



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE GEOGRAFÍA

**LA CONCRECIÓN DE LA PRODUCCIÓN DEL
ESPACIO COMO DESARROLLO GEOGRÁFICO
DESIGUAL Y URBANISMO NEOLIBERAL: EL
PROYECTO DEL NUEVO AEROPUERTO
INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN
TEXCOCO**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN GEOGRAFÍA

P R E S E N T A:
ARIANA IVON HERNÁNDEZ RIVERA

ASESOR DE TESIS:
DR. FABIÁN GONZÁLEZ LUNA



Ciudad Universitaria, 2020.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Agradecimientos

Estas palabras que les dedico son sólo una pequeña muestra de lo agradecida que estoy con cada uno de ustedes, porque han compartido conmigo momentos de mi vida muy importantes. Comenzare con mi madre Rosa sé que puedo confiar en ella en todo momento, a mi padre Silvino quien ha realizado múltiples esfuerzos para que yo pudiera estudiar, gracias por el apoyo y el cuidado que me han proporcionado mis hermanas Claudia y Nadia con quien puedo compartir risas de esas que quitan el aliento, gracias por toda la ternura que he recibido de parte de mis sobrinos Mareli, Aidan y Bernardo, gracias a mi tío Leoncio y mi tía Marta por abrirme las puertas de su casa.

Agradezco infinitamente a la UNAM porque los años de formación académica que me ha brindado también han sido los más valiosos en el ambito personal, sin duda recordaré con mucho cariño esta etapa de mi vida que inició desde que entré a CCH Vallejo donde conocí a dos de mis mejores amigas Ariana y Jacqueline. En el Colegio de Geografía encontré grandes amigos, en situaciones difíciles estuvieron para mí en todo momento, verme a través de sus ojos me dio la posibilidad de conocerme y reafirmarme, en específico me refiero a: Casandra por ser mi primer amiga en la universidad “Silencio, Silencio” gracias por abrirme las puertas de tu casa cuando más lo necesité, a Ivonne excelente compañera de viaje en el metro gracias por haber inculcado en mi este refinado gusto llamado k-pop, a Tzitzí con quien comparto secretos nunca voy a olvidar cuando me rescataste en Viveros, a Mireya quien me proporciona la confianza para compartir mi opinión eres sin duda la mejor compañera de baile, a Janet y a Astrud que la sororidad nunca nos falte, a Leobardo quien se que puede hacerme burla pero también posee los abrazos más reconfortantes, a Chucho “quesque” tiene un excelente sentido del humor y a Itzam ojalá hubiéramos compartido

generación habría sido genial. También agradezco a aquellas personas con las que compartí buenos momentos pero que en algún punto nuestros caminos bifurcaron y a esas personas que recién han llegado a mi vida, entre ellos mi amigo Amado.

Este recorrido también ha sido posible gracias a los profesores que se esfuerzan por mejorar continuamente sus prácticas de enseñanza, entre ellos el Dr. Fabián González y el Dr. David Herrera quienes además participan en la presente tesis como asesor y sinodal, respectivamente. Agradezco a mis sinodales el Mtro. Federico Saracho, el Mtro. Dante Celis y la Dra. Iracema Gavilán, gracias por leer esta tesis y por proporcionarme sus recomendaciones.

Finalmente agradezco especialmente al Programa UNAM-DGAPA **PAPIIT: IN305518 "Desarrollo geográfico desigual y violencia: un análisis a partir de la tematización del espacio público y las rentas de segregación"** que posibilitó en el marco de sus actividades de investigación la realización de la presente tesis.

LA CONCRECIÓN DE LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO COMO DESARROLLO GEOGRÁFICO DESIGUAL Y URBANISMO NEOLIBERAL: EL PROYECTO DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN

INTRODUCCIÓN	9
Capítulo I Historia urbana de la Ciudad de México. El NAICM un proyecto estratégico insertado en un contexto de metropolización y megalopolización.	17
1.1 Historia urbana de la Ciudad de México.....	17
1.2 La Ciudad de México como ciudad global.	29
1.3 El NAICM un proyecto estratégico insertado en un contexto de metropolización y megalopolización.	38
Capítulo II Espacio y modernidad capitalista. Las transformaciones del entorno a partir del NAICM.	47
2.1 Espacio y modernidad capitalista	48
2.2 Las transformaciones del entorno.....	69
Capítulo III Modernidades subalternas y espacios de resistencia. Del derecho a la ciudad en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México a la manifestación de la resistencia frente al NAICM	91
3.1 Modernidades subalternas y espacios de resistencia	92
3.2 Del derecho a la ciudad en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México a la manifestación de la resistencia frente al NAICM	113
A MODO DE CONCLUSIÓN	131
REFERENCIAS	137

Índice de Cuadros

Cuadro 1.1 Tasa de crecimiento promedio anual en cada período presidencial de Lázaro Cárdenas a Felipe Calderón.....	20
Cuadro 2. 1 Antecedentes NAICM en Texcoco.....	75
Cuadro 2. 2 Síntesis en cifras de Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco	77
Cuadro 2. 3 Vialidades y transporte vinculados al NAICM (ampliación, mejoramiento y construcción)	84
Cuadro 2. 4 Avance NAICM hasta 2018 según Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México.....	85

Índice de mapas

Mapa 2. 1 Áreas de Incidencia del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco (2014-2018).....	78
Mapa 2. 2 Polígono del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco.....	79

INTRODUCCIÓN

Durante los últimos dieciocho años en la opinión pública de México ha persistido el tema de la necesidad de construir un nuevo aeropuerto en la Ciudad de México, los proyectos más relevantes son el de 2001 durante la presidencia de Vicente Fox (2000 – 2006), donde mediante decretos se hizo oficial la expropiación de tierras ejidales para el polígono aeroportuario, mismos que fueron abrogados en 2002; el segundo intento fue anunciado en 2014, durante la administración de Enrique Peña Nieto (2012 – 2018) y cancelado en 2018 por el presidente Andrés Manuel López Obrador (2018-2024). Se pueden distinguir dos polos a primera vista: de un lado se encuentran quienes defendían como viable y urgente la construcción de un nuevo aeropuerto en Texcoco, de otro lado, quienes se oponían a este proyecto en la Zona Oriente al norte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México; en términos generales ha predominado el tratamiento del tema del megaproyecto aeroportuario como un asunto de arquitectura, de ingeniería, de geología, de ecología, o de economía.

Una de las ubicaciones tentativas para la construcción del proyecto del **Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México** fue en los municipios de Atenco, Chimalhuacán y Texcoco, pero finalmente se hizo oficial calculándose con un área de 4,431 has. en el ex Vaso del Lago de Texcoco, en los municipios de Texcoco, Atenco y Ecatepec, al oriente de la Ciudad de México, aproximadamente a 14 km de distancia del actual Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México. Para poder iniciar con el proyecto fue necesaria la obtención de tierras y su conversión en propiedad federal, de tal manera fue necesario llegar a un *consenso* con los ejidatarios de Ixtapa, Nexquipáyac e Itocuila (La

Jornada, 2014). En la manifestación de Impacto Ambiental¹ se establecían dos tipos de área de influencia, la primera es directa y la segunda indirecta, la primera se fundamentaba en la consideración de los municipios colindantes con el polígono los cuales son Texcoco, Atenco, Ecatepec, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl, el área indirecta se establecía como el resto de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (GACM, 2014).

Dentro de la literatura dedicada al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, correspondiente exclusivamente a las tesis mencionaremos tres, ya que estas nos muestran los posicionamientos a favor y en contra del NAICM. Se encuentran por ejemplo estudios de corte administrativo como el de Romina Castillo (2017), en el cual incluye las estrategias de operación sustentable para la infraestructura del NAICM, así como su papel en el crecimiento del comercio exterior. En la segunda tesis el NAICM es parte de la marcha de la modernización, visto como un elemento necesario para mantener el progreso a través de la tecnología y la innovación, para tal propósito el Estado debe realizar los cambios necesarios para mantener este tipo de proyectos, de manera que además del aumento en el comercio exterior, se encuentra la posibilidad de impulsar el turismo (López, 2017).

En la tercer tesis, Jesús Flores (2016) incluye el análisis de los riesgos ambientales, donde se considera el tipo de suelo, los cuales tienen una probabilidad alta de ser colapsables e inestables, otro de los aspectos que refiere es el de la inoperatividad del marco jurídico en materia ambiental “para proteger un área de 4 mil 500 hectáreas de humedal, tampoco han

¹ La manifestación de impacto ambiental es un instrumento de política ambiental que tiene como propósito conocer a profundidad la transformación del entorno que provocan ciertas actividades humanas y obras consideradas en el artículo 28 por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), con la MIA se busca prevenir impactos negativos tanto para el ambiente como para la población humana, posteriormente es presentada ante la SEMARNAT para su evaluación y aprobación (PROFEPA, 2019).

servido las 782 normas mexicanas (NOM) expedidas desde 1993, de las cuales 122 están relacionadas con la protección del medio ambiente” (Flores, 2016: 12), el impacto ambiental no solo está delimitado por las condiciones del terreno, pues la actividad de un aeropuerto conlleva emisión de contaminantes, además incluye una serie de proyectos similares al NAICM.

Para un proyecto de esta magnitud era necesario mantener conectividad y movilidad en el área metropolitana, por ello, el NAICM significaba el comienzo de una serie de obras, principalmente viales, como lo son ampliación de autopistas o nuevas autopistas, con el propósito de asegurar la conectividad entre el nuevo aeropuerto y la Ciudad de México, así como con el resto del país, de manera que el cambio más allá de la infraestructura conllevaba reconfiguraciones profundas en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. En este sentido es que la presente tesis coloca en el centro al NAICM desde su problematización en el análisis urbano de la Ciudad de México, pues implicaba fenómenos o procesos de relevancia para la urbanización o la revalorización de espacios urbanos situados en la periferia, que conllevarían un importante reajuste de la ZMCM.

La razón personal que motivó a escoger como tema de investigación la problemática del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco, derivó de la cercanía al proyecto, en uno de los viajes diarios de regreso a casa desde Ciudad Universitaria se dio la situación de una manifestación en contra del NAICM en el Circuito Exterior Mexiquense. En el año 2017 el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco era un proyecto que aun no se cancelaba, independiente a esta situación la intencionalidad de construir un nuevo aeropuerto en Texcoco develaba en las representaciones del espacio la tendencia a sustituir la planeación urbana por el impulso de grandes megaproyectos en aras

de la modernización neoliberal, así como la disputa por el espacio en la cual cobran importancia los habitantes que desarrollan su cotidianidad en los territorios que son objetivo de intervención, por ello la presente tesis tiene como sustento la concepción del espacio como un conjunto de relaciones sociales al modo en que Lefebvre lo postula (2013), y no el espacio como un contenedor de la infraestructura en este caso aeroportuaria que debido a la cancelación no se concluyó.

Esta tesis surgió de la siguiente pregunta ¿Cómo ha sido la producción espacial a partir del megaproyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la ciudad de México?. Con el avance de la investigación se fueron puntualizando diversos aspectos, que derivaron en el interés por analizar el desarrollo geográfico desigual y el urbanismo neoliberal para acercarnos a la producción espacial a partir del megaproyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por lo que consideramos necesario los siguientes aspectos: abordar la historia urbana de la Ciudad de México en el periodo del Estado de Bienestar y el Neoliberal para contextualizar la inserción del proyecto aeroportuario en Texcoco en la Zona Metropolitana; analizar la modernidad capitalista y la producción del espacio para acercarnos al proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México como un proceso de reestructuración neoliberal; y esbozar una serie de nociones sobre lo que son las modernidades subalternas y los espacios de resistencia para evidenciar el papel de los subalternos en la producción del espacio y en la resistencia contra la construcción del proyecto aeroportuario.

A partir de lo anteriormente expuesto, la presente tesis *“La concreción de la producción del espacio como Desarrollo Geográfico Desigual y Urbanismo Neoliberal: El proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco”* tiene como base la

concepción de la *producción del espacio* propuesta por Henri Lefebvre (2013) e incorpora aspectos del análisis de otros autores sobre el concepto, puesto que esto posibilita dar cuenta del espacio y su reconfiguración e incidencia sobre las formas de organización de la vida social, en el ámbito de las relaciones sociales que se encuentran en el fondo de la realización de este tipo de proyectos, más allá del conjunto de cosas o elementos que vemos en la superficie.

También se consideran las aportaciones de Neil Smith (2006) al establecer que dicha producción del espacio se desarrolla de forma desigual, es decir como un Desarrollo Geográfico Desigual, de esta forma **nos acercamos** a las condiciones objetivas y materiales que participan de la sobrevivencia del capital; para dar cuenta de la destrucción creativa que se haya en el fondo rescatamos lo que plantea Brenner y Theodore (2017) acerca de la reestructuración neoliberal en los espacios urbanos en cuanto a la transformación del entorno construido y la forma urbana, aunque no se trate de la destrucción de barrios de clase obrera sino de la destrucción vinculada a la reestructuración de comunidades ejidales y otros asentamientos en los municipios conurbados de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, con el objetivo de posteriormente ubicar proyectos que se considera proporcionan un mejor uso de acuerdo a la lógica mercantil, como se pretendía con el NAICM; otra de las bases que se toman en cuenta son la modernidad, la modernización, el progreso, y la existencia de modernidades subalternas y de los espacios como objeto de disputa, pero también como lugar de reproducción para las poblaciones subalternas, que pueden impulsar movimientos sociales a raíz de la capacidad política –o lo político- que subyace presente en los individuos, aunque la política pura (Echeverría 1998) se haya en un constante intento de negar y expropiar esta dimensión.

De esta forma damos a conocer el contexto de la urbanización de la Ciudad de México como parte de la práctica espacial con la que se ha construido lo urbano, puesto que sostenemos que el megaproyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México es producto de la representación del espacio como urbanización neoliberal o nuevo urbanismo, su participación ha coadyuvado a que el crecimiento de la escala urbana sea de forma dispersa, atomizada y fragmentada. Cobran importancia los megaproyectos en las representaciones del espacio, o el urbanismo vigente por ser una forma de sustitución de la planeación, estos espacios permiten la circulación, realización y reproducción del capital que a su vez son de importancia en la revalorización del suelo.

El primer capítulo incluye la historia de la urbanización de la Ciudad de México en los periodos del Estado del Bienestar y el Neoliberal, sobre este último se incluye la relevancia que toma hacer de la ciudad un lugar con la dinámica necesaria para ser atractiva ante la inversión del capital global, por ultimo, incluimos un apartado donde se resalta al NAICM como un proyecto insertado en el contexto de la metrópoli y la megalópolis. Para dar cuenta de los procesos implicados en la producción del espacio, en específico en las representaciones del espacio y los espacios de representación, el segundo y tercer capítulo se encuentran estructurados de la siguiente manera: un primer apartado donde mediante la teoría se aborda la lógica y un segundo apartado que da cuenta del caso concreto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Esta decisión tiene que ver con la redacción de este trabajo, sin embargo, en la realidad ambas dimensiones del espacio se encuentran juntas.

En el segundo capítulo **se aborda** el espacio y la modernidad capitalista para después conducir a las transformaciones del entorno relacionadas con el proyecto del NAICM a partir de una contextualización del ejido en la periferia de la zona metropolitana y la consecuente

toma de la decisión de construcción en esta área del megaproyecto aeroportuario, en el que además de la edificación del polígono principal se sumaba la adecuación de las vías existentes y la construcción de otras para mantener conectividad, además de proyectos relacionados con medios de transporte con el mismo propósito, también se menciona las principales empresas implicadas.

El capítulo tercero, en el primer apartado, contiene la cuestión de las modernidades subalternas y los espacios de resistencia, puesto que consideramos que es conveniente para destacar el papel de los subalternos desde su capacidad política en la producción del espacio y en la disputa del mismo, así como una serie de elementos ligados de importancia, como lo es la ciudad revanchista en el contexto del nuevo urbanismo, el derecho a la ciudad relacionado con las relaciones o bienes comunes en las que ambos aspectos representan una manifestación de lo político, así abrimos el último apartado con una breve descripción de los que identificamos como movimientos sociales dentro de la ciudad y la zona metropolitana relacionados con el derecho a la ciudad para así adentrarnos en la resistencia en contra del NAICM sostenida por los ejidatarios, y por otros sectores de la población.

Como resultado a lo largo de esta tesis argumentamos que el megaproyecto aeroportuario en Texcoco no se suma a la ciudad de México como un polígono aislado, de importancia únicamente infraestructural, sino que responde a una lógica vinculada con el funcionamiento, el crecimiento y desarrollo histórico de la Ciudad, en el que resalta la tendencia que domina la producción del espacio, que podemos resumir como la modernización del espacio urbano para enfrentar la crisis urbana mediante la construcción de grandes proyectos estratégicos, subordinados a la racionalidad de mercado; con la modernización del espacio urbano en el

proyecto capitalista en los espacios urbanos se han desprendido principalmente tres procesos identificados como la fragmentación espacial, la segregación y la polarización urbana.

Capítulo I Historia urbana de la Ciudad de México. El NAICM un proyecto estratégico insertado en un contexto de metropolización y megalopolización.

A lo largo de su historia la Ciudad de México ha ido estrechando el vínculo con su periferia a través de una intensa dinámica, pues los procesos sociales, urbanos o de la índole que se quiera abordar, no reconocen límites administrativos. En este capítulo se presenta el contexto urbano en el que se dio la tentativa de construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, lo que permitirá acercarnos a las lógicas y manifestaciones entorno al megaproyecto. Para abordar el Proyecto de Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco el capítulo se encuentra organizado en cuatro apartados: el presente dedicado a la introducción, el segundo donde identificamos dos periodos en el contexto general de la urbanización de la Ciudad de México los cuales son el Modelo de Sustitución de Importaciones y el actual modelo Neoliberal, el tercero esta dedicado a la relativamente actual fase de la Ciudad de México en la que podemos distinguir que primordialmente se impulsa la escala urbana para alcanzar un carácter global, en el último apartado se resalta la cuestión de la metropolí y la megalopolí puesto que es en estas escalas donde se presentarían las connotaciones regionales de organización y administración del NAICM.

1.1 Historia urbana de la Ciudad de México.

El concepto de zona metropolitana, como cualquier otro concepto ha tenido cambios, sin embargo, no han decantado en la existencia de un solo planteamiento sobre lo que es la zona metropolitana puesto que existen diversos enfoques. El concepto tiene su génesis en Estados Unidos en 1920, para referirse a la urbanización y expansión de la ciudad fuera de sus límites político administrativos como consecuencia de la absorción de una o más unidades político-administrativas, se consideraba que dichas unidades debían guardar contigüidad (Negrete y Salazar, 1986).

Luis Unikel amplía la definición de las Naciones Unidas, dice que

La zona (o área) metropolitana se define, en términos generales, como la extensión territorial que incluye a la unidad político-administrativa que contiene a la ciudad central, y a las unidades político-administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas y que mantienen una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central, y viceversa” (Unikel, 1978, p. 116).

Duhau (2003, s/p) define a la zona metropolitana como “un conjunto de jurisdicciones político-administrativas que concurren en la formación de una aglomeración urbana que funciona como una unidad a la que llamamos, por esta razón, metrópoli o ciudad metropolitana”. Para Duhau no es necesario que exista una continuidad del tejido urbano, más relevante que este aspecto es la relación –funcional o económica- que se establece entre las unidades político-administrativas. Es interesante el aporte de Emilio Duhau al hablar de una “división social del espacio metropolitano”, aun cuando la zona metropolitana constituye una unidad al encontrarse un cierto rasgo de homogeneidad entre las jurisdicciones que la conforman, a nivel intermetropolitano también hay ciertos contrastes, esta división social se puede ejemplificar a partir de la distribución que toma la población en el espacio metropolitano de acuerdo a su nivel de ingresos. La importancia de la perspectiva metropolitana para el acercamiento de la Ciudad de México, radica en desencapsular lo urbano respecto a los límites jurídico-administrativos y vislumbrar el desarrollo de una dinámica relacionada con, principalmente, dos indicios: los movimientos del mercado laboral y los desplazamientos diarios en la ZMCM.

El Modelo de Sustitución de Importaciones (MSI), tuvo como peldaño indispensable a la agricultura pues permitió que se desarrollara la Industrialización por Sustitución de Importaciones, bajo un régimen fordista de acumulación a nivel mundial, con mercancías estandarizadas, una organización del trabajo basada en la cadena productiva, y una marcada intervención del Estado como regulador político, económico y social, es decir del *Estado de Bienestar*. En este periodo las mercancías que se producían por la industria en América Latina tenían como principal consumidor al mercado interno, en otras palabras, éstas eran producidas por los obreros y también consumidas principalmente por ellos, esta tendencia llevó al Estado Benefactor a un favorecimiento de los salarios, prueba de ello es su representatividad en el PIB nacional: en Argentina el salario figuró con un 50%, en México participaba con un 32.5%, y en Brasil con 83.20% (Rubio, 2012) Diversos estudios y estadísticas constatan la ventaja de la Ciudad de México por sobre otras ciudades del país², ésta se establece desde el desarrollo económico, el cual ha mantenido una tendencia de concentración en esta ciudad. El llamado milagro económico en la década de los cuarenta propició en la Ciudad de México su modernización y el desarrollo de su urbanización, este periodo tuvo lugar dentro del Modelo de Sustitución de Importaciones. En el contexto nacional la economía presentó un crecimiento anual en la producción agrícola de un 7.4%, mientras que el crecimiento anual se hizo presente en la manufactura con un 6.9%, la tasa del PIB tuvo un crecimiento de 5.8% anual, el crecimiento anual dividido por sectores fue el siguiente: para la manufactura un 7.1%, la industria de construcción 10% y los

² Existen diversos métodos para la medición de la competitividad en México, uno de los artículos publicados en *Realidad, datos y espacio Revista internacional de estadística y geografía* aborda este tema, en algunos de los métodos que presenta el artículo, la Ciudad de México figura como la primera en competitividad es el caso del **Índice global de competitividad (IGC)** y el **Índice de competitividad de las ciudades mexicanas (ICCM-CIDE)**; o en el segundo, uno los índices que arroja este resultado es el **Índice de competitividad urbana (ICU)**. (Garduño, 2013)

transportes 7.7%. (Garza, 2003). Estas cifras nos hablan de la modernización que presentó el país, aportando una idea del dinamismo en el desarrollo urbano acontecido en aquella etapa.

Cuadro 1.1 Tasa de crecimiento promedio anual en cada período presidencial de Lázaro Cárdenas a Felipe Calderón		
Periodo presidencial		PIB Real
Lázaro Cárdenas	1934-1940	3.90
Manuel Ávila Camacho	1940-1946	5.44
Miguel Alemán Valdés	1946-1952	6.20
Adolfo Ruiz Cortines	1952-1958	7.62
Adolfo López Mateos	1958-1964	7.06
Gustavo Díaz Ordaz	1964-1970	6.24
Luis Echeverría	1970-1976	6.4
José López Portillo	1976-1982	7.13
Miguel de la Madrid	1982-1988	1.08
Carlos Salinas	1988-1994	3.02
Ernesto Zedillo	1994-2000	5.45
Vicente Fox	2000-2006	2.89
Felipe Calderón	2006-2012	-0.91
*Los períodos presidenciales en las celdas sombreadas corresponden al Modelo Neoliberal. Elaboración propia con datos de Abraham Aparicio (2010) “Economía Mexicana 1910-2010: Balance de un siglo”.		

