENÍTEZ ZENTENO, Raúl (1998). *Población y Política en México. Antología*, Porrúa-IIS-UNAM, México. p. 53.

²1930 (1.2 millones de habitantes) V Censo de Población. Tabulados básicos. 1980 (8.2 millones). X Censo General de Población y Vivienda 1980 Tabulados básicos.

económico. La ciudad de México fue, durante varias décadas, el principal centro de atracción de muchos miles de mexicanos que dejaron sus lugares de origen, principalmente el campo, en busca de mejores condiciones de vida y trabajo ya que la política industrial de México, con una serie de acciones, promovió la céntrica ubicación de empresas que ofrecían oportunidades de empleo y mejores ingresos.

El resultado de este crecimiento poblacional no solo afecta aspectos económicos y políticos sino también de superficie. La ciudad de México, a partir de 1940, tiene una dinámica que imprime un carácter metropolitano cuando, por la conurbación con los municipios del Estado de México, pasa de 1, 644, 921 habitantes a 3, 135, 673 en 1950; es decir, se duplica en sólo 10 años³; desencadenando conflictos en torno al espacio urbano de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México a partir de las diferentes modalidades de organización, usos del espacio público, privado y conflictos dominantes por el espacio.

Así también, los movimientos internos de la población en la ciudad de México se acentuaron de manera particular después de los sismos del 19 y 20 septiembre de 1985⁴. Expulsada de la zona céntrica de la ciudad, una parte significativa de la población buscó acomodo en las zonas altas del valle de México, incluyendo aquellas que corresponden a la delegación Álvaro Obregón, lo que ocasionó un crecimiento importante de la zona, generándose una fuerte demanda de vivienda y servicios urbanos.

En la dinámica de la metropolización, el Distrito Federal forma parte de la segunda más grande concentración urbana del mundo; la Zona Metropolitana del Valle de México, actualmente conformada por una población de más de 18 millones de habitantes⁵ que comparten la misma cuenca, se benefician de los mismos

³ Benítez, op. cit., p. 496.

⁴ Ibíd. P. 497.

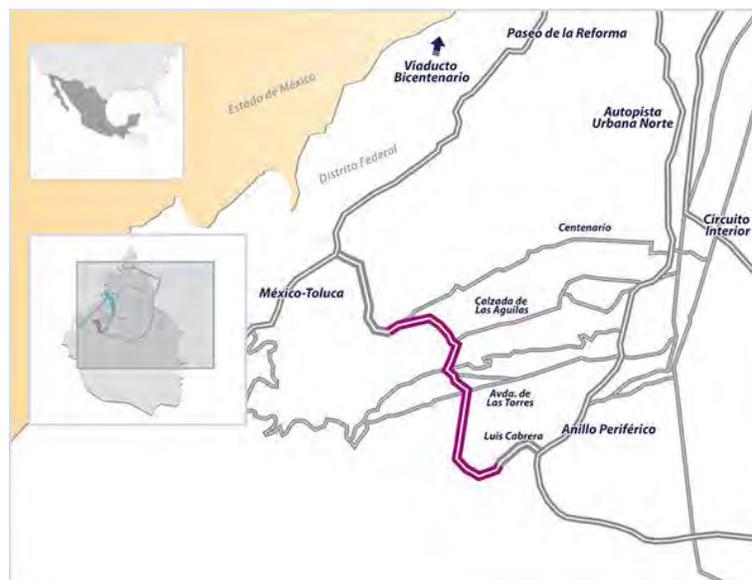
⁵ Población de la ZMVM: 18 millones 335 mil habitantes (18 por ciento de la población total del país). XII Censo General de Población y Vivienda.

recursos naturales y forman parte de uno de los procesos de urbanización más intensos de todo el país.

Se manifiesta una forma moderna de urbanización basada en los flujos poblacionales, el auge industrial y la realización de grandes obras de infraestructura que determinaron el actual patrón de crecimiento territorial en la ciudad, con la absorción de las áreas rurales al área urbana y el comienzo de la expansión hacia el Estado de México, desbordando los límites del Distrito Federal, avanzando no sólo hacia la periferia sino también hacia los municipios conurbados con la incorporación de tierras agrícolas y comunidades rurales a la ciudad.

Es en este punto donde hace su aparición la Supervía Poniente, que ha madurado como la solución a un grave y complejo problema de la Ciudad de México: la conectividad entre el sur y el poniente de la misma.

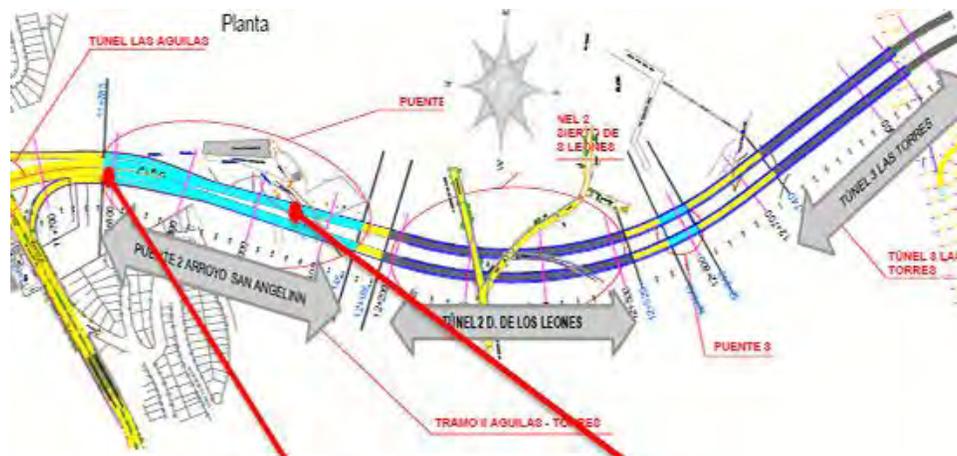
Imagen 1 Supervía. **COBERTURA DELEGACIONAL:** Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Magdalena Contreras, Tlalpan⁶



⁶ OHL Concesiones. “Actividades y Concesiones”. Recuperado el 20 de julio de 2010 de <http://www.ohlconcesiones.com/Plantillas/concesionesfich.aspx?IdF=92&IdL=93&IdFich=94&Filt=123&Cont=419&Fich=609&Filtro=116&idM=45&nvl=0>

¿Por dónde pasará esta vía? Este proyecto cuenta con una longitud troncal confinada total de más de cinco mil metros entre Avenida Centenario y el entronque con Luis Cabrera, y otros cinco mil metros lineales, aproximadamente, de entronques y adecuaciones viales complementarias. Además, se tiene contemplado realizar entronques y vialidades complementarias que ayuden a evitar que se continúen saturando las vialidades de las zonas sur y poniente.

Imagen 2 Tramo Las Águilas - Las torres.⁷



RUTA: Cuajimalpa – Periférico Sur.

Para entender mejor la problemática de la zona a la que nos referimos, es necesario mencionar la construcción de las más importantes vialidades, con particular interés en Periférico, ya que a partir de esta construcción comenzaron las modificaciones y restructuración de ejes y avenidas, aunado a que de esta vialidad se desprende el proyecto que genera el fenómeno a estudiar, obedeciendo la ruta de Cuajimalpa a Periférico Sur.

⁷ OHL Concesiones. Recuperado el 20 de julio de 2010 de <http://www.ohlconcesiones.com/Plantillas/concesionesfich.aspx?0>

Carlos Contreras incorpora al Plano Regulador del Distrito Federal una visión metropolitana, en un plano denominado Sistema arterial de la ciudad de México y sus alrededores, hace un primer planteamiento sobre la construcción de grandes vialidades más allá de las fronteras urbanas.⁸

El Viaducto, Periférico, Circuito Interior y los ejes viales modificaron el rostro a la ciudad, le dieron orden y un poco más de velocidad, pero ante el panorama expansionista propio del DF, la ciudad nunca se va a dar abasto.

Esos fenómenos, estuvieron acompañados de procesos políticos y la realidad coincide en que todas las vialidades del DF fueron obras faraónicas en su época, pero quedaron inconclusas por la falta de planeación urbana de la ciudad y hoy la metrópoli sigue siendo un ente caótico debido a la incesante incorporación anual de automóviles, avalada por gobiernos que han permitido y apoyado el crecimiento de esa industria y de la misma forma la saturación humana.

El Distrito Federal es un monstruo de coches: se alimenta de ellos con cada bocanada de automóviles que incorpora a su sistema vial. Actualmente tiene un parque vehicular de casi 4 millones de vehículos, de acuerdo con la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI) del gobierno local. El auto siempre ha sido el rey; el desarrollo de las grandes vialidades y la modificación de su trazo se explican con el crecimiento del parque vehicular y la explosión demográfica.

La ciudad vive una época de auge, la apertura de vialidades, históricamente, ha respondido al crecimiento del parque vehicular, pero también tuvo un efecto inverso: con más espacio en la ciudad, los capitalinos empezaron a adquirir automóviles. Se dice que con los ejes viales, el automóvil se convirtió en objetivo de la gente; tener auto era adquirir cierto status.

⁸ LEGORRETA, Jorge. (2002, Octubre 16). *Historia de dos vialidades en camino de transformarse*. La Jornada, pág. 31.

La mancha urbana rebasó los límites del DF y no se detiene. Y aunque el gobierno asegura que las nuevas vialidades privilegiarán al transporte público, el automóvil sigue sin tener espacio suficiente y en el afán de construir vialidades para ese personaje, continúa la expansión de la urbe.

Según la SETRAVI, el Periférico consta de tres tramos: del Toreo a San Antonio, 9.4 kilómetros; de San Antonio a Muyuguarda, 20.4 kilómetros, y de Muyuguarda a Zaragoza, 12 kilómetros⁹. Aunque los expertos aseguran que sigue siendo una buena opción, falta cerrarlo hacia el oriente para darle continuidad eficiente, así como completar el segundo piso.

La incorporación de nuevas vialidades y de nuevos proyectos, aun en tintero, responden a la necesidad de la dinámica de la población, así como de la tecnología. La revolución urbana es el conjunto de transformaciones que se producen en la sociedad contemporánea para marcar el paso desde el período en que predominan los problemas de crecimiento y de industrialización a aquel otro en el que predomina ante todo la problemática urbana y donde la búsqueda de soluciones y modelos propios a la sociedad urbana pasara a primer plano.

Con esto resulta inevitable asociar construcciones y programas con los partidos políticos, contraponiéndose completamente a la realidad, como lo que en entrevista comentó Cristina Zamora:

“La gente no sabe que existe un plan maestro de Metro en la ciudad en el cual están establecidas las etapas de construcción, pero por fines electoreros cada gobernante le pone nombre y apellidos a las obras”. (Ex periodista Cristina Zamora Ponce de León, Noviembre 2011)

El párrafo anterior hace referencia a uno de los varios resultados que arroja este estudio, para la completa referencia léase la entrevista realizada dentro de los

⁹Infraestructura vial del Distrito Federal Según Cifras de SETRAVI. Longitud total de la red vial en el Distrito Federal: 10 mil 200 Kilómetros

anexos en la pagina 77, aunado a ésta, el lector puede revisar las fotografías del plan maestro en las paginas contiguas a la antes mencionada.

Siguiendo con la consideración de vialidades, la arquitectura refleja la nueva concepción de la ciudad; el espacio urbano se convierte en el enclave donde se opera el contacto entre las cosas y los agentes, donde tiene lugar su intercambio.

La calle se convierte en un lugar de paso y circulación, de invasión de automóviles y de presión de su industria. *“Echamos manos al tiempo para acortar la llegada al otro punto; pero el riesgo que ello implica pone sobre el tapete la cuestión, entre más tensamos la cuerda del espacio extenso para superarlo a través de la velocidad, mas elusivo y riesgoso se torna”*.¹⁰

Volviendo a la Supervía, ésta concluye con un proyecto vial de la ciudad y conectará el sur con el poniente del Distrito Federal, algo en lo que se ha trabajado por años. Forma parte del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012, con el cual se busca consolidar una ciudad mejor comunicada, con vialidades y transporte público moderno, seguro y eficiente, donde convivan desde su planeación medios de transporte limpios en beneficio directo de las presentes y futuras generaciones.

A continuación se revisaran las líneas estratégicas que articulan al programa antes mencionado, para entender la legalidad desde la que se plantea la construcción de la Supervía ya que este programa es el documento rector para la planeación de la movilidad y su infraestructura en el Distrito Federal. Se ha diseñado con perspectiva de equidad social y urbana, recuperación del medio ambiente y visión metropolitana:

1. Impulso a la movilidad colectiva y disminución de emisiones contaminantes por transporte público.
2. Derecho a una movilidad incluyente y hacia la sustentabilidad.

¹⁰ IBAÑEZ DEL ACEBO, Enrique (2000). *El habitar urbano: pensamiento, imaginación y límite, la ciudad como encrucijada*, Ciudad Argentina, Buenos Aires. p. 365.

3. Transporte y su infraestructura para un nuevo orden urbano.

4. Modernización del servicio a usuarios, la gestión y eficiencia tecnológica¹¹

Desde esta óptica, la meta general del presente gobierno en materia de transportes y vialidad, es avanzar significativamente en la dotación de un sistema de transporte digno, eficiente, seguro y con tecnologías de punta que permitan un menor impacto en el medio ambiente metropolitano, promoviendo un sistema vial que posibilite la disminución de los tiempos de desplazamiento y se implante equitativamente en el territorio de la ciudad, impulsando una adecuada planeación en materia de Transporte y Vialidad, que contribuyan de manera fundamental en una mejor calidad de vida para todos los habitantes de la Ciudad y la metrópoli.

Contrario a esto, diversos grupos ambientalistas afirman que el proyecto pasa por áreas naturales que serán destruidas automáticamente, ante ello resulta oportuno hacer referencia a un párrafo escrito por Aldo Rossi:

*“Si pensamos en un hecho urbano determinado, nos damos cuenta más fácilmente de eso, que de repente se nos presentan una serie de problemas que nacen de la observación de aquel hecho; por otra parte, también entreveramos cuestiones menos claras, que se refieren a la ciudad, a la naturaleza singular de todo hecho urbano”.*¹²

Esta expansión sin control, basada en un modelo de desarrollo inequitativo, ha tenido un alto costo social y ambiental que agudiza las desigualdades sociales, presiona sobre la dotación de infraestructura, servicios y equipamiento urbano, al mismo tiempo que destruye los bienes ambientales y pone en riesgo la sustentabilidad de la ciudad, así pues el siguiente capítulo será el responsable de analizar la problemática desde una visión sociológica.

¹¹ Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012

¹² ROSSI, Aldo (1966). *La arquitectura de la ciudad*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona. p. 59.

1.1 Acción Colectiva, un análisis sociológico.

Como primer punto partimos desde la visión de considerar a la acción colectiva como una expresión de intereses compartidos dentro de una situación estructural común, esto, como ya se ha mencionado, involucró la renovación urbana, que implicó la toma de las calles por parte de los habitantes posicionándose como una construcción social.

La acción tiene que considerarse como una interacción de objetivos, recursos y obstáculos; como una orientación intencional que se establece dentro de un sistema de oportunidades y coerciones¹³.

De acuerdo con Melucci comenzaremos a descomponer esta acción colectiva, ya que no puede ser explicada sin tomar en cuenta cómo son movilizados los recursos internos y externos, además de contener diferentes tipos de comportamiento.

De esta manera, entran al escenario de lucha los vecinos de la delegación Magdalena Contreras, agrupados en el Frente Amplio contra la Supervía y simpatizantes de este movimiento que protestan contra la invasión de la avenida Luis Cabrera, colocando, de forma irónica una —~~casta~~ “casta de robo” provisional, —controlando” así el paso de vehículos, simbolizando el paso por un sistema de peaje formal.

Desde este momento esta manifestación es vista como un sistema de acción social, el cual no sería posible sin la integración e interdependencia de individuos y grupo, en este caso los vecinos afectados, quienes posteriormente se agruparían en un campamento instalado en la esquina de las calles Rosa China y Duraznos, para impedir el inicio de trabajos de la Supervía.

Esta identidad organizativa se desarrolla entre diversas negociaciones, intercambios, decisiones y confrontaciones con el sistema político: —Todo

¹³ MELUCCI, Alberto (1999). *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*. El Colegio de México, Centro de estudios sociológicos, México. p 98.

movimiento social provoca, por parte del sistema urbano, un contra-movimiento que no es sino la expresión de una intervención del aparato político integración-represión, que tiende al mantenimiento del orden”.¹⁴

Así, las estrategias políticas, en particular las de la clase dominante, se expresaron a través del aparato del Estado, fortaleciendo su dominio, utilizó la acción de granaderos, quienes replegaron a los habitantes de la colonia La Malinche, los uniformados volaron rocas y palos.

Cuanto mayor es el número de contradicciones acumuladas, mayor es su carga social, potencialmente movilizadora: Los individuos, actuando conjuntamente, construyen su acción mediante inversiones —organizadas”; esto es, definen en términos cognoscitivos, afectivos y relacionales para darle sentido al —est~~ar~~ juntos” y a los fines que persiguen”.¹⁵

La reivindicación de esta acción colectiva es el respeto de las áreas verdes y el buen funcionamiento de instancias gubernamentales dedicadas a la protección del medio ambiente.