El anterior cuadro presenta la variación del PIB según el periodo presidencial, desde Cárdenas hasta Felipe Calderón, estos datos fueron retomados de un trabajo realizado por

Abraham Aparicio (2010), también se incluye los periodos presidenciales durante el Modelo Neoliberal (Cuadro 1.1). Se puede observar la tendencia del aumento en el crecimiento del PIB durante el Modelo de Sustitución de Importaciones, y en el caso del neoliberalismo ocurre lo contrario.

En México la primer fase del Modelo de Sustitución de Importaciones fue la de “bienes de consumo” de 1940 a 1970, la última fase fue una “etapa de estancamiento” de 1970 a 1980, durante la primera etapa las ciudades que más crecieron fueron aquellas especializadas en la manufactura, el crecimiento mantenido por la Ciudad de México fue de 6.1% anual, dicho crecimiento se encuentra relacionado con la producción industrial de la ciudad en 1970 contribuyendo el 48.6% de la producción industrial del país, pese a esta preponderancia de la industria la década de los setenta también fue una década de reducción de la manufactura y un aumento del sector de servicios dentro de la ciudad, el crecimiento anual después de 1970 fue de 4.7%, por ello esta última es reconocida como una etapa de estancamiento (Garza, 2003).

Sin embargo el crecimiento de la Ciudad de México no fue de forma aislada, su dinamismo también influyó en el cambio territorial de su alrededor, como se ha mencionado anteriormente el vínculo de la Ciudad de México con su periferia es estrecho y dinámico, ello se refleja en la invención de programas de desarrollo conjuntos como el de 1983 titulado *Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y de la Región Centro* (Garza, 2003), el cual pretendía hacer frente a los problemas relacionados con el crecimiento de la Ciudad de México, como lo son el empleo, el crecimiento demográfico, o la expansión de la mancha urbana, a través de la distribución de las actividades económicas

hacia otros estados de la Región centro, mediante subsistemas urbanos incluía a la Ciudad de México, Pachuca, Toluca, Puebla, Querétaro y Tlaxcala.

La expansión urbana³ durante el Modelo de Sustitución de Importaciones puede ser reconocida también como una expansión del capital basada en la industria manufacturera ubicada en las ciudades, aunada a la expansión se encuentra la importante industrialización periférica de la Ciudad de México, esta tuvo lugar en seis municipios metropolitanos del Estado de México -Naucalpan, Tlalnepantla, Tultitlan, Cuautitlán Izcalli, Ecatepec y Los Reyes la Paz-, mientras que al interior del Distrito Federal se ubicó en cinco delegaciones -Azcapotzalco, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Coyoacán. (Olivera, 2014).

El Modelo de Sustitución de Importaciones y su lógica manifestó una división social del espacio, en la Ciudad de México las clases medias se concentraron en las áreas centrales, mientras que las clases con menores ingresos se dispersaron formando periferias populares sobre todo al oriente de la ZMCM, en el poniente ocurrió el desarrollo residencial en Ciudad Satélite ubicado en el municipio de Naucalpan. Las formas de vivienda cuya producción fue predominante durante el MSI son el fraccionamiento urbano y la unidad habitacional. (Duhau

³ La siguiente cita ubicada en “La imagen urbana. México en el siglo XXI” presenta la inclusión de los municipios conurbados que hoy conforman la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, desde la expansión durante el Modelo de Sustitución de Importaciones, y la acontecida dentro del neoliberalismo. “Con la expansión de la ciudad de México hacia el Estado de México en los cincuenta, se inicia la formación de la ZMCM al incorporarse Tlalnepantla. En los sesenta se integran Naucalpan, Ecatepec y Chimalhuacán; para 1970 se agregan también los municipios de Nezahualcóyotl, La Paz, Atizapán de Zaragoza, Tultitlán, Coacalco, Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli y Huixquilucan hasta sumar doce unidades; mientras que en 1980 se adicionan Chicoloapan, Ixtapaluca, Nicolás Romero, Texcoco, Chalco, Chiautla, Tecámac, Atenco y Zumpango, para una suma parcial de 21 unidades; en 1990 se anexan Acolman, Jaltenco, Melchor Ocampo, Nextlalpan, Teoloyucan y Tepotzotlán, hasta completar 27 municipios conurbados. Al finalizar el siglo XX, el XII Censo General de Población y de Vivienda 2000, reportó la agregación de otros municipios más del Estado de México, como Cocotitlán, Coyotepec, Chinconcuac, Huehuetoca, Isidro Fabela, Jilotzingo, Papalotla, Temamatla, Teotihuacán, Tezoyuca, Tultepec y Valle de Chalco, además de Tizayuca del estado de Hidalgo, hasta sumar 41 municipios conurbados más las 16 delegaciones políticas del Distrito Federal.” (Linares, 2009, p. 138)

y Giglia, 2016, 2008). Finalmente el punto de declive del Modelo de Sustitución de importaciones llego de manera notoria en la década de los setenta pues fue en esta donde estalló la primera crisis global después de casi medio siglo –la anterior fue la crisis de 1929- generando un contexto marcado por la baja productividad del trabajo y en un declive de la ganancia, en hechos concretos a nivel global se puede vislumbrar en el aumento del precio del petróleo, la perdida relativa de fuerza de la hegemonía económica de Estados Unidos, o la crisis industrial en los países periféricos (Rubio, 2014)

Como una salida ante la crisis generada durante los últimos años del MSI -o fordismo- se recurrió al neoliberalismo como doctrina económica que a partir de su implementación se convertiría en un modelo no sólo económico sino también ideológico. En palabras de David Harvey (2007, 6) “el neoliberalismo es, ante todo, una teoría de prácticas político-económicas que afirma que la mejor manera de promover el bienestar del ser humano, consiste en no restringir el libre desarrollo de las capacidades y de las libertades empresariales del individuo, dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de propiedad privada, fuertes mercados libres y libertad de comercio.” Dicho marco institucional ha cimentado las bases para que el capital financiero se erigiera como el capital dominante con procedencia principalmente trasnacional.

Los principales lemas neoliberales son la libertad comercial, la privatización, la reconversión y la modernización, esta última ha sido la principal solución por la cual ha apostado el proyecto de reestructuración capitalista en su fase neoliberal para hacer frente a la crisis urbana mediante la construcción de megaproyectos estratégicos. Sin embargo los resultados de la libertad comercial, la privatización, la reconversión y la modernización no se han evidenciado, en el aspecto social se han presentado diversas desmejoras como el

decrecimiento de los salarios, el desplazamiento de la fuerza de trabajo, la expulsión y desempleo del campesinado, y en el crecimiento de la violencia, además con el modelo neoliberal tampoco se ha logrado incentivar la acumulación capitalista (Pradilla, 2009).

El modelo que arribó de manera dominante para enfrentar la crisis del Estado de Bienestar se encuentra fundamentado en la ideología neoliberal, según esta ideología el desarrollo óptimo de la economía depende de mercados abiertos y competitivos, no regulados por el Estado ni por colectivos sociales (Theodore, Peck y Brenner, 2009). Aunque el neoliberalismo considere óptimo la nula intervención del Estado, en la práctica se ha implementado a través de acciones coercitivas del Estado con el principal propósito de imponer las tendencias y los intereses de mercado, por ello la *neoliberalización* hace referencia del neoliberalismo realmente existente, el cual no ha prescindido de la figura del Estado, al contrario ha sido el principal mediador en la imposición de las reestructuraciones neoliberales (Theodore *et al.*, 2009, Kosak, 2011). El golpe a los salarios y a las condiciones de reproducción social indican que el neoliberalismo fue el paso de las lógicas regulatorias redistributivas a las lógicas competitivas.

El Modelo de Sustitución por Importaciones y el Neoliberalismo no son opuestos, sin embargo es posible encontrar diferencias entre ellos, mismas que han tomado ciertas espacialidades, ambos son *periódicas mutaciones* de los proyectos que han existido en el proceso de expansión del capital (Gilly y Roux, 2015), las dificultades económicas que en el país se resintieron sobre todo en la década de los años 80 tienen como antecedente el agotamiento y el derrumbe del MSI y las transformaciones estructurales con las cuales se logró la implementación del neoliberalismo, de tal modo, ambos modelos no son opuestos ni del todo discordantes en la forma de producción de su espacialidad.

México, Argentina, Brasil y Uruguay fueron los países con un mayor desarrollo del Estado Benefactor en América Latina; Venezuela, Colombia, Perú, Centroamérica y el Caribe tuvieron industrializaciones y en general economías con condiciones sociales marcadas por la represión política relacionada a gobiernos militares; Cuba, por su parte, se desarrolló bajo esquemas diferentes, los del socialismo. Al finalizar el MSI, el neoliberalismo en América Latina se abre paso principalmente en un contexto de endeudamiento con la banca mundial controlado por bancos extranjeros y patrones tecnológicos en la industria incompetentes comparados con los de la industria transnacional de países desarrollados. El panorama de América Latina en el neoliberalismo claramente se despliega en condiciones de un desarrollo geográfico desigual⁴, visible de manera escalar entre naciones, regiones y ciudades. (Pradilla, 2009, p. 48).

El comercio informal en el proceso de terciarización de la economía en ciudades latinoamericanas ha tomado un lugar importante al convertirse en una de las principales salidas de empleo pero no así de las condiciones precarias en el que se desempeña; las condiciones de trabajo en grandes y medianas empresas no es la contracara del empleo informal, pues aun al ser formales las empresas aplican la flexibilidad laboral; en cualquiera de los dos ambitos la pobreza extrema perjudica a la población, ya que la fuerza de trabajo no posee los ingresos económicos necesarios con los que pueda mantener mejores condiciones para su reproducción social. Si bien la participación de la economía mafiosa con el narcotráfico en la inseguridad de las metropolis ha sido significativa (Pradilla, 2009), las condiciones de las metrópolis latinoamericanas son conflictivas más allá de este aspecto, este párrafo que aquí incluimos es apenas un escueto esquema de las condiciones de violencia en

⁴ Pradilla no utiliza este término, él se refiere como "desarrollo desigual de los territorios"

la ciudad, que se vive además –por mencionar algunos ámbitos- en la vivienda, en el empleo, y también en el medio ambiente contaminado .

Ante los grandes problemas de las metrópolis los gobiernos latinoamericanos han impulsado la privatización y la promoción de las ciudades competitivas a través de la implementación de políticas para el saneamiento, revitalización, y el ascenso de los espacios de la ciudad, de esta forma se desencadenan procesos tales como la gentrificación, el desplazamiento de las clases populares y la fragmentación de la ciudad. México inició una persecución contra los vendedores ambulantes debido a que el comercio informal constituía -constituye- un obstáculo para la revitalización del centro histórico y para la imagen de competitividad de la ciudad, Brasil por su parte tiene uno de los casos de segregación social más sinuosos, las favelas, además en la preparación de la ciudad para los juegos Olímpicos de 2016 intensificó el desplazamiento de los ciudadanos no deseados de Río de Janeiro; por último, Buenos Aires alberga Nordelta una ciudad amurallada, es decir privada, que se despliega en mil seiscientas hectáreas (Janoscka, 2002; 2014).

La entrada del neoliberalismo en México también fue la entrada de diversos reajustes y cambios en el territorio. Rhina Roux (2009) define cuatro ejes de reestructuración del capital que han tenido efecto en México desplegados durante 1980, estos son: la reorganización de los procesos productivos y las relaciones laborales, expresada en las innovaciones tecnológicas y en el salario a la baja; el desmantelamiento de la propiedad ejidal logrado a partir de la contrarreforma agraria posibilitando la circulación de la tierra en el mercado capitalista; el desmantelamiento de la estructura productiva estatal, es decir la privatización de bienes públicos como Teléfonos de México, Siderúrgica Nacional, por mencionar algunos; la integración de México subordinada en la economía mundial, principalmente

frente a Estados Unidos, como mediación en la subordinación se encuentran los acuerdos oficiales, el mejor ejemplo de estos es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte TLCAN.

Se mencionó que el reajuste neoliberal tuvo un efecto en los espacios rurales del territorio Nacional, es decir, significó el desmantelamiento -o al menos el intento- de la propiedad ejidal, ahora se explicarán los impactos de dicho reajuste en los espacios urbanos, igual de importantes para el funcionamiento neoliberal, pues las ciudades son un espacio fundamental para el desarrollo del neoliberalismo y del proceso de globalización. De las consecuencias que se manifiestan en la ciudad a continuación se exponen de forma las características del giro del neoliberalismo como modelo económico y político en particular de la ciudad de México.

“En el caso mexicano, los cambios neoliberales fueron más tardíos, pero más bruscos y profundos, y partieron del interior mismo del partido gobernante y del propio régimen político” (Pradilla, 2009, p. 49). Con la penetración del neoliberalismo, México como otros países, se subordinó a una racionalidad de mercado. Patricia Olivera (2014) divide la implementación de esta racionalidad en tres fases: la primera se caracteriza por la liberalización económica a través de seguir lo recomendado por el Banco Mundial y por el Fondo Monetario Internacional como solución ante el endeudamiento que presentaba el país, esta fase se encuentra acotada de 1976 a 1987; la segunda fase está delimitada entre 1988 y 1997, en ella se da la entrada de capitales transnacionales, además se realiza la Reforma de Estado y la Reforma urbana⁵; por último, la tercera fase comienza en el año 2000, después

⁵ La reforma de Estado fue la política pública mediante la que se formalizó la liberalización del capital y la apertura de las fronteras al comercio e inversión y la característica privatización que ha tenido lugar en México.

del aumento de la importancia del capital transnacional en el país se da una subordinación frente a este capital, por ello se hacen presentes de forma estratégica una serie de reformas, como la energética y la laboral.

Los ajustes neoliberales en la ciudad han manifestado una homogeneización capitalista que a la par es fragmentaria y desigual. En 1982 en la Ciudad de México tiene lugar el aumento de la importancia e influencia del capital financiero global, el 60% de la inversión de capital extranjero fue absorbida por el Distrito Federal, por otro lado el estado de México atrajo de un 5% a un 7% de inversión de este tipo de capital, muy probablemente fue realizada en su mayoría en los municipios conurbados de 1998 a 2001 (Parnreiter, 2002).

La ciudad ha atravesado una serie de ajustes económicos y políticos que no tienen únicamente una manifestación urbana, dichos ajustes también se hacen presentes en el resto del territorio de México. La ciudad en esta etapa neoliberal ya no tiene la función de sostener con su industria manufacturera la producción de bienes de consumo que eran utilizados principalmente por la población mexicana, en su lugar encontramos una ciudad dinámica y atractiva para el capital global.

Actualmente, la ciudad atraviesa por múltiples procesos urbanos, en general podemos distinguir tres: la fragmentación espacial, la segregación y la polarización social los cuales generan diversas dinámicas que han de especializarse (Duhau y Giglia 2008). Este contexto impulsa una mayor presencia y preponderancia del mercado inmobiliario, la revalorización de centros históricos y la privatización de los espacios centrales (Olivera. 2014), en la Ciudad

En cuanto a la Reforma Urbana de 1992, se dieron las condiciones para que el sector privado encontrara más oportunidades principalmente en el sector inmobiliario, además uno de sus objetivos es la revitalización de los centros de las ciudades (Olivera, 2014).

de México a causa de la lógica del neoliberalismo se han hecho comunes problemáticas tales como la gentrificación y el desplazamiento, ambos caracterizado por afectar principalmente a las clases bajas.

Tales manifestaciones tienen lugar en las zonas centrales de la ciudad⁶, por otro lado la penetración del capital en su fase neoliberal en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México presenta además las consecuencias de lo que expone Pradilla (2009) como formas “liberadoras” o “expulsoras” de fuerza de trabajo, a raíz de la expropiación violenta de la tierra, ya sea como propiedad privada o comunitaria, este ha sido el contexto en relación al cambio de uso de suelo de la periferia metropolitana. El cambio de uso de suelo a través de la apropiación y reconversión de la propiedad ejidal se ha suscitado desde el Modelo de Sustitución de Importaciones, con la lógica del neoliberalismo se ha logrado facilitar por medio de la Reforma Urbana y la Reforma Agraria de 1992⁷ generando las condiciones propicias para que se desarrollen costosos proyectos, por encima de la propiedad ejidal y comunal.

1.2 La Ciudad de México como ciudad global.

⁶ Janoscka y Sequera (2014) señalan el desplazamiento de las clases populares y la inversión inmobiliaria masiva como parte fundamental de la gentrificación trayendo consigo la reconquista de los centros urbanos por las clases pudientes, no es un concepto que se defina únicamente por lo morfológico con la distinción entre centro y periferia, centro y periferia cobran importancia por el proceso histórico y espacial del que son resultado. La gentrificación se relaciona con una *reevitalización* de barrios de clase trabajadora que anteriormente fueron habitados por población de clase alta o media pero que debido a la salida de esta población son ocupados por la clase baja en un contexto de reducción de inversión de capital y la consecuente pauperización y precarización de estos barrios. En la conferencia “El aeropuerto a revisión” que tuvo lugar en la Facultad de Arquitectura de la UNAM el 18 de octubre de 2018, uno de los ponentes incluía en una de sus diapositivas la conclusión de que en la Zona oriente de la ZMCM acontecería con la construcción del NAICM una segregación y gentrificación, de acuerdo a lo que aquí se entiende por gentrificación esto no es posible ya que la Zona Oriente de la ZMCM no tiene barrios que hayan sido habitados por clase media o alta y después por la clase trabajadora, esta zona de realizarse la construcción del NAICM tiene como posibles escenarios procesos de segregación y elitización del espacio pero no de gentrificación.

⁷ La reforma agraria cardenista ha sido uno de los grandes logros históricos de México, puso en pausa el entreguismo y despojo, la reforma de 1992 en este contexto es más bien una *Contrarreforma* puesto que “significó un quiebre profundo en la configuración histórica del estado mexicano.” (Roux, 2009).

Desde antes del neoliberalismo la Ciudad de México ya jugaba un papel importante al ser la capital del país una conexión con el resto del mundo, sin embargo, el viraje de una economía basada en el mercado interno hacía una economía cuyo principal interés es el mercado exterior ha propiciado en el espacio urbano la intensificación de flujos de capital global, de información, de mercancía, y de migrantes; la ciudad como espacio de estos flujos no solo es contenedora de su circulación, sino que también los gestiona y a través de estos mismos la ciudad se relaciona con otras ciudades, nacionales e internacionales (Parnreiter, 2002). Dicho de otra manera, por José Gasca Zamora en la siguiente cita

Bajo el régimen neoliberal las ciudades, lugares estratégicos dentro de los cambios que experimentan los territorios en las últimas décadas, representan la forma dominante de organización territorial en la era contemporánea, son locus principales de vinculación con la economía global al albergar las plataformas de producción industrial más dinámicas, los mayores mercados laborales y de consumo; en este mismo plano las grandes ciudades y regiones metropolitanas también se ubican como los nodos logísticos de articulación espacial a escala nacional e internacional y albergan los proyectos de inversión de capital de mayor envergadura. (Gasca, 2013, p. 26)

Durante la crisis en el período final del Modelo de Sustitución de Importaciones reflejada en México principalmente como una crisis de endeudamiento⁸, la Ciudad de México tuvo un declive significativo en su aporte dentro de la economía mexicana, se daban pérdidas en la industria manufacturera con una disminución en el PIB de 19.5% a la par el PIB en el Comercio disminuía en un 17.3%; ocurría lo contrario en sectores como el transporte, el

⁸ El endeudamiento tuvo sus aumentos más significativos durante la década de los 80, al finalizar el gobierno de José López Portillo (1976-1982) la deuda ascendió de 30 mil millones de dólares a 83 mil millones, durante la administración de Miguel de la Madrid (1982-1988) la deuda llegó a 100 mil millones de dólares (Bautista, 2003).

almacenaje y las comunicaciones, el cual presentó un aumento del 15.6%, los servicios comunales, sociales y personales aumentaron 9.5%, y los servicios financieros, seguros, actividad inmobiliaria y de alquiler pasaron del 9 al 14%. (Parnreiter, 2002).

A finales de la década de los noventa parecía que la primacía de la Ciudad de México dentro de la economía mexicana se reducía, pero en realidad pasaba por un reajuste, dejaba de ser una ciudad industrial para refuncionalizarse como una ciudad portadora de servicios especializados. Este reajuste se reflejó de la siguiente manera en el PIB:

Las pérdidas relativas de la ZMCM fueron principalmente a favor de estados fronterizos, en segundo lugar, a favor de entidades en el sudeste y en el centro del país. En cuanto al PIB, los estados que más incrementaron su contribución a la producción nacional son Chihuahua, Baja California y Nuevo León en el norte, seguidos por Quintana Roo (sudeste), Querétaro (centro), Campeche (sudeste) y Aguascalientes (centro). Con respecto al mercado laboral la situación es similar, ya que ganan sobre todo entidades federativas en el norte y en el centro del país. Sin embargo, entre los estados que más incrementaron su empleo figuran algunos cuyo crecimiento del PIB fue sólo moderado (Puebla, Oaxaca, Tlaxcala) o hasta negativo (Jalisco) (Parnreiter, 2002, s/p).

Se perdió preponderancia de la **industria manufacturera** en la Ciudad de México y los municipios conurbados de su zona metropolitana, esta actividad fue desplazada a otras ciudades pero no por ello se trata de la misma industria desarrollada durante el Modelo de Sustitución de Importaciones, la actividad industrial durante el neoliberalismo es más bien un **enclave maquilador**, la industria ubicada en la frontera se mantiene enlazada a redes de transporte y comercio transfronterizo (Gasca, 2013). El PIB que aportaba la Ciudad de México –y los municipios conurbados- en la industria manufacturera a nivel nacional redujo

del 47% en 1980 a 29% en 1998, sin embargo, se presentó un aumento en los servicios financieros, seguros, actividad inmobiliaria y de alquiler con un incremento del 10.8%. (Parnreiter, 2002).

La reorganización territorial ha refuncionalizado a la ciudad para entrar en la competitividad mundial, aunque está marcada por un desarrollo desigual en el sistema capitalista, la economía y estos reajustes se han dirigido a reproducir un patrón de exportación, pese a todas las medidas de reorganización territorial las exportaciones no logran compensar y superar la caída de producción para el mercado interno, provocada por el descuido de la industrialización, el desabasto no ha sido solo industrial, sino también agrícola, pues el mercado interno es cada vez más dependiente de la importación de alimentos, en 1990 la importación de granos básicos aumento un 5.53% anual, en esa misma década el 19.8% del consumo nacional de granos básicos se cubrió con importaciones, las importaciones en el 2000 para satisfacer este rubro de alimentos alcanzaron un 31.5%, en paralelo el PIB agropecuario anual decreció -0.26 % coincidiendo con la aplicación del Tratado de Libre Comercio (Rubio, 2008).