La noche del 21 de octubre de 2010, alrededor de 400 personas participaron en una procesión de antorchas para reiterar el carácter pacífico de su movimiento y emplazar al Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, a concertar, de manera conjunta, las condiciones de diálogo y debate en igualdad de circunstancias.¹⁶

Esta acción fue la respuesta a las acciones de desplazamiento violento que sufrieron los manifestantes; a pesar de las agresiones, este grupo no cayó en las provocaciones del aparato regulador, por el contrario, permanecieron en su postura de manifestación pacífica, con tolerancia y abierta al diálogo.

¹⁴ CASTELLS, Manuel (1974). *La cuestión Urbana*, Siglo XXI, España. p. 297.

¹⁵ MELUCCI. op. cit. p. 125.

¹⁶ SALGADO, Agustín (2010 octubre 22). *Insisten ONG's en que el GDF cancele la supervía poniente. La Jornada*, p. 38

Hasta este punto conocemos las causas que orillaron a gestar el movimiento, las primeras formas de acción y las decisiones tomadas por el Gobierno como pauta de regularización de la problemática.

Esta Marcha no tuvo eco ni repercusión en los medios tradicionales, esto se debe al ser una marcha sin violencia, no llena las características de una nota que incida o escandalice. Otro problema que enfrentó fue el poco poder de convocatoria, ya que únicamente se manifestaron los habitantes perjudicados por la construcción de la vía.

Cuando se observan fenómenos colectivos, generalmente la atención se enfoca sobre los aspectos más visibles de la acción (acontecimientos, movilizaciones y actos de violencia); sin embargo, estos aspectos visibles son manifestaciones de un proceso que opera en el campo analítico.¹⁷

Con base en lo anterior, es importante tener presente las funciones de liderazgo y las formas organizativas, aquí debemos referirnos al uso de redes sociales, ya que fueron utilizadas, posteriormente, como plataforma de comunicación y agrupación, colocando a Daniel Gershenson, emprendedor social, activista, co-fundador y presidente de Al Consumidor A.C y ALARBO AC; Columnista de Animal Político y otras publicaciones, Líder en la comunidad virtual —~~Pa~~ “*Pa* Usted”; quien se desempeñó en esta coyuntura como líder representativo, correspondiendo a los modelos de identidad del actor, como una persona preocupada por el medio ambiente y el buen ejercicio del aparato político.

En redes, la identidad colectiva como proceso enlaza la activación de estas relaciones entre los actores que interactúan, se comunican, negocian y adoptan decisiones, y realizan inversiones emocionales que permiten a los individuos reconocerse.

Regresando al papel de control del aparato político, es necesario referirnos a los actores antagónicos gubernamentales, debemos analizar el papel que jugó SEMARNAT en la defensa del medio ambiente.

¹⁷ MELUCCI, op. cit. p. 102

Martha Delgado, secretaria de Medio Ambiente local, explicó que se autorizó de forma condicionada la construcción de la supervía, al requerirse a la empresa Controladora Vía Rápida Poetas diversas medidas, como cumplir con condicionantes ambientales.¹⁸

Algo que involucrados en esta problemática, niegan rotundamente

Daniel, líder ambientalista, señala:

“SEMARNAT jamás publicó la Manifestación de Impacto Ambiental para el Cambio de Uso de Suelo presentado por la empresa que pretende construir la Supervía Poniente; desafortunadamente nuestra lucha también es en contra de determinaciones irresponsables de autoridades que desatienden su obligación de velar por la protección del medio ambiente y que debieran de actuar de oficio a favor de la conservación y mejoramiento del medio ambiente y de la preservación y enriquecimiento de la riqueza natural de México.”

Correspondiendo a los criterios metodológicos para el análisis de un movimiento social de Melucci, la respuesta del adversario no solamente es llevada a cabo por instancias del Estado sino también por la misma sociedad heterogénea.¹⁹

Parte de la sociedad, se suma a la contraposición del Gobierno.

Por su parte, los interesados en esta obra entregan al jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, una carta en apoyo a la construcción de la Supervía Sur-Poniente, la cual constaba de 3 mil 500 firmas, de personas que viven y se trasladan hacia la zona de Santa Fe, de esta manera le solicitaron que no detenga el proyecto y en respuesta, Marcelo Ebrard, recibió el documento y los invitó a participar en una mesa de trabajo.²⁰

¹⁸ GÓMEZ, Laura (2010 noviembre 2). *Varadas, la supervía poniente y el tramo norte del segundo piso*. La Jornada. p. 31.

¹⁹ MELUCCI, op. cit. p. 134

²⁰ ROBLES, Johana. (2010 noviembre 9). *Con 3 mil 500 firmas, vecinos apoyan la obra en el poniente*. El Universal [En línea]. Recuperado el 14 de julio de 2011, de <http://iphone.eluniversal.com.mx/notas/ciudad/i104009.html>

Wirth desarrolla una definición sociológica de la ciudad:

*Localización permanente, relativamente extensa y densa de individuos socialmente heterogéneos. En primer lugar, en lo que concierne a la dimensión de una ciudad: cuanto mayor es, más amplio es el abanico de variación individual y más grande será también la diferenciación social, lo que determina el debilitamiento de los lazos comunitarios, reemplazados por los mecanismos de control formal y por la concurrencia social.*²¹

En el análisis se observa la completa polarización de las acciones llevadas por los diferentes actores o grupo de actores producto de la segmentación de relaciones sociales y suscita el carácter esquizoide, definido por los intereses, es evidente el completo apoyo hacia una esfera social.

A lo que también comenta Daniel:

“Hubo una desviación a la altura de San Gerónimo, porque allí vive gente que es muy diferente a los vecinos de la Colonia Malinche, gente que sí tiene los medios, personas que si son escuchadas.”

Así las cosas, después de la toma de posesión por parte de las nuevas autoridades del Gobierno de la Ciudad de México, el primero de enero del 2011, se despliegan de nueva cuenta acciones por parte del Frente Amplio contra la Supervía.

Para la investigación, militancia, participación y definición que los actores hacen de sí mismos, se analizó a un grupo periférico que mostró solidaridad incorporándose a las acciones del Frente Amplio, un grupo de ciclistas llamado “División Bicyclera del Sur” y otro: “Bikekas”, así las cosas, la acción está centrada en los códigos culturales, el movimiento es un mensaje, un desafío simbólico a los patrones dominantes. Es la base para la identidad colectiva interna del sistema, pero también para un enfrentamiento.

²¹ CASTELLS. op. cit. p. 111.

Correspondiendo al análisis de los rasgos simbólicos —“División bicicletera del Sur” y —“Bitekas”, se reúne todas las semanas bajo el lema de —“Mis vías no son la vía”. Buscan fortalecer el respeto al ciclista y promover el uso de la bicicleta, por su preocupación del impacto del auto hacia el medio ambiente. Otra acción creativa de este movimiento fue pintar, clandestinamente, falsas ciclovías en la calles de la ciudad.

Estos grupos obedecen a una tendencia global, como ejemplo tomaremos al movimiento de estudiantes chilenos, que no solo llevaron medidas como la acción de Thriller por la educación, sino también se han movilizado por el ejercicio del uso de la bicicleta.

Las consignas empleadas por los participantes también obedecen a la construcción simbólica, como en este caso la creación de una nueva versión de *Cielito lindo*.

Acostumbrados a otro tipo de protestas, los *indicadores* del gobierno capitalino quedaron desconcertadas²²

En la construcción de identidad de los integrantes de la acción colectiva, algunos venían disfrazados, otros llegaron en bicicletas y zancos, muchos se convirtieron en automóviles humanos; fue una protesta diferente que aglutinó a habitantes de La Malinche, ciclistas urbanos, defensores de derechos humanos, académicos y activistas sociales.

Sólo los movimientos pacifistas y ecológicos pueden llamarse nuevos movimientos, y ello porque responden a necesidades sociales que han sido generadas recientemente por el deterioro mundial mediante el cual el desarrollo industrial degenera el medio ambiente.²³

²² QUINTERO, Josefina y Agustín Salgado (2011 enero 6). *Desmienten en caravana creativa que se haya agredido al titular de Obras, La Jornada*, p. 31

²³ GUNDER FRANK, André y Martha Fuentes (1989). *Diez tesis acerca de los movimientos sociales*. El juicio al sujeto, en Wallerstein, Immanuel. Un análisis global de los nuevos movimientos sociales. FLACSO - Miguel Ángel Porrúa, México. p. 48.

Una de las características sobresalientes de esta nota es la solidaridad, ya que movimientos como el ecológico comparten reivindicaciones que son compatibles con los fines y miembros de los movimientos comunitarios pacifistas. Siguen las consignas como contenido y formas de acción:

“Esa casa que tienes, cielito lindo, junto a la Loma / No se la des a nadie y mucho menos al que te roba”.

“Ay, ay, ay, ay lucha y resiste / porque luchando se crea, cielito lindo lo que no existe”.

Al frente de la protesta iban los integrantes del Frente Amplio. Llegaron a la columna de la Independencia, fueron más de 350 los ciudadanos que se hicieron escuchar ayer en Reforma y Juárez.²⁴

De esa manera se concibe a la acción social como una red de estrategias emitidas a partir de una multiplicidad de centros autónomos.

Para la autocrítica del movimiento y la definición que los actores hacen de sí mismos, como bien lo plantea Melucci; Daniel argumenta:

“Me parece que sí se ha hecho un buen trabajo, estamos en pie de lucha; siendo un movimiento pacífico, es difícil ir contra el sistema y tener los resultados que esperamos, no es una tarea fácil, pero en cada uno de nosotros está el cambiar, el ser escuchado. La obra no se logró detener, pero el día de mañana pagaremos las consecuencias de estos ecocidas, esta vía no es una respuesta, lo único que fomenta es el incremento de automóviles, obviamente saturación de las arterias de esta zona y contaminación, es algo retrogrado, son los mismos diseños que se implementaron en ciudades en los años 40, como en los Ángeles y sus resultados no fueron positivos”.

Teniendo en cuenta que de principio a fin la posición del gobierno no ha variado, la obra sigue en construcción a pesar de las movilizaciones. Especialistas y activistas pronostican una saturación de vehículos y cuellos de botella que se formarán tanto en la Supervía poniente como en avenidas en las que desembocará, los principales embudos serán en Luis Cabrera y Periférico Sur,

²⁴ QUINTERO, Josefina y Agustín Salgado op. cit. 2011 enero 6. P. 31

pero también en vías como Las Águilas, Las Torres y avenida de los Poetas, para esto se dio a la tarea de entrevistar a un especialista en la materia.

Antes cabe aclarar con base en la experiencia de todos los que vivimos en el Distrito Federal que uno de los rubros en los que ha destacado la presente administración es la construcción de un gran número de obras, que si bien traerán un beneficio, han causado dolores de cabeza para quienes transitan desde temprana hora por la ciudad.

Las principales calles y avenidas de la ciudad lucen día a día repletas en las horas pico, ya que aún con los pocos carriles con los que se cuenta en algunas arterias importantes, el flujo vehicular se ve trabado, pues se cierran uno o más carriles para la construcción de diferentes proyectos.

En opinión del Arquitecto Jorge Bladinieres Hernández:

“No es sustentable el seguir haciendo vías, lo más viable sería el transporte colectivo, como el metro peor no al aire libre como el que tenemos el Tlalpan si no subterráneo, y así no se quita la oportunidad de conocer de convivir con gente, hemos tomado acciones más económicas, en el afán de que vean lo que hacemos lo que creamos pero destruyendo el concepto de ciudad... En lugar de redensificarse, deshilacharse cuesta más, es más cara la infraestructura de transporte los servicios hacia las orillas. Si se redensificara, provocando políticas y formación de actividades, al centro eso se llama revitalización, convertir calles en zonas peatonales, como en el centro, hacer el encuentro de las personas, el espacio común de la ciudad con la población.... Esto es hacer ciudad, esto es hacer que se humanice la vida de la ciudad.” (Arquitecto Jorge Bladinieres Hernández, Facultad de Arquitectura, UNAM, Octubre 2011)

Véase en anexos página: 73.

Dicho lo anterior, en el siguiente capítulo explicamos los fenómenos urbanos y de movilidad social por los que atraviesa nuestra ciudad.

Capítulo 2 Movilidad en la ciudad.

Nuestro análisis tiene como tema central la acción contradictoria de los agentes sociales, pero debe encontrar su fundamento en la trama estructural que hace la problemática de una sociedad, es decir, el modo en que una formación social trabaja la forma de reparto, gestión, y por lo tanto, las contradicciones resultantes.

Al encargarse del primer aspecto, el programa de transportes a nivel distrito, corresponde a la renovación el lanzamiento de estos nuevos centros mercantiles a quien se quiere convertir al mismo tiempo en emisores culturales centrados sobre valores de consumo, todo siempre en línea de las tendencias sociales en curso; es decir, siguiendo la lógica espacial de los sectores más dinámicos del capitalismo monopolista internacional.

Teniendo en claro que los objetivos de esta vía son unir a Santa Fe con la zona sur del Distrito Federal, hablar de Santa Fe nos remonta a una historia que no es completamente diferente a la de nuestra coyuntura temática, pues para su construcción siguió la misma línea de expropiación obedeciendo a esta lógica internacional, con un cambio total de escenario procediendo al desalojo de una ciudad perdida que se encontraba en lo que es hoy la colonia Centro de Ciudad Santa Fe, la cual fue equipada con su propio aeropuerto, poco después de la construcción del Centro Comercial hasta entonces más grande de América Latina . El potencial de Santa Fe se enmarcaba para convertirse en un verdadero Centro Urbano Moderno de usos mixtos, que contribuyera al cambio económico de la ciudad y al desarrollo de su sector inmobiliario.

La actividad comercial y la extensión de actividades productivas consecutivas a la expansión del mercado, acarrear un fuerte crecimiento demográfico.

En este caso es indiscutible el papel que la tecnología juega en la transformación de las formas urbanas. La difusión del automóvil permitió la dispersión urbana en las grandes zonas de residencia individual, extendidas en toda el área y ligadas por vías rápidas de circulación a diferentes actividades (trabajo, comercio, etc.). Así como también el vertiginoso desarrollo de la navegación aérea ha sido un

elemento básico en la interpretación de las distintas zonas metropolitanas. Esta conexión entre espacio y tecnología es, pues, el lazo material más inmediato de una profunda articulación existente entre el conjunto de una determinada estructura social y esta nueva forma urbana.

Volviendo a Santa Fe, actualmente se encuentra en una problemática donde la mala infraestructura, una administración urbana deficiente y la pérdida gradual del espacio público son ejes rectores; y donde su futuro, partiendo del presente de nuestra coyuntura, diseña su cambio y evolución adaptándolo a nuevas necesidades, en donde es necesario terminar la infraestructura abriendo nuevos espacios en otras zonas de la ciudad.

El espacio urbano está estructurado, es decir, no se organiza al azar y los procesos sociales que se refieren a él expresan, especificándolos, los determinismos de cada tipo y de cada periodo de la organización social. El espacio es un producto en relación con otros elementos materiales, entre ellos los hombres, los cuales contraen determinadas relaciones sociales. De hecho, cuando se trata de especificar las relaciones, mostrar la articulación entre problemática social y espacial, la segunda es concebida más bien como pura ocasión de despliegue de la primera. Porque el espacio es el resultado de una historia que debe concebirse como la obra de agentes o actores sociales, de sujetos colectivos, de sus interacciones. Es decir los proyectos de los sujetos son por tanto la fuente productora del espacio y de la organización urbana.

Comprendida de esta manera la —práctica urbana” como transformación de la cotidianidad, Lefebvre se ve obligado a plantear el problema del urbanismo como coherencia ideológica y como intervención represivo-reguladora del aparato del Estado.²⁵ Es aquí donde el gobierno gestiona las estrategias políticas, en particular las de la clase dominante expresada a través del aparato del Estado, este proyecto es una iniciativa del jefe de gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, la ejecución quedó determinada dentro de las leyes y reglamentos en el

²⁵ CASTELLS, op. cit. p. 114.

diario oficial de la federación, publicada el día 22 de Marzo del 2010 bajo la premisa –Ciudad de México.- Capital en Movimiento”, cuyo párrafo sexto dice:

*“SEXTO.- Que el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012, señala que para atender de la mejor manera posible las necesidades de su población, el Gobierno del Distrito Federal asume la obligación de establecer un orden urbano acorde a las necesidades de la modernidad y el crecimiento con el objetivo de poner a disposición de sus habitantes los servicios, la infraestructura y equipamiento que proporcionen a la gente los medios más inmediatos y fundamentales para su desarrollo”.*²⁶

La Ley de Expropiación defiende una causa de utilidad pública, la construcción de obras de infraestructura y la prestación de servicios públicos que requieran de bienes inmuebles y sus mejoras, derivado de concesión, contrato o de cualquier acto jurídico celebrado en términos de las disposiciones legales aplicables.