Como se ha mencionado la principal apuesta del neoliberalismo para incentivar el progreso ha sido la modernización, su materialización en la ciudad es el reemplazo de planes por la suma de megaproyectos, lo cual también ha significado las modificaciones de los planes de ordenamiento, a favor del capital hegemónico, es decir el capital financiero e inmobiliario – por sobre otro tipos de capitales como el capital industrial-, los megaproyectos se han presentado como grandes obras públicas o intervenciones inmobiliarias, que han tenido efectos en la situación social de la población (Pradilla, 2009). María Moreno (2010, p. 160) define los megaproyectos como “proyectos de gran escala que transforman profundamente

el entorno en un corto tiempo mediante el uso de una combinación de inversión pública y privada, junto con estrategias de internacionalización, las cuales requieren aplicación coordinada tanto de poder de capital como estatal”.

Los megaproyectos se insertan como una estrategia de revalorización del suelo, en la Ciudad de México estos se han hecho posibles a través de la reestructuración urbana durante la década de los 80, fueron la antesala a la gestión urbana de la *ciudad competitiva* en 1990, la ciudad se convierte en un enclave de servicios globales, mediante megaproyectos tales como centros comerciales, viviendas residenciales, y de conectividad local, regional, nacional e internacional, uno de estos megaproyectos dirigidos a mejorar la posición dentro el ranking de ciudades globales es la “revitalización” del centro histórico y la alameda que tuvo un alcance hasta conformar el proyecto Corredor Reforma (Moreno, 2010).

En los últimos años, junto con los megaproyectos, destacan los esfuerzos por la promoción de la ciudad a través de la mercadotecnia del lugar, tómesese en cuenta la creación del eslogan “CDMX”, a la par aumenta el auge del turismo en los espacios urbanos y se abre paso a la *turistificación de enclaves urbanos* (Olivera y Delgadillo, 2014, p. 116). La construcción de la Ciudad de México en el contexto neoliberal se ha logrado a través de la modificación de planes parciales, autorizando usos no contemplados dentro del programa parcial delegacional o mediante las Zonas Especiales de Desarrollo Controlado (ZEDEC) a partir de 1987 (Duhau *et al.*, 2008); y mediante las inversiones de capital dirigidas principalmente a proveer las condiciones adecuadas para el sector financiero, de comercio y de servicios, pues esto implica un contexto atractivo para la llegada de nuevos inversionistas (Camacho, 2013).

Mientras estos megaproyectos se construyen en las zonas más atractivas de la ciudad, en la urbanización de la periferia resalta la construcción de vivienda para el sector popular en magnitudes industriales, bajo la forma de “conjuntos urbanos” que junto con las unidades habitacionales son los principales tipos de vivienda en el mercado formal. El proceso de expansión urbana se relaciona además con los asentamientos formados a partir de la autoconstrucción y en comparación con los conjuntos y unidades habitacionales ocupa una superficie mayor a los asentamientos que se establecen en la formalidad⁹.

La venta de terrenos en el mercado informal y la producción de conjuntos urbanos en magnitudes industriales forman parte de la especulación del suelo, ante el encarecimiento de vivienda en zonas centrales de la ciudad la tendencia que ha predominado es la reducción de costos de vivienda a través de predios distantes a la ciudad. Las condiciones sociales que se generan al vivir en estos conjuntos urbanos y a la periferia, se ven mermadas por las grandes distancias respecto al centro urbano, esto implica costos de transporte y tiempos de traslado mayores en comparación con los que costes y las distancias recorridas de la población residente de la Ciudad para realizar actividades cotidianas como trabajar o estudiar (Eibenschutz y Goya, 2009).

Las características de la ciudad y su área metropolitana en la actualidad generan condiciones de fragmentación más que de integración urbana, por un lado, tenemos como principal modo de construcción conjuntos urbanos de bajo precio, vivienda de autoconstrucción, y al centro

⁹ La Ciudad de México tiene un área aproximada de 2 mil km², la población total es de alrededor de 22 millones de habitantes de los cuales dos tercios viven con ingresos bajos, el poder adquisitivo alcanza a solventar viviendas en colonias populares conformadas por medio de la autoconstrucción, en estas colonias viven aproximadamente 11 millones de habitantes, es decir 50% de la población total, al carecer de planificación los asentamientos propician una expansión urbana significativa en extensas zonas de la periferia (Padilla 2009). La ZMVM presenta condiciones de horizontalidad más que de verticalidad ya que la densidad demográfica es baja con 166 hab/ha, indicando una tendencia de expansión urbana. (Pradilla, 2011).

de la ciudad vivienda tipo fraccionamiento cerrado de alto costo. Bajo y alto costo nos dan una idea de que esta fragmentación espacial no solo es morfológica, además es económica, política y social, e implica procesos de segregación y marginación.

La globalización que se ha logrado instaurar es la del *neoliberalismo global*, en este contexto se han presentado notables cambios en la estructura urbana, *la fragmentación urbana* es uno de estos, un proceso que no contradice ni impide el desarrollo del neoliberalismo global en el que lejos de perder importancia las escalas menores a la global y la nacional son imprescindibles, pues

No son países enteros los que forman parte de una red global, sino ciudades o regiones urbanas. Muchos autores llevan este argumento aún más lejos al plantear que las "ciudades globales" no están enteramente integradas al sistema global, sino que sólo lo están algunas áreas de esas ciudades; mientras que otras permanecen enteramente escindidas (Kosak, 2011, p. 22).

¿Cuáles son estas áreas de la ciudad que privilegian la integración a la red global promoviendo la fragmentación respecto al espacio urbano en el que se adscriben? Son aquellas áreas en las que tiene lugar la planificación estratégica y que son visibles como proyectos urbanos de gran escala, son además áreas morfológicamente diferenciables de las zonas aledañas, funcionalmente y socialmente se encuentran más acorde a proyectos de otras escalas en comparación con la integración de la ciudad en la que insertan (Kosak, 2011). Como fundamento del neoliberalismo se encuentra el mercado, la producción de estos espacios es estratégica para el funcionamiento del mercado en detrimento o abandono del bienestar social de los habitantes de las ciudades.

Aunque estos proyectos urbanos reflejan en lo inmediato avances técnicos de la modernidad, lo cierto es que más allá de lo inmediato son el resultado de razones culturales, políticas, y económicas, por lo cual la fragmentación no se reduce sólo a las capacidades tecnológicas.

Kosak define de la siguiente forma a la fragmentación urbana:

Fragmentación urbana implica una forma de organización espacial -entendida a la vez como un proceso y un estado espacial resultante- en la que los límites duros, lo confinado y los obstáculos adquieren un papel central. Es un estado espacial de separación e interconexión que a menudo es acompañado de divisiones socioeconómicas y/o étnicas. Una ciudad fragmentada es aquella en la que la capacidad de usar y atravesar el espacio se encuentra dominada por el principio de exclusión y hay una reducción en el número de lugares de encuentro universal (Kosak, 2011, p. 57).

En este contexto de fragmentación urbana, polarización y segregación social, además de la vivienda se inserta el consumo que a su vez dentro de la cotidianidad se combina con otras prácticas igual de importantes, como el trabajo, la recreación, entre otras. Aunque el consumo cada vez ocupa mayor superficie en el suelo urbano, también es cierto que no emplea en grandes proporciones a la población, por ello también se ha suscitado una explosión del comercio informal y callejero a raíz del problema de empleo (Duhau y Giglia, 2007; 2008; 2016).

En este sentido cabe mencionar uno de los principales proyectos dirigidos al establecimiento de sitios de consumo que fomentan la fragmentación urbana: las *plazas comerciales*. Se constituyen como centros de consumo y entretenimiento que más popularidad ha ganado en los últimos años, la forma en que operan es a través del vínculo con las tiendas departamentales, estas últimas funcionan como *tiendas ancla*, al ser un lugar donde se

aglomeran diferentes tipos de comercio toman magnitudes mayores y generan cambios importantes en el ámbito socioespacial –los problemas ambientales y la competencia desigual frente al microcomercio son dos ejemplos de los efectos que puede desencadenar una plaza comercial-. Al igual que las grandes cadenas de comercio, las plazas comerciales han logrado expandirse, de manera estratégica se han diversificado según el perfil socioeconómico de la población donde deciden ubicarse.

Llama la atención el aumento de establecimientos conocidos como *tiendas delicatessen* comercios pequeños que se diferencian de las tiendas de abarrotes por las cualidades de los productos, los cuales suelen ser muy especializados –por ejemplo los productos orgánicos, los quesos, o los vinos- su distribución es muy reducida al ubicarse principalmente en colonias como Nápoles, Polanco y la Condesa (Duhau y Giglia, 2008).

La idea de lo urbano que ha guiado la producción de la ciudad encuentra sus bases en la modernidad americana¹⁰, Duhau y Giglia (2007) en sus estudios sobre las prácticas de consumo encontraron que la actividad en la cotidianidad se desarrolla en una ciudad que ha sido producida para ser recorrida principalmente en automóvil, requiriéndose el desarrollo de grandes obras viales, dicha tendencia ha sido replicada en México desde el MSI¹¹, en 1960 se dio un importante desarrollo de la red vial en la Ciudad de México, la construcción en este

¹⁰ La modernidad capitalista como proyecto civilizatorio ha tenido dos formas dominantes: la primera es la modernidad capitalista europea, la segunda es la modernidad capitalista americana, esta última se coloca como modelo a seguir en la segunda posguerra en el siglo XX, inclusive la modernidad europea se revitalizó mediante la americanización. Con la modernidad americana comienza una reconfiguración de las formas en que se reproduce la vida social, desde la producción y el consumo, teniendo como guía el *american way of life*, podemos distinguir al consumismo como una de sus características más significativas (Echeverría, 2010)

¹¹ Recordemos que el MSI tuvo como base al patrón de producción fordista que debe su nombre a “Henry Ford” fabricante de productos automovilísticos en “Ford Motor Company”

rubro también se ha impulsado durante los gobiernos de la Ciudad de México en el neoliberalismo (Duhau y Giglia; 2008).

1.3 El NAICM un proyecto estratégico insertado en un contexto de metropolización y megalopolización.

El NAICM como un proyecto de gran magnitud representativo de la planificación estratégica neoliberal tiene connotaciones multiescalares, pertenece a una ciudad que pugna por insertarse dentro de la globalización -basada en el neoliberalismo global-. El propósito de este apartado es dimensionar el NAICM como un proyecto de organización y administración principalmente regional, con connotaciones a nivel metropolitano y megalopolitano, por ello primero se incluye un resumen sobre la coordinación intergubernamental entre la metrópoli y la megalopoli.

A partir de la década de 1950 con la industrialización acelerada, la Ciudad de México comenzó un importante proceso de metropolización como consecuencia de la relación económica y política que se generó con jurisdicciones ajenas a las del interior de la ciudad de México principalmente del Estado de México y más recientemente el Estado de Hidalgo. A partir del 1980 se hace visible otro proceso, la megalopolización. La megalópolis según Eibenschutz (2010) es un territorio discontinuo donde además de concentraciones urbanas también hay considerables áreas rurales, la configuración de este territorio responde a la interacción entre diferentes zonas metropolitanas. Ambos procesos han implicado diversos conflictos a los cuales se ha intentado hacer frente mediante planes o programas, aun con estas medidas los conflictos permanecen.

Salinas (2017) ha descrito dos formas institucionales de manejar la gestión urbana en diversos matices económicos, sociales y políticos dentro de la metrópoli; la primera de ellas es el modelo *supramunicipal* o gobierno metropolitano que coexiste con los gobiernos locales y posee un presupuesto conformado por recursos que puede utilizar de forma autónoma, en México esta figura no puede implementarse debido a estipulaciones jurídicas de la Constitución Mexicana y de la Ley General de Asentamientos Humanos, las principales observaciones que indican la inconveniencia de un gobierno supramunicipal es la pérdida de participación ciudadana en la toma de decisiones; la segunda forma es el modelo intermunicipal que funciona a través de la coordinación intergubernamental, en el caso de México es integrado por distintas comisiones metropolitanas y la asociación de autoridades locales, Salinas menciona las siguientes de acuerdo a lo publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF)

En la década de los noventa, teniendo como contexto las reformas realizadas al artículo 122° constitucional, el gobierno federal (mediante una dependencia federal correspondiente), el gobierno de la Ciudad de México y el gobierno del Estado de México, crean las siguientes comisiones metropolitanas para la Zona Metropolitana del Valle de México: Comisión de Agua y Drenaje del Área Metropolitana (CADAM), 1994; Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI), 1994; Comisión Metropolitana de Seguridad Pública y Procuración de Justicia, 1994; Comisión Metropolitana de Asientos Humanos (COMETAH), 1995; Comisión Ambiental Metropolitana, 1996; y Comisión Metropolitana de Protección Civil, 2000. (Salinas, 2017, p.159).

Rafael López (2010) menciona una de las conclusiones de Rosique Cañas derivadas de su análisis sobre la megalopolización: la megalópolis resulta ser ingobernable por una cuestión

de conflictos de interés donde se disputa el control de las distintas jurisdicciones implicadas por diferentes partidos políticos. Así el interés por planificar la metrópoli se entrecruza también con el de la megalópolis del Valle de México implicando distintas jurisdicciones locales y estatales, por ello en 1976 se expide la Ley Federal de Asentamientos Humanos de 1976, como su nombre lo indica tenía por principal objetivo el orden de los asentamientos humanos en el territorio nacional. Por su parte el Plan Nacional de 1983-1988 estipulaba la desconcentración de la actividad industrial de la Ciudad de México y su Zona Metropolitana. (López, 2010).

En adelante la Ley general de Asentamientos Humanos será uno de los principios bajo los cuales se concebirán las comisiones, las políticas, los planes y los programas que tengan como objetivo de incidencia a las metrópolis y las megalópolis del país. Otro de los antecedentes de coordinación en estos niveles aplicable para la región centro fue la Comisión de Conurbación del Centro del País (CCCCP) creada en 1976, la cual estuvo integrada por el entonces Distrito Federal, el Estado de México, Hidalgo, Morelos, Puebla, Tlaxcala y Querétaro. (López, 2010).

En el marco del Plan Nacional de Desarrollo de 1983-1988 se inscribe el *Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y de la Región Centro* creado en octubre de 1983, en una década de crisis para el país, el programa intentaba conciliar las acciones entre el Departamento del Distrito Federal, la Administración Pública Federal y el Estado de México. Tenía como principales problemas los servicios urbanos y su distribución; el crecimiento demográfico acompañado por la expansión urbana y la cuestión presupuestal entre las jurisdicciones involucradas; por ello se dirigió hacia la descentralización como principal medida, promoviendo a su vez el desarrollo de otros estados que mantienen una

estrecha dinámica con la ZMCM a través de sus ciudades Pachuca, Toluca, Puebla y Tlaxcala, una de las principales observaciones de Garza (1986) sobre este programa es que más que la desconcentración se estaba promoviendo otro proceso “un doble patrón de concentración espacial: metropolitano y megalopolitano” (p. 84).

En 1998 fue aprobado por Sedesol el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México el cual planteaba la importancia de los equipamientos regionales, en este sentido se planteaban sus objetivos, como impulsar el asentamiento de la población en zonas con cobertura de infraestructura y equipamiento, mejorar la accesibilidad en infraestructura y transporte y evitar la urbanización de áreas naturales con importancia medioambiental (Preciat y Vidrio, 2010). El POZMV aún sigue vigente y se encuentra a cargo de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos (COMETAH) (Salinas, 2017), en la actualización de 2012 establece diferentes líneas de acción: suelo, vivienda y equipamiento; economía; vialidad; transporte; seguridad; agua y medio ambiente; infraestructura hidráulica y sanitaria; Áreas Naturales Protegidas; aire; residuos sólidos; riesgos y vulnerabilidad; y cambio climático (POZMV; 2012).

Si la aprobación del nuevo aeropuerto estuviera apegada a los lineamientos y objetivos de las comisiones, de los planes y los programas metropolitanos y megalopolitanos el proyecto desde hace mucho se habría rechazado, pues lejos de promover la descentralización, el freno de la expansión urbana y el cuidado del medioambiente es un proyecto que intensifica los conflictos relacionados a la demanda de vivienda, vialidad y servicios como el abastecimiento de agua en la Zona Metropolitana. Los intereses que han permitido el avance del proyecto del NAICM no corresponden con el bienestar de la población, son intereses que corresponden con el funcionamiento y dinamismo de la ciudad global donde la

infraestructura de transporte tiene un lugar fundamental, de esta manera el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se convierte en un espacio estratégico al fungir como un soporte de conexión en el ámbito global¹².

La conexión global a través del flujo de personas se encuentra limitada por la capacidad del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AIBCM), que no cumple con los requerimientos de modernización y globalización, aunque el aeropuerto ha presentado diferentes ampliaciones, las cifras actuales apuntan hacia un desabasto de capacidad en la infraestructura, que para el año 2000 supero la cifra de 20 millones de pasajeros al año.

Desde el año 2000, durante el gobierno de Vicente Fox Quezada se propuso en el Plan Nacional de desarrollo 2000-2006 la construcción de un nuevo aeropuerto en el Estado de México, en 2001 se expidió el decreto para la expropiación de tierras ejidales en el municipio de Atenco, el cual fue cancelado en el año 2002. La principal solución fue la ampliación de la *terminal 1* y la *terminal 2*, otra de las medidas implementadas fue a nivel de la megalópolis con la desconcentración de operaciones aéreas a otras terminales ubicadas en Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca, aun así, volvieron a presentarse condiciones de saturación, con un 31.2 millones de pasajeros en 2013.

Durante el sexenio de Enrique Peña Nieto (2012-2018) se dio a conocer la creación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en el ahora Ex –Vaso de Texcoco, la construcción estaba organizada en tres etapas, la primera de 2015 a 2020, la segunda de 2020

¹² Cabe destacar que dentro de los viajes realizados a través del AICM, se mantiene conexión a través del flujo de personas principalmente con ciudades de EE.UU. alrededor del 77% se realiza con este país, mientras que con Europa se mantiene un 12%, y el 11% restante con otras ciudades de Latinoamérica. (Parnreiter, 2002).

a 2065 con la construcción de otras tres pistas con operaciones triples simultaneas, la tercera etapa tiene pocos detalles, pero se aseguró la construcción de una zona habitacional con diversos servicios de salud, comerciales y culturales. Para la puesta en marcha del NAICM se tenía estimado alrededor de 12 proyectos viales relacionados con el transporte (Asuad, 2014), el proyecto implica la intensificación de diversas dinámicas como los viajes entre la Ciudad de México- municipios conurbados y la urbanización de la periferia.

El área de incidencia de la primer fase tienen lugar en tres ejidos: Ixtapan, Nexquipayac y Atenco (Global Anti-Aerotropolis Movement, 2018). Sin embargo el megaproyecto tiene alcances mayores en la zona metropolitana, los principales municipios afectados son: Acolman, Amecameca, Apaxco, Atenco, Atizapan de Zaragoza, Apuxco, Chalco, Chiautla, Chicoloapan, Chimalhuacán, Coacalco, Coyotepec, Cuautitlán, Cuautitlán Izcallí, Ecatepec, Huehuetoca, Ixtapaluca, Jaltenco, La Paz, Melchor Ocampo, Nextlalpan, Nezahualcoyotl, Nopaltepec, Otumba, Papalotla, San Martín de las Piramides, Tecámac, Temascalapa, Tenango del Aire, Teoloyucan, Teotihuacanm Tequixquiac, Tepetlaoxtoc, Texcoco, Tezoyuca, Tlalmanalco, Tlalnepantla, Tonanitla, Tultepec, Tultitlán, Valle de Chalco y Zumpango (#YoprefieroElLago Todos contra el NAICM, 2018)

El movimiento en contra del aeropuerto ha definido las afectaciones de la siguiente manera: el ecocidio al afectar un área verde importante; destrucción de arroyos y manantiales; destrucción de zonas de recarga de acuíferos; daños a la salud, a la vivienda y a los campesinos. En este ultimo rubro la violencia ejercida se ha hecho visible a través del despojo, las amenazas, detenciones y dos casos de asesinato. (#YoprefieroElLago Todos contra el NAICM, 2018).

Con este apartado hemos concluido la primer parte de este trabajo dedicada al contexto urbano en el que se inserta el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, la no cancelación de este proyecto durante el gobierno de Andres Manuel López Obrador habría implicado el comienzo de una serie de cambios aún más notables no solo en la periferia de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México sino en toda ella. La obras de construcción del NAICM han tenido como principal escenario la violencia ejercida desde el Estado, este proyecto se ha intentado consolidar desde el año 2000 por Vicente Fox Quezada del Partido Acción Nacional (PAN), los intentos no cesaron y continuaron en el sexenio de Enrique Peña Nieto miembro del Partido Revolucionario Institucional (PRI).

Capítulo II Espacio y modernidad capitalista. Las transformaciones del entorno a partir del NAICM.

Marshall Berman (1988) en *Todo lo solido se desvanece en el aire*, en el capítulo *El Fausto de Goethe: la tragedia del desarrollo*, en particular de la *tercera metamorfosis: el desarrollista*, habla sobre esta capacidad o potencialidad que ha alcanzado el personaje principal, en donde sus sueños o fantasías son ahora programas concretos con incidencia sobre la sociedad, dentro de los cuales planea diversas obras que tienen que ver con el mar y la tierra: puertos, canales artificiales, donde circularan barcos con hombres y mercancías. Para su ejecución, Fausto tiene en cuenta que además del capital necesitará conseguir territorio y una gran cantidad de personas para emplearlas como trabajadoras, otras, las personas nativas tendrían que ser desplazadas; sin lugar a dudas esto implicaría costes humanos, pero aun así hay una anciana como espectadora y tales movimientos para ejecutar el proceso de modernización le parecen mágicos y hasta milagrosos.

A pesar de los costos humanos Fausto pensaba que el sufrimiento sería provechoso en el futuro para los trabajadores. El proceso parece ya concluido y mientras Fausto observa su gran obra se da cuenta de un pequeño terreno en la costa ocupado por un par de ancianos, este terreno no concuerda con el resto de la costa y ambos ancianos no forman parte de las construcciones obtenidas con los proyectos de Fausto, por ello ordena su desplazamiento mediante alguna negociación, pero en vez de aceptar, ocurre lo contrario, ambos se resisten y tienen que ser desplazados por otros medios.

La modernización es un proceso inacabable, a lo largo de la modernidad capitalista se ha repetido innumerables veces el despojo para alcanzar el progreso y el desarrollo. El caso del proyecto del nuevo aeropuerto es un ejemplo, un proceso modernizador donde se han

mezclado las perspectivas de quienes se encuentran maravillados ante el proceso y consideran un error la decisión de su cancelación, principalmente empresarios, políticos que incentivaron su construcción, y población que consideraba al aeropuerto como un proyecto prometedor, pero también la de aquellos que, como los ancianos, han vivido más de cerca tales movimientos, como es el caso de los ejidatarios y demás pobladores de los municipios implicados.

Por ello, en la primera parte de este capítulo trataremos la modernidad capitalista con el propósito de esbozar algunos aspectos sobre la producción del espacio. Estas son dos premisas para después dar cuenta de aspectos más concretos, de esta forma pretendemos aproximarnos al megaproyecto del NACIM y su reconfiguración espacial relacionada al crecimiento de la escala urbana correspondiente de la ZMCM de forma dispersa y atomizada, para ello recuperando la propuesta de Neil Brenner y Nick Theodore (2017) sobre la destrucción y la creación en la reestructuración neoliberal, se menciona en el último apartado de este capítulo las circunstancias del ejido para posteriormente abordar algunos detalles del Proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

2.1 Espacio y modernidad capitalista

Dentro del sentido común es usual emplear la palabra moderno y sus diferentes variables, como modernidad, modernización, entre otros, y con ello hacer referencia a aquello que se considera nuevo o revolucionario, es también gracias a la modernidad que en este sentido común habitan nociones como el progreso, el desarrollo (como sinónimo de crecimiento económico o desarrollismo) y se hace casi inimaginable la vida sin la ciudad o lo urbano. Si avanzamos un poco más podemos ver a la modernidad como un punto donde se reúnen los

hechos en el curso de la historia en un vórtice impulsado por el afán de futuro –aún vacío– sin reparar en el pasado (Gilly, 2006).

La modernidad se hace presente en todos los ámbitos de la vida, no es solo económica, ni cultural, ni política o artística. Sin embargo, la utilización de todos los conceptos anteriormente mencionados no siempre devela la principal característica de la modernidad, que es un proyecto civilizatorio y de ahí que posea dominio, en alguna magnitud, sobre de las diferentes dimensiones de la vida social (Echeverría, 2011).

Bolívar Echeverría (1998) coloca como principal fundamento de la modernidad la capacidad posneotécnica desarrollada por la humanidad, lo que permitió crear las posibilidades de romper con la escasez absoluta, es decir, ir más allá de la naturaleza inclemente pues en comparación con la vida tradicional, la vida moderna ofrece de manera más segura que toda actividad humana sea productiva y que por ende la escasez sea relativa. Esta descripción de la modernidad resulta un poco incoherente con la realidad social que vivimos hoy día, es aquí donde hay que poner apellido a la modernidad, el apellido de quien se apropió este proyecto civilizatorio subsumiéndolo formal y realmente: el capitalismo.

La modernidad capitalista impone una lógica que poco tiene que ver con la abundancia realmente posible frustrándola a través de la lógica del valor, por esta razón para poder realizar el valor de uso los productos que consumimos tienen que pasar por un proceso que antepone al valor de cambio, además de que la sociedad humana moderna es perfilada por el capitalismo como una sociedad insaciable. Así, la expansión de la relación de capital como la dominante implica todo un andamiaje de relaciones sociales capitalistas que suponen la destrucción del antiguo mundo de las relaciones personales basado en el valor de uso, aunque

principalmente la sociedad capitalista sea insaciable persisten formas de vida social que resisten ante la destrucción de su mundo donde la vida humana y la naturaleza se disgregan hasta ser casi indistinguibles entre el cumulo de mercancías (Gilly, 2006).

La capacidad del sistema capitalista de crear necesidades y productos ha sido mucho mayor a la de cualquier otro sistema predecesor, sobre todo a partir de la revolución industrial como cambio tecnológico, otorgándole al capitalismo una mayor capacidad de expansión, afectando la raíz material de múltiples civilizaciones desde la subordinación del proceso de producción y de consumo de la riqueza social al capitalismo, y es después de la industrialización capitalista que la modernización adopta un sentido puramente técnico que coadyuvara a la orientación progresista del proceso de modernización. (Echeverría, 2001).

En el despliegue histórico de Marx el despliegue de la modernidad capitalista no significaba solamente un cambio del “modo de producir”, sino una dislocación de orden civilizatorio, es decir de la auto percepción de los seres humanos, de su relación con la naturaleza y del modo de vinculación con los otros; instrumentalización de la naturaleza, ruptura de los vínculos comunitarios, cosificación de la vida social y despersonalización de las relaciones humanas eran, a los ojos de Marx, parte del proyecto de universalización de la forma-valor y del proyecto civilizatorio de la modernidad capitalista (Rhoux, 2015, pp. 51, 52).

Aunque como modelo civilizatorio la modernidad capitalista ha pasado por encima de lo otro, es decir, imponiendo lo civilizado sobre lo tradicional, se han reproducido otro tipo de modernidades, las que aquí se mencionaran como *modernidades subalternas*, ese otro se ha reproducido gracias a su resistencia frente a la lógica dominante del valor, estas resistencias han logrado en menor o mayor medida constituir una barrera ante la reducción total de lo

humano y de la naturaleza como mercancías impuesta por fuerzas impersonales que sostienen al mercado, el mayor punto de apoyo de quien pretende resistir es el pasado “un principio activo recibido por las generaciones vivas, un principio que resiste a la opresión y la pérdida de significado de la vida humana” (Gilly, 2006, p. 46).

Resta por mencionar los ejes esenciales que motivan y articulan distintos objetivos, proyectos e intencionalidades, presentes en los diferentes procesos y acontecimientos a lo largo de la historia moderna, notaremos que estos ejes no solo se hacen presentes en situaciones extraordinarias, sino que son rasgos característicos de la vida moderna, para propósitos de este trabajo se recuperan los siguientes abordados en 15 Tesis sobre la modernidad (Echeverría,2011)

- En su cuarta tesis los rasgos característicos de la vida moderna, Bolívar menciona **al humanismo** con el cual se intenta suprimir cualquier cualidad que se distinga como “lo otro”, ya sea la naturaleza y todo lo que implique “el caos”. Es así un proyecto civilizatorio, que se vale principalmente en la técnica racionalizada y el dominio sobre lo otro a través de la técnica, es decir de la razón instrumentalista en una constante búsqueda de la productividad y de esta forma el éxito económico, también de la exacerbación de la acumulación capitalista.
- **El progresismo** por su parte se caracteriza por concebir al tiempo bajo un esquema lineal y ascendente, es decir que todo en la vida humana se encuentra en un constante movimiento determinado por extremos, de lo atrasado a lo adelantado. Lo que posibilita *la sustitución de lo viejo por lo nuevo y el proceso de renovación o restauración de lo viejo como nuevo*, es la técnica desde la producción y el consumo. Durante el siglo XX el progreso transmuta, para rastrearlo en adelante hay que seguir

al *desarrollo*, mismo que se convirtió en la invención a través de la cual se traza un camino hacia la modernización, un camino unidireccional y casi evolutivo, el nacimiento del desarrollo es también el nacimiento de su contraparte, *el subdesarrollo* siempre en proceso de mejorar y escapar de la condición indigna que le separa del mundo desarrollado. El concepto comenzó a popularizarse a partir del discurso de Trumann en 1949, de forma explícita mencionaba la intención de compartir sus avances científicos y el progreso a los subdesarrollados con el propósito de que se beneficiaran, pronto el desarrollo se erigió como el único modo digno para sostener la vida social (Esteva, 1996).

- **El economicismo**, es parte de la totalización de la vida social característica de la modernidad capitalista, aunque la economía es solo una dimensión de la vida social, es la que domina por encima de otras dimensiones, la política es importante en tanto política económica, cualquier decisión que sea tomada queda entonces supeditada a lo más conveniente según el economicismo, aunque como principal objetivo en tono discursivo el economicismo persigue el enriquecimiento igualitario, en la realidad reproduce sistemáticamente la desigualdad.
- **El urbanicismo** colocara a la gran ciudad, es decir al espacio más humano y artificial como el perfecto, el urbanicismo niega y rompe con la dialéctica mantenida entre el espacio rural y el espacio urbano, este último se reivindica como el espacio en el que domina el orden sobre el caos y la civilización sobre la barbarie.

A partir de aquí nos detendremos a hacer una breve referencia sobre lo que es el urbanicismo y su relación con la oposición campo-ciudad:

Es el progresismo, pero transmutado a la dimensión espacial; la tendencia a construir y reconstruir el territorio humano como la materialización incesante del tiempo del progreso. Afuera, como reducto del pasado, dependiente y dominado, separado de la periferia natural o salvaje por una frontera inestable: el espacio rural, el mosaico de recortes agrarios dejados o puestos por la red de interconexiones urbanas, el lugar del tiempo agonizante o a penas vitalizado por contagio. En el centro, la *city* o el *down town*, el lugar de la actividad incansable y de la agitación creativa, el “abismo en el que se precipita el presente” o el sitio donde el futuro brota o comienza a realizarse... el espacio urbano, el lugar del tiempo vivo que repite en su traza la espiral centrípeta de la aceleración futurista y reparte así topográficamente la jerarquía de la independencia y el dominio (Echeverría, 2011, pp. 81, 82).

La dislocación de orden civilizatorio es visible de forma espacial en la notoria diferenciación dicotomizada de la relación campo - ciudad en la modernidad capitalista, donde se congrega a la población en grandes centros interrumpiendo de esta forma la interacción metabólica entre el hombre y la tierra, como efecto de la subordinación del proceso de producción y de consumo a la lógica del valor y la mercantilización. Para entender el propósito funcional de esta diferenciación, consideramos relevante lo desarrollado por Bolívar Echeverría en *Definición de la cultura* (2010), donde habla del proceso de reproducción social. Bolívar desarrolla un modelo del proceso de reproducción social dividiéndolo en dos fases, la primera de producción y la segunda de consumo.

La contradicción generada en la distinción campo – ciudad es funcional para el sistema capitalista, pues esta organización del espacio permite su reproducción y la perfección del mercado a través del acoplamiento (o su intensión de amoldar) la estructura urbana según los intereses económicos para la acumulación capitalista. El espacio se encuentra estructurado a

su vez de acuerdo a un tipo de tiempo asignado, la ciudad precisa un tiempo extraordinario junto con la concentración de la actividad política y el consumo, mientras que al campo corresponde el tiempo rutinario, donde domina la fase productiva sobre la fase consuntiva, de tal guisa a cada uno se le ha asignado una *función político-productiva diferente* (Echeverría, 2013).

Aunque el espacio es un elemento en el desarrollo de todas las formas de producción, la noción de espacio en la modernidad capitalista toma un significado especial pues los grupos humanos adquieren un grado mayor de conciencia sobre el espacio. El espacio constituye una categoría para explicar la realidad social y la reproducción social, es importante detenerse a pensar en el concepto y no pensarlo neutral (González, F, 2018). Pues la abstracción del espacio físico y del espacio matemático trasplantados al estudio de la sociedad puede dejar de lado otras realidades como la social.

El espacio se constituye, por lo tanto, como una aproximación epistemológica que permite acercarse a la comprensión de las condiciones objetivas, medios de realización y finalidades de los procesos que reconfiguran este mundo desigual, donde las diferencias son un simple resultado de manifestación, sino condicionantes y mecanismos de determinación social. De esta manera, no es que el espacio importe por sí mismo puesto que no se trata de hacer una ontología de la especialidad, más bien, lo que se busca es que a partir de las formas, funciones y estructuras espaciales que pueda dar cuenta de las formas de organización de la vida social y de algunas problemáticas específicas. Es a través del espacio que se aprehende al sujeto histórico que lo produce (González, F, 2018, p. 27).

El concepto de producción tiene diferentes usos, se puede hablar de producción en general, de producción para el intercambio o de producción capitalista, sin embargo, un uso del concepto relativamente reciente es el de la **producción del espacio**¹³, Lefebvre (2013) lo propone y lo coloca en el centro del debate del espacio, con el aborda el concepto de “producción” más allá del uso común de los economistas, lo extiende hacia las **relaciones sociales de re-producción**. El proceso de la producción del espacio puede pasar desapercibido, sin embargo, se posiciona en un lugar central en la sociedad capitalista.

La concepción de la producción del espacio no se ajusta a un proceso unidireccional cuyo resultado sea un producto inerte y estático, tampoco podemos visualizarlo como un producto transparente o un producto reflejo de las actividades productivas, el espacio no es aquello que vemos en la superficie, aunque es cierto que es resultado de las actividades cotidianas. El espacio al ser parte de la realidad social, como otros materiales, mercancías y cosas, se coloca dentro del pensamiento común como una cosa en sí, examinamos poco aquello que vemos en la superficie de ahí que se piense que el espacio poco tiene que esconder o develar¹⁴ (Kosik, 1967), por ello, de manera meticulosa y crítica consideraremos “que este espacio implica, contiene y disimula las relaciones sociales, a pesar de que, como hemos dicho, este espacio no es una cosa, sino un conjunto de relaciones entre las cosas (objetos y productos)” (Lefebvre, 2013, p.139). De ahí que no sea evidente su condición como medio o mediación, o un instrumento político, pasando por desapercibida su instrumentalización, el capitalismo sobrevive a partir de la producción del espacio donde “la estrategia de clases trata de asegurar

¹³ La propuesta del concepto de producción del espacio tuvo lugar a finales de los años sesenta. Aunque la referencia de la obra *La producción del espacio* que aquí colocamos pertenece a la primera edición en español en el año 2013, este libro fue publicado originalmente en 1974.

¹⁴ Karen Kosik no habla en específico del espacio sino de la *percepción del todo como todo*.

la reproducción de las relaciones esenciales a través de la totalidad del espacio” (Lefebvre, 1976, p. 41).

La modernidad capitalista, de acuerdo a sus diferentes concreciones hegemónicas, ha buscado imponer su racionalidad y de esa forma instrumentalizar el espacio, por ello en el se expresa un momento específico del modo de producción, sin embargo, la producción del espacio de un modo de producción a otro o de un modelo económico a otro, no se realiza como si se tratara de un lienzo en blanco, por lo que las determinaciones económicas entran en tensión con otras formas espaciales producidas en otras fases igualmente capitalistas (González, F., 2018). La acción de las fuerzas productivas y la tendencia homogeneizadora es imaginable cuando se menciona maquinarias que vemos de forma habitual y cotidiana en la ciudad como los bulldozers, las hormigoneras, las grúas, neumáticos etc., técnica que permite patrones repetitivos bajo intereses productivos, con el objetivo de producir al espacio como intercambiable¹⁵. ¿De qué manera se movilizan las fuerzas productivas con miras al orden?, a través de un programa, un proyecto desde distintas disciplinas, cuyo contenido responde e impulsa diversas intencionalidades y de esta forma podemos rastrear las representaciones del espacio, estas junto con las fuerzas productivas no actúan sobre espacios neutros o vacíos, aunque bien conviene hacer creer que lo son manteniendo una perspectiva fragmentada, como si el espacio fuera determinado solo por el clima, solo por la antropología, etc. (Lefebvre, 2013).

¹⁵ Esta técnica por sí misma no tiene cualidades determinantes para que su uso produzca únicamente patrones repetitivos, son los intereses que privilegian la ganancia y la mercantilización los que movilizan la técnica – y las diversas formas que toma como las maquinas ya mencionadas- de tal forma en la que permite la réplica de espacios instrumentalizados que por sus cualidades funcionan tanto para la obtención de ganancia mediante la especulación inmobiliaria como para encaminar la vida cotidiana a través de la producción de un tipo de vivienda y de un tipo de vivir la ciudad.

Las representaciones del espacio, hasta ahora, principalmente han estado permeadas, dentro de la modernidad capitalista –en general-, por el discurso hegemónico sin distinguir de fases capitalistas, cada patrón de acumulación produce un conjunto de especificidades –en particular- con las cuales determinara el camino de sus representaciones del espacio, según el contexto de estas fases capitalistas habrá una disputa por el espacio caracterizada por la confrontación de intereses de las élites económicas y políticas¹⁶ detrás de los diferentes tipos de capitales.

En esta disputa por el espacio hay que hacer notar el carácter fundamental de las *representaciones del espacio* las cuales como medio de intervención han adoptado de forma preponderante el discurso de la racionalidad e instrumentalización en pro del desarrollo y el progreso, con ello, la modernidad capitalista le da una utilidad al espacio, por medio de éste despliega las posibilidades de reproducir una sociedad basada en ciertas relaciones sociales de producción, mismas que abarcan tanto la producción como el consumo (Lefebvre, 1976).

Producto de la instrumentalización, el espacio social es homogéneo y a la vez fragmentado. Lefebvre en su obra *La producción del espacio* (2013) plantea que *no hay un espacio social sino varios espacios sociales*, aunque esto suene ilógico *lo global no abole lo local*. El carácter global y fragmentado del espacio no es contradictorio, tampoco se trata de espacios globales que interrumpen espacios locales, o viceversa, por lo cual la concepción más apropiada de ambas partes es la unidad.

¹⁶ En esta disputa también debe considerarse a la población, quien desde el espacio vivido también buscara seguir reproduciéndose defendiendo su espacialidad, algunas de estas resistencias bien podrán encaminarse hacia un proyecto en el que pugnen por la creación de sus propias representaciones del espacio, por cuestiones en el método de exposición esta cuestión será abordada con mayor profundidad en el tercer capítulo de este trabajo.

Como se ha mencionado, las implicaciones simbólicas también son objetivas en tanto que pertenecen a los sujetos colectivos que moldean –aunque no de forma consiente- su espacio, la distinción de clases características en el modo de producción capitalista no distingue tampoco el campo semiótico de las subjetividades, así, éstas también forman parte de la reproducción de la sociedad, a través de la carga simbólica del espacio se desarrolla una experiencia del “espacio vivido” (Saracho, 2017), cabe resaltar que no existe un solo tipo de subjetividad pues no existe un solo tipo de espacialidad. Las prácticas espaciales estarían determinadas entonces tanto por la reproducción material como por la reproducción simbólica.

Las representaciones del espacio y los espacios de representación son dos conceptos de la tríada *percibido, concebido y vivido*:

- a) La práctica espacial de una sociedad secreta su espacio: lo postula y lo supone en una interacción dialéctica; lo produce lenta y serenamente dominándolo y apropiándose de él. Desde el punto de vista analítico, la práctica de una sociedad se descubre al descifrar su espacio. (...)
- b) Las representaciones del espacio, es decir, el espacio concebido, el espacio de los científicos, planificadores, urbanistas, tecnócratas fragmentadores, ingenieros sociales y hasta el de cierto tipo de artistas próximos a la cientificidad, todos los cuáles identifican lo vivido y lo percibido con lo concebido (...) Es el espacio dominante en cualquier sociedad (o modo de producción) (...)
- c) Los espacios de representación, es decir, el espacio vivido a través de las imágenes y los símbolos que lo acompañan, y de ahí, pues, el espacio de los <<habitantes>>, de los <<usuarios>>, pero también el de ciertos artistas y quizá de aquellos novelistas y filósofos que describen y sólo aspiran a describir. Se trata del espacio dominado, esto

es, pasivamente experimentado, que la imaginación desea modificar y tomar.
(Lefebvre, 2013, pp. 97, 98)

Pero la producción del espacio desde una unidad dialéctica de diferenciación y homogenización ha tenido como principal resultado de forma acentuada en las ciudades extensiones fragmentadas, áreas inconexas entre sí aún al guardar una cercanía en el entorno próximo, es por ello que de aquí en adelante se dedicara a esbozar los principios de la diferenciación del espacio. **Para Neil Smith (2006) la producción del espacio se desarrolla de forma desigual.** Lefebvre señala la importancia de la reproducción de las relaciones sociales de producción a través del espacio como un punto clave para la sobrevivencia del capitalismo, apuntando a cuestiones y condiciones objetivas y materiales, en esta dirección también se ubica la teoría desarrollada por Neil Smith sobre el desarrollo geográfico desigual.

La teoría del desarrollo geográfico desigual ofrece una visión diferente a la consideración de la heterogeneidad de escala como resultado adjudicado a la diversidad cultural como si las diferencias en cada una de ellas estuvieran inconexas, Neil Smith ubica la diferenciación de escalas en el patrón de acumulación de capital (González, S, 2005). Un rumbo diferente al que ha predominado desde finales del siglo hasta hoy, donde el análisis de la diferencia parece una salida ante la premisa de que no existen verdades generales o conocibles (Harvey, 2009). El ámbito para entender y concebir la fragmentación y la homogenización es el de una totalidad, una unidad.

El desarrollo geográfico desigual como parte de un patrón de *organización* no debe entenderse según la común usanza de *orden*, es decir, como algo premeditado, coherente, o como un rompecabezas de piezas completamente embonables entre sí, aunque sea una base

que puede resultar en un beneficio para el capital también puede resultar en efectos desestabilizadores para la acumulación de capital (Brenner, 2017).

Las ventajas de la fragmentación permiten explorar y abrir nuevos mercados con nuevos productos y la promoción de nuevos estilos de vida, aun a pesar de la estrategia en la que se aprovechan la diferencia como una posibilidad para la ganancia capitalista, el capitalismo no ha encontrado una respuesta inequívoca que evite su tendencia a las continuas crisis (Harvey, 2009). Por ello las soluciones espacio temporales a las que David Harvey se refiere siempre encuentran alguna frustración en su realización debido a las condiciones generales del propio sistema capitalista.

La noción del desarrollo geográfico desigual no se ubica dentro de un espacio donde se puede alcanzar un “equilibrio espacial” sino dentro de un espacio que debido a las características propias del modo de producción capitalista adquiere ese ímpetu y esa dinamicidad, ante el expansionismo (Harvey 2004b), con la cual se persigue el incremento de la ganancia y con ello el incremento de la acumulación de capital.

Aunque si bien es cierto que en el mercado acontece una tendencia hacia la equiparación y que esta presenta beneficios para el capital porque en ella se resguarda algo parecido al equilibrio social y económico, y marca un límite del capital, existen impedimentos que evitan tal condición, como la propia predisposición contradictoria del capitalismo puesto que los capitalistas se encuentran en una continua competencia, en la que buscan las mejores ventajas competitivas como la ventaja de localización -esta con el tiempo se convierte y reduce a una renta del suelo- y la continua búsqueda de ventajas técnicas, así por más que estas se

equiparen con el tiempo, lo único que existe es una tendencia al equilibrio espacial pero no una realización plena del mismo (Smith, 2015).

Para evitar la devaluación hay que encontrar formas rentables de absorber el exceso de capital teniendo como principal referente la tendencia del capitalismo a la crisis de sobreacumulación. La expansión geográfica y la reorganización espacial ofrecen esa posibilidad, que no se puede separar empero de dilaciones temporales en las que el exceso del capital se invierte en proyectos a largo plazo que tardan muchos años en devolver su valor a la circulación mediante la actividad productiva que promueven (Harvey 2004b, pp. 80).

El desarrollo geográfico desigual no es exclusivo del patrón de acumulación neoliberal, a lo largo de la historia del capitalismo el desarrollo geográfico desigual se ha presentado de la mano de la destrucción creativa, pues esta última le permite reconfigurar los entornos pre-capitalistas y aquellos que el capital ha producido, haciéndolos pasar por la destrucción y la creación subsecuente con miras a la expansión o recomposición geográfica (Harvey, 2005). En el contexto neoliberal la dependencia de la trayectoria previa implica la destrucción creativa, en el espacio urbano la destrucción pasa por sobre el armazón institucional, político y económico correspondiente al patrón fordista –o el MSI- con el fin de crear las formas que permitan la reproducción e implementación neoliberal que permita un uso estratégico de la ciudad característico de la urbanización neoliberal (Brenner y Theodore, 2017).