La articulación del sistema político-institucional con el espacio urbano, se organiza en torno al sistema dominación-regulación e integración-represión y de los lugares así determinados. La expresión espacial del sistema institucional es la acción sobre la organización económica del espacio a través de la regulación-dominación que ejercen las instituciones sobre los elementos del sistema económico, comprendido en ello su traducción espacial al proceso de gestión. Esta dominación está enmarcada en la Constitución, la cual establece en su artículo 27 que la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originalmente a la Nación y que ésta tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público.²⁷

La propiedad pública es del Estado y la propiedad privada es de un particular. La propiedad social no es del Estado, y alguien podría decir que es de particulares, aunque sean varios.

Sin embargo, la propiedad social es de colectividades en situación de desventaja que no tienen como fin el lucro si no la satisfacción de necesidades básicas;

²⁶ Gobierno del Distrito Federal. *Programa General de Desarrollo del DF 2007-2012*. [En línea] Recuperado el 10 de julio de 2011 de http://www.icyt.df.gob.mx/documents/varios/ProgGralDesarrollo_0712.pdf

²⁷ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, Ed. ALCO, México. 1996

formas de propiedad que aun que no son del Estado si están protegidas por él, con regímenes que estimulan su nacimiento, crecimiento y permanencia para evitar que desaparezcan por la implacable lógica del mercado.²⁸

La expropiación, a pesar de ser un procedimiento legal dentro del margen constitucional siempre y cuando sea para un uso público como lo nuestra carta magna, implica, no obstante, una serie de acontecimientos que más allá de perjudicar factores económicos o patrimoniales nos sumerge dentro de una problemática social.

Así, cada una de las transferencias tendrá una serie de exigencias a satisfacer, prioritariamente en lo que respecta al modo de su realización espacial. Estas —exigencias— expresan las leyes de la estructura social en cuestión, y son más o menos satisfechas según el mismo tipo de determinaciones.

Sin embargo, el conocimiento de las leyes tendenciales hacia este tipo de gestión de transporte y establecimiento de las diferencias, de los efectos en sentido contrario, en una realidad dada, permiten localizar las condiciones del sistema de circulación introduciendo así la problemática de la planificación (que intentara regularlas) y los movimientos sociales suscitados por la experiencia vivida de tales situaciones.

A partir de este proceso de planeación entendido como mera intervención política sobre el espacio urbano y su renovación, implica referirnos al —cambio de marco vital— de la comunidad urbana, este cambio de relaciones sociales se traduce en una ruptura de las relaciones sociales, en este punto se puede hablar de tensiones que pueden llegar a producir movimiento social o acción colectiva.

De este modo, no se encuentra participación alguna de la toma de decisiones de la población sobre la regulación o creación de vías; Raúl Benítez acierta diciendo que es claro que en condiciones de democracia limitada y presidencialista

²⁸ BATRES GUADARRAMA, Martí (2010). *Los derechos de las familias en la Ciudad de México*. Serie el Derecho, Miguel Ángel Porrúa, México. p. 17.

estamos frente a un Estado autoritario con una política en donde la participación de la sociedad civil es nula.²⁹

En suma, el patrón de desarrollo urbano, si bien ha propiciado diversos beneficios y ventajas comparativas para los habitantes de la ciudad, también ha generado dificultades para transitar en ella, dicho esto procederemos a analizar los aspectos demográficos por los que ha atravesado el Distrito Federal en los últimos 10 años

2.1 Aspectos Demográficos.

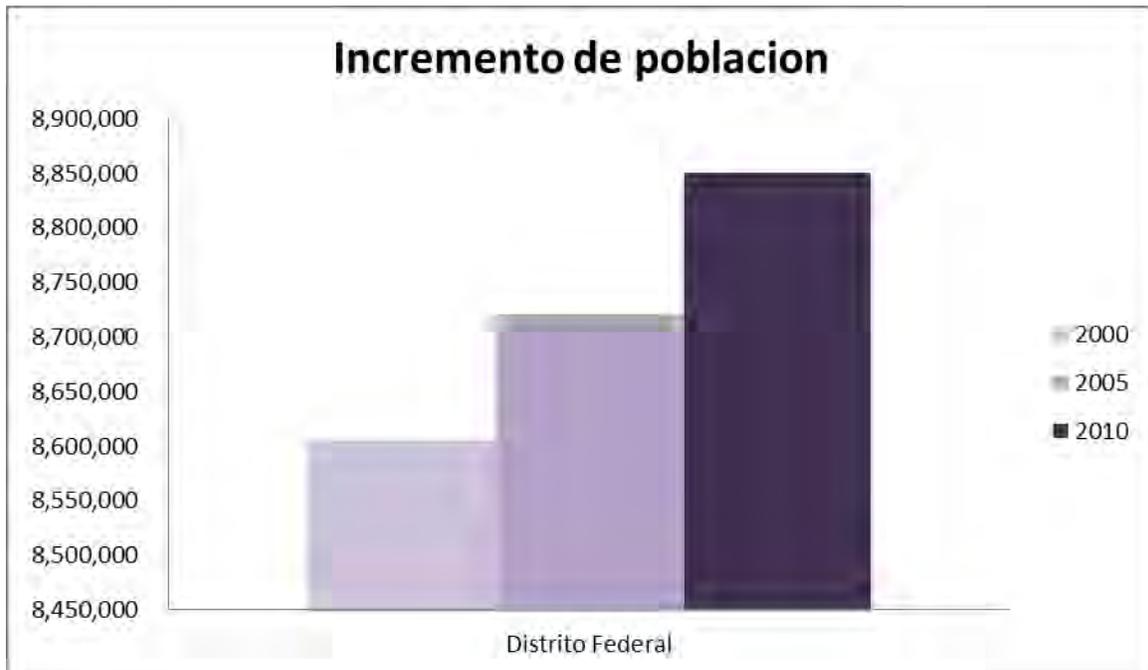
El desenvolvimiento de las acciones modernizadoras en las ciudades y la arquitectura, empiezan en poco tiempo a tener efectos negativos una extensión indiscriminada de las urbes.

Conforme a lo planteado por Luis Unikel, el área urbana es la ciudad misma, habitada con usos de suelo de naturaleza no agrícola, y la conurbación o zona metropolitana incluye a la unidad política administrativa contiguas a ésta, que tienen características urbanas dedicados a actividad no-agrícola.³⁰ Que en términos de planificación da como consecuencia una aguda segregación socio-espacial.

²⁹ BENITEZ, op. cit. p. 473.

³⁰ UNIKEL, Luis (1978). *El desarrollo urbano de México: Diagnostico e implicaciones futuras*, Centro de estudios económicos y demográficos, El Colegio de México, México. p. 116.

Grafico 1 Incremento de Población.



Fuente: Censo general de población y vivienda 2010, INEGI México.

Los datos arrojados en la tabla anterior traducen un factor de crecimiento poblacional registrado en la última década, que ha traído como consecuencia encontrar respuestas en la movilidad social con obras de gran magnitud a lo largo de la superficie de Distrito Federal, ante las críticas que han surgido en torno a dichos megaproyectos que se realizan en la Ciudad de México, se ha realizado un esfuerzo de obra pública, social, de mejoramiento de condiciones de vida de los capitalinos, a través de una destacada inversión en materia de infraestructura urbana y transporte público, respecto a la otra cara de la moneda, con una obra dirigida a un sector muy diferente que el de la Supervía es la construcción de la línea 12 del metro:

“El objetivo de esta obra es brindar servicio de transporte masivo de pasajeros en forma rápida, segura, económica y ecológicamente sustentable a los habitantes de las delegaciones, Tláhuac e Iztapalapa” (Jefe de Comunicación Social, Proyecto Metro distrito Federal, David Mínguez Novoa, Octubre 2011). Como lo indica Manuel Perló, la importancia del metro deriva de su eficiencia y productividad supuestamente superiores a los demás modos, tanto por sus capacidades teóricas, como por su escala de operación en redes.³¹

Estas acciones se pueden traducir como la preocupación de proveer al DF de una estructura vial para desahogar el futuro crecimiento de la ciudad.

El problema de la movilidad no puede dissociarse del crecimiento caótico que ha tenido la Ciudad de México. Como ya se dijo, hace más de cinco décadas inició la ocupación masiva de su territorio por una población en constante crecimiento y con actividades muy diversas que excedió los límites administrativos y políticos de la ciudad, para mezclarse con los municipios del vecino Estado de México, para configurar así la zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

Los estratos sociales bajos o altos se segregan, según explica Unike –los primeros ante la falta de oportunidades asentándose en zonas periféricas cuya dotación de servicios es escasa y deficiente y los últimos se movilizan hacia áreas residenciales en la periferia.³²

En ese fragmento del territorio nacional ocurrió la concentración humana, industrial, comercial y financiera más importante del país³³, donde se asientan industrias y millones de vehículos con altos consumos de energía fósil (gasolinas, diesel y gas) y todo ello en una cuenca que favorece la retención de emisiones contaminantes.

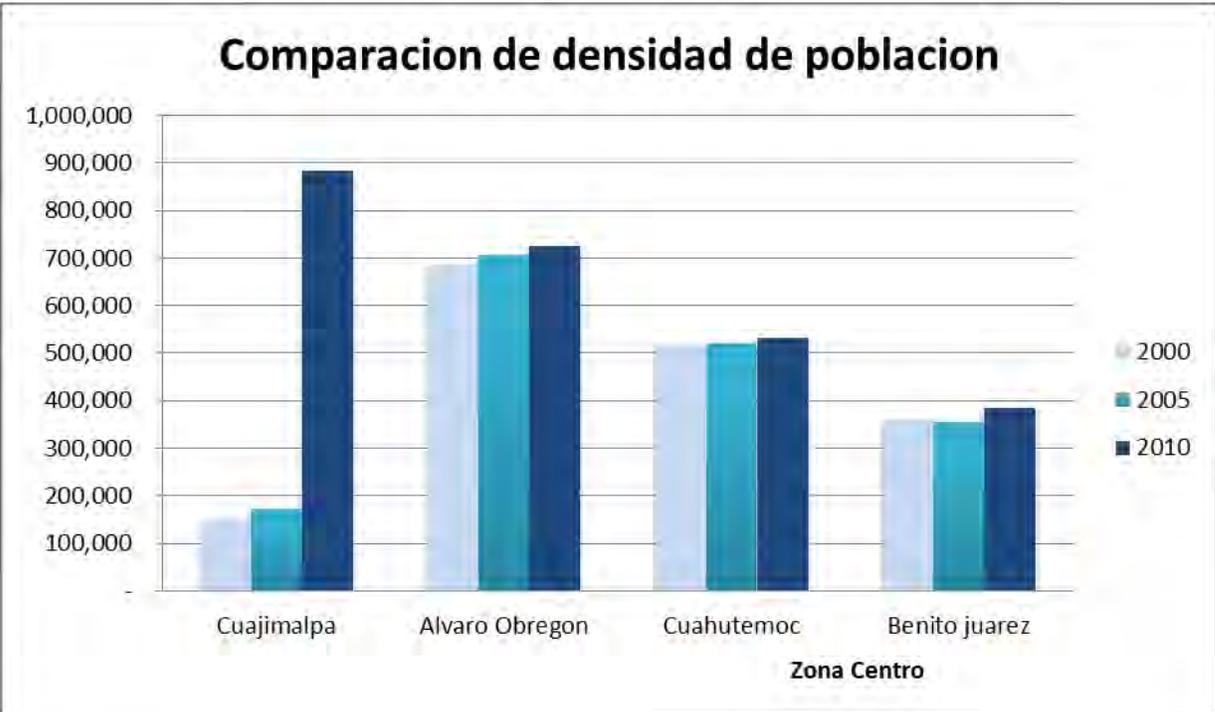
³¹ PERLÓ COHEN, Manuel (1990). *Seminario: La modernización de la ciudad de México*, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, México. p. 118.

³² UNIKEL, op. cit. p. 118.

³³ Cifras de SETRAVI revelan el territorio que ocupa la superficie del Distrito Federal, 148 mil 655.32 hectáreas. Metros Sobre el Nivel del Mar en los que se encuentra la ciudad de México: 2 mil 240.

Durante las últimas décadas, el Distrito Federal ha vivido un proceso de despoblamiento de las delegaciones centrales a pesar de ser las de mayor infraestructura urbana. Esta situación ha ido acompañada de un crecimiento expansivo hacia las delegaciones del poniente, oriente y sur; y en mayor medida hacia los municipios del Estado de México, como se observa en la siguiente gráfica:

Grafico 2 Comparación de Densidad de Población.



Fuente: Censo general de población y vivienda 2010, INEGI México <http://www.censo2010.org.mx>

Se observa entre las zonas conurbadas que la delegación Cuauhtémoc registró un proceso de despoblamiento que derivó en una disminución de su densidad de habitantes.

Los municipios cercanos al distrito Federal aumentaron su población, se volvieron urbanos e industriales, aumentaron su crecimiento económico,

cambiaron sus pautas de vivienda y escolaridad y su comportamiento demográfico.

Los movimientos de población hacia los centros urbanos y su hacinamiento permitieron incrementar las economías de aglomeración para el aparato productivo urbano y concentrar los mercados de consumo. El fuerte grado de primicia urbana del país y las desmesuradas aglomeraciones de población en la ciudad de México, con todas las contradicciones que generaron, fueron resultado de una compleja interacción entre las características de los modelos de crecimiento adoptados, los intereses generales de las clases dominantes y las políticas del Estado; en particular el caso de Santa Fe³⁴ y sus complejos arquitectónicos que expresan lo que a nivel social e individual se busca transmitir, el poder del libre mercado y de la competencia.³⁵

El origen principal de los migrantes al Estado de México seguirá siendo la población desplazada del Distrito Federal. Este proceso de concentración de la población en las áreas externas de la Ciudad, ha provocado cambios importantes en los patrones de viaje.

En lo que se refiere a los viajes atraídos, destacan las delegaciones Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Benito Juárez y Miguel Hidalgo, las cuales tienen una proporción importante de viajes en transporte privado. Por otra parte, la generación de viajes en las delegaciones y municipios alejados del centro de la Ciudad, principalmente en la zona oriente y norte, corresponde a viajes en transporte público.

³⁴ Con el centro comercial más grande de México y Latinoamérica. Está ubicado en la Ciudad de México, dentro de la zona financiera. Su apertura fue el día 19 de noviembre de 1993 y se inaugura en presencia del C. Presidente de la Republica, Carlos Salinas de Gortari.

³⁵ NEGRETE PÉREZ, Margarita (2010.) *Santa Fe: ciudad, espacio, y globalización*, Universidad Iberoamericana A.C. México. p. 20

La configuración de estos polos crean corredores de viajes Norte – Sur y Poniente – Oriente que atraviesan la ciudad como sus arterias más densas en la movilidad de las personas y los bienes, y que se observan en determinadas partes de la red vial y de transporte. Además, los viajes que se realizan en la ZMVM coinciden en espacio y tiempo desde la propia lógica, pues se estima que se llevan a cabo de 6 a 9 de la mañana.

Con esto una implicación importante de la expansión urbana es el crecimiento de la demanda de viajes que no ha ido acompañada de una red de infraestructura de transporte adecuada. De esta forma, la movilidad en el Valle de México se enfrenta a varias distorsiones e insuficiencias tanto en los varios modos de transporte como en la red vial disponible. En una contradicción entre una masa de cerca de 3.5 millones de vehículos³⁶ (autos, autobuses, camiones, camionetas, motocicletas), con una red de vialidades saturadas, con desarticulaciones e ineficiencias en la coordinación de los diversos modos de transporte que afectan la velocidad, los tiempos empleados, las emisiones de contaminantes y la salud de los habitantes.

Asimismo, resalta la reducción acentuada de la capacidad del transporte administrado por el gobierno, producto en parte por la desaparición de Ruta 100, mientras que los medios con mayor atracción son de baja capacidad, provocando saturación de vialidades, inseguridad para el usuario y alto impacto ambiental.