No hay un paso lineal de la destrucción a la creación, el proceso se encuentra atravesado por la conflictividad y por otros procesos que permiten su realización, como la acumulación por desposesión, presente en casi todas las reestructuraciones neoliberales, no solo a escala urbana sino global. La acumulación por despojo está basada en la escisión violenta de los

productores respecto a sus medios de producción, o de sus medios de subsistencia –como la vivienda- en los orígenes del capitalismo esta logro diluir la unión de las personas con la tierra lo que derivó en la masa de fuerza de trabajo despojada de medios de producción (Marx, 1988), aun hoy cuando la acumulación por despojo actúa por ejemplo por encima de la propiedad comunal –como el ejido- estas personas pasan a depender completamente de su fuerza de trabajo.

Con el concepto de *acumulación por desposesión* David Harvey (2005) logra entrever la vigencia del proceso que describió y desarrolló Marx como *acumulación originaria*, de esta forma Harvey rompe con la confusión de que es un proceso que ocurrió solo en los albores del capitalismo, o que si sigue ocurriendo es debido a que constituye una externalidad del capitalismo, al mismo tiempo el autor coloca una reactualización del concepto al hacer notar la variedad de mecanismos nuevos con los que se ha realizado, como lo son las patentes, la biopiratería, entre otros.

Según Harvey (2005) la acumulación por desposesión se sobrepone a la acumulación ampliada en periodos de crisis, pues su empleo se intensifica en los proyectos de ajuste espacio-temporal: proyectos que aplazan de forma temporal mediante inversión o gastos sociales, o la expansión a través de la apertura de nuevos mercados es decir una expansión geográfica del capital, o bien una combinación de ambos mecanismos con los cuales se afronta sin dar solución a la intensificación de las contradicciones capitalistas en los momentos de crisis.

Estas estrategias basadas en la subsunción del espacio -y el tiempo- toman como lugar de acción a las escalas geográficas, aunque la reproducción del desarrollo geográfico desigual

toma diferentes espacialidades, a las cuales se refiere Brenner¹⁷ (2017) al rescatar la metáfora de Lefebvre sobre las *mil hojas*, el desarrollo geográfico desigual y la producción del espacio se producen tanto de manera horizontal, a través del lugar, el territorio y las redes, como de forma vertical con las escalas. La importancia de la escala radica en que:

Cualquier proceso o forma institucional social, política o económica está compuesto internamente por una jerarquía vertical de unidades espaciales relativamente diferenciadas, surge el problema de su organización escalar... De hecho, todos los aspectos del DED descritos anteriormente bajo la rúbrica del lugar y el territorio, se articula en formas profundamente diferenciadas en términos de escala (Brenner, 2017, p. 216).

Históricamente las escalas geográficas preceden al capital, mas su interiorización dentro del mismo a lo largo de su expansión e imposición como relación social dominante tiene una connotación específica en la forma de apropiación y refuncionalización bajo este modo de producción. Neil Smith (2015) identifica la impronta del capital en cada una de ellas, las escalas quedan fijadas, esta fijación puede llevar a una interpretación en la que el origen y la existencia de las escalas está en exceso naturalizada; el interés del estudio de las escalas debe encontrar su origen como constructo social, como toda estructura social el cambio le es inherente “y es a través de la continua determinación y la diferenciación interna de la escala espacial cómo se organiza el desarrollo geográfico desigual en el capitalismo” (Smith, 2015, p. 156).

¹⁷ Neil Brenner no se refiere a el Desarrollo Geográfico Desigual, en su lugar lo denomina Desarrollo Espacial Desigual.

La escala global precapitalista cumplía una función como mercado mundial, la forma en que el capital produce esta escala es a través de la producción y universalización del trabajo abstracto bajo de la relación de trabajo-salario, es decir de una sociedad dividida en clases en el capitalismo, aunque la tendencia de la escala global sea la igualación, en ella también se encuentra la diferenciación, la cual queda determinada teniendo como eje la diferenciación del valor de la fuerza de trabajo y con ello del salario, reflejándose en la división internacional del trabajo, y en la diferenciación de lo que se puede identificar como desarrollo y subdesarrollo (Smith, 2015).

La escala Estado-Nación precapitalista se encontraba en diferentes formas tales como la ciudad -estado o el estado- región, esta escala en el capitalismo se encuentra, a diferencia de las otras, impulsada principalmente por la circulación del capital, fungiendo como escala protectora del *capital nacional* a través de subsidios en infraestructura, la creación de leyes comerciales y la regulación de las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, estas tareas están marcadas por la violencia estatal con la cual se abren territorios al capital, se imponen reglas laborales, se privatiza y confisca los derechos sociales, la respuesta de la población puede ser de resistencia o de migración y en ese sentido el Estado también actúa reprimiendo y creando barreras para la movilidad de la población (Rhoux, 2015). La forma en que interviene la dialéctica de diferenciación-igualación no es tan directa ni tan determinante como las fuerzas políticas implicadas en los acuerdos, negociaciones, procesos y sucesos históricos con los cuales se delimitan los diferentes Estados-Nación (Smith, 2015).

Esta escala facilita la organización y expansión de la acumulación capitalista, así como la instauración de una sociedad capitalista donde se naturalice y se cuestione poco la relación trabajo-salario. Actualmente resulta un tanto obsoleta al patrón del capital dominante, es

decir el neoliberal, sin embargo, se ha reajustado con la creación de figuras internacionales como el FMI o el BM, o la construcción de regiones supranacionales (aunque estas se encuentran más relacionadas con la escala global pues se identifican en mayor medida con la división internacional del trabajo).

Las regiones que pueden surgir al interior de la Escala del Estado-Nación son el resultado de la diferenciación de la división territorial del trabajo, como resultado de la centralización de los capitales nacionales e internacionales, por tanto estas regiones son la espacialización de la organización territorial que adopta el trabajo asalariado al interior del Estado, donde interviene el tipo de rama económica o el nivel de especialización –si es trabajo técnico o derivado de la formación universitaria-, en algún momento del capitalismo era fundamental para la determinación de estas regiones la presencia de las materias primas, sin embargo, este aspecto fue quedando relegado en algunas de las ramas económicas con el desarrollo del capitalismo.

En el ámbito de la investigación ha prevalecido entorno a la escala nacional y a la visión del Estado, una tendencia hacia el constreñimiento, en la que parece que la escala nacional se reducirá hasta un punto en el que estalle en varios fragmentos y estos tengan más autoridad que el propio Estado o bien su desaparición ante la globalización, cualquiera de estas dos implica una concepción jerarquizada de las escalas, la escala nacional y su transformación responde a la reconfiguración estatal pero no a su anulación (Brenner, 2003).

En lo referente a la escala urbana, antes del capitalismo existía una diferenciación entre el campo y la ciudad, la ciudad precapitalista estaba más relacionada fundamentalmente con aspectos del intercambio, pero es con la subsunción real de la ciudad bajo el capital que

comienza a ser la ciudad fundamentalmente un producto de la centralización del capital productivo, aun en la actualidad, cuando a primera vista se puede pensar que el capital productivo ha sido expulsado de la ciudad al expulsar la actividad industrial si se piensa detenidamente el capital productivo sigue participando activamente en la industria de la construcción, el producto que se obtiene de la construcción puede ser utilizado de diferentes formas.

Esta centralización del capital en el espacio urbano como espacio absoluto se torna en un espacio relativo con el sistema de rentas del suelo, son estas las que determinan la diferenciación al interior de **la escala urbana**. Este sistema de rentas interviene también para que el espacio construido se convierta en una mercancía y posea un valor de cambio. Es en este salto mortal -haciendo referencia a Marx- que intervienen en el intercambio del producto otras condiciones, como el desarrollo especulativo, con lo cual “la función integradora del suelo queda interrumpida” (Smith, 2015, p. 161). En la actualidad la ciudad capitalista es un lugar para la producción y circulación capitalista de bienes y servicios, sino que además es una mercancía por sí misma. El espacio de la ciudad a pesar de ser un producto social es apropiado de forma diferencial bajo el capital (González, F, 2018).

Es fácilmente observable en esta escala el vaivén del capital (Smith, 2015), que de forma general puede ser descrito como la movilidad del capital responsable de una diferenciación espacial en la que la presencia de ciertos capitales en un punto implica la ausencia o pérdida de capital en otros, esta mudanza del capital implica, además, dentro del desarrollo geográfico desigual la creación de polos, marcados en un extremo por la apuesta del desarrollo y en el otro por el subdesarrollo acompañado por la devaluación.

Uno de los elementos responsables de este movimiento es la tasa de ganancia, ahí donde existan las condiciones para generar una tasa alta, el capital se dirigirá, creando de esta manera una salida a la tendencia de la tasa de ganancia a la baja ocasionada por el aletargamiento del capital después de estar inmóvil en un área, por lo cual la tendencia del movimiento es la de un vaivén: el capital se mueve de un área *a)desarrollada* a una *b)subdesarrollada*, en un primer momento el área *a)desarrollada* presentará una sobreacumulación de capital, en el proceso irá sufriendo desinversión llegando a subdesarrollarse, a su vez cuando llegue a un punto de subdesarrollo volverá a ser susceptible y atrayente a la inversión de capital con lo cual este retornará, por su parte el vaivén del capital en el área *b)subdesarrollada* la sobreacumulación presente será la de mano de obra que no encuentra como emplearse y por lo tanto forma parte del ejército de reserva, una vez el capital comience a invertir en esta área traerá consigo el aumento de la renta del suelo.

En general, la renta se obtiene con la monopolización de las condiciones que en la producción pueden derivar en una mayor productividad del trabajo –como la fertilidad de la tierra, o la ubicación privilegiada-, así los terratenientes pueden apropiarse de esta ganancia extraordinaria y su incesante búsqueda desencadena avances tecnológicos¹⁸ (Echeverría, 2010). Como lo ha expuesto Samuel Jaramillo en *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano* (2009), la formación y concepción de la renta urbana resulta ser difusa, puesto que en un primer momento de producción de la infraestructura surge de forma directa a partir de la industria de construcción, pero además en un segundo momento se realiza de forma articulada a partir de los usos de suelo que acontecen en los espacios urbanos, como vivienda,

¹⁸ Esta incesante búsqueda de ventajas técnicas es la que interviene, entre otros factores en la no realización del equilibrio espacial. Bolívar Echeverría denomina *Renta tecnológica* a la apropiación de la ganancia derivada de la prestación de un avance tecnológico a otros productores (Echeverría, 2010).

comercio o industria. Este mismo autor menciona que la renta urbana quedaría delimitada no sólo por los terrenos urbanos, sino que además intervendría la renta de los terrenos agrícolas, los que usualmente se ubican en la periferia. Cuando consideramos que la renta en los espacios urbanos no se desarrolla en un único momento, sino que se articula con las actividades a las que se dedicará el espacio edificado, podemos dimensionar la participación de la renta en la mercantilización productiva y reproductiva de la vida social a partir de la ganancia que se obtiene de la instrumentalización de la espacialidad de los sujetos (González F, 2018).

Es así como el vaivén del capital, como proceso del desarrollo geográfico desigual es conflictivo y no implica el desplazamiento sin obstáculos de un polo a otro, al vincularse con la tasa de ganancia y la renta urbana se relaciona a su vez, de forma conflictiva, con la especulación urbana, que en términos generales es el acaparamiento de terrenos urbanos, con el propósito de lucrar con los cambios en los precios del suelo derivados de su incremento. En el contexto de crisis de sobreacumulación interviene igualmente la siguiente condición de conflicto en la relación de capital, donde se halla una masa de fuerza de trabajo que no puede ser empleada coexistiendo con un capital cuya circulación se encuentra obstruida, si bien la existencia de una fuerza de trabajo que no puede ser empleada es también estratégica como ejército de reserva, la existencia de capital que no encuentra un nicho de inversión se manifiesta como mercancías marcadas por una venta obstaculizada en el mercado debido a su exceso y a la falta de consumidores con la capacidad adquisitiva para comprarlas (Harvey, 2004).

2.2 Las transformaciones del entorno

Como parte de la destrucción creativa en la reestructuración neoliberal recuperamos la noción desarrollada por Neil Brenner y Nick Theodore (2017) específicamente su exposición de los momentos de destrucción y creación de la localización neoliberal concerniente a las *transformaciones del entorno construido y la forma urbana*, en el momento de destrucción se puede identificar la eliminación de los espacios públicos o la intensificación de la vigilancia sobre ellos, el retroceso de las iniciativas de planificación para la comunidad, y también la destrucción de los barrios de clase obrera tradicionales. Por otra parte, en el momento de creación se sustituye lo destruido con nuevos espacios privatizados para el uso de las élites, o bien en su lugar se crean barrios cerrados o gentrificados, las decisiones se toman a partir de lo que generara un *mayor o mejor* uso según la lógica mercantil, en la creación también existe una fuerte tendencia a la construcción de proyectos de gran escala para la atracción de inversión donde impera la reurbanización especulativa.

Respecto a la reestructuración neoliberal de la ciudad que implica el intento del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, nos interesa enfatizar la destrucción de espacios, donde no se trata de barrios tradicionales obreros sino comunidades ejidales y asentamientos que por la ubicación de las fuentes de empleo se han convertido en dormitorios manteniendo un flujo de personas en el traslado a la Ciudad de México. Debido a la dinámica de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México cada vez fue aumentando el grado de influencia, intervención e integración de la dinámica urbana sobre estos espacios, por ello este capítulo aborda una breve descripción de la situación del ejido en el contexto de la periferia urbana, posteriormente plantearemos el caso del NAICM como un momento de creación neoliberal al ser un megaproyecto donde se privilegia en la lógica de su

argumentación la atracción de la inversión y la toma de decisiones a través del mayor y mejor uso del espacio de acuerdo a los beneficios económicos.

El ejido forma parte de las grandes conquistas de los movimientos sociales en México, en términos jurídicos es una forma de propiedad de la tierra, pero se constituye sobre todo como una forma social en la que se desarrolla la cotidianidad de muchos de los campesinos mexicanos. El Modelo de Sustitución de Importaciones basado en el mercado interno por medio de la industria nacional necesitó de la producción de materia prima proveniente desde la agricultura nacional, en ese sentido, en el caso mexicano el ejido tuvo la función de proveer este tipo de insumos.

El decremento de la actividad agropecuaria en México se refleja en el aumento de la importación de granos básicos, de 1977 a 1982 se importaba un estimado de 5.4 millones de toneladas al año, la cantidad de 1983 a 1987 fue de 6.7 millones de toneladas y en 1990 el aproximado fue de 10 millones de toneladas, el campo mexicano reestructurado dejó de dar prioridad a la producción de alimentos básicos en su lugar se priorizó otros productos para el consumo forrajero; las afectaciones no son homogéneas hay algunos sectores más afectados que otros, algunos salieron beneficiados, como la agricultura de dimensiones empresariales cada vez más respaldada por el Estado, en detrimento de la agricultura campesina (Olmedo, 2009).

La propiedad rural con base en la política agraria del Estado se estructura a partir de división en diferentes rubros: la propiedad ejidal perteneciente a las comunidades, la propiedad privada de la tierra, y el minifundio privado, que por sus características de producción se asemeja más al ejido. Resaltaremos el papel de la propiedad ejidal, a su vez esta se encuentra

dividida como ejido individual y ejido colectivo, aun cuando se mencione la palabra individual el carácter organizativo hace que el desarrollo al interior y el aporte a los ámbitos de la economía, la política y la cultura tengan un factor de colectividad preponderante (Olmedo, 2009).

Las modificaciones al Artículo 27 constitucional agilizó diversas transacciones como la compraventa de tierras ejidales, el traslado de derechos y la herencia, después de estas modificaciones intervienen de forma importante los intereses de las élites locales allegadas a una lógica de mercado y los intereses de agentes externos, el panorama en que se realiza esta compraventa sale del control de las autoridades ejidales y de la asamblea general de ejidatarios, que de alguna forma podían comprender y atender a la racionalidad basada en usos y costumbres de la comunidad ejidal que depende de evaluaciones subjetivas (Concheiro y Diego, 2001).

En lo concerniente a la urbanización en las periferias urbanas hay que considerar que si bien los ejidos pueden ser tomados para la construcción de asentamientos sin planificación alguna también existe la intervención desde instituciones gubernamentales para su expropiación con el fin de construir vivienda, infraestructura de transporte como autopistas, aeropuertos, entre otros tipos de obras. Las tierras ejidales en la década de los 70 fueron lugar de la expansión urbana principalmente en las periferias urbanas de las grandes ciudades de México, sin embargo, a partir de los años 80 la tendencia fue dejando de ser un fenómeno localizado en este tipo de ciudades, los ejidos fueron considerándose como reserva para el crecimiento urbano y se hacía urgente la regulación y agilización de su incorporación como terrenos urbanos (Cruz y Chávez, 2012). Aunque es cierto que en la urbanización en la periferia urbana de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México ha intervenido la formación de

asentamientos irregulares con vivienda de autoconstrucción, en los últimos años se ha intensificado la construcción de vivienda a través de la edificación de grandes conjuntos habitacionales con la gestión proveniente de gobiernos municipales y locales (Esquivel y Neri, 2012).

En este contexto el Estado mexicano, decidió que era viable la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en las periferias de la Zona Metropolitana debido a la rentabilidad vinculada a la cercanía con el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México ubicado en la Delegación Venustiano Carranza, no sólo en términos de distancia -15 km de un aeropuerto a otro- sino además en términos de la dinámica económica y social que podría haber generado un reajuste espacial de la magnitud del proyecto del NAICM a escala urbana en pro del capital, los ejidos fueron vistos como un espacio vacío¹⁹ que podía ser empleado de una manera más rentable ante la urgencia de contrarrestar los problemas debido al exceso de demanda y la falta de infraestructura.

El primer intento de un nuevo aeropuerto²⁰ se realizó durante el gobierno de Vicente Fox Quezada, mencionaremos este como el primer intento puesto que durante su gobierno fue más notable la movilización del andamiaje institucional, de esta forma se emitieron decretos expropiatorios, expedidos el 21 de octubre de 2001 y publicados en el Diario Oficial de la Federación el 22 de octubre del mismo año, los cuales dictaminaban la expropiación de tierras

¹⁹ En el tercer capítulo se discutirá sobre los espacios vacíos.

²⁰ Con primer intento nos referimos al más significativo para el análisis del proyecto aeroportuario en Texcoco. Sin embargo, los antecedentes de una nueva terminal se remontan al gobierno de Echeverría (1970-1976), posteriormente en 1982, aun durante el gobierno de Portillo (1976-1982) se planeaba una terminal aérea en Zumpango en el Estado de México, en el sexenio de Ernesto Zedillo (1994-2000) la tentativa del aeropuerto se ubicaba en Tizayuca municipio de Hidalgo, es a finales de este mismo gobierno que se concluyó una mayor viabilidad en términos de costo y distancia al anclar el nuevo aeropuerto en el municipio de Texcoco (Kuri, 2008).

ejidales de Atenco, Texcoco, y Chimalhuacán, en total se expropiaban 5,391 hectáreas, se tenía la intención de que 2,063 hectáreas fueran cedidas a la Secretaría de Comunicación y Transporte, sin embargo estos decretos fueron abrogados haciéndose de conocimiento oficial el 14 de agosto de 2002 (DOF, 14 de agosto 2002).

En 2010 retorna una propuesta encabezada por Alberto Kalach (2010) plasmada en el libro *México: ciudad Futura*, una estrategia cuyo principal propósito es rescatar el aspecto físico lacustre del lago de Texcoco con beneficios para toda la zona metropolitana, combinándola con el desarrollo urbano y social, a través de un sistema de lagos interconectados por infraestructura urbana, para ello fungiría un papel importante la zona oriente comprendida desde Chimalhuacán hasta Tepexpan, en donde se ubicaría un corredor urbano que albergaría la infraestructura para desarrollar actividad industrial, servicios, equipamiento urbano – cultural y social- y un sistema de parques, Ecatepec, Nezahualcóyotl, Ciudad Azteca, Aragón y Chimalhuacán albergando centros culturales deportivos, hospitales, universidades, escuelas, estadios, comercios, talleres, industria y vivienda. El libro presenta un diagnóstico basado en contemplar características como agua, calidad de aire, contaminación, situación climática, basura, transporte público y vialidad, el aeropuerto en este contexto sería además un centro de actividad económica que coadyuvaría al rescate del lago.

El 2 de septiembre en el Segundo Informe de Gobierno del periodo presidencial de Enrique Peña Nieto se anunció la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, haciendo especial énfasis en la no expropiación de terrenos puesto que la ubicación del polígono tendría lugar en terrenos federales en Texcoco, el aeropuerto sería sustentable y un estímulo en material de desarrollo social y de reordenamiento urbano (Rodríguez, 2014). En el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos,

2015) se estimaba que el costo de la construcción sería de 169 mil millones de pesos, con la capacidad de realizar un millón de operaciones y transportar alrededor de 120 millones de personas anualmente, con este proyecto no sólo se atendería al abasto de flujos de pasaje y carga, sino que además se convertiría al país en *centro logístico de alto valor agregado*. Cuando fue presentado el proyecto el 3 de septiembre de 2014 también se mencionó que el proyecto a realizarse sería el de la Asociación Romero-Foster acreedores de un pago de 20 mil 500 millones de pesos (Rodríguez, 2014).

En ambos casos desde el Estado mexicano se movilizaron diferentes instituciones, como lo son el gobierno federal, la presidencia de la República, la Secretaría de Comunicación y Transporte, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Procuraduría Agraria, al gobierno del entonces Distrito Federal, el gobierno del Estado de México (Kuri, 2008). Durante el segundo intento se sumaron otras instituciones como la Comisión Nacional de Agua (Cuadro 2.1).

Cuadro 2.1 Antecedentes NAICM en Texcoco



Fuentes: Diario Oficial de la Federación (DOF, 14 de agosto 2002) Tierra sí, aviones no. La construcción social del movimiento de Atenco (Kuri, 2008) (CONAGUA, 2012) Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional (Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2014) Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, 2015) Diario Oficial de la Federación (DOF, 26 de enero de 2015)

Cuadro 2. 1 Antecedentes NAICM en Texcoco

El NAICM está ligado a un contexto global, ya que la infraestructura aeroportuaria actual ubica a México dentro de los aeropuertos internacionales en el lugar 49 y en cuanto a competitividad en el lugar 55, lo cual limita el crecimiento del país a pesar de encontrarse dentro de las 15 principales economías del mundo. El AICM proporcionaba el 34% de los servicios aeroportuarios a nivel nacional, en cuanto a mercancía representaba el 56% de exportaciones. El NAICM estimaba que su capacidad de servicio ascendería a los 120 millones de pasajeros al año, en su desarrollo máximo, puesto que en la primera etapa la capacidad abastecería un aproximado de 50 millones de pasajeros al año y el número de pistas construidas sería de tres. Contaría con seis pistas, cuadruplicaría la capacidad del AICM. El proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se ubicaba junto a los más grandes proyectos aeroportuarios, su envergadura en cuanto infraestructura sería comparable al Nuevo Aeropuerto de Estambul en Turquía y al Nuevo Aeropuerto Internacional de Pekín (OCDE, 2015b).

La planeación del proyecto contemplaba 4 fases éstas mismas tendrían un periodo del año 2014 al año 2061, la generación de empleos según datos tendría en la primera fase generarían alrededor de 160 mil empleos, para la etapa de operación se calculaba un total de 450 mil empleos, con las actividades relacionadas a la construcción y puesta en operación del proyecto los datos oficiales exponían una derrama económica \$313 mil millones de pesos (GACM 2014). Según informes oficiales 670 hectáreas estarían provistas para la creación de un bosque metropolitano, por ello dentro de los informes y documentos del NAICM se manejaba al proyecto no sólo como uno de los más rentables, e innovadores, sino que además sería ecológicamente responsable (Cuadro 2.2).

• Cuadro 2.2. Síntesis en cifras del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco

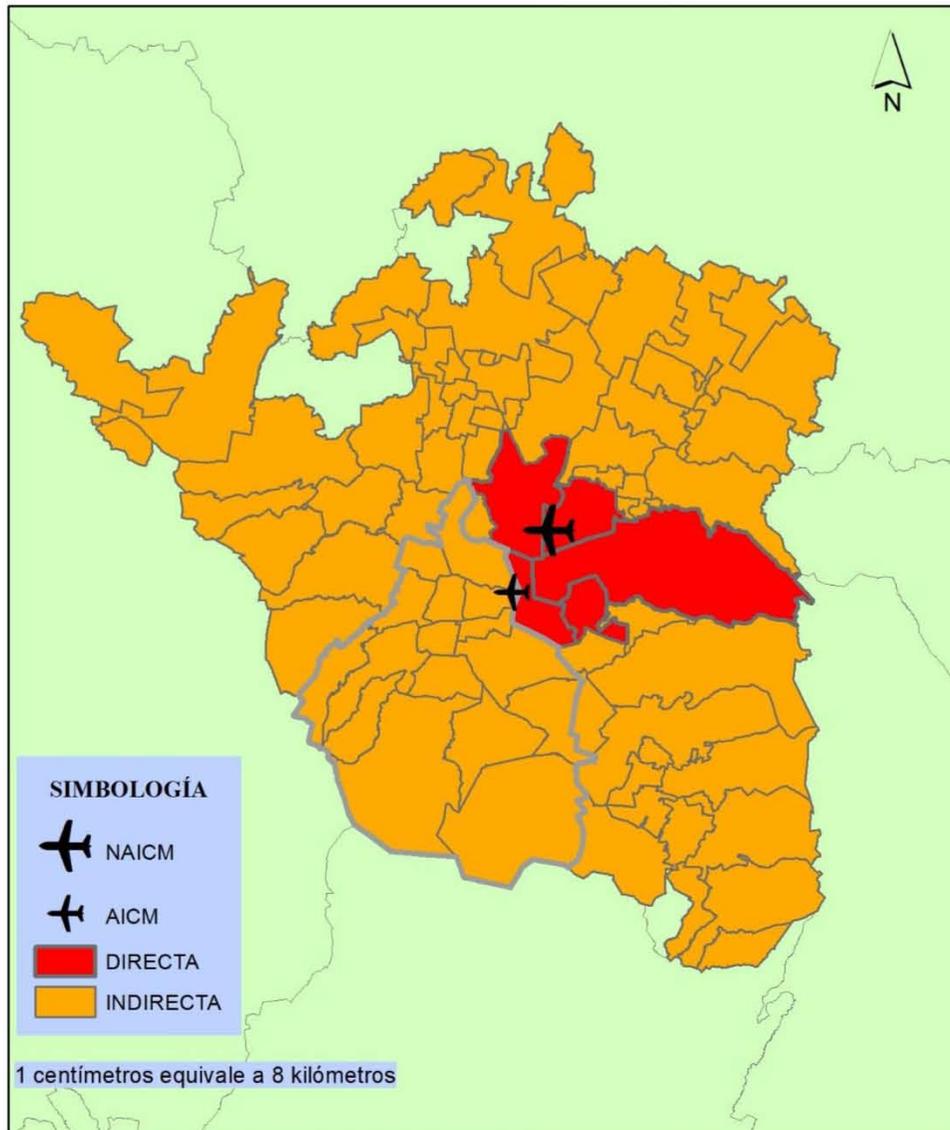


Cuadro 2. 2 Síntesis en cifras de Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco

Dentro de los principales beneficios a nivel regional o local se encuentra la integración de la zona oriente como un nuevo polo de desarrollo en la Zona Metropolitana del Valle de México. El área de influencia puede reconocerse a un nivel megalopolitano, pues incluye al Distrito Federal, el Estado de México, Hidalgo, Puebla y Tlaxcala, reunidas estas cinco entidades federativas incluyen a un total de población de 20 millones 518 mil 413 habitantes, de estas entidades las dos más pobladas son el Estado de México seguido por la Ciudad de México. Se establecieron dos áreas de influencia de acuerdo a su incidencia (Mapa 2.1- y 2.2), el Área de Influencia Directa queda constituida por los municipios colindantes del polígono –Texcoco, Atenco, Ecatepec, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl- por su parte el Área

de Influencia Indirecta estaría conformada por la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (GACM, 2014).

ÁREAS DE INCIDENCIA DEL PROYECTO DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN TEXCOCO (2014-2018)



Elaborado por: Ariana Ivon Hernández Rivera
Fuente: Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional.
Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México GACM(2014).

Mapa 2. 1 Áreas de Incidencia del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco (2014-2018)

POLÍGONO DEL PROYECTO DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN TEXCOCO



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



SIMBOLOGÍA

POLÍGONO NAICM

Elaborado por: Ariana Ivon Hernández Rivera
 Fuente: Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional. Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México GACM(2014).

Mapa 2. 2 Polígono del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco

En cuanto a las actividades económicas, los municipios con una muy reducida participación agrícola son Chimalhuacán y Ecatepec de Morelos, mientras que de los municipios aledaños donde se realiza con mayor intensidad esta actividad es Atenco y Texcoco para este último municipio el valor de producción de la agricultura asciende a los 100 millones de pesos. En el sector secundario los municipios con mayor representatividad son Ecatepec, Atenco y Texcoco, le siguen en menor medida Chimalhuacán y Nezahualcóyotl. El sector terciario ha ido incrementando su representatividad en todos los municipios, en Ecatepec ha significado un ingreso de 45 mil millones de pesos Nezahualcóyotl 40 mil millones de pesos, Chimalhuacán y Texcoco 10 mil millones de pesos.

El área de 4,431 hectáreas concedida por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM, 2014) incluía derechos de construcción, administración, y explotación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (DOF, 26 de enero de 2015). El Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México no es una empresa de reciente creación.

En 1998, en México se otorgaron diferentes concesiones de terminales aéreas al sector privado, como parte del proceso de restructuración y desincorporación de la red aeroportuaria nacional, la cual hasta ese momento era gestionada por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).¹ Como resultado se establecieron cuatro grupos aeroportuarios: Grupo Aeroportuario del Sureste (Asur), Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), Grupo Aeroportuario Centro Norte (OMA) y GACM. Este último se creó formalmente el 28 de mayo de 1998 como empresa de participación estatal mayoritaria con un único accionista, el gobierno federal, por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y ASA. De hecho, el GACM se fundó como

empresa tenedora de acciones, pero hasta su nombramiento como operador del proyecto NAICM no había realizado operaciones y no contaba con estructura orgánica. (OCDE, 2015b, p. 28).

Además del diseño y la construcción el GACM se encargó de su administración, al principio del proyecto cuando apenas se esbozaba se planteó que los recursos necesarios para la construcción del NAICM se obtendrían en un 60% de recursos proporcionados por el gobierno federal, en el año 2016 la empresa consiguió colocar en el mercado internacional bonos con un valor de 2 mil millones de dólares y en 2017 emitió bonos verdes de 4 mil millones de dólares, de esta forma según el GACM y la OCDE se aseguraba con 6 mil millones de dólares en bonos la inversión y continuación del proyecto hasta el 2019 después de este periodo el GACM debía idear y conseguir otras formas de inversión puesto que el sustento del proyecto únicamente a partir del sector público significaba grandes riesgos (OCDE, 2018).

En los documentos del Grupo Aeroportuario se resaltaba el hecho de que el polígono asignado pertenecía exclusivamente al gobierno federal, por lo que con ello se evitaba la expropiación de terrenos, sin embargo, una aerotrópolis con la infraestructura que se planteaba iba más allá de incidir únicamente en las 4,431 hectáreas federales, expandiéndose el área de impacto a través de la conectividad, la infraestructura hidráulica y el impulso del desarrollo urbano. El optar por efectuar el NAICM en terrenos federales esquivo la obviedad del despojo, el cual fue notable con los decretos expropiatorios que el gobierno de Vicente Fox expidió en 2001 provocando la no trascendencia del proyecto, sin embargo, aunque no fue obvia, la expropiación de tierras estuvo presente como algunos pobladores y periodistas denunciaron.

En 2008 se inició la adquisición de terrenos que tuvo lugar en nueve pueblos cercanos a la zona federal donde pretendía enclavarse el NAICM, los pueblos son San Salvador Atenco, Santa Isabel Ixtapan, San Luis Huexotla, Santa María Chimalhuacán, San Bernardino, San Felipe y Santa Cruz de Abajo, San Cristóbal Nexquipayac, Francisco I. Madero y San Miguel Tocuila. La compra venta de terrenos de propiedad ejidal se logró a través de la penetración de los intereses que sostendrían el NAICM en el tejido social desde los usos y costumbres sobre los cuales se organiza la vida ejidal, en asambleas ejidales y a través de figuras representativas en los pueblos como lo son los sacerdotes, los comisariados ejidales y otros actores locales (Sánchez, 2015).

El informe del Parque Ecológico de Texcoco (PELT) contiene información sobre las actividades realizadas de 2008 a 2012, correspondientes la obtención de bienes, obras, y servicios, con el objetivo de desarrollar el PELT, el proyecto tenía el objetivo de rescatar y lograr la amortiguación del Lago de Texcoco y así disminuir los daños a la salud que puedan ser ocasionados por la falta de mejores condiciones ambientales. Al tiempo que se autorizó el proyecto en 2008 también iniciaron las acciones de obtención de terrenos en Atenco y Texcoco, se planteaba que estas mejoras buscaban mantener el medio atractivo para los agricultores y que de esta forma se siguiera con las actividades agrícolas en la zona. El proyecto incluía obras de sistema de riego de 2,720 hectáreas, sistema de drenaje y 40 km de vialidades de acceso para lo cual se solicitó la demolición de viviendas en el área de Hidalgo y Carrizo, para el 2012 se habían adquirido 897 predios. (CONAGUA, 2012).

La expropiación en el municipio de Chimalhuacán en el 2014 se respaldó como una donación al gobierno federal de alrededor de 945 hectáreas -mismas que no tienen lugar dentro del polígono de edificación del NACIM- por parte del gobierno del Estado de México. Los

pobladores defienden estos terrenos a los que se les conoce como Tlateles o “El moño” mediante recibos de predial y otros documentos que buscan demostrar su posesión legal de los predios (Sánchez, 2015). Aunque los Tlateles, lugar en el que habitaban alrededor de 218 familias, de forma expresa no quedarían a disposición del Grupo Aeroportuario, si se relacionan con el proyecto del NAICM, pues su expropiación tiene el objetivo de emplear el área para obras hidráulicas de amortiguamiento con las cuales se busca evitar el hundimiento del NAICM (Arellano, 2018).

La construcción del NAICM implicaba la reconfiguración no solo de los terrenos de propiedad federal que se convirtieron en el polígono del NAICM, sino también la transformación y urbanización de la periferia urbana relacionada a otras obras con objetivos técnicos y de conectividad, en el primer caso se localizan las acciones y obras emprendidas por CONAGUA para amortiguación y riesgos de inundación, en el aspecto de infraestructura de conectividad se encuentran las actividades relacionadas al cuidado de la conexión entre el NAICM con el AICM y el resto de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México donde se emprendió el mejoramiento de las actuales vías de acceso y la construcción.

Se contemplaba la ampliación del mexibús línea 1 Ciudad Azteca-NAIM, ampliación metrobús línea 6 Villa de Aragón NAIM, ampliación metrobús línea 4 AICM-NAIM, ampliación mexibús línea 3 Pantitlán-NAIM; la ampliación, mejoramiento y construcción de vialidades con la construcción de la Autopista Siervo de la Nación, construcción de Autopista Pirámides-Texcoco, ampliación Autopista Peñón-Texcoco, Modernización CEM suroriente, Ampliación Periférico Oriente (GACM, 2018); Tren expreso del centro de la Ciudad de México al NAICM, por lo menos una línea de metro que conectara con las líneas del metro

1, 5 o 9, después de esta línea se construiría una línea de metro subterránea (GACM, 2016)

(Cuadro 2.3).

Cuadro 2.3: Vialidades y transporte vinculados al NAICM (ampliación, mejoramiento y construcción)	
Mexibús línea 1 Ciudad Azteca-NAIM	Construcción Autopista Siervo de la Nación
Ampliación metrobús línea 6 Villa de Aragón NAIM	Construcción de Autopista Pirámides- Texcoco
Ampliación metrobús línea 4 AICM-NAIM	Ampliación Autopista Peñón-Texcoco
Ampliación mexibús línea 3 Pantitlán-NAIM	Ampliación Periférico Oriente
Tren expreso del centro de la Ciudad de México al NAICM	Modernización CEM suroriente
Metro conexión línea 1, 5 o 9	
Fuentes: (GACM, 2016) (GACM, 2018)	

Cuadro 2. 3 Vialidades y transporte vinculados al NAICM (ampliación, mejoramiento y construcción)

El avances de alrededor de 30 o 31% previo a la cancelación del proyecto del NAICM tenía las siguientes obras concluidas: 33 km de barda o camino perimetral, limpieza y nivelación, drenaje para la construcción, remoción de 3.1 mm³ de escombros, 48 km de caminos internos, tren de carga, entronque Peñón-Texcoco, pilotes de cimentación 99%, losa de cimentación

del edificio terminal 98%, edificio terminal 4%, torre de control 24%, losa de cimentación del centro de transporte terrestre 40%, pista 2 en un 70%, pista 3 en un 56%, nivelación y limpieza de la pista 6 avance de un 60%, subestación eléctrica 69% (GACM, 2018) (Cuadro 2.4)

Cuadro 2. 4 Avance NAICM hasta 2018 según Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México

Cuadro 2.4 Avance NAICM hasta 2018 según Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México			
33 km de barda o camino perimetral	Limpieza y nivelación	Drenaje para la construcción	Remoción de 3.1 mm ³ de escombros
48 km de caminos internos	Tren de carga	Entronque Peñón- Texcoco	Pilotes de cimentación 99%
Losa de cimentación del edificio terminal 98%	Edificio terminal 4%	Torre de control 24%	Losa de cimentación del centro de transporte terrestre 40%
Pista 2 en un 70%	Pista 3 en un 56%	Nivelación y limpieza de la pista 6 avance de un 60%	Subestación eléctrica 69%
Fuente: (GACM, 2018)			

En su momento fueron cinco grupos empresariales los que destacaron en la participación de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, absorbieron 55.56% de un total de \$155,732,018,788.78 invertido en contrataciones, estas empresas son: ICA, Grupo Carso, Grupo Hermes, PRODEMEX, y GIA+A, respectivamente quienes lideran estas empresas son Bernardo Quintana Isaac, Carlos Slim, Carlos Hank Ron, Olegario Vázquez Raña e Hipolito Gerard Rivero (Lamberti, 2018). Aunque si bien el GACM recibió la concesión de parte de la SCT para el diseño, administración y construcción del NAICM a su vez el GACM contrato otras empresas que participaron del diseño y de la administración en el proyecto, la Parsons International Ltd fue contratada como Gerente integrador por un pago de 2,361 millones de pesos efectuando trabajo de gerencia, administración de contratos y gerencia del diseño la empresa además ha participado en la reconstrucción de países después de conflictos bélicos una de estas es la reconstrucción de Irak (Lamberti, 2018). Después de que el GACM eligiera a la asociación Foster- Romero estos a su vez contrataron como ingenieros maestros del proyecto para el diseño de pistas, rodajes y plataformas a las empresas Netherlands Airport Consultants B.V. (NACO), a TADCO y a SACMAG. (Lamberti y Rothstein, 2017).

Estas son algunas de las empresas que participaron de forma directa en la construcción del Nuevo Aeropuerto y de haber continuado el proyecto hasta la conclusión de sus cuatro etapas se habrían beneficiado muchas más empresas como las aerolíneas, que sin haber participado en la edificación de pistas, plataformas y demás elementos del NAICM habrían hecho uso de las instalaciones (Flores, 2016), o las empresas que se hubieran emplazado en el área prevista

para comercio de alto nivel que se mencionaba sin gran esbozo en el informe del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México en 2015.

En 2002 la CONAPO²¹ elaboró un informe acerca de la construcción del Nuevo Aeropuerto, planteaba que en condiciones de un buen trabajo de ordenamiento territorial en materia de crecimiento poblacional en la ZMCM la población comenzaría a decrecer en 2020 con un máximo poblacional de 20.9 millones de habitantes (CONAPO, 2002), sin embargo, para el 2015 la población ya era de más de 20 millones de habitantes (OCDE), en el 2002 la CONAPO consideraba que el crecimiento futuro de la ZMCM tendría lugar principalmente en la Zona Oriente con el aumento de 3.5 millones de habitantes atrayendo el 50% de este crecimiento total en el escenario de construcción del Nuevo Aeropuerto en Texcoco. En un proyecto como el del NAICM influyen no sólo cuestiones técnicas de aeronáutica, de viabilidad constructiva de acuerdo a las condiciones físicas derivadas de la dinámica de suelo, la geología, entre otros aspectos de esta índole, sino también las condiciones actuales y las condiciones de transformación futuras en materia de social, ambiental y territorial, en este contexto las implicaciones sociales del NAICM atañen a un aumento de la población aunado a este incremento la intensificación del uso de suelo y el cambio de uso de suelo para el desarrollo de actividades como servicios turísticos, comercios, servicios financieros y la construcción de vivienda.

Hasta ahora -2018-, el avance del 30 o 31% significó las transformaciones del entorno no solo al interior del polígono a través de la nivelación, la construcción de caminos y de pistas,

²¹ Aunque el Informe elaborado por la CONAPO evaluaba las opciones del aeropuerto en Tizayuca o la Construcción en Texcoco del proyecto del 2001 tomaremos en cuenta el informe puesto que el desplazamiento del proyecto siguió implicando la transformación de la Zona Oriente de la ZMCM.

sino que implicó otras transformaciones que parecen ser menos visibles, porque como, argumenta Jesús Flores (2016), hasta ahora han sido *silenciadas*, son transformaciones vinculadas con el requerimiento de materiales de construcción como tepetate, arena, tezontle, afectando a localidades específicas de los alrededores del polígono mediante la explotación de minas y bancos de material, estas localidades son: San Luis Tecuautitlán, poblados de los municipios de Chalco, Texcoco, Tezoyuca, Otumba, Acolman, Teotihuacán, Nopaltepec, Temascapa, Tepetlaoxtoc, Atenco, entre otros. Los socavones producto de la actividad minera sirvieron además como lugar de depósito de 4 millones de metros cúbicos de lodos tóxicos extraídos de la Zona Federal consecuencia de los trabajos de limpieza y nivelación para la construcción del Nuevo Aeropuerto, estas acciones podrían afectar a las comunidades por la contaminación del manto acuífero a través del que se abastecen (Salinas, 2018)

El Consejo Coordinador Empresarial (CCE) y la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex) consideraron la cancelación del NAICM como una decisión de la cual solo se puede esperar pérdidas e incertidumbre a nivel Nacional y en los mercados mundiales, uno de los principales inconvenientes es el jurídico con acreedores y contratistas, con cargo al erario público de 120 millones de pesos de los cuales 40 millones saldarían la terminación de contratos con empresas privadas, a la conferencia en la que se dio a conocer la opinión del sector privado asistieron la CCE y su presidente Juan Pablo Castañón acompañado de asociaciones privadas como Bancos de México (ABM), el Consejo Mexicano de Negocio (CMN), la Cámara de Comercio de Estado Unidos (Amcham) y el Fondo de Ahorro para el Retiro (Amafore). (Reyna, 2018).

Una de las principales cuestiones pendientes es la situación de los bonos emitidos por el GACM por un total de 6 mil millones aproximadamente 120 mil millones de pesos,

originalmente se tenía planeado el pago de estos bonos a través de la TUA, una tarifa obtenida de cada boleto de los pasajeros tanto del AICM como del NAICM cuando entrara en etapa de operaciones, en caso de incumplimiento, como lo es la cancelación, se había estipulado el pago del valor nominal es decir 6 mil millones de dólares (Martínez y Castañeda, 2018) la obtención de los bonos fue por parte de 750 empresas extranjeras y nacionales, distribuidas regionalmente EE.UU constituyo 38% de estos bonos, mientras que Asia invirtió en un 21%, Europa absorbió 20% y América Latina otro 21% (Calixto y Huerta, 2017). Bajo este panorama se dan múltiples pérdidas entre ellas la oportunidad de crear un desarrollo regional equilibrado en la Zona Oriente de la ZMCM, se pierde la posibilidad de resolver el problema de saturación aérea a través de la edificación con tecnología de primer nivel y la constitución de un hub internacional (GACM, 2018).

Capítulo III Modernidades subalternas y espacios de resistencia. Del derecho a la ciudad en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México a la manifestación de la resistencia frente al NAICM

En los capítulos 1 y 2 se abordaron las prácticas espaciales y las representaciones del espacio, por ello, este capítulo está dedicado a los espacios de representación desde los cuales se teje lo más cercano a una resignificación de la producción espacial diferente a la racionalización dominante, en algunos casos se constituyen como espacialidades que se oponen y a la vez participan por la disputa del espacio. La idea de este capítulo es no caer en el extremo donde la sociedad capitalista construye su entorno de forma jerárquica y determinante enfrentándose únicamente a barreras económicas provocadas por la volatilidad de la competencia entre capitales de diversa índole, como si sus barreras solo fueran impuestas por las clases dominantes, si así lo fuera las clases dominadas junto con su cultura local serían un resultado inherente del capitalismo.

Por lo que en la primera parte de este capítulo se incluye una serie de nociones sobre lo que son las modernidades subalternas y los espacios de resistencia como una forma de evidenciar el papel de los subalternos en la producción del espacio, en específico los *espacios de representación*, su manifestación es la resistencia hilvanada por los movimientos sociales, por ello, el último apartado contiene algunos de los hechos en torno al Frente de los Pueblos en Defensa de la Tierra y demás sectores que desaprobaban la construcción del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, así como el significado de este espacio como una conquista de los subalternos, producida en dieciocho años por los opositores al proyecto, principalmente ejidatarios. Además, consideramos a esta oposición como una disputa relacionada con el derecho a la ciudad en la Zona Metropolitana de la

Ciudad de México puesto que implicaba las exigencias de que se tomara en cuenta la participación de los afectados por el megaproyecto.