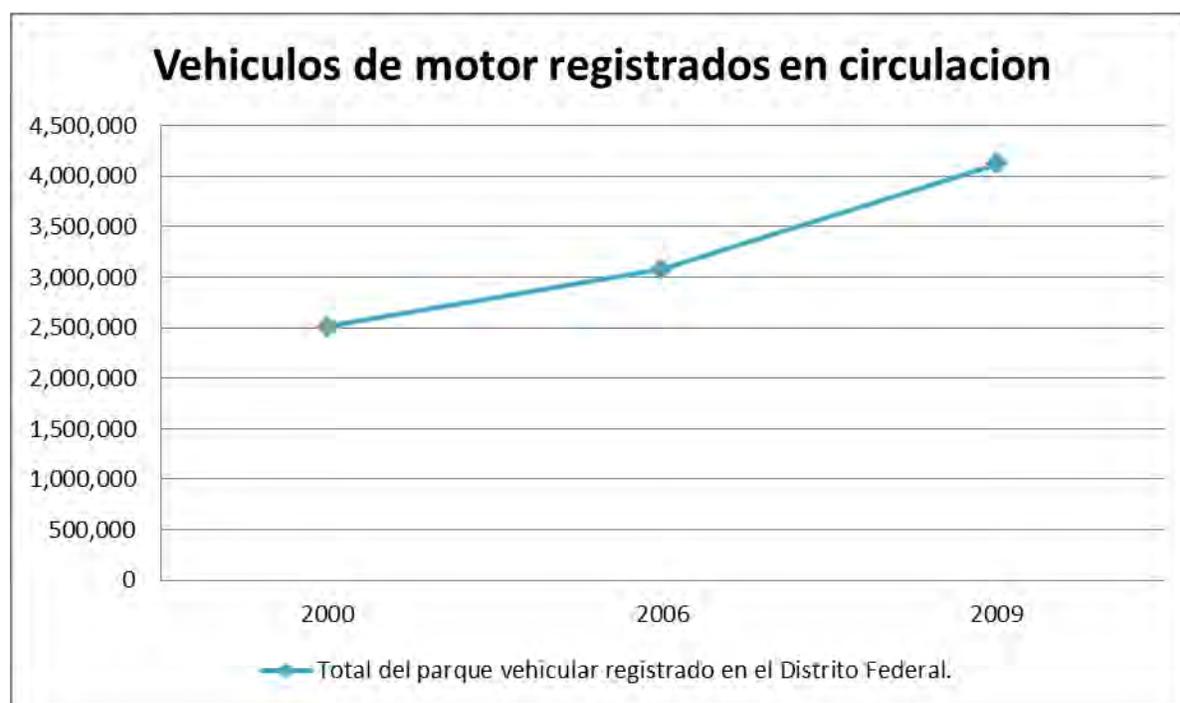
Desde el punto de vista de la eficiencia del sistema de transporte, preocupa el hecho de que un volumen tan alto de viajes se realicen en medios colectivos de baja capacidad, tanto en el Distrito Federal, donde se realizan cerca de ocho millones de tramos de viajes en estos medios, como en los viajes entre el

³⁶ Estimados a partir de la población de la ZMVM: 18 millones 335 mil habitantes (18 por ciento de la población total del país). XII Censo General de Población y Vivienda.

Distrito Federal y el Estado de México, que suman cuatro millones de tramos de viajes³⁷.

El incremento en el número de vehículos particulares está asociado a diferentes factores, entre los que destacan el crecimiento económico, las mejoras sectoriales de ingresos, distancias cada vez más largas, deficiencias en el transporte público, facilidades de crédito y la ambición de status como ya se había mencionado. Este incremento de los vehículos de motor en circulación, de acuerdo con los datos de INEGI comprende:

Grafico 3 Vehículos de Motor Registrados en Circulación.



Fuente: Información estadística publicada por INEGI en los censos económicos y estadísticas de vehículos de motor registrados. http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/metadatos/continuas/vmrc_337.asp?s=est&c=14749#top

³⁷ Demanda de movilidad: Número de viajes metropolitanos (cruzan el límite del DF y el Edomex) por día: 4.2 millones. Cifras actuales otorgadas por SETRAVI

La tabla anterior nos muestra, en periodos de tres años, datos sobre el comportamiento y evolución de las principales variables relacionadas con el parque vehicular matriculado, del año 2000 al 2006 se nota un aumento importante que corresponde al 23% de automóviles registrados, esto debido al decreto publicado en 2003 durante la administración del presidente Fox —Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles”.³⁸ Entre las premisas más importantes que este Decreto contempla esta la autorización de registro de nuevas compañías productoras en la industria terminal en territorio nacional y contempla la fabricación de 50 mil vehículos anuales como mínimo, con esto, ya para el primer trimestre del 2006 se encuentran instaladas en territorio nacional nueve compañías ensambladoras de vehículos que despegan las cifras en un 34% para el 2009.

Teniendo claras las cifras de incremento del parque vehicular registrado, y siguiendo con las etapas de la investigación, es necesario pasar de lo general a lo particular, haciendo referencia al estudio de cifras en un nivel local, para lo cual es de suma importancia cruzar los datos de las delegaciones que están sufriendo estos cambios urbanos.

³⁸ VIVENCIO MIRANDA, Arturo (2007). *La industria automotriz en México, Antecedentes, situación actual y perspectivas*. Recuperado el 31 de julio de 2011 de <http://www.ejournal.unam.mx/rca/221/RCA22110.pdf>

Grafico 4 Parque Vehicular registrado en Delegaciones.



Fuente: Información estadística otorgada por INEGI en los censos económicos y estadísticas de vehículos de motor registrados. http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/metadatos/continuas/vmrc_337.asp?s=est&c=14749#top

Siguiendo con el patrón de crecimiento industrial automotriz del país, las delegaciones han pasado por este desarrollo aumentando considerablemente su registro de automóviles del año 2000 al 2009. En el Caso de Cuajimalpa, obedeciendo a los procesos demográficos y económicos antes mencionados de expansión y descentralización urbana, sus registros están muy por encima de la delegación Álvaro Obregón pues haciendo un comparativo de las cifras que se recolectaron en 2009, Cuajimalpa supera en un 30% al registro que existe en su Álvaro Obregón, estos datos revelan el interés del Gobierno por ofrecer mayor movilidad a estas zonas con la construcción de nuevas redes viales.

La red vial del DF tiene una longitud cercana a los 9 mil kilómetros, de los cuales sólo cerca de 900 km. están catalogados como vialidad primaria³⁹, estas últimas comprenden las vías de acceso controlado, las vías principales y los ejes viales. La estructura vial en su conjunto presenta una serie de deficiencias por falta de mantenimiento así como por el surgimiento de conflictos provocados por su discontinuidad y fragmentación.

A pesar de esto, son vialidades que satisfacen la demanda de movilidad continua de grandes volúmenes de tránsito vehicular, cuentan con accesos y salidas a los carriles centrales en lugares de mayor demanda y en su enlace con vialidades importantes, cuentan con distribuidores viales o pasos a desnivel; son consideradas la columna vertebral de la red vial. Estas vialidades satisfacen la demanda de movilidad continua de grandes volúmenes de tránsito vehicular.

La saturación de las vías primarias como Anillo Periférico, Tlalpan, Circuito Interior, y Calzada Ignacio Zaragoza, entre otras, ha provocado que la velocidad de desplazamiento en la ciudad en general se haya reducido drásticamente, sin considerar que en horario pico la velocidad disminuye casi por completo. Esto advierte un fenómeno donde la saturación invade a las vialidades cercanas, sean primarias o secundarias; indica un bajo nivel de servicio que se traduce en saturación, mayor tiempo de recorrido en los desplazamientos, pérdida de horas-hombre ocupados en el tráfico, mayores consumos de combustible e importantes niveles de contaminación al medio ambiente derivados de la baja velocidad.

Vista en sus características locales, la red vial presenta varias problemáticas asociadas a su crónica insuficiencia: la zona poniente del DF genera uno de los

³⁹Infraestructura Vial: Longitud total de la red vial en el Distrito Federal: 10 mil 200 Kilómetros.- Longitud de vialidades primarias: 930 Kilómetros. Cifras actuales otorgadas por SETRAVI 2011.

mayores conflictos en la ciudad debido a que es altamente deficitaria de un sistema vial primario que permita los desplazamientos con un adecuado nivel de servicios. Su topografía, constituida por lomas separadas por barrancas, ha impedido la integración de una red vial que permita la accesibilidad, a lo que se suma el crecimiento desmedido de asentamientos humanos y de servicios en los últimos años. Las intersecciones conflictivas en la zona se ubican en Periférico, Barranca del Muerto, Calzada al Desierto de los Leones Centenario, Rómulo O' Farril, San Antonio- Eje 5 Poniente y Eje 5 poniente Camino Real de Toluca. Hay un rasgo muy importante que define al poniente y es su carácter estratégico para comunicar al norte con el sur en términos metropolitanos.

Con estas problemáticas demográficas, viales y sociales con las que cuenta la urbe, existe una búsqueda de alternativas de construcciones que mejoren la circulación, como ya se ha dicho, dirigidas hacia el Poniente de nuestra ciudad debido a la movilidad que esta zona experimenta, en esta se encuentra la antes mencionada Súper Vía Poniente, este tipo de alternativas son respuestas a las demandas de cierto sector de la sociedad.

El Gobierno decreta, expropia, construye, transforma y deforma el tejido vial por medio de la promesa de construcción de vialidades para facilitar y agilizar la movilidad a través de proyectos de infraestructura vial; ha diseñado e impulsado un conjunto de políticas públicas dirigidas a sentar las bases para el mejoramiento de la movilidad, promoviendo con ello equidad en la Ciudad; por ello esta investigación no puede dejar de lado el marco legal de dichas construcciones, de esta manera se revisarán los instrumentos con los cuales el aparato gubernamental programa y legaliza dichas acciones.

El tamaño y la complejidad de los retos que enfrenta la cuestión vial exige una visión global de largo plazo que atienda los diversos rezagos, enfatice al transporte público de calidad y refleje en forma efectiva nuestra perspectiva de ciudad con objetivos sociales de equidad.

Dejando en claro la legalidad con la que cuenta el Estado para hacer expropiaciones, y ya que era preciso debido a que este fue el factor fundamental que desplegó las acciones de inconformidad de los colonos, la siguiente etapa de la investigación nos lleva a recabar información de las notas periodísticas en los medios electrónicos, diarios como El Universal y La Jornada, pues se hará una contraposición de las tendencias que enmarcaron cada noticia.

Como se expone, la comunicación alternativa ha acompañado al existir de la humanidad como opción discursiva de una propuesta social diferente, rompiendo con los esquemas de la comunicación regulada por normas, autoridades y contextos políticos; nace de aquellos individuos que intentan hacer oír sus pensamientos y sueños, y es en muchos casos la voz que nos dice que otros mundos son posibles

Capítulo 3 Análisis de Coyuntura

A partir de la recolección y revisión de datos de los indicadores que se marcaron a lo largo del proyecto, dados mediante un análisis de contenido de las notas periodísticas de los diarios antes mencionados, se dividió en tres periodos coyunturales: el primero abarca los antecedentes de la situación, el segundo de ellos engloba las acciones colectivas de los sujetos y por último, las relaciones que llevan a la comprensión de la coyuntura por la que atraviesa el país y que transgrede ámbitos políticos, económicos y sociales.

Una coyuntura es un lapso de tiempo en un proceso histórico de una sociedad. En este tiempo se articulan una serie de acontecimientos que le dan sentido a una situación, en este caso el lapso se divide en tres periodos que pueden indicarnos un cambio o transformación de la realidad.

Nuestro análisis de coyuntura se centra en los actores sociales, en su fuerza o poder para realizar un ejercicio para imponerse o subordinarse a un proyecto que define o conforma un sistema social. Nos interesa de manera especial la correlación de fuerzas de los actores sociales, suponiendo que esto determinará las tendencias, acciones y escenarios posibles en la realidad actual y la futura.

3.1 Metodología y Resultados

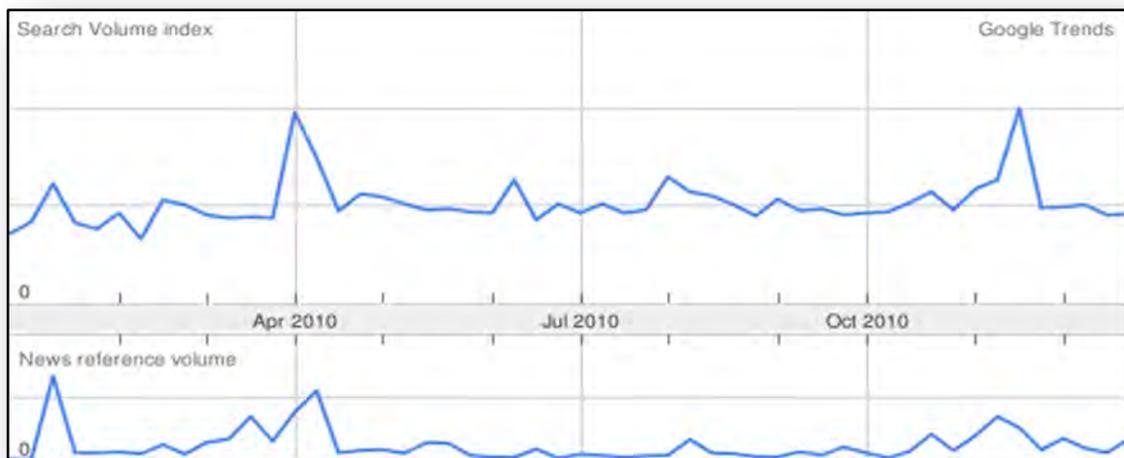
Para definir la selección de los periódicos analizados se tomaron en cuenta dos factores: primero, el tiraje diario de los mismos (lo cual necesariamente no implica su venta). Como se observa en el cuadro 1.

Cuadro 1		
Tirajes de Periódico en México 2010		
Periódico	Promedio diario (lunes a viernes).	Domingo
El Universal	150,855	165,629
La Jornada	106,400	NP

Fuente: Medios Publicitarios Mexicanos, (s.f) Recuperado el 03 de agosto de 2010 de <<http://www.elasesor.com.mx/adage2/noticia3.htm>>

Así como también se analizó la tendencia de búsqueda con la palabra clave “supervia”, mediante una herramienta de google, encontrando los siguientes resultados:

Grafico 6 Supervia



Fuente: *Estadísticas de búsqueda de Google*. Recuperado el 7 de octubre de 2010 de <http://www.google.com.mx/trends?q=supervia+&ctab=0&geo=all&date=2010&sort=0>

Encontrando que los lapsos de mayor búsqueda o clicks fueron durante la gestación y aprobación del proyecto, con una baja actividad hasta llegar al pico del mes de Octubre, momento en el que comienzan a desplegarse las acciones por parte del Frente Amplio.

Segundo factor, la clasificación de El Universal, si esto fuera estrictamente posible, con una línea editorial más neutral que La Jornada, la limitación a estos dos periódicos responde, por su parte, a la consideración de periódicos como Reforma como un medio de comunicación escrito ligado a intereses económicos.

Esta caracterización la debemos tener en cuenta ya que la información empírica encontrada indica que la cobertura que cada periódico asignó al movimiento dependió, primero, de la línea editorial de cada uno. La Jornada, por ejemplo, tiende a asignar a los movimientos sociales la máxima cobertura posible; dio una cobertura especial; con una inclinación al movimiento desde una perspectiva de movimiento ecológico.

Antes de iniciar un proceso de transformación de conflictos hay que tener una visión general, lo más completa posible, del entorno o la realidad en que se está presentando la situación conflictiva. La mejor forma de construirse esa visión es partiendo de un proceso de análisis de la realidad actual, que nos ayude a conocer a los actores sociales y la forma en que desarrollan, e inclusive perfilar algunos de los escenarios que pueden presentarse a mediano o largo plazo.

Análisis de contenido de las notas periodísticas “el Universal y la Jornada”.

Cuadro 2	
Tabla de registro importancia por aparición en notas periodísticas.	
Protagonistas	
Gobierno del Distrito federal	32 veces.
Jefe de Gobierno del Distrito federal, Marcelo Ebrard.	23 veces.
Secretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda.	5 veces.
SEMARNAT	8 veces.
Secretaria de Obras y Servicios.	15 veces.
Fernando Aboitiz Secretario de Obras Publicas del Distrito Federal.	4 veces.
Secretario de Gobierno José Ángel Ávila.	8 veces.
Martha Delgado Secretaria de Medio Ambiente local. (SEMARNAT)	4 veces.
Opositores	
Frente Amplio Contra la Supervia	38 veces.
Cristina Barros activista del Frente Amplio Contra la Supervía.	12 veces.
Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.	10 veces.
Seis Ciudadanos Honorables Comisión Civil de Acompañamiento para el Tema de la Supervia Poniente	4 veces.

Nota: Periodo de Marzo de 2010 a Agosto de 2011.

Aanálisis de contenido mediante la relación de fuerzas entre los actores y acontecimientos. Véase en anexos página: 78.

Cabe mencionar que los actores mencionados pueden desempeñar diversos papeles según vaya cambiando su posición, como es el caso de SEMARNAT y PROFEPA, que otorgan manifestación ambiental, y permisos para cambiar el uso de suelo forestal la segunda, los cuales en un inicio habían sido negados, y se darían posteriormente a un estudio y promesas de reforestación.

3.2 Frente Amplio Contra la Supervía como un Acción colectiva.

Periodo 1. Inicio de una coyuntura.

Desde la Publicación de la creación Vial el del 22 de marzo del 2010 hasta las manifestaciones de los Agraviados 19 de octubre del mismo año.

Este primer periodo contempla 6 meses, de los cuales Agosto y Septiembre no cuentan con actividades llevadas a cabo por los actores.

Los días 22 y 23 de marzo del 2010 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la utilidad pública de la creación de la Supervía Sur-Poniente, por lo que el día 24 de marzo la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda pidió la expropiación de los predios.

El martes 6 de abril del 2010 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto expropiatorio de 126 inmuebles ubicados en 336 mil 3626.524 metros cuadrados de las delegaciones Álvaro Obregón y Magdalena Contreras para que se construya la Supervía Sur-Poniente.

El Gobierno del Distrito Federal anunció la construcción de la Supervía Sur-Poniente, que es la continuación de avenida de los Poetas hacia Luis Cabrera, el contrato fue asignado de forma directa a la empresa Controladora Vía Rápida Poetas.

Fernando Aboitiz, secretario de Obras capitalino, justificó la asignación directa del contrato por la dificultad del trazo para garantizar el pago de las indemnizaciones a las personas a quienes se les expropiará sus predios, para dar paso a esta vialidad.

En total, serán afectados 126 predios que se ubican en el trazo de la nueva vía rápida en las delegaciones Álvaro Obregón y Magdalena Conteras.

Foto1:



Fuente: Fotografía otorgada por el Grupo Pro ciudad Pro contreras autor anónimo.

Para atender a las personas afectadas, peritos valuadores están haciendo visitas este día y se instalarán mesas para atender las peticiones.

Héctor Hernández Llamas, subsecretario de Asuntos Metropolitanos y Enlace Gubernamental del DF, señaló que se tiene contemplado una bolsa de 400 millones de pesos para pagar las indemnizaciones. Estos recursos forman parte del contrato que se firmó con la empresa para concesionarle la Supervía Sur-Poniente.

En conferencia de prensa, los funcionarios dieron a conocer que esta vialidad será de peaje y consistirá en una serie de puentes, túneles y distribuidores en un trayecto de 5.56 kilómetros de longitud.

La vialidad tendrá cuatro carriles, dos por sentido. Se prevé que esté lista para el año 2012 y reduzca a la mitad el tiempo de traslado del sur hacia Santa Fe.

El jueves 15 de julio del 2010, el gobierno del Distrito Federal informó que ya se habían pagado 50 de los 126 predios expropiados para dar paso a la construcción de la Supervía Sur-Poniente

Vecinos de la colonia La Malinche informaron que los montos económicos oscilan desde los 180 mil pesos, hasta los 2 millones y medio de pesos

De acuerdo con la Consejería Jurídica del GDF, hasta el 30 de junio se han pagado 48 en la colonia La Malinche, en la delegación Magdalena Contreras.

Los otros dos pagos indemnizatorios han ocurrido en Álvaro Obregón. Ahí se expropiaron 75 predios. En tanto, la Consejería ha recibido 14 notificaciones de juicio de amparo en contra del decreto expropiatorio para la construcción de la Supervía Sur-Poniente, publicado el 6 de abril del 2010.

Toman posesión, como presencia del conflicto, la cual entenderemos como la situación en la cual dos adversarios se encuentran en oposición sobre un objeto en común en un campo disputado por ambos.

El martes 27 de julio del 2010, vecinos de la colonia Malinche establecieron un plantón para impedir el ingreso de maquinaria y de trabajadores que pretendían demoler casas a fin de dar paso a la construcción de la Supervía Sur-Poniente.

Foto: 2



Fuente: Fotografía otorgada por el Grupo Pro ciudad Pro contreras autor anónimo.

Los vecinos insisten en que las autoridades capitalinas les deben mostrar los permisos de demolición porque, aseguran, que el lunes no los mostraron. Además, denunciaron que ha habido afectaciones a los predios colindantes de las casas expropiadas por los trabajos, a causa de tirar paredes, así como la ruptura de tubería de agua.

Tras un intercambio verbal, se acordó que se presentarán los permisos de demolición, los cuales están en la manifestación de impacto ambiental.

El juicio de amparo que promovieron los vecinos de Magdalena Contreras contra la Supervía Sur-Poniente sigue en pie, informaron opositores al proyecto de la vialidad de peaje.

“Al consumidor y poder del consumidor, estuvimos presionando para la aprobación de una reforma que se llamaría acción colectiva. De lo que se trataba sería que sin más trámite los mexicanos pudieran recurrir a los tribunales para reclamar el cumplimiento de la ley, de todas las leyes. Imagina que en nuestro país cualquier persona tuviera acceso a un recurso legal, general, por medio del cual pudiera exigir el restablecimiento del estado de derecho. En ese caso, el sistema

jurídico mexicano reconocería a los ciudadanos el derecho a requerir por medio de una acción la reparación del daño que implica la violación grave y sistemática de la ley, pero Marcelo Ebrard la detuvo en el congreso". (Activista, Daniel Gershenson, Octubre 2011).

Posteriormente suman apoyos con una orientación construida por medio de las relaciones sociales dentro de un sistema de oportunidades y restricciones. Este es el hecho de observar un conjunto de individuos actuando colectivamente, ya que los actores colectivos producen acción colectiva porque son capaces de definirse a sí mismos y a su campo de acción.

Activistas del interior de la República se sumaron a la oposición de la construcción de la Supervía Sur-Poniente, que conectará Santa Fe con Periférico, pues consideraron que ese proyecto atenta contra las áreas verdes y el modelo puede repetirse en otras partes del país.

Integrantes de movimientos opositores a obras viales que afectan zonas protegidas en sus estados (Morelia, Michoacán; Cuernavaca, Morelos; Guadalajara, Jalisco, y la ciudad de Querétaro), manifestaron su respaldo a quienes encabezan la resistencia en el Distrito Federal. Esta solidaridad es la capacidad de los actores de reconocerse a sí mismos y de ser reconocidos como parte de una unidad social.

Foto: 3



Fuente: Yazmín Ortega Cortés.

Espera audiencia, un menor de edad solicitó directamente una audiencia pública al jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, para hablar sobre el proyecto de la Supervía Sur-Poniente, aseguró que no ha tenido respuesta a sus peticiones hechas desde hace tres meses.

—~~Me~~ dijo que iba a tener una respuesta satisfactoria a más tardar en una semana, la cual nunca tuve. Le dije que yo tenía confianza en él”, externó el estudiante de tercero de secundaria quien reiteró que solicita una audiencia donde el gobierno capitalino y los vecinos de La Malinche expongan sus argumentos sobre la vialidad de peaje.⁴⁰ Una sociedad es dependiente cuando la configuración de su estructura social, en el nivel económico, político e ideológico, refleja relaciones asimétricas con respecto a otra formación social que se encuentra en relación a la primera en situación de poder.

⁴⁰ ROBLES, Johana (2010 julio 26). *Opositores a Supervía no se vencen*. El universal [En línea]. Recuperado el 06 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/102651.html>

El lunes 2 de agosto del 2010 la empresa Controladora Vía Rápida Poetas arrancó la construcción de la Supervía Sur-Poniente en la barranca de Tarango, delegación Álvaro Obregón. Al dar el banderazo de inicio, el secretario de Obras del Distrito Federal, Fernando Aboitiz, aseguró que este proyecto está en marcha, a pesar de la oposición vecinal. —~~N~~ vamos a parar por 200 ó 300 lo que beneficia a cientos de miles”. El funcionario aseguró que se pedirá a la Secretaría de Medio Ambiente que supervise los trabajos en esta zona de valor ambiental y recordó que sólo se harán trabajos en el 3% de la barranca. Al lugar acudió un habitante de la delegación Magdalena Contreras, para reclamarle al secretario de obras que inicien trabajos cuando todavía hay inconformidad.⁴¹

Por la acción diferencial de los individuos y de los grupos sociales sobre su marco, esta acción viene determinada por la pertenencia social y espacial de estos grupos, pero puede producir efectos nuevos debido a la especificidad del sistema de interacciones.

Cientos de vecinos de las delegaciones Magdalena Contreras y Álvaro Obregón organizaron una cadena humana hasta el predio de La Malinche para impedir la construcción de la obra vial.

Son vecinos de la delegación Magdalena Contreras, agrupados en el Frente Amplio contra la Supervía y simpatizantes de este movimiento, que ayer ocuparon tres de cuatro carriles de la avenida Luis Cabrera y colocaron una —~~se~~ta de robo” provisional para controlar el paso de vehículos.

Con una —~~pl~~ona” que en la punta tenía un letrero con la cifra de \$28 pesos como cuota, los manifestantes detuvieron a cada uno de los automóviles que circulaban por esta arteria sólo para que sus conductores imaginaran lo que representaría pasar por un sistema de peaje formal.

⁴¹ ROBLES, Johana (2010 agosto 13). *Inician obras en la Supervía*. El universal [En línea]. Recuperado el 04 de Julio de 2011 <http://www.eluniversal.com.mx/notas/699256.html>)

Foto: 4



Fuente: Fotografía otorgada por el Grupo Pro ciudad Pro contreras autor anónimo.

Un integrante del Frente Amplio contra la Supervía leyó un pronunciamiento, a nombre de los presentes, en el que se considera que la obra abre la puerta a la urbanización de las áreas de conservación del sur poniente y pone en riesgo el único río vivo del DF.

Mientras se da este acuerdo, dijo, –exigimos al Gobierno del Distrito Federal que detengan cualquier actividad relacionada con la construcción de la Supervía.”⁴² Anunció que este lunes diversos legisladores del PAN, PRD, PRI y PT interpondrán una denuncia penal por irresponsabilidad profesional en contra del director general de obra porque se han iniciado los trabajos de demolición en la zona sin cumplir con la normatividad vigente.

Además se interpondrán recursos individuales de los vecinos que se ubican en los márgenes de la llamada zona cero y cuyas viviendas podrían resultar afectadas por los trabajos.

⁴² ROBLES, Johana (2010 julio 27). *Mantienen vecinos bloqueo a obras de Supervía*. El universal [En línea]. Recuperado el 01 de Julio de 2011. <http://www.eluniversal.com.mx/notas/697957.html>

El lunes 2 de agosto del 2010, un grupo de 15 vecinos se reunió para pronunciarse a favor de la Supervía, pues consideran que resolverá los problemas viales del poniente.

Entre sus argumentos está el hecho de que se reducirán los tiempos de recorrido porque para trasladarse de Desierto de los Leones a Periférico se hacen hasta 45 minutos, aseguró

Señalaron que el movimiento contra la Supervía está manipulado por grupos partidistas que buscan sacar provecho. —“Ser un movimiento ciudadano, se ha convertido en partidista y tribal”.⁴³

El 22 de agosto del 2010, El gobierno del Distrito Federal reiteró que la Supervía Sur-Poniente y el proyecto vial cuenta con el respaldo de una amplia mayoría de capitalinos, quienes lo han demostrado en varios sondeos.

Lunes 30 de agosto de 2010, Sin la presencia de autoridades del gobierno del Distrito Federal, el Frente Amplio contra la Supervía Poniente iniciará hoy tres debates públicos para analizar las implicaciones económicas, sociales, urbanas y ambientales del proyecto de la vialidad de cuota que unirá Santa Fe con Periférico.

Bajo el título —“La Supervía a debate. Mitos y realidades”, los vecinos inconformes al proyecto vial, se reunirán con académicos e intelectuales para debatir. La sede será la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), organismo que no tuvo éxito para sentar en la mesa a las autoridades capitalinas con los opositores.

Martes 05 de octubre de 2010, Opositores a la Supervía siguen en pie de lucha, han pasado poco más de dos meses y en la colonia La Malinche de delegación Magdalena Contreras el panorama poco ha variado. El plantón de los vecinos que se oponen a la construcción de la Supervía Sur-Poniente, se mantiene; tienen instalados tres sillones que forman una sala y un televisor. A un costado se ubica

⁴³ ROBLES, Johana (2010 noviembre 9). *Vecinos llevan a Ebrard tres mil 500 firmas de apoyo a Supervía*. El universal [En línea]. Recuperado el 28 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota14412.html>

la cocina y el comedor. Tienen alacena y anafre para calentar la comida que se les da a cada uno de los participantes en el plantón que se mantiene las 24 horas del día, en alerta, para impedir el reinicio de trabajos de la Supervía.

En la esquina de Rosa China y Duraznos, donde cada domingo efectúan su asamblea informativa se escuchó: *“la estrategia del gobierno es desgastarnos, hay que aguantar”*, externó un integrante del centro Francisco Victoria de Derechos Humanos.⁴⁴

Actualmente los vecinos alistan las conclusiones de los foros que se organizaron en la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal para entregarlas a este organismo y continúe el proceso de investigación a la queja interpuesta contra el gobierno capitalino.

Las casas aledañas a los predios que fueron expropiados por el gobierno del Distrito Federal para dar paso a la vialidad y que hoy están parcialmente demolidos han padecido problemas de humedad.

Los habitantes de la zona comentaron que personal del gobierno capitalino no ha entrado a la llamada *—zona cero—* desde el 26 de julio pasado, sin embargo, en los alrededores efectúan labores de pintura de casas y mejoramiento urbano.

En este apartado nos queda claro que la democracia representativa es uno de los grandes pilares en que se sustenta el Estado de Derecho, social y democrático, proclamado en nuestra Constitución. El principio democrático se concreta en diversas normas que, a lo largo del texto constitucional, contemplan el pluralismo político, el derecho de participación en los asuntos públicos, elecciones libres periódicas, sufragio universal, un sistema electoral y cámaras representativas, la realidad es otra, últimamente viene brotando en las plazas y calles de nuestro país un descontento social cuyo caldo de cultivo no es otro que el malestar existente, surgido de la frustración, la impotencia, la falta de horizontes y la desconfianza en el sistema político-económico y en sus dirigentes. Este descontento ha tomado cuerpo en diversos movimientos y acciones colectivas.

⁴⁴ ROBLES, Johana (2010 octubre 5). *El plantón no se levanta pese a derrotas legales*. El universal [En línea]. Recuperado el 28 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/103582.html>

3.3 Periodo 2. Manifestaciones.

20 de octubre del 2010, desde la primera manifestación de los inconformes, al 2 de enero del 2011 con el desalojo por medio del uso de la fuerza.

Periodo de mayor actividad, caracterizado por manifestaciones del grupo opositor como forma de acción colectiva, con preexistencia de un conflicto con autoridades del Gobierno local.

Miércoles 20 de octubre de 2010, Desde la tarde de este martes, granaderos replegaron a los habitantes de la colonia La Malinche, los uniformados volaron rocas, palos y hubo empujones, relataron los vecinos.

La situación comenzó la mañana del martes cuando trabajadores ingresaron a los predios expropiados para hacer limpieza, pues se había acordado con vecinos, pero de acuerdo con versiones de los inconformes, empezaron trabajos de demolición, lo que desató la inconformidad que derivó en el bloqueo de la vialidad.

El carácter colectivo de un acontecimiento puede describirse por la presencia de individuos afines en un mismo espacio y tiempo, que muestran un comportamiento similar.

Avenidas Luis Cabrera y San Bernabé estuvieron severamente afectadas en su circulación.

Jueves 21 de octubre de 2010, El gobierno capitalino justificó el desalojo, las autoridades locales aseguraron que en seis ocasiones ofrecieron dialogar con los inconformes, por lo que se tuvo que liberar la vialidad.

Parecía ser un gobierno progresista con matrimonios gay, mucha apertura, pero los fines de Marcelo eran electoreros, los arboles no votan, y por unos cuantos votos, arriesgan el suelo forestal que forma parte de la —Branca de Tarango” y de —LaLoma”, áreas vitales para la Ciudad de México porque capturan carbono y producen oxígeno, mantienen el ciclo hidrológico, regulan el clima y forman parte

del conjunto de lomas y barrancas del poniente de la Cuenca de México, que constituyen una de las zonas de recarga de los mantos acuíferos; sucede lo mismo de siempre. ¿Las izquierdas? Ebrard en el mejor de los casos, es la fuerza viva de Luis Echeverría. (Activista, Daniel Gershenson, Octubre 2011).

Los habitantes de la colonia La Malinche, delegación Magdalena Contreras, agrupados en el Frente Amplio contra la Supervía Poniente, continuarán hoy con sus protestas con una marcha de antorchas sobre la avenida Luis Cabrera rumbo a la Comisión Nacional de Derechos Humanos y la glorieta de San Jerónimo sobre la lateral del Periférico.

Pidieron garantías de seguridad para quienes desde el 21 de julio están en el plantón; que se cumplan los requisitos técnicos, se resuelvan los amparos interpuestos y se respeten las medidas cautelares decretadas por la Comisión de Derechos Humanos del DF en julio 2010.

Marcelo Ebrard, jefe de Gobierno, calificó como un “caos tremendo” el cierre, por cinco horas, de las avenidas Luis Cabrera y San Bernabé, que generó severo caos vial en toda la zona.⁴⁵ El estado busca preservar y ampliar el marco existente, consagrando así los intereses de las clases dominantes a largo plazo, dañando incluso, si es preciso, sus privilegios en una coyuntura particular.

El **viernes 22 de octubre de 2010**, Con antorchas, cientos de vecinos de la colonia La Malinche, delegación Magdalena Contreras, salieron a las calles a marchar y protestar por las agresiones que sufrieron el pasado martes.

⁴⁵ ROBLES, Johana y Sara Pantoja (2010 octubre 21). *Justifican el desalojo del bloqueo contra la Supervía*. El universal [En línea]. Recuperado el 08 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/103779.html>

Foto 5:



Fuente: Fotografía otorgada por el Grupo Pro ciudad Pro contreras autor anónimo.

El Frente Amplio contra la Supervía Poniente emplazó al jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, para que se concreten condiciones para un diálogo y debate sobre el proyecto de la vialidad de cuota.

Aproximadamente 400 personas, incluidas mujeres, niños y jóvenes, marcharon por avenida Luis Cabrera, desde la estatua de Morelos hasta la sede de la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH), ubicada en dicha vialidad y Periférico.