3.1 Modernidades subalternas y espacios de resistencia

Adolfo Gilly (2006) enuncia un cambio en la vida social y en la modernidad, lo denomina *mutación epocal*, lo que se exhibe como globalización neoliberal es el resultado de la competencia entre diferentes tipos de capital, superponiéndose el capital financiero, en el escenario resultante es evidente la capacidad de dominación posibilitada con la expansión de las relaciones de capital y la exacerbación de los mecanismos de acumulación, coronando a esta forma de reproducción social como la dominante frente a otras formas de reproducción, que pese a ello resisten representando a la otredad, ese otro, en este caso, es en parte producto del proceso histórico de expansión de dicha relación dominante pero sin que esto signifique que es una simple masa moldeable con facilidad, pues en condiciones de opresión continua reproduciéndose, constituyendo como una modernidad propia a la cual llamaremos *modernidad subalterna*.

La versión oficial de la historia focaliza a quienes personifican las relaciones de dominación, a la vez incluye las relaciones entre las clases dominantes y lo dominados haciendo mención de los principales líderes mediante la historia oficial, pero en ella se obnubila la versión de los sectores marginados, donde prima la organización entre los subalternos y desde donde puede acontecer la resistencia, en cambio en la historia oficial, se privilegian otras características de los subordinados aquellas que no los dotan como actores capaces de detentar decisiones políticas (Scott, 2000), por su parte la cultura y la educación son conceptualizados de acuerdo a criterios burgueses, por ello los saberes de los subalternos no se amoldan a las características de lo que poseen las élites económicas y políticas.

Considerar las relaciones entre los subalternos, sus costumbres y todo aquello que se sostiene desde la comunidad y que les permite continuar reproduciéndose desde su vida cotidiana es una visión alternativa de la historia, apenas un destello necesario para señalar la complejidad de lo que aquí nos referiremos como *modernidad subalterna*, término que consideramos expone el desenvolvimiento de la vida de los oprimidos y de los espacios en los que se da lugar a su reproducción cotidiana, en estos dos últimos ámbitos –espacio y reproducción cotidiana- es posible que se suscite lo extraordinario²² dando paso a la resistencia, sea esta poco sinuosa o bastante activa (Gilly, 2006), donde la política escapa en algún modo a los matices de la política como esfera institucionalizada y administrativa, como una esfera especializada, mostrándonos lo más parecido en nuestros días de lo político, un ámbito negado pero presente a la vida de cualquier ser individual (Bolívar, 1998).

Las experiencias de vida que surgen desde las modernidades subalternas²³ van permeando en el sentido común –al menos en sus comunidades u organizaciones- a través de una serie de códigos, organizaciones, formas de convivencia que reordenan, reposicionan y reestablecen como primordial el sustento de la vida, alejándose de la forma capitalista (Inclán *et. al.*, 2017), al menos en lo formal, al ser conscientes y enunciar abiertamente su discordancia con

²² Cuando Bolívar Echeverría (1998) expone sobre lo político menciona que ocurre en el momento extraordinario caracterizado por la irrupción de la cotidianidad lo que permite reactualizar e imaginar otras formas posibles de la forma social, se manifiesta en forma de actos lúdicos como actividades festivas y estéticas. Podemos encontrar una ejemplificación en lo que dice John Scott sobre el discurso oculto de los subordinados, aquel que acontece en los espacios ocultos, fuera de la visibilidad de quienes representan el dominio en las diversas relaciones de poder, Scott no habla sobre lo político pero menciona la existencia de la infrapolítica, la cual pertenece a los subordinados, lo extraordinario se presentaría como una manera de subsanar los castigos o peripecias del día a día a través de la tradición oral, las canciones populares, los eufemismos, la fiesta, otras veces los sectores marginados, ya sea el vagabundo, el obrero, el campesino, el jornalero, transgreden el discurso oficial de las figuras que detentan el poder posicionándose desde la resistencia pública.

²³ El libro coordinado por Inclán, Linsalata y Millán lleva por título “Modernidades alternativas” como su nombre lo indica el término que se maneja es “modernidades alternativas”, sin embargo, seguiremos planteando las mismas como modernidades subalternas, con uno u otro adjetivo ambas se refieren a formas y organizaciones sociales que buscan de alguna forma resistir a través de una socialidad diferente a aquella planteada por el capitalismo, aunque ésta las haya absorbido.

la prioridad capitalista de la valorización del valor, como modernidades subalternas, pueden dar contenido a sus formas, a través de un continuo ejercicio reflexivo frente al desafío de darle sentido al mundo moderno.

Dentro de los modernos subalternos podemos encontrar a campesinos e indígenas sobreviviendo y transformándose frente al sometimiento del modo de producción capitalista que se ha impuesto como la relación dominante (Hernández y Oliveros, 2017). En la ciudad el despliegue de políticas urbanas en la periferia ha afectado a la actividad agrícola de los pocos espacios aun dedicados a este tipo de actividad, pero también están aquellos espacios en donde los modernos subalternos son las personas marginadas como el ejército de reserva, los sectores afectados por la *marginalidad avanzada* comprenden una amplia gama²⁴, con dicho concepto Loic Waquant se refiere a aquella marginalidad que “tiende a concentrarse en territorios aislados y delimitados, percibidos cada día más, tanto por fuera como por dentro, como purgatorios sociales, páramos leprosos en el corazón de la metrópoli postindustrial” (Waquant, 2007, p. 194). Estos espacios son sometidos a un aislamiento mediante la edificaciones de ciertas condiciones ideológicas, desde los discursos se crean prejuicios que descalifican a los espacios y a la gente que les habita, desde las condiciones materiales estos sectores sociales son azorados por el desempleo, los salarios bajos y las pocas opciones de sustento. Cuando el capital mira en estos espacios la posibilidad de

²⁴ “Los obreros industriales de edad avanzada y los oficinistas de bajo nivel reducidos a obreros en una línea fabril de cuello blanco o vueltos prescindibles por la innovación tecnológica y por la redistribución espacial de las actividades productivas; los trabajadores precarios y temporales en los sectores desregulados de servicios; los aprendices, pasantes y titulares de contratos a plazo fijo; los desempleados que llegan al final de las pensiones de paro y los beneficiarios de los programas sociales de ingresos mínimos; los beneficiarios de larga duración de la ayuda social y los sin techos crónicos; los mendigos, delincuentes y “buscones” que viven de la economía de botín en la calle; los desechos humanos de los servicios sociales y médicos y los clientes frecuentes del sistema de justicia penal; la progenie desencantada de las fracciones en declive de la clase obrera autóctona que enfrenta la inesperada competencia de los hijos de las comunidades étnicamente estigmatizadas y de los nuevos flujos de inmigrantes hacia los mercados de empleo y de títulos escolares.” (Waquant, 2007, p. 197)

convertirlos en áreas rentables los vecinos se ven afectados por esta llegada de capital que puede acompañarse de procesos de elitización y despojo, ante este panorama estos sectores, aunque no poseen desde hace algún tiempo medios de producción como la tierra, luchan por los medios de subsistencia, importantes para la memoria colectiva.

Establecer una lucha por los medios de producción y subsistencia implica aspirar a la recuperación de la capacidad política. Bolívar Echeverría (1998) nos expone acerca del monopolio de la política domeñado a través de su institucionalización, administración y burocratización bajo el control del Estado Nación, la retención de la capacidad política se refiere a *la capacidad de decidir sobre los asuntos de la vida*, esta capacidad es notable como política cuando se trata de aquella esfera dedicada al trabajo que ejecuta la actividad política singularmente pragmática, una *política pura*, parece ser la única forma o la mejor forma posible de la política, la más racional; sin embargo lo político ocurre en la vida cotidiana en el momento que se interrumpe por experiencias lúdicas, festivas y estéticas, como una *política espontánea*.

Mina Navarro (2015), retoma lo desarrollado por Bolívar, a partir de su lectura plantea lo siguiente: al despojo de bienes materiales, o de bienes comunes que separa a los productores de los medios de producción o de subsistencia, se añade otro tipo de despojo tenue, no por su impacto, sino porque su existencia bien puede pasar desapercibida, se trata de la expropiación de la capacidad política y de autodeterminación, congregando esta expropiación en el poder político representado por el Estado, por ende, la lucha de estas comunidades que han pasado o a las que se les pretende escindir de su capacidad política

colectiva implica una ruptura en la comunidad imaginaria²⁵, al establecer una notoria disputa por lo político.

A pesar de que la concreción de la socialidad humana se mantiene en un continuo proceso de modificación, es la capacidad política la que se encuentra de por medio para llegar a una convención, la complejidad con la que se llega a dicha convención se explica cuando tomamos en cuenta que de por medio se encuentra la disputa desde diferentes intereses, sobre todo cuando se enfrentan formaciones sociales distintas, de esta manera se da una forma estable a la socialidad, no hay una única concreción social, sino múltiples formas, que inclusive entre ellas antagonizan, como es el caso de algunas de tipo social frente a la forma capitalista, para estas otras formas ajenas al capitalismo los términos propios de la condición civilizatoria capitalista le resultan extraños. Aunque estas otras formas también tienen un orden civilizatorio, no son reconocidas por parte de la forma capitalista, sus costumbres y saberes son reducidos como si sólo se tratara de barbarie, de un sinsentido, un conocimiento vulgar aun sin pulir (Gutiérrez *et al.*, 2017).

Lo político aparece falsificado por la postulación de una individualidad desmedida, donde cada quien vela por sus propios intereses y la mano invisible, es decir el mercado, que supuestamente autorregula consiguiendo una especie de equilibrio en el que ningún interés individual se superpone sobre la individualidad de otro y no hay cabida al egoísmo, es un postulado político burgués, de una racionalidad mercantil, en detrimento de lo que bajo la

²⁵ El término de comunidad imaginaria fue acuñado por Benedict Anderson, con el intento de explicar al nacionalismo así es como define a “la nación: una comunidad política imaginada como inherentemente limitada y soberana” (Anderson, 1993, p. 23). Osorio (2014) plantea que el *Estado capitalista condensa el imaginario de comunidad*, a través de la idea de comunidad se oculta la relación de poder entre las clases dominantes y las clases dominadas, esta ilusión de homogeneidad permite que se acepten proyectos creados por las clases dominantes, como si implicaran el mismo bienestar para ambas.

lógica capitalista es irracional, pero que en realidad se trata de la racionalidad comunitaria. Bajo la lógica del valor, la paz perpetua se consigue a través de la fórmula de un libre mercado, la civilización y la potencial modernización según este esquema la política pura se convierte también en indeseable, un ámbito burdo de la sociedad que no es más que aceptable para poder regular las leyes mercantiles, además las insuficiencias del Estado neoliberal no son más que el remanente de las imperfecciones del Estado embridado (Echeverría, 1998).

El Estado²⁶ moderno asegura la relación de capital, la regulación de las leyes de mercado y la protección de intereses de la política burguesa, a través de la construcción de bases materiales y culturales dotadas de cualidades con las que se logre homogenizar los intereses de los dominadores como los propios intereses de los dominados, en este sentido el estado es un mediador político que le permite al capital lidiar con *la naturaleza impersonal de la dominación de la sociedad del capital*, tal propósito supone la elaboración de una comunidad imaginaria estableciendo una relación de mando obediencia entre los dominadores y los dominados (Roux, 2009).

La reproducción de la relación de capital a través del Estado moderno implica la instauración de la *sociedad civil*, aquella que “no reconoce, obedece ni consagra ningún poder que no sea el poder económico en el campo de la oferta y la demanda mercantiles (...) el uso de la violencia que monopoliza el estado de la sociedad civil burguesa está ahí para garantizar el buen funcionamiento de la circulación mercantil” (Echeverría, 1998, p. 99). En este sentido para reproducir la relación de capital y la política burguesa la intervención de las

²⁶ Rhina Roux (2011, pp. 64, 65) define de la siguiente forma al Estado “es una forma histórica de ordenación política de las sociedades humanas: una configuración social que no está dada de antemano, que se realiza en el conflicto, en cuya formación participan también las clases subalternas y cuyos fundamentos inmateriales en el imaginario y las representaciones colectivas) se tejen en los tiempos largos de la historia”

instituciones, obedece a dos atributos: el control del espacio territorial y la imposición de reglas de un orden político sobre su sociedad, potenciando la cosificación de las relaciones humanas (Roux, 2009).

En el desarrollo actual de la modernidad capitalista de índole global y neoliberal dentro de la opinión pública se ha hecho indeseable y casi innombrable la palabra violencia, la única violencia permisible es aquella ejercida por el Estado para la resolución de los conflictos de la sociedad civil, puesto que es el Estado la mejor figura con la que se cuenta hasta ahora para la conciliación por ello posee el monopolio de la violencia, esta opinión se nutre por el mensaje que transmiten los *mass media* sobre el aumento de la violencia salvaje, es decir aquella violencia que no se encuentra institucionalizada ni emana del poder estatal, característica de los marginales y que por ende es reprochable (Echeverría, 1998).

Sin embargo, lo que se protege no es necesariamente la integridad de la sociedad civil, a esta se le controla y se le ampara sólo en la medida en que no afecte al mercado y a la acumulación de capital contribuyendo a la explotación de una sociedad por otra, la seguridad y garantías de la población son como una moneda de cambio con la que el Estado consigue la aprobación de su monopolio legítimo de la violencia. La violencia estatal, articula por medio de su ensamblaje institucional las estrategias de dominación, que van de la legalidad institucional, al consenso y la legitimidad, la captura y cooptación, el disciplinamiento y normalización, la criminalización de la protesta, la represión, hasta llegar a la militarización y la contrainsurgencia como lo plantea Mina Navarro (2015).

La violencia estructural y la simbólica son la raíz de otras expresiones de la violencia como la subjetiva o la política, por ello éstas dos últimas cobran sentido cuando se anclan con la

dos primeras dimensiones de la violencia (la estructural u objetiva y la simbólica), ambas permiten acotar la finalidad de algunos hechos violentos dentro del modo de producción capitalista, que es la de generar las condiciones que permitan mantener las relaciones sociales de reproducción propias de dicho sistema, donde prima la distinción de clase, la desposesión y el dominio del valor de cambio menoscabando el valor de uso reafirmadas por la violencia simbólica a través de representaciones, símbolos y discursos que normalizan la violencia estructural sin revelarla (González, 2018). Oculta la violencia estructural aparece la subjetiva como un abismo desde el cual surge lo más salvaje de la humanidad, lo que se considera un rezago de nuestra animalidad, pululan imágenes exhibiendo la violencia directa ocasionando que esta se posicione en un primer plano dentro de la opinión pública, en palabras de Žižek:

La cuestión está en que las violencias subjetiva y objetiva no pueden percibirse desde el mismo punto de vista, pues la violencia subjetiva se experimenta como tal en contraste con un fondo de nivel cero de violencia. Se ve como una perturbación del estado de cosas «normal» y pacífico. Sin embargo, la violencia objetiva es precisamente la violencia inherente a este estado de cosas «normal». La violencia objetiva es invisible puesto que sostiene la normalidad de nivel cero contra lo que percibimos como subjetivamente violento. La violencia sistémica es por tanto algo como la famosa «materia oscura» de la física, la contraparte de una (en exceso) visible violencia subjetiva. Puede ser invisible, pero debe tomarse en cuenta si uno quiere aclarar lo que de otra manera parecen ser explosiones «irracionales» de violencia subjetiva (2009, p.10).

La violencia subjetiva como actos de barbarie delatados por la crueldad que en ellos subyace, no tiene como objetivo acabar con la corporalidad del individuo, su corporalidad solo toma relevancia en tanto que como sujeto pertenece a una colectividad, misma que forma parte del objetivo al que se quiere controlar (González, 2018), colectividad que se ha construido en un

proceso histórico y que por ello se dirige a domar las fuerzas colectivas implicadas que constituyen al sujeto (Inclán, 2017).

La violencia no sólo se ejerce desde la élite de dominación hacia los sectores oprimidos, la violencia también se ejerce desde los subalternos hacia sí mismos, se convierte mediante la ideología en un instrumento de dominación interiorizado, la violencia en la modernidad capitalista logra ocultar bajo la figura del *ciudadano* y del *individuo libre* (Echeverría, 1998) los intereses del capital, en la reactualización del capital el sujeto neoliberal cree en su capacidad de tomar las mejores decisiones que transformen su realidad, bajo este contexto la formula por la que se obtiene la realidad social es la suma de los acciones de los individuos, el debilitamiento del individuo como individuo atomizado normaliza y disemina “como una pandemia, en la sociedad contemporánea, una violencia interior verbal y física, virtual y material que, al igual que el dinero, tiende a volverse forma habitual y hasta aceptable de intercambio y relación entre los seres humanos” (Gilly, 2006, p. 37).

Los ciudadanos engrosan la lista de espera del progreso, pues creen en este se ubica la salida a todas las calumnias de la humanidad, la alianza con la modernización promete cumplir con las expectativas materiales sustentadas en la *gran transformación*, como la llama Karl Polanyi, planteamiento con el que E.P Thompson²⁷ concordara puesto que refiere a una revolución de las necesidades resultado del proceso histórico de la subsunción real del capital, obtenida a partir de la revolución industrial y la revolución demográfica (Gilly, 2006), de esta forma el capital encuentra un contenido para su formación social donde no es

²⁷ La obra de Karl Polanyi se titula *La gran transformación* y fue publicada en 1944, mientras que la obra de E.P Thompson donde plantea el cambio de las expectativas materiales es *Costumbres en común* publicada en 1980 (Gilly, 2006).

suficiente la técnica desarrollada durante la revolución industrial, por lo que requiere además moldear el valor de uso, al desarrollar una capacidad de crear necesidades sin que estas se encuentren regidas por las costumbres de la forma natural²⁸, no importando que esta falta de límites implique el cambio radical, la casi destrucción de la naturaleza.

En esta trama de adquisición de bienes de consumo la posesión elemental del proletariado para tener la posibilidad de sostener su reproducción es su fuerza de trabajo, constituyéndose ésta como una mercancía con la cual puede obtener su salario, es decir, el dinero a través del que puede adquirir un servicio o un bien de consumo, el trabajador vende su fuerza de trabajo periódicamente, por su parte el capitalista la compra sólo por algún tiempo. Sin embargo, para que los sujetos comenzaran a normalizar la venta de su fuerza de trabajo como único medio de subsistencia, de por medio se encuentra la coerción, la transformación de las habilidades, de los conocimientos y de las relaciones sociales pasadas provenientes de lo que se puede distinguir como forma natural, este proceso podemos pensarlo como algo del pasado, sin embargo aún en la actualidad existen diferentes formaciones sociales a las que se introduce en este proceso de proletarización (Harvey, 2004b).

En las formaciones sociales donde se ha realizado el proceso de proletarización la posibilidad de adquirir bienes de consumo, a costa de no poseer los medios de producción, se ha convertido en la mayor promesa de la modernidad capitalista. El capitalismo y el libre

²⁸ En *Modernidad y blanquitud*, específicamente en el capítulo dedicado a la modernidad americana, Echeverría (2016) otorga aportes sobre la forma natural, cabe mencionar que la palabra *natural* no hace referencia un estado de *naturaleza primigenia* sino a la *transnaturalización* al distanciamiento de la determinación de la reproducción humana respecto a la legalidad natural, para crear una legalidad diferente, es decir, humana. Regresando al tema de la forma natural Echeverría la relaciona con las necesidades de reproducción del ser humano los objetos cobran relevancia en tanto que constituyen un *valor de uso*, por su parte la *forma valor* se despliega con la mercantilización de la vida y su finalidad es la valorización del valor para lo cual requiere subsumir civilizaciones preexistentes y al valor de uso es decir a la forma natural.

mercado tienen como principal panorama serias y crecientes inestabilidades que conducen a las crisis crónicas de sobreacumulación, en la actual fase neoliberal hay que añadir la volatilidad del capital financiero, en las crisis dentro del régimen neoliberal se ha intentado no solo mantener sino aumentar la adquisición de bienes de consumo a través del crédito sin importar las dimensiones que alcanza el endeudamiento a las que se enfrenta la población. A los proletarios se suman las grandes masas de personas desempleadas, aquellas que se han convertido entre los marginados en los menos aptos para ser absorbidos por los empleos existentes, al ejército de reserva sólo le queda esperar hasta que nuevos capitales piensen en invertir y absorberlos comprando su fuerza de trabajo (Harvey, 2004b).

Al hacer un balance sobre la modernidad y su desarrollo histórico, es cierto que durante el capitalismo se han conseguido mejoras en las condiciones de la vida humana, nuevas técnicas han ayudado al aumento de la esperanza de vida, las personas que viven en formaciones sociales regidas por relaciones sociales diferentes a la capitalista muchas veces viven en peores condiciones, de mayor vulnerabilidad ante enfermedades y la hambruna (Harvey, 2004b). Sin embargo, al defender que las resistencias tienen una razón de ser, no se plantea regresar al pasado -lo cual es imposible- se trata de acabar con la tendencia que ha prevalecido hasta ahora respecto a los avances técnicos en el capitalismo, donde se segrega y excluye a gran parte de la población de su valor de uso. El progreso ha tenido beneficios –repartidos de forma desigual- para la población como resultados colaterales, pero no por ello significa que el capitalismo es el mejor sistema posible, la versión más perfecta de las formaciones sociales que constituyen la historia, o que es el único futuro plausible, es aquí donde las modernidades subalternas y su resistencia pueden tejer una alternativa.

Es cierto que los movimientos sociales, hasta ahora, no han constituido alternativas globales frente al capitalismo, algunos movimientos ni siquiera se posicionan abiertamente en contra de este modo de producción, estas resistencias se enraízan en la defensa de las tradiciones sin plantear una nueva forma de reproducirse y se oponen al capitalismo de forma específica en contra de un tipo de capital, el descontento se produce debido a la ruptura respecto al capital productivo como dominante y la adyacente transformación hacia el predominio del capital financiero, el cuestionamiento en el que derivan es hacia el neoliberalismo, pero no así planteando el cambio radical hacia otro tipo de sistemas de producción que conlleve otro tipo de formación social (Harvey 2004; Herrera, 2017).

Puede caerse en un fatalismo y decir que estas luchas o resistencias, como movimientos sociales no han logrado un cambio grande que pare por completo con la vorágine capitalista, sin embargo, han constituido una barrera, a través de pequeñas conquistas sociales, un ejemplo de ello fue la Revolución Mexicana con sus logros como la reforma agraria y el reparto agrario, pues detuvieron el entreguismo encarnado en la sobreexplotación sin medida de bienes naturales y de la población por parte de elite capitalista extranjera (Roux, 2015). Antes de continuar con el papel nada deleznable de las resistencias en la fase neoliberal, quisiéramos primero introducirnos en algunos rasgos de la espacialidad para así adentrarnos al contexto de la espacialidad en disputa dentro del urbanismo neoliberal, resaltando la intervención de la resistencia frente a la implementación de nuevas políticas y procederes del Estado y sus diferentes niveles e instituciones en los espacios urbanos.