El aislamiento de una colectividad de hábitat, densa y débilmente diferenciada, es la condición determinante de la presión social más intensa y de las tensiones más vivas y cuanta mayor correspondencia hay entre los intereses inmediatos de la base social y la reivindicación, mayor es la intensidad de la acción.

El sentido de apego al barrio parece reflejar una actitud general relacionada más con las condiciones de vida que con las características del marco ambiente.

Manuel Rodríguez, muestra que —da una de las sub-poblaciones—diferenciada sobre todo en términos de recursos y de ocupación— manifiesta diferentes estándares de vida, diferentes orientaciones de valores y diversos grados de

participación social".⁴⁶ Más aun, las capas más populares son las que muestran una mayor cohesión y un nivel más elevado de movilización social y política, contra la pretendida ley que liga la participación local al modelo de comportamiento de clase media.

En todo momento, la movilización estuvo vigilada a distancia por policías y granaderos. Pidieron nuevamente que se suspenda cualquier actividad relacionada con la edificación de la obra hasta que no concluya el diálogo que le están demandando al jefe de Gobierno.

28 de octubre 2010, Integrantes del Frente Amplio en contra de la Supervía repartieron al Gobierno del Distrito Federal y a las jefaturas delegacionales el "decálogo del buen funcionario público", en el que, entre otros puntos, destaca el respeto a los derechos de los ciudadanos y a la naturaleza.⁴⁷

Otros puntos son: respeto a las especies animales y botánicas, particularmente en áreas de valor ambiental y sin supervía, cumplir las promesas de campaña y no responder a intereses económicos, erradicar el mal uso de los programas sociales, no dejar basura política en las calles, respetar a los niños, hombres y mujeres, proteger y salvaguardar el agua, abstenerse de dividir a los vecinos y de amenazar a las comunidades que se organizan.

31 de octubre 2010, Campamento de la colonia La Malinche en espera de la posible llegada de autoridades del gobierno del Distrito Federal y ante un eventual desalojo del que se habló hoy por la mañana.

Vecinos confirmaron que por el lado del parque ecológico La Loma ya hay presencia de granaderos con la intención de resguardar la zona. En el lugar del plantón hay alrededor de seis representantes de la Comisión de Derechos Humanos del DF (CDHDF), que se encuentran ahí a petición de los vecinos.

⁴⁶ CASTELLS, op. cit. p. 132.

⁴⁷ PANTOJA, Sara (2010 octubre 28). *Vecinos contra Supervía entregan decálogo a GDF*. El universal [En línea]. Recuperado el 14 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversal.com.mx/notas/719549.html>

Estos seis representantes tienen como tarea conocer e investigar presuntas violaciones de Derechos Humanos por actos u omisiones de autoridades administrativas de carácter federal, con excepción de los del Poder Judicial de la Federación que violen estos derechos, o bien, cuando los particulares o algún otro agente social cometan ilícitos con la tolerancia o anuencia de algún servidor público o autoridad, o bien cuando éstos últimos se nieguen infundadamente a ejercer las atribuciones que legalmente les correspondan en relación con dichos ilícitos, particularmente tratándose de conductas que afecten la integridad física de las personas.

En el campamento las personas que rechazan la construcción de la Supervía indican que la defensa del movimiento es y seguirá siendo pacífica.

03 de noviembre 2010, Granaderos resguardan el parque La Loma, protegido por el gobierno del Distrito Federal y por donde atravesará el túnel de la Supervía Sur-Poniente.

El martes, vecinos de la colonia la Malinche y opositores a la vialidad de cuota señalaron que desde las 05:00 horas se notó la presencia de los uniformados.

Foto 6:



Fuente: Fotografía otorgada por el Grupo Pro ciudad Pro contreras autor anónimo.

Este miércoles los vecinos presentarán las conclusiones de un foro que organizaron con especialistas sobre la Supervía en la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF).

04 de noviembre 2010, Integrantes del Frente Amplio contra la Supervía Sur-Poniente reiteraron su petición de diálogo con el Gobierno del Distrito Federal, ahora, con la mediación de seis ciudadanos honorables de la sociedad para que la administración capitalina acepte el debate sobre la vialidad de cuota.

Francisco López y Mónica Tapia, vecinos de la delegación Magdalena Contreras, informaron que confían en la participación del periodista Miguel Ángel Granados Chapa, la catedrática de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Marcela Lagarde y Miguel Concha Malo, director del Centro de Derechos Humanos Fray Francisco de Vitoria, así como Luis Arriaga Valenzuela, director del Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez, también el académico Daniel Cazes Menache y el abogado Manuel Fuentes Muñiz. El miércoles, los

vecinos entregaron un informe a la CDHDF, un documento donde incluyen las conclusiones de los foros sobre la Supervía, en el cual, dijeron, los académicos coincidieron en que era inviable social, económica y ambientalmente.

Cristina Barros, vecina opositora, aseguró que el plantón de los vecinos está fuera de la zona expropiada en la colonia La Malinche y rechazó que impidan el paso en la zona.

09 de noviembre 2010, Vecinos de Magdalena Contreras y Cuajimalpa entregaron al jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, una carta en apoyo a la construcción de la Supervía Sur-Poniente y le solicitaron que no detenga el proyecto.

Entregaron 3 mil 500 firmas —notariadas— de personas a favor de la vialidad de cuota. —~~El~~ Hemos oído con preocupación que una minoría tiene intereses ecológicos muy legítimos, pero que técnicamente son muy superables y estamos interesados porque invertimos dos horas diarias embotellados en la parte del poniente”, expuso un vecino, quien trabaja en Santa Fe e invierte dos horas en su traslado.⁴⁸

En respuesta, Marcelo Ebrard, les recibió el documento y los invitó a participar en una mesa de trabajo.

Todo dinamismo en aspectos de movimientos sociales, debe provenir de la iniciativa de las sociedades privadas.

Georges Friedman dice —~~La~~ diferencias en recursos y facilidades de funcionamiento entre los diversos puntos de la aglomeración son mínimas y fácilmente resolubles mediante el desplazamiento a través de una red de comunicaciones cada vez más densa”.⁴⁹

⁴⁸ ROBLES, Johana (2010 noviembre 9), *Vecinos llevan a Ebrard tres mil 500 firmas de apoyo a Supervía*. El universal [En línea]. Recuperado el 28 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota14412.html>)

⁴⁹ CASTELLS, op. cit. p, 162.

18 de noviembre 2010, Opositores a la Supervía que se construirá entre las delegaciones Álvaro Obregón y Magdalena Contreras reparten volantes en rechazo a esta vialidad afuera del teatro Metropolitan, donde se inauguró la Cumbre de Gobiernos Locales Unidos (CGLU). Encabezados por el ambientalista Daniel Gershenson, un grupo de ciudadanos entrega volantes a los asistentes al encuentro.

Los papeles incluyen un dibujo en el que se muestra un bosque destruido, con un letrero que dice "Supervía" y enterrado en una gran nube de humo negro, el mensaje central: "Bienvenidos alcaldes, estamos trabajando para el cambio climático".

En el reverso del folleto, los ciudadanos demandan compromisos claros: "Transporte público ordenado y de calidad para la mayoría de la población, infraestructura para transporte no motorizado y movilidad sin autopistas urbanas". Al final del texto, los ciudadanos manifiestan que "las autopistas urbanas no solucionan problemas de movilidad, fomentan recorridos más largos en automóvil y mayor consumo de combustible, deterioran la calidad de aire. Degradan la calidad de vida de los ciudadanos, devalúan los inmuebles que las rodean, obstaculizan la movilidad peatonal, rompen el tejido social. En resumen, no corresponden a una visión sustentable de largo plazo. No más apoyo a las vialidades para automóviles.⁵⁰

19 de noviembre 2010, Al menos tres personas que repartían volantes en contra de las autopistas urbanas fueron detenidas por personal del gobierno capitalino, afuera del Teatro Metropolitan, donde se realiza la Cumbre Mundial de Alcaldes, y llevadas al Ministerio Público.

El representante de "El poder del Consumidor," organización que se ha unido al rechazo de la Supervía Sur-Poniente, informó que mientras se realizaba la segunda plenaria de este evento internacional, alrededor de cinco personas de

⁵⁰ MONTES, Rafael (2010 noviembre 18). *Vecinos rechazan Supervía en cumbre de alcaldes*. El universal [En línea] Recuperado el 28 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversaldf.mx/home/nota14941.html>)

este grupo y del Frente Amplio contra la Supervía se encontraban en la calle repartiendo volantes a los participantes de la Cumbre, como lo empezaron a hacer el jueves.

Según su versión, una persona, encargada de la logística y operación del evento, salió a decir que casi no había gente adentro y los invitó a participar para lo cual les ofreció acreditaciones con las que pudieron ingresar.

Al parecer, ya adentro continuaron con la distribución de volantes, acción que ocasionó su detención por parte de quienes ellos identificaron como policías judiciales, bajo el cargo de falsificación de documentos.

Del hecho habla Daniel Gershenson:

“Yo me entere al día siguiente, les tendieron un cuatro, dentro del metropolitan había muy poca gente así que les dieron pases para ingresar y repartir los volantes cuando de pronto los detuvieron agentes judiciales, esto con el objetivo de que Marcelo no los viera al entrar y salir del evento.”

06 de diciembre 2010, Integrantes de la comisión civil de acompañamiento para el tema de la Supervía Poniente, solicitaron una audiencia con el jefe del gobierno capitalino, Marcelo Ebrard.

Manuel Fuentes explicó que el 25 de noviembre enviaron un escrito al mandatario capitalino para solicitarle una audiencia e intermediar en el conflicto de las obras de construcción de la autopista de cuota.

El consejero ciudadano de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), comentó que la intención es dialogar para conseguir la conciliación de manera urgente en esta problemática, por lo que volvió a entregar copia del escrito al secretario de Gobierno del Distrito Federal, José Ángel Ávila.

Dijo que quizá el documento se traspapeló y por eso no han recibido ninguna respuesta a su solicitud, mientras que Ávila reiteró que existe total disposición de recibirlos en la dependencia a su cargo.

En este sentido, Ávila mencionó que representantes de las colonias cercanas a la obra han tenido encuentros con las autoridades, por lo que no se encuentran desatendidos.

Dijo que invitará a los integrantes de la comisión recién creada a participar en todas las mesas de trabajo que la autoridad tiene con los vecinos de esta zona, para que se involucren en su totalidad con el tema.

Al ser cuestionado sobre si el jefe de Gobierno no será entonces quien reciba a los integrantes de esta comisión, el secretario de Gobierno reiteró la disposición de la dependencia que encabeza por reunirse con ellos.

El 31 de diciembre del 2010, los vecinos en contra de la Supervía realizaron una velada en su zona de protesta, la colonia Malinche de la delegación Magdalena Contreras, con el deseo de que en el 2011 las autoridades atendieran sus demandas, a fin de construir “una ciudad verde y democrática”.

La pertenencia individual y la motivación pose un fuerte componente moral y una preocupación defensiva en torno de la justicia, la injusticia es percibida a partir de un sentido moral compartido, productos de la explotación.

Esta moralidad e injusticia están referidos primordialmente y “nosotros” como aldea tribu, colonia; reafirma la identidad de las personas activas en el movimiento.⁵¹

El primero de enero del 2011, el Gobierno de la Ciudad de México envió a al menos 500 uniformados para tomar posesión de 50 predios expropiados en la colonia La Malinche, con el fin de continuar con la construcción de la Supervía Sur Poniente en la delegación Magdalena Contreras.

Alrededor de las 7:00 horas de ayer, el Gobierno de la Ciudad de México envió a al menos 500 uniformados para tomar posesión de 50 predios expropiados en la

⁵¹ GUNDER, op. cit. p. 51.

colonia La Malinche desde el pasado 6 de abril, con el fin de continuar con la construcción de la Supervía Sur Poniente en la delegación Magdalena Contreras.

Foto 6:



Fuente: Fotografía otorgada por el Grupo Pro ciudad Pro contreras, autor anónimo.

Los granaderos abrieron paso a trabajadores de la empresa OHL, constructora de la Supervía, quienes colocaron vallas metálicas de más de dos metros y, una vez resguardados, comenzaron a demoler las casas con mazos y picos, además de colocar alambre de púas en las azoteas de las mismas.

Aunque no hubo violencia hacia integrantes del Frente Amplio en Contra de la Supervía Poniente, quienes desde el 26 de julio del 2010 mantienen un campamento en contra de la obra, éstos acusaron engaño de las autoridades.

Explicaron que alrededor de las 6:30 horas el secretario de Obras, Fernando Aboitiz, y el coordinador de Programas Estratégicos, Jesús Lucatero, acompañados de un notario público, llegaron al —platón” a avisarles que tomarían posesión de los predios.

Seis horas después, el GDF informó en un comunicado que no retiraría el —platación”, pero que continuarán las obras en los terrenos de su propiedad pues fueron debidamente pagados a los dueños.

Agregó que —almomento del ingreso de las autoridades a los predios, no se encontraban al interior de los terrenos ninguno de los ex propietarios y no se registraron hechos de violencia”.

Además, aseguró que —estoy y estará dispuesto al diálogo, pero no a costa de dejar la superficie de los predios expropiados como tierra de nadie”.

El Tercer Visitador de la CDHDF calificó de “muy grave” y “preocupante” la situación y el que el GDF no haya tenido el acercamiento con la Comisión de Acompañamiento ni respetado sus medidas precautorias. —Preocupa porque no hubo oportunidad de dialogar, de avanzar en el entendimiento”.

Por la tarde, ciudadanos inconformes con la construcción de la Supervía protestaron afuera del domicilio del jefe de gobierno del DF, Marcelo Ebrard.

Las estrategias políticas, en particular las de la burguesía expresadas a través del aparato del Estado, no son un —factor externo” a la lucha de masas y que en el caso preciso del —proyecto poblacional” hay una doble determinación de reformismo propuesto, por la presión popular.⁵²

El gobierno, incapaz de responder a las demandas populares en su nueva coyuntura económica, trató de contener la lucha mediante la represión y lo logró

⁵² CASTELLS, op cit. p. 432.

3.3 Periodo 3. Fase final de la acción colectiva.

Del 2 de enero del presente año con el desalojo a Agosto de 2011.

En este periodo existe una mayor participación institucional, instituciones que determinaran la construcción.

La Asociación de Colonos Zedec Santa Fe, integrada por más de 200 mil personas, solicitó a la Asamblea Legislativa del DF que tome en cuenta los beneficios que traería la construcción de la Supervía Sur-Poniente para los habitantes de esa zona de la ciudad y apoye a que se evite la suspensión de las obras.

La ciudad como proyección de la sociedad en el espacio y el espacio como producto material en relación con otros elementos, entre ellos los hombres, los cuales contraen determinadas relaciones sociales.

La zonificación de Burgess: comprende los satélites residenciales y productivos aun no integrados en la aglomeración y expresa el dominio progresivo que la ciudad ejerce sobre su hinterland por medio de la concentración económica y la especialización de funciones.⁵³

A través de un documento enviado con copia a la dirigencia del PAN en el DF, la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana, expuso que entre los beneficios estaría la reducción de los tiempos de traslado, ahorro de combustibles y la reducción de 71 mil toneladas de dióxido de carbono al año.

Explicaron que la zona de Santa Fe está afectada por un problema de movilidad debido a las escasas vialidades de acceso con las que cuenta, por ello, solicitaron al PAN que analice de manera responsable el proyecto y contribuya a evitar que se suspendan las obras de la Supervía.

⁵³ *Ibíd.* P. 119.

28 de enero 2011, El ombudsman capitalino, Luis González Placencia, llamó a las autoridades para que en el caso de la Supervía eviten discursos violentos y emitan una respuesta institucional.

Ante las descalificaciones que han hecho algunos funcionarios a la recomendación emitida por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), su titular pidió medida al gobierno del Distrito Federal (GDF).

Resaltó que el caso debe dirimirse por la vía legal y no a través de los medios. Al encabezar la conmemoración de las víctimas del Holocausto, realizada en la estación del metro Pino Suárez, mencionó que legalmente existe la posibilidad de que los diputados citen a comparecer al jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard Casaubon, si es que rechazara la recomendación.

Aclaró que ésta no ordena al GDF cancelar la obra. -Porque se dice que estamos tomando atribuciones de un juez, no es verdad; si fuera juez, no habría recomendado, habría ordenado la suspensión.”

07 de febrero 2011, Integrantes del Frente Amplio contra la Supervía Poniente denunciaron que este lunes, empleados iniciaron la tala de árboles en el parque La Loma, delegación Magdalena Contreras.

Relataron que al momento de estar tomando video y fotografías, granaderos los replegaron e incluso agredieron para confinarlos en el plantón que mantienen desde siete meses en la colonia La Malinche.

Por tal motivo, los vecinos han decidido manifestarse pacíficamente sobre Avenida Luis Cabrera y San Bernabé para denunciar los hechos.

Los inconformes exigen que se muestren los permisos para la tala de árboles.

Hace un par de semanas, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), otorgó a la empresa Controladora Vía Rápida Poetas el permiso

para cambiar el uso de suelo forestal de áreas verdes ubicadas en zonas forestales a lo largo del trazo de la Supervía.

Los vecinos criticaron que el retiro de los árboles ocurra en día festivo y cuando están en una etapa de gestionar el diálogo con el gobierno del DF.

16 de febrero de 2011 La estudiante universitaria, Úrsula Esquivel, de 25 años de edad, mostró al jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, su rechazo por la construcción de la Supervía, justo cuando recibía el Premio de la Juventud Ciudad de México 2010.

La alumna de la especialidad en Derechos Humanos en el Instituto de Investigaciones Jurídicas en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), galardonada con mención honorífica en el rubro de actividades deportivas recibió el cuadro con el reconocimiento de manos de Ebrard Casaubon y en seguida sacó una cartulina verde con letras negras que en mayúsculas decía: "No a la Supervía".

Foto 6:



Fuente: Tlalpan.info <http://tlalpan.info/?tag=superv%C3%ADaDapointe> 21 de Noviembre 2011

En su libro, Castells nos dice que «cuanto más diversificado y global es el adversario, más probabilidades hay de que tenga éxito una reivindicación.»⁵⁴ Pero sin duda, al transcurrir los últimos dos periodos es visible que la fuerza de la estructura es inamovible, el aparato del Estado dividió los intereses de la población implicada en esta problemática, polarizando las acciones de los propios vecinos, y diluyendo la acción transformadora, teniendo como resultado únicamente el retraso, mas no la completa cancelación de esta construcción.

Conclusiones.

⁵⁴ *Ibíd.* p. 437.

En la medida en que no hubo respuesta a la reivindicación, existió una tendencia a transformarse, la demanda social no obtuvo respuesta por parte de las instituciones públicas, con lo anterior este campamento no constituyó una fuente de transformación social a través de su lucha, a pesar de ello mostró capacidad de participación y movilización espontánea en el mismo frente de lucha.

A manera de conclusión, crítica y propuesta hacia esta acción colectiva, se hace hincapié en la importancia del proceso de comunicación como fuente de agrupamiento y organización, entendiendo que la historia de la comunicación tiene su origen millones de años atrás; el hombre, desde que existió, buscó siempre una forma de comunicar sus pensamientos y a su vez de actuar.

En el mundo contemporáneo el desarrollo de las nuevas tecnologías de la información, en especial del internet, han permitido la multiplicación de medios alternativos proponiendo una mirada distinta, que por lo regular resulta más crítica que la difundida por los medios tradicionales controlados por el discurso del poder.

En sentido estricto, este tipo de organización mediante plataformas alternativas debe obedecer únicamente a la forma de organización, llevando un consenso para establecer las maneras posibles del actuar; la sociedad cambia, y el actor social debe entender que su rol y formas de expresión en una acción colectiva deben cambiar de la misma manera, hemos sido testigos de las diferentes manifestaciones de movimientos sociales, los cuales utilizan el bloqueo de avenidas y la violencia como forma de llegar a los medios monopolizados, los que a su vez criminalizan y satanizan este tipo de conductas, aunado a que este tipo de movilización incrementa el carácter esquizoide de los demás actores sociales, y no solo esto, si no que otros actores sociales, los cuales pudieron tener cierta empatía con el movimiento, los reprueba por completo.

Los movimientos sociales pacíficos no trascienden, no son nota, los medios buscan impactar a sus audiencias, el actual rol de los medios pareciera ser como gestores de la verdad y paladines de la justicia. Volviendo al tema y en el caso preciso del Frente amplio contra la Supervía, esta acción colectiva, por ser

pacífica, no causó revuelo en la sociedad, más que en algunos cuantos, no logró ser nota en los noticieros de televisión, siendo estos los medios donde se informa la mayoría de la población; de allí que destacamos la postura hacia una comunicación y organización por medio de vías alternas, es importante aclarar que el uso de estas tecnologías no están a la mano de todo individuo, así mismo los medios de comunicación alternativos son reflejo de un segmento social, de aquí se desprende la importancia de ser vista ésta alternativa como medio de organización para desplegar acciones para poder transmitir el mensaje a otros actores sociales.

A pesar de ser una gran herramienta de comunicación, el internet se enfrenta a conflictos que tienen que ver con la capacidad o la posibilidad de los actores de definir el sentido de sus acciones.

Esto sucede porque continuamente se nos llama a producir, mediante nuestras elecciones y decisiones, las relaciones y el campo de nuestra propia acción social, esto más en redes sociales, ya que con un clic puedes integrarte a una comunidad, y quizá del mismo modo pertenecer a muchas comunidades, sin tener una fuerte convicción, ya sea por moda o por simple curiosidad.

Fuentes de Información.

- ALFIE, Miriam e Iván Azuara (2010). *Sistema Mundial y nuevas geografías*, Universidad Iberoamericana A.C. México.
- BATRES GUADARRAMA, Martí (2010). *Los derechos de las familias en la Ciudad de México*. Serie El Derecho, Miguel Ángel Porrúa, México.
- BENÍTEZ ZENTENO, Raúl (1998). *Población y Política en México. Antología*, Porrúa-IIS-UNAM, México.
- CASTELLS, Manuel (1974). *La cuestión Urbana*, Siglo XXI, España.
- *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, Ed. ALCO, México. 1996
- GUNDER FRANK, André y Martha Fuentes (1989). *Diez tesis acerca de los movimientos sociales. El juicio al sujeto*, en Wallerstein, Immanuel. Un análisis global de los nuevos movimientos sociales. FLACSO - Miguel Ángel
- IBAÑEZ DEL ACEBO, Enrique (2000). *El habitar urbano: pensamiento, imaginación y límite, la ciudad como encrucijada*, Ciudad Argentina, Buenos Aires.
- MELUCCI, Alberto (1999). *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*. El Colegio de México, Centro de estudios sociológicos, México.
- PÉREZ NEGRETE, Margarita (2010.) *Santa Fe: ciudad, espacio, y globalización*, Universidad Iberoamericana A.C. México.
- PERLÓ COHEN, Manuel (1990). *Seminario: La modernización de la ciudad de México*, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, México.
- RELENBERG, Norbert Schmidt (1976). *Sociología y urbanismo, colección nuevo urbanismo*, Instituto de estudios de administración, Madrid.
- ROSSI, Aldo (1966). *La arquitectura de la ciudad*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona.
- UNIKEL, Luis (1978). *El desarrollo urbano de México: Diagnostico e implicaciones futuras*, Centro de estudios económicos y demográficos, El Colegio de México, México.

Hemerografía.

- Gobierno del Distrito Federal. *Programa General de Desarrollo del DF 2007-2012*. [En línea] Recuperado el 10 de julio de 2011 de http://www.icyt.df.gob.mx/documents/varios/ProgGralDesarrollo_0712.pdf
- GÓMEZ, Laura (2010 noviembre 2). *Varadas, la supervía poniente y el tramo norte del segundo piso*. La Jornada. p. 31.
- LEGORRETA, Jorge. (2002, Octubre 16). *Historia de dos vialidades en camino de transformarse*. La Jornada, pág. 31.
- MONTES, Rafael (2010 noviembre 18). *Vecinos rechazan Supervía en cumbre de alcaldes*. El universal [En línea] Recuperado el 28 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversaldf.mx/home/nota14941.html>)
- PANTOJA, Sara (2011 enero 2). *El GDF toma posesión de 50 predios en La Malinche*, El universal [En línea]. Recuperado el 28 de Julio de 2011 <http://www.eluniversal.com.mx/notas/734434.html>
- PANTOJA, Sara (2011 enero 29). *Opositores a la Supervía denuncian amenazas*, El universal [En línea]. Recuperado el 28 de Julio de 2011 <http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota19536.html>
- PANTOJA, Sara (2011 febrero 16) *Alumna expresa a Ebrard rechazo a Supervía*. El universal [En línea]. Recuperado el 16 de Febrero de 2011 <http://www.eluniversal.com.mx/notas/745361.html>
- PANTOJA, Sara (2010 agosto 1) *La Supervía divide a grupos vecinales*, El universal [En línea]. Recuperado el 08 de Julio de 2011 <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/102751.html>
- PANTOJA, Sara (2010 octubre 28). *Vecinos contra Supervía entregan decálogo a GDF*. El universal [En línea]. Recuperado el 14 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversal.com.mx/notas/719549.html>)
- PANTOJA, Sara (2010 octubre 31). *Prevén desalojo violento en La Malinche*. El universal [En línea]. Recuperado el 14 de Julio de 2011 <http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota13993.html>
- PANTOJA, Sara (2010 diciembre 29). *Vecinos contra Supervía despedirán con cena el 2010*, El universal [En línea]. Recuperado el 28 de Julio de 2011 <http://www.eluniversal.com.mx/notas/733856.html>

- QUINTERO, Josefina y Agustín Salgado (2011 enero 6). *Desmienten en caravana creativa que se haya agredido al titular de Obras*, La Jornada, p. 31
- QUINTERO, Josefina Y Raúl Llanos (2010 julio 12), *Opositores a la supervía demandan al GDF respetar los procesos legales*, Periódico La Jornada, p. 31
- QUINTERO, Josefina y Laura Gómez (2010 agosto 3). *Arranca construcción de supervía*, Periódico La Jornada, p. 30
- QUINTERO, Josefina y Agustín Salgado (2010 noviembre 5), *Opositores a la supervía ratifican hostigamiento*, La Jornada, p. 40
- ROBLES, Johana (2010 abril 6). *Asignan obras de Supervía Sur-Poniente*, El universal [En línea]. Recuperado el 01 de Julio de 2011 <http://www.eluniversal.com.mx/notas/670861.html>
- ROBLES, Johana (2010 julio 26). *Opositores a Supervía no se vencen*. El universal [En línea]. Recuperado el 06 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/102651.html>
- ROBLES, Johana (2010 julio 27). *Mantienen vecinos bloqueo a obras de Supervía*. El universal [En línea]. Recuperado el 01 de Julio de 2011. <http://www.eluniversal.com.mx/notas/697957.html>
- ROBLES, Johana (2010 agosto 2). *La consideran solución a los problemas viales*, El universal [En línea]. Recuperado el 06 de Julio de 2011 <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/102774.html>
- ROBLES, Johana (2010 agosto 13). *Inician obras en la Supervía*. El universal [En línea]. Recuperado el 04 de Julio de 2011 <http://www.eluniversal.com.mx/notas/699256.html>)
- ROBLES, Johana (2010 agosto 30). *Opositores a la Supervía se van a foros*, El universal [En línea]. Recuperado el 08 de Julio de 2011 http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=103164&t_aba=ciudad
- ROBLES, Johana (2010 octubre 5). *El plantón no se levanta pese a derrotas legales*. El universal [En línea]. Recuperado el 28 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/103582.html>)

- ROBLES, Johana (2010 octubre 20). *Retiran bloqueo de vecinos en Luis Cabrera*, El universal [En línea]. Recuperado el 08 de Julio de 2011 <http://www.eluniversal.com.mx/notas/717547.html>
- ROBLES, Johana y Sara Pantoja (2010 octubre 21). *Justifican el desalojo del bloqueo contra la Supervía*. El universal [En línea]. Recuperado el 08 de Julio de 2011 de <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/103779.html>
- ROBLES, Johana (2010 octubre 22) *Marcha de antorchas en contra de la Supervía*, El universal [En línea]. Recuperado el 14 de Julio de 2011 <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/103785.html>
- ROBLES, Johana (2010 noviembre 1) *Rechazan fuerza pública en La Malinche*, El universal [En línea]. Recuperado el 14 de Julio de 2011 <http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota14043.html>
- ROBLES, Johana (2010 noviembre 3). *Granaderos resguardan parque La Loma*, El universal [En línea]. Recuperado el 15 de Julio de 2011 <http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota14128.html>
- ROBLES, Johana (2010 noviembre 4). *Mediarán notables en caso Supervía*, El universal [En línea]. Recuperado el 15 de Julio de 2011 <http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota14205.html>
- ROBLES, Johana (2010 noviembre 9). *Vecinos llevan a Ebrard tres mil 500 firmas de apoyo a Supervía*, El universal [En línea]. Recuperado el 28 de Julio de 2011 <http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota14412.html>
- ROBLES, Johana. (2010 noviembre 9). *Con 3 mil 500 firmas, vecinos apoyan la obra en el poniente*. El Universal [En línea]. Recuperado el 14 de julio de 2011, de <http://iphone.eluniversal.com.mx/notas/ciudad/i104009.html>
- SALGADO, Agustín (2010 junio 5), *Aumentarán movilizaciones contra la supervía poniente, anuncian vecinos*, Periódico La Jornada, p. 30
- SALGADO, Agustín y Rocío González (2010 octubre 21). *Opositores a la supervía exigen al GDF cesar actos de provocación*, Periódico La Jornada, p. 37
- SALGADO, Agustín (2010 octubre 22). *Insisten ONG's en que el GDF cancele la supervía poniente*. La Jornada, p. 38

- SALGADO, Agustín (2010 diciembre 15). *Exhortan a Ebrard a atender reclamos por supervía poniente*, Periódico La Jornada, p. 37.

Recursos Electrónicos

- Diario Oficial de la Federación (2010 marzo 22). *Determinación como caso de utilidad pública la realización de la obra de construcción y el funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje, con inicio en el entronque con Avenida Centenario y terminación en el entronque con Avenida Luis Cabrera, las Torres, las Águilas y Centenario, en las Delegaciones Magdalena Contreras y Álvaro Obregón, con una superficie total aproximada de cinco kilómetros de longitud*, Secretaria de Gobernación, México. Recuperado el 02 de Junio de 2011 de http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5136096&fecha=22/03/2010
- Estadísticas de búsqueda de Google (s.f.). Recuperado el 29 de Junio de 2011 de <http://www.google.com.mx/trends?q=supervia+&ctab=0&geo=all&date=2010&sort=0>
- Gaceta Oficial del distrito Federal (2010 marzo 22) *Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITV) 2007-2012*. Secretaria de Gobernación, México, Recuperado el 10 de Junio de 2011 de http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/programa_integral_de_transportes_y_vialidad
- INEGI, *Censo general de población y vivienda 2010*, México, Recuperado el 17 de Junio de 2011 de <http://www.censo2010.org.mx/>
- OHL Concesiones. —“Actividades y Concesiones”. Recuperado el 20 de julio de 2010 de <http://www.ohlconcesiones.com/Plantillas/concesionesfich.aspx?IdF=92&IdL=93&IdFich=94&Filt=123&Cont=419&Fich=609&Filtro=116&idM=45&nvl=0>
- Medios Publicitarios Mexicanos (s.f.). Recuperado el 30 de Junio de 2011 de <http://www.elasesor.com.mx/adage2/noticia3.html>
- Secretaria de transportes y vialidad (s.f.) Recuperado el 24 de Junio de 2011 de <http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/estadisticas>

Anexos.

Para la realización de esta investigación se busco entrevistar a funcionarios especializados en materia de desarrollo urbano pertenecientes a las SETRAVI, así como a inspectores ambientales de SEMARNAT y PROFEPA, los cuales dieron cerraron por completo las puertas al investigador, pese a ella no queda duda, de que no existe un vacío en la investigación que responda a estas negativas.

Estenográfica de la Entrevista realizada al Arquitecto Jorge Bladiniers Hernández, Facultad de Arquitectura, UNAM, Coordinador del Taller Federico Marsical y Piña.

Pregunta: ¿Que opina de las obras viales actuales en el D.F?

Arquitecto Jorge Bladiniers: Con el metrobús han ido parcelando la ciudad, se llaman bordes, el que vive de un lado no conoce al de enfrente.

Pregunta: ¿Y que con la Supervía, cree usted que es sustentable seguir haciendo más vías?

Arquitecto Jorge Bladiniers: No es sustentable el seguir haciendo vías, lo más viable seria el transporte colectivo, como el metro peor no al aire libre como el que tenemos el Tlalpan si no subterráneo, y así no se quita la oportunidad de conocer de convivir con gente, hemos tomado acciones más económicas, en el afán de que vean lo que hacemos lo que creamos pero destruyendo el concepto de ciudad,...

Los centros de población antiguamente hace 400 o 500 años, estos centros tenían una condición tenían que tener sentido de comunidad sin perder individualidad.

En lugar de redensificarse, deshilacharse cuesta más, es más cara la infraestructura de transporte los servicios hacia las orillas. Si se redensificará, provocando políticas y formación de actividades, al centro eso se llama revitalización, convertir calles en zonas peatonales, como en el centro, hacer el

encuentro de las personas, el espacio común de la ciudad con la población.... Esto es hacer ciudad, esto es hacer que se humanice la vida de la ciudad.

Pregunta: ¿Que opciones existen debido a la demanda de movilidad y de equipamiento de vivienda?

Arquitecto Jorge Bladinieres: Hay un arquitecto que se llama Ruben Pesci, dice que la ciudad tiene que cambiar, tiene que convertirse en lo que se llama arquitectura....

Cuyas premisas marcan el paso de la concepción del polo urbano devorador del entorno rural a la red lineal tramada, integrando lo urbano y lo rural, así mismo pasar de los —centros comerciales” que banalizan y provocan la periferia, a la ciudad como sistema de centralidades interconectadas.

De esta manera superar la demanda mítica por una ciudad de los autos y recuperar la sensatez de una ciudad lenta y peatonal, por consiguiente revolucionar la idea racionalista de sectores urbanos especializados y recuperar la concepción de la ciudad diversificada, interligada y compacta.

La ciclopista que hizo López Obrador en el periférico, lo quiero ver subirse o bajarse, los políticos hacen cosas para apantallar no para solucionar, por eso surgen los movimientos, por falta de representatividad... se deshilacha el tejido social.

La ciudad no es nada más el cumulo de construcciones...

Hemos venido copiando una serie de modelos extranjeros y ajenos a nosotros... los centros como santa fe hacen perder la escala humana, son ciudades que dependen por completo del coche...

Edgar Allan Poe decía que la cultura no se da como resultado previo a un desarrollo de arquitectura de la ciudad, es al revés, la ciudad se da por la cultura que desarrolla la gente que piensa...

**Estenográfica de la Entrevista realizada al representante de la organización
El poder del Consumidor, Daniel Geherson.**

Pregunta: ¿Tu opinión acerca de esta gestión del gobierno del D.F y la obra a la que se opusieron?

Daniel Geherson: Parecía ser un gobierno progresista con matrimonios gay, mucha apertura pero al final los fines de Marcelo eran electoreros, los arboles no votan, y por unos cuantos votos, arriesgan el suelo forestal que forma parte de la —Barranca de Tarango” y de —La Loma” áreas vitales para la Ciudad de México porque capturan carbono y producen oxígeno, mantienen el ciclo hidrológico y regulan el clima y forman parte del conjunto de lomas y barrancas del poniente de la Cuenca de México, que constituyen una de las zonas de recarga de los mantos acuíferos; sucede lo mismo de siempre. ¿Las izquierdas? Ebrard en el mejor de los casos, es la fuerza viva de Luis Echeverría...

Pregunta: ¿Cuéntame un poquito acerca de la detención a las afueras del metropolitano?

Daniel Geherson: Yo me entere al día siguiente, les tendieron un cuatro, dentro del metropolitano había muy poca gente así que les dieron pases para ingresar y repartir los volantes cuando de pronto los detuvieron agentes judiciales, esto con el objetivo de que Marcelo no los viera al entrar y salir del evento.

Pregunta: ¿O sea que Marcelo Ebrard ha obstaculizado al movimiento?

Daniel Geherson: Muchísimo te voy a contar... Al consumidor y poder del consumidor, estuvimos presionando para la aprobación de una reforma que se llamaría acción colectiva. De lo que se trataba sería que sin más trámite los mexicanos pudieran recurrir a los tribunales para reclamar el cumplimiento de la ley, de todas las leyes. Imagina que en nuestro país cualquier persona tuviera acceso a un recurso legal, general, por medio del cual pudiera exigir el restablecimiento del estado de derecho. En ese caso, el sistema jurídico mexicano

reconocería a los ciudadanos el derecho a requerir por medio de una acción la reparación del daño que implica la violación grave y sistemática de la ley, pero Marcelo Ebrard la detuvo en el congreso.

Hubo una desviación a la altura de San Gerónimo, porque allí vive gente que es muy diferente a los vecinos de la Colonia malinche, gente que si tiene los medios, personas que si son escuchadas.

Pregunta: ¿Estas conforme con los resultados de este movimiento?

Daniel Geherson: Me parece que si se ha hecho un buen trabajo, estamos en pie de lucha, siendo un movimiento pacífico, es difícil ir contra el sistema y tener los resultados que esperamos, no es una tarea fácil, pero en cada uno de nosotros está el cambiar el ser escuchado, la obra no se logró detener, pero el día de mañana pagaremos las consecuencias de estos ecodidas, esta vía no es una respuesta lo único que fomenta es el incremento de automóviles y obviamente saturación de las arterias de esta zona y contaminación, es algo retrogrado son los mismos diseños que se implementaron en ciudades en los 40s como en los Ángeles y sus resultados no fueron positivos.

Pregunta: ¿A qué te refieres con es difícil ir contra el sistema?

Daniel Geherson: Pues Gobierno y clases dominantes, imagínate hubo una desviación a la altura de San Gerónimo, porque allí vive gente que es muy diferente a los vecinos de la Colonia malinche, gente que si tiene los medios, personas que si son escuchadas.

Estenográfica de la Entrevista realizada al Jefe de Comunicación Social, Proyecto Metro distrito Federal, David Mínguez Novoa.

Pregunta: ¿Cuál es el objetivo de esta obra?

David Mínguez: El objetivo de esta obra es brindar servicio de transporte masivo de pasajeros en forma rápida, segura, económica y ecológicamente sustentable a los habitantes de las delegaciones, Tláhuac e Iztapalapa

Pregunta: ¿Qué representa esta obra para el DF?

David Mínguez: Para el Distrito Federal es la línea más larga del Sistema de Transporte Metro, y es el proyecto de vanguardia más grande a nivel América Latina.

Pregunta: ¿Tú crees que este proyecto tenga tintes partidistas?

David Mínguez: Pues al ser una obra dentro de la gestión de Marcelo Ebrard queda completamente asociada a su partido, y la gente de esa zona es su mayoría es perredista, y está contenta con el gran avance con el que hemos desempeñado la obra.

Estenográfica de la Entrevista realizada a la ex periodista Cristina Zamora Ponce de León.

Pregunta: ¿Qué opinas de las construcciones viales que se están llevando a cabo en el Distrito Federal?

Cristina Zamora Ponce de León: Creo que hace falta mayor movilidad en la ciudad pero no creo que la salida sea seguir construyendo segundos pisos, ni ese tipo de obras, me parece que un buen urbanista tendría la respuesta.

Pregunta: ¿Y de la línea nueva del metro?

Cristina Zamora Ponce de León: Es buena, pero hay muchos intereses de por medio, la gente no sabe que existe un plan maestro de Metro en la ciudad en el cual están establecidas las etapas de construcción, pero por fines electoreros cada gobernante le pone nombre y apellidos a las obras.

Aanálisis de contenido mediante la relación de fuerzas entre los actores y acontecimientos.

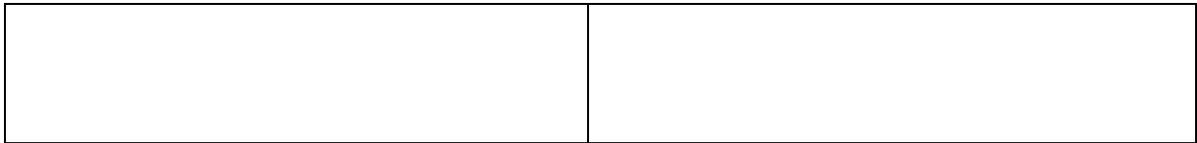
Cuadro 3	
Actores sociales y relación de fuerzas.	
<p>Principales actores: Gobierno del Distrito federal</p>	<p>Frente Amplio Contra la Supervia</p>
<p>¿Quiénes lo apoyan?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jefe de Gobierno del Distrito federal, Marcelo Ebrard. • Secretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda. • SEMARNAT • Secretaria de Obras y Servicios. • Fernando Aboitiz Secretario de Obras Publicas del Distrito Federal. • Secretario de Gobierno José Ángel Ávila. • Martha Delgado Secretaria de Medio Ambiente local. • Empresa controladora Vía Rápida Poetas. • Movimiento ciudadano a favor de la Súpervia. • Trabajadores del Gobierno Capitalino. • Sub Secretario de Enlace Gubernamental y Asuntos Metropolitanos del DF, Hector Hernandez Llamas. • Vecinos a Favor de la Supervia 	<p>¿Quiénes lo apoyan?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cristina Barros activista del Frente Amplio Contra la Supervía. • Activistas del interior de la Republica integrantes de movimientos opositores a obras viales que afectan Zonas Protegidas en sus Estados (Morelia Michoacán, Cuernavaca Morelos, Guadalajara Jalisco y Querétaro). • Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. • Ombudsman Capitalino Luis Gonzales Plascencia CDHDF. • Representantes de la CDHDF. • Diputado local del PRD Leonel Luna. • Seis Ciudadanos Honorables Comisión Civil de Acompañamiento para el Tema de la Supervia Poniente, Periodista Miguel Ángel Granados Chapa, Catedrática de la UNAM Marcela Lagrande, Miguel Concha Malo Director del Centro de derechos Humanos Fray Francisco de Vitoria, Luis Arriaga

<p>minoría silenciosa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diputado PRD Héctor Guijosa. • Asociación de Colonos ZEDEC de Santa Fe. • Personal de expropiaciones de la dirección de patrimonio inmobiliario. • Elementos del Grupo Especial de Reacción e Intervención (GERI) • Granaderos 	<p>Valenzuela Director del Centro de derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez, Académico Daniel Cazerres Menache, Abogado Manuel Fuentes Muñiz.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambientalista Daniel Gershenson. • Organización el Poder del Consumidor. • Diputado local Federico Manzo PAN • Asociación Ciclista Bicitekas. • PROFEPA • Instituto de Políticas Públicas para el Transporte. • Alejandro Sánchez Camacho Vocero de la Fracción del PRD • Ke huelga colectivo radiofónico. • Especialistas en Urbanismo: Javier Hernández, Enrique Salcedo, Miriam Téllez. • Litiga Ole. • Ecomunidades.
<p>¿Por qué lo apoyan? Están a Favor de la construcción de la Supervía</p>	<p>¿Por qué lo apoyan? Responden por sus intereses patrimoniales y gestan un movimiento ecológico.</p>
<p>¿Cómo se relacionan?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gobierno del Distrito Federal autoridades anuncian obra publican decreto expropiatorio. • Jefe de Gobierno del Distrito federal, Marcelo Ebrard Casaúbon. Esta a cargo de las funciones ejecutivas, legislativas y judiciales dentro del Distrito Federal. En este caso impulsa la construcción de esta Vía con el poder que le fuere otorgado por la 	<p>¿Cómo se relacionan?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frente Amplio Contra la Supervía. Movimiento ciudadano, apartidista, pacífico contra la supervía poniente de cuota en defensa del medio ambiente. • Cristina Barros integrante del Frente Amplio Contra la Supervía. Inconforme con la construcción y expropiación de predios, activista del frente amplio • Activistas del interior de la Republica integrantes de movimientos opositores

<p>Federación. El Decreto de expropiación se realiza a solicitud del Jefe de Gobierno del Distrito Federal o de las Dependencias del Distrito Federal, que generalmente y conforme al Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal son la Secretaría de Gobierno a través de la Dirección General de Regularización Territorial y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda por conducto de la Dirección General de Administración Urbana.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda. Pide la expropiación de los predios y autoriza la construcción. • Secretaria de Obras y Servicios. La Secretaría de Obras y Servicios es la Dependencia del Gobierno del Distrito Federal responsable de definir, establecer y aplicar la normatividad y las especificaciones en lo que respecta a la obra pública y privada y a los servicios urbanos, así como de verificar su cumplimiento. Planea, proyecta, construye, supervisa, mantiene y opera las obras que conforman los sistemas troncales a partir de los cuales se prestan los servicios necesarios a la población, con un enfoque integral y una visión metropolitana, acorde al propósito de garantizar el desarrollo sustentable de la Ciudad. • Empresa controladora Vía Rápida Poetas. Empresa asignada y contratada por el Gobierno Capitalino. 	<p>a obras viales que afectan Zonas Protegidas en sus Estados (Morelia Michoacán, Cuernavaca Morelos, Guadalajara Jalisco y Querétaro). Agrupaciones no formales de individuos u organizaciones dedicadas a cuestiones socio-políticas y en defensa del medio ambiente, que tiene como finalidad el cambio social.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. La CDHDF institución encargada de conocer sobre quejas y denuncias por presuntas violaciones a los derechos humanos cometidas por cualquier autoridad o persona que desempeñe un empleo, cargo o comisión en la administración pública del Distrito Federal o en los órganos de procuración y de impartición de justicia que ejerzan jurisdicción local en el Distrito Federal. • Ombudsman Capitalino Luis Gonzales Plasencia CDHDF. Lama a las autoridades para que en el caso de la Supervia eviten discursos violentos y emitan respuesta institucional. • Representantes de la CDHDF. Servidores adscritos aseguran se respete el derecho de los integrantes del Frente Amplio Contra la Supervia Poniente, para promover, proteger y defender por medios pacíficos los derechos humanos. • Diputado local del PRD Leonel Luna. Diputado local del PRD ex jefe delegacional en Álvaro Obregón. Rechaza uso de fuerza pública en la
---	--

<ul style="list-style-type: none"> • Fernando Aboitiz Secretario de Obras Publicas del Distrito Federal. Apoya y pone en marcha el proyecto a pesar de la oposición vecinal. • Secretario de Gobierno José Ángel Ávila. ejerce las funciones que al Ejecutivo del Estado le corresponden en materia de trabajo y previsión social Aboga por la construcción de la Supervía • Movimiento ciudadano a favor de la Súpervia. A favor de la construcción de la supervía vela por sus propios intereses, vecinos que trabajan y viven en Santa Fe en su mayoría. • Trabajadores del Gobierno Capitalino. Trabajadores de obras y servicios públicos, están al servicio de lo que dicten los órganos y secretarías que están a favor de la construcción. • Vecinos a Favor de la Supervia minoría silenciosa. • Diputado PRD Héctor Guijosa. Asegura que mediante el desalojo el gobierno actúa de manera legal, pero no de acuerdo a principios de sensibilidad y sensatez. • Asociación de Colonos ZEDEC de Santa Fe. Sociedad civil no perteneciente a ningún movimiento, sociedad favorecida por la vía. Colonos de Santa Fe. • SEMARNAT es la dependencia de gobierno que tiene como propósito fundamental, constituir una política de Estado de protección ambiental, que revierta las tendencias del deterioro 	<p>Malinche.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seis Ciudadanos Honorables de la sociedad median dialogo con autoridades del gobierno a petición de Integrantes del Frente Amplio contra la Supervia Comisión Civil de Acompañamiento para el Tema de la Supervia Poniente. • Ambientalista Daniel Gershenson. Presidente de Al consumidor entrega volantes en la cumbre de alcaldes manifestándose contra la mentada vía. • Organización el poder del consumidor: asociación civil sin fines de lucro, independiente de cualquier dependencia gubernamental o interés privado, conformada por ciudadanos, se una al rechazo en contra de la vía. • Diputado local Federico Manzo PAN Califica como acto simulado y de intimidación el que las autoridades tomaran posesión de predios por medio del uso de la fuerza para el 1° de enero del año en curso. • Asociación Ciclista Bicitekas. Se manifiestan a las afueras de la casa del Jefe de Gobierno pidiendo dialogo. • PROFEPA diligencia realizada por la Delegación de la Profepa en la ZMVM en el proyecto conocido como Supervía Poniente, en el DF, y que devino en la detención de las obras que se estaban haciendo esto debido a que las vías generales de comunicación eran causa de desequilibrio ecológico rebasando los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables para
---	--

<p>ecológico y sienta las bases para un desarrollo sustentable en el país.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Martha Delgado Secretaria de Medio Ambiente otorga permisos para cambio de uso de suelo a la empresa Controladora Vía Rápida Poetas. • Personal de expropiaciones de la dirección de patrimonio inmobiliario. Practicar el avalúo en los casos de expropiación, para determinar la base por la cual se fijará el monto de la indemnización que deba cubrirse a los afectados, de conformidad con los artículos 27 constitucional y 10 de la Ley de Expropiación • Elementos del Grupo Especial de Reacción e Intervención (GERI) al igual que los granaderos son unidades de policía especializadas utilizadas para las tareas antidisturbios y otras funciones de seguridad. En este caso atienden al llamado del Gobierno del Distrito Federal • Granaderos. En este caso atienden al llamado del Gobierno del Distrito Federal. La coacción es utilizada por el Estado como herramienta principal de cara a establecer su poder normativo. Así, el único capaz de utilizar la violencia legítima es el poder público, el cual hará uso de la coacción para imponer un determinado cumplimiento legal, el desalojo a los predios y manifestaciones por la construcción de la Supervía 	<p>proteger el ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alejandro Sánchez Camacho Vocero de la Fracción del PRD critica el proyecto de la Supervía considerando sospechosa la forma en la que se otorgó la manifestación ambiental por parte de la SEMARNAT. • Ke huelga colectivo radiofónico. Proyecto radiofónico creado para combatir las mentiras que los medios masivos difundían sobre movimientos sociales; en este caso apoya a los miembros activos del Frente Amplio contra la Supervía. • Especialistas en Urbanismo. E ingeniería de tránsito pronosticaron saturación de vehículos y cuellos de botella que se formarían tanto en la supervía como en avenidas en las que desembocara. • Litiga Ole. impugna el proceso de construcción de dicha vialidad y es una organización de la sociedad civil que tiene como objetivo principal formar estudiantes y profesionistas del Derecho en la defensa estratégica de derechos humanos de personas y comunidades. • Ecomunidades. Red Ecologista Autónoma de la Cuenca de México critica los estudios de impacto ambiental realizados por SEMARNAT Y PROFEPA.
---	--



Fotografía plan maestro del Metro 2003



Fotografía plan maestro del Metro 1998