Hasta ahora, los estudios urbanos se han estructurado explicando la organización y la función de la ciudad bajo un enfoque donde gobernanza y administración se convierten en el común denominador para la toma de decisiones, las mejores, según la finalidad que en este caso es

lo más redituable (Harvey, 2013), dentro de estos enfoques no es muy nítida la producción conflictiva de la Ciudad, donde reina la disputa por el espacio, por ello se hace necesario vislumbrar esta condición a través del análisis de casos particulares donde se enfrenta la política urbana y los intereses de las élites capitalistas a movimientos que crean una ruptura y que son lo más parecido a algo revolucionario en la Ciudad.

La conflictividad en el espacio es un eje crucial en su producción, la espacialización es producto de lo que ocurre en el orden económico basado en el modo de producción y en el orden de lo político, la contradicción se halla en que para su producción no solo actúan las representaciones del espacio como discurso hegemónico, la subalternidad también produce el espacio, la racionalidad dominante no es la única de la cual puede derivar su producción (González, 2018).

James Scott denomina a los espacios sociales ocultos de esta manera, porque en ellos se produce el discurso oculto, es decir, aquel discurso en el que no se tienen que medir las palabras por miedo a las represalias de las élites, estos espacios pueden existir cuando se encuentran alejados de la vigilancia y de la represión, este alejamiento no se restringe a la distancia, sino a la diferencia entre los códigos que hace que una señal pueda ser legible para los subordinados pero no para quien refleja una figura de autoridad. De este modo es un lugar de encuentro entre personas de la misma condición, a la larga estos espacios pueden devenir en espacios sociales con un discurso público de resistencia “la prueba más fuerte de la vital importancia que tienen los espacios sociales autónomos en la generación del discurso oculto es el denodado esfuerzo de los grupos dominantes para eliminar o controlar dichos espacios” (Scott, 2000, p. 154). Cuando hablamos de discurso hay que considerar que este no solo se refleja en las palabras, sino en la práctica, por lo tanto, su origen se arraiga a una materialidad

llegando también a producirla, esta misma materialidad también puede ser rastreada como espacialidad producida.

Las modernidades subalternas también constituyen y producen de alguna forma el desarrollo geográfico desigual, no son simples remanentes geográficos, históricos o antropológicos, sino actores clave, ni siquiera secundarios, en la disputa por el espacio, los espacios de representación constituyen la dimensión desde la cual las resistencias pueden plantear, romper y resignificar las prácticas espaciales dictadas desde el discurso hegemónico (Harvey, 2004; González 2018).

Los espacios de resistencia constituyen una barrera en contra de los espacios vacíos, el propósito que lleva al vaciamiento es la implementación del espacio como recurso de valorización, por lo cual toda aquella apropiación material o simbólica que no actúe coactivamente con la valorización del espacio debe ser reducida, estos niveles de violencia pasan desapercibidos cuando se normaliza el despojo de aquellos que no permiten el máximo aprovechamiento capitalista y que apuestan por las relaciones socio-espaciales basadas en la comunidad (González 2017), lo que se restringe es aquello que produce las contradicciones desde las ideas, valores, los grupos, las clases, los cuerpos, quien detenta el derecho legítimo de reducir a quienes constituyen una contradicción son el Estado, a través de los diferentes niveles en los que organiza el poder político (Lefebvre, 2013). Al mencionar algunos ejemplos de espacios vacíos es decir, construidos como impersonales como el metro o los centros comerciales, con el tiempo quienes los transitan se van apropiando de ellos colándose por un resquicio de estos espacios la posibilidad de la cohesión social (Jaidopulu, 2017).

Los espacios vacíos son principalmente el resultado de la pulverización del espacio con el objetivo de aumentar la acumulación y controlar el estilo de vida a través de su estructuración espacial (González, 2018). Desde el espacio vivido se pueden definir prácticas y en lo extraordinario precisar otras representaciones, es decir, prácticas e ideas concretas diferentes a las usuales en la disputa social y la construcción de lo político (Jaidopulu, 2017). Inclán (2017) menciona que la historia es un resultado de encuentros contingentes, lo mismo podemos decir del espacio, que tanto como el tiempo histórico, deriva de la disputa de diferentes formas de reproducción material y simbólica.

El nuevo urbanismo se hace acompañar por la *ciudad revanchista* para cumplir su propósito de dominar la estructura urbana, inhibiendo las prácticas de los actores que puedan estropear el funcionamiento de la ciudad como una empresa -a través de la gobernanza²⁹, es decir, la cooperación entre el gobierno estatal, urbano, local; la sociedad civil como cámaras de comercio, sindicatos; y el sector privado-. Cuando decimos que el nuevo urbanismo se hace acompañar de la *ciudad revanchista* no nos referimos a una suma, sino a la *ciudad revanchista* como un rasgo constituyente del nuevo urbanismo, esta encuentra su lógica en el neoliberalismo y la neoliberalización, el neoliberalismo como un proyecto económico y político, de un lado buscaba incentivar la acumulación de capital después de la crisis del Estado embridado, por otro, el neoliberalismo impulsó la restauración del poder de clase, que se reflejó principalmente en la pérdida del compromiso estatal de bienestar con la fuerza de trabajo a través de su protección desde el salario, hasta la educación y la salud. La neoliberalización se ha realizado desde su dimensión como proyecto político traducido en el

²⁹ La definición de *gobernanza* de la RAE (2018) es la siguiente “Arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía”.

aumento de la desigualdad, mientras la fuerza de trabajo se empobrece las clases altas han logrado grandes concentraciones de riqueza y privilegios, no puede decirse lo mismo sobre su efectividad en la revitalización de la acumulación de capital (Harvey, 2007).

El nuevo urbanismo y la ciudad revanchista permiten la *recuperación* de la ciudad para las elites al favorecer el control social a escala local, donde las políticas municipales se vuelven en contra de las minorías así sean trabajadores, inmigrantes, vendedores ambulantes, estudiantes, peatones, y cualquier otro sector de la población que irrumpa la ruta por la que se quiere llevar a los espacios públicos a modo de la acumulación capitalista en su reestructuración neoliberal (Smith, 2005), restaurando así el poder de clase, representado por las elites económicas y políticas, generando en estos sectores el enriquecimiento durante el giro neoliberal, en su contraparte hallamos el detrimento del resto de la población con la disminución de ingresos y empobrecimiento (Harvey, 2013).

En respuesta a la merma de las condiciones sociales brotan movimientos que amplían la lucha anticapitalista en los espacios urbanos más allá de la fábrica, en donde ocurre el proceso de trabajo, hacia el terreno de lo cotidiano, del hábitat donde se construye y le damos continuidad a la reproducción social, en este sentido interviene el derecho a la ciudad, un concepto introducido por Henri Lefebvre (1978), un concepto malinterpretado, mucha veces vaciado de su contenido fundamental, el de la capacidad creativa, prioritariamente política, olvidando su dimensión colectiva, que no se restringe al simple acceso o uso de la ciudad, que implica acabar con la agnosia que hasta ahora ha intervenido en la vivencia de la ciudad constituyéndola como un bien supremo cuyo valor de uso es en efecto poder acceder a bienes y productos materiales consumibles y también a la información, al simbolismo, a las actividades lúdicas, que hasta ahora han estado interceptadas por el valor de cambio, por el

comercio y por la ganancia, haciendo de la ciudad un objeto de consumo como cualquier otro para el turismo, un mero espectáculo. Es un derecho que requiere nuestra conciencia sobre lo que significa la ciudad o lo urbano, para de este modo plantear los cambios en la producción de la ciudad, desde los deseos de la comunidad urbana (Harvey, 2013).

El *derecho a la ciudad* no puede concebirse como un simple derecho de visita o retorno hacia las ciudades tradicionales. Sólo puede consumarse como *derecho a la vida urbana*, transformada, renovada (...) «lo urbano», lugar de encuentro, prioridad del valor de uso, inscripción en el espacio de un tiempo promovido al rango de bien supremo entre los bienes (Lefebvre, 1978, p. 138).

La concepción sobre lo que significa un bien común parece ser clara y sin mucho que develar en los espacios rurales, sin embargo muchas veces se confunde el objeto, creyendo que la tierra o el agua es el bien común, y no la relación social que lo compone como tal. El tema de los bienes comunes puede ser un arma de dos filos, cuando hablamos de su protección se considera su cercamiento como una solución, aun cuando signifique el despojo de comunidades indígenas o de la población que realiza su vida en los lugares que son objeto de protección, se constituye así como una estrategia capitalista (Harvey, 2013). La confusión aumenta cuando hablamos de un bien común urbano, en gran parte porque es en este entorno, el más humanizado, donde mejor se ha establecido la lógica individualista, vale la pena aclarar la diferencia entre común y público: lo público es un común deformado no hay que “perder de vista el rasgo excluyente y delegativo de la capacidad colectiva que se hipoteca en el Estado moderno” (Gutiérrez *et al.*, 2017, p. 412).

Lo que debemos saber sobre los bienes comunes es que estos son diferentes de los bienes públicos, un ejemplo para diferenciarlos es el que menciona David Harvey (2013), cuando la

calle es un lugar de simple tránsito es un espacio público, pero cuando las organizaciones sociales se apropian de ella a través de su uso como un lugar de encuentro para dar a conocer las demandas sociales se convierte en un espacio común o bien común, aunque sólo esporádicamente, en este caso también podemos mencionar la disputa del espacio, puesto que para los gobiernos la calle es un espacio público bajo el orden institucional y administrativo estatal lo que lleva a episodios crudamente represivos en contra de marchas o cualquier otro movimiento que quiera apropiarse del espacio público y constituirlo como un espacio o bien en común. Harvey (2013) menciona algunos ejemplos de bienes o espacios que son posibles constituirse como bien común, estos son, el transporte, el servicio de abastecimiento de agua, la recolección de residuos, y llama la atención que mencione el derecho a la ciudad, la relación entre el derecho a la ciudad y las relaciones comunes, estriba en que estos últimos pueden proveer de una autorregulación social emanada desde la capacidad política para plantear los deseos de la comunidad urbana.

El cercamiento de los bienes comunes en la ciudad ha estado acompañado por el cambio en las políticas de desarrollo urbano, el despojo de este tipo de bienes es visible como la privatización de bienes comunes, espacios públicos y servicios. En lo común subyacen experiencias colectivas de autorregulación social, que van desde continuar con formas antiguas de reproducción material de la vida o de crear nuevas formas alternativas de producir y reproducir con base en relaciones sociales cooperativas y no en la simple y llana posesión de un objeto, pues como se ha mencionado lo común no es un objeto, sino un tipo de relación social, que en la actualidad se mantiene en una continua lucha o resistencia en medio de la actual mutación del capital en su fase neoliberal como privatización y mercantilización de todo (Navarro, 2015). La relación social común sostiene como eje primordial la reproducción

de la vida, para lo cual es necesario múltiples relaciones de cooperación, producción de bienes y servicios, pero también de significaciones y simbolizaciones, producidos en común y disfrutados en común, por ello se posiciona como una de las relaciones sociales antagónicas al capital (Gutiérrez *et al.*, 2017).

Cada que se presentan dificultades para los grupos sociales la alternativa colectiva o algo parecido se hace presente, en ese sentido lo común constituido por una relación social marcada por la colectividad, sigue surgiendo y reproduciéndose, no obstante, así como surge y se reproduce igualmente se ve embebido por la lógica capitalista siendo objeto de expropiación y mercantilización, la situación se agudiza pues como menciona Harvey “la urbanización capitalista tiende perpetuamente a destruir la ciudad como bien común social, político y vital” (2013, p. 125). A diferencia de otros seres vivos, el ser humano subsiste en comunidad no por razones instintivas características de la organicidad animal, sino por sus cualidades sociales y políticas, las comunidades humanas no son un modelo estático o único, al contrario, se mantiene en continuo proceso de creación, reinención, actualización y modificación. (Gutiérrez *et al.*, 2017)

Las luchas por el territorio son una expresión de las disputas espaciales, son así también una expresión de la lucha de clases contemporánea, resultan del impacto de la búsqueda de la valorización del valor, particularmente como ganancia extraída de la mercantilización de bienes y servicios, hasta simbolizaciones y significaciones, de carácter común o público, es decir una apropiación o enajenación de la riqueza producida socialmente (Fini, 2016). Es en este punto en que las resistencias que se estructuran teniendo como principal eje la defensa del territorio, han sido cuestionadas por no tener como principales integrantes población que pueda ser distinguida como proletariado, o que exija y luche como lo plantean algunas

posiciones marxistas donde el proletariado debería ser el principal sujeto de oposición al capital, las resistencias en defensa del territorio son una visión alternativa al socialismo o comunismo como hasta ahora se habían planteado (Harvey, 2004).

Al tomar igual nivel de relevancia cuando consideramos que la reproducción ampliada y la acumulación por despojo, por su relación orgánica, fundan la reproducción del modo de producción capitalista, por ello aquellos que resisten a la acumulación por despojo no tienen un papel menor. No caemos en un extremo en que la clase obrera con su lucha proletaria no tenga lugar en la ciudad puesto que como argumenta Lefebvre (1978, p. 133) “esto no quiere decir que la clase obrera vaya por si sola a hacer la sociedad urbana, sino que sin ella nada es posible”

Debido a que el capitalismo necesita de una reproducción social que lo sustente, que le de raíces más profundas más allá del lugar en donde se lleva a cabo la producción, y también en los espacios de reproducción, supeditándolos por medio del despojo de la vivienda y la exclusión de la posibilidad de adquirir una, al impedir el derecho a la accesibilidad y mucho más a la apropiación como propiedad privada y en el otro sentido de apropiación³⁰ la que se genera en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad; la pulverización y diferenciación de espacio frustra la realización de la vida porque se reproduce en la medida en que funciona para el interés primordial de la realización de la apropiación capitalista (González, 2018).

³⁰ Marx distingue entre apropiación y propiedad, la apropiación puede se plantea desde el hecho de que las sociedades humanas han tenido que apropiarse de su entorno para poder reproducirse a través de la dominación del mismo y de la naturaleza convirtiéndola en bienes a través de su domesticación con la técnica, la propiedad por su parte pertenece a una legalidad instaurada, institucionalizada y plenamente desarrollada a través de la dotación de contenido en un marco político y jurídico que la abala (Lefebvre, 2013)

Ni si quiera el derecho a la ciudad como lo han planteado los gobiernos de la Ciudad, como es el caso de la Ciudad de México, se cumple puesto que los problemas de accesibilidad - a bienes y espacios-, pobreza, y vivienda siguen acosando las condiciones de vida de sus habitantes. El desarrollo geográfico desigual, no sólo se expresa en términos económicos desde hechos materiales como la renta, la tasa de ganancia, se manifiesta también en hechos igualmente objetivos y reales como lo es el despojo del derecho a la ciudad y a la reproducción de la espacialidad de los habitantes de la urbe expresada en la inaccesibilidad a la vivienda y al uso del espacio público, en su lugar encontramos una Ciudad y un espacio urbano permeado por los intereses de las elites dominantes, aquellas ad hoc al capital, específicamente al financiero (Harvey, 2013).

Por lo que al considerar el *derecho a la ciudad*, como una manifestación de *lo político* nos lleva a cuestionar ¿de qué derecho a la ciudad podemos hablar en los espacios urbanos contemporáneos en un marco en el que nuestras expectativas e intereses están estructurados y permeados a partir de lo que conocemos, es decir a partir de deseos y aspiraciones de la formación social capitalista? Todo aquel que participa produciendo y reproduciendo la ciudad tiene el derecho colectivo no solo de acceder, disponer y efectuar un valor de uso a partir de los bienes y espacios de la ciudad, sino que además tendría el derecho de decidir qué tipo de urbanismo interviene desde las reproducciones del espacio para así no sólo disfrutar de lo que ya existe sino crear formas alternativas de ser y de vivir en la ciudad “habrá que interrumpir la producción de las formas destructivas de urbanización que facilitan la perpetua acumulación de capital” (Harvey, 2013, p. 202).

3.2 Del derecho a la ciudad en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México a la manifestación de la resistencia frente al NAICM

La noción de *derecho a la ciudad* ha tomado relevancia en el debate sobre lo urbano, la ONU (2013) expidió La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad en la cual se plantea la necesidad de estos derechos frente a la vulnerabilidad, segregación y desigualdad en la que viven algunas personas en la Ciudad, disgrega este derecho a la ciudad en otros como el derecho al trabajo, a la vivienda, a la participación política local, a un medio ambiente sano, a transporte y a la movilidad urbana, derecho al agua etc.

El Derecho a la Ciudad es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado. El Derecho a la Ciudad es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos (p. 94).

La ONU, como una de sus recomendaciones ante el anuncio de la constitución de la Ciudad de México, aconsejó la inclusión del derecho a la ciudad, sin embargo, esta constitución solo es de la administración de la Ciudad de México, por tanto, queda fuera el resto de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, esta constituye una de las restricciones en la institucionalización jurídica de este derecho.

El contexto en el que se busca el derecho a la ciudad en la ZMCM es el siguiente: Respecto de la pobreza, dentro de la metrópoli, ésta es más aguda en las áreas administrativas que pertenecen a la jurisdicción del Estado de México, con ello, en esta parte de la metrópoli son mayores las dificultades que la población enfrenta para acceder a servicios básicos para su bienestar como la educación, la salud y el empleo. En el caso de la Ciudad de México la delegación de Milpa Alta presenta la mayor cantidad de pobres, también en una situación similar se encuentran las delegaciones de Iztapalapa, Gustavo A. Madero, Álvaro Obregón, Tlalpan, Xochimilco, Coyoacán, Venustiano Carranza y Cuauhtémoc. (Pradilla y Sodi, 2006).

Actualmente, entorno a la cuestión de la vivienda se encuentra la situación precaria de sus condiciones y el desalojo de la población, en condiciones de ilegalidad y de poca transparencia, el Artículo 6º constitucional de la *Ley Constitucional de Derechos Humanos y sus Garantías de la Ciudad de México* publicada en febrero del año en curso en la Gaceta oficial de la Ciudad de México refleja esta problemática, aunque sólo establece que los desalojos deben llevarse a cabo de manera que no se discrimine, garantizando la indemnización, bajo un debido proceso jurídico, siempre que se asegure el realojamiento de los afectados, en un radio no mayor a 15 km, sin violar el derecho a la vivienda adecuada (Gobierno de la Ciudad de México, 2019).

Sin embargo, la situación de la Ciudad de México mencionada, no es la causa de las problemáticas, sino manifestaciones, detrás de estas problemáticas se encuentra el cambio debido a los reajustes estructurales durante el tránsito del estado de bienestar al modelo económico neoliberal en la Ciudad. Pradilla y Sodi (2006) identifican las manifestaciones a consecuencia de estos reajustes neoliberales estas son: la formación de la Megalópolis del

Centro de México, la extensión de la mancha urbana, el despoblamiento de las áreas centrales, la consolidación de corredores urbanos terciarios, entre otras problemáticas territoriales; que en los últimos años se han intensificado como: la privatización y la destrucción de los espacios públicos, el incremento de la distancia y el tiempo de recorrido en los traslados dentro de los espacios urbanos, destrucción de los recursos y del suelo de conservación, la escasez de agua, la contaminación del ambiente, la precarización en el acceso y condiciones de la vivienda, la presencia sintomática de desempleo y bajos salarios, la segregación, la exclusión y marginación de las colonias populares.

A su vez Felipe Moreno (2013) relaciona la reestructuración terciaria con la formación de los movimientos sociales urbanos, como primer movimiento social el autor menciona el Movimiento Urbano Popular (MUP), quienes resintieron los cambios provocados por la reestructuración de las actividades económicas al interior de la ZMCM desde el ámbito de sus condiciones de vida, los trabajadores urbanos fueron los principales actores que constituyeron este movimiento, aunque también participaron otros sectores de la población habitante de los espacios urbanos.

El gobierno de la Ciudad de México frente a la problemática de la terciarización informal – considerada así por tomar como principal lugar de acción el espacio público- inicia una serie de *soluciones* que se pueden ejemplificar al mencionar el caso de la Delegación Cuauhtémoc donde se incentivó la retirada de vendedores en el año 2007, a quienes no se les reubicó en plazas comerciales ni se les apoyó con otras alternativas de empleo (Moreno, 2013).

Como respuesta a la reestructuración y construcción de obras viales como distribuidores viales, segundos pisos, corredores y ejes troncales los habitantes afectados por dichas obras se opusieron surgiendo de esta manera diferentes protestas en la ciudad

Se puede contar la oposición al segundo piso al viaducto y periférico llevada a cabo por la organización Fuerza Ciudadana en 2002, que obligó al gobierno del Distrito Federal a plantear un plebiscito; las protestas vecinales por el Proyecto Integral Palmas , iniciando en 2008 en la zona de Polanco, Lomas y Bosques , que paralizaron una parte del proyecto y la oposición en 2009 de colonos de Satélite, Tecamachalco, Ciudad Brisa y Hacienda de Echegaray , entre otros, a la construcción del “Viaducto Bicentenario” como un segundo piso a la altura de las Torres de Satélite, hecho que implicó el rediseño del proyecto en ese tramo (Moreno, 2013, p. 342).

Dos de los movimientos relacionados con la implementación de megaproyectos como medio para la urbanización en las áreas rurales de la ZMCM que menciona Moreno (2013), son el Programa de Rescate Ecológico de Xochimilco en 1989 y un reclusorio y una academia de policía en Tlahuac en 2009; en el primero se pretendía utilizar 310 hectáreas para la creación de un lago recreativo pero debido al descontento social se redujo a 50 hectáreas y se devolvieron los terrenos a los ejidatario de San Gregorio Atlapulco, también en Xochimilco en 1996 se pretendía la construcción de un campo de Golf de 220 hectáreas los vecinos lograron parar este proyecto mediante el Consejo Ciudadano de Xochimilco; En Tláhuac, se planeó urbanizar con proyectos como, un reclusorio, una academia de policía y un basurero, las organizaciones que impidieron estos proyectos por su impacto negativo fueron La Comunidad de Tláhuac, los productores de la ciénaga y chinampería de San Pedro Tlahuac

y el Frente de Pueblos Anáhuac, sin embargo, no pudieron detener la construcción de la línea del metro.

La Supervía Poniente³¹ construida en el año 2014 pese a la oposición de distintos sectores, es una de las primeras autopistas de peaje al interior de la Ciudad de México con el propósito de dar acceso al megaproyecto de Santa Fe –uno de los pioneros en la Ciudad- la resistencia colectiva y la organización la encabezó el Frente Amplio Contra la Supervía Poniente FACSP a los que se les aplicó el uso de la fuerza pública en enero de 2011, para derribar el campamento finalmente el 23 de noviembre de 2012 (Pérez, 2017).

Otra de las oposiciones frente megaproyectos en los últimos años surgió en el año 2015 cuando se anunció la construcción de departamentos en manos de la inmobiliaria Quiero casa en Aztecas 215 ubicado en la delegación Coyoacán, los vecinos se han opuesto a este proyecto porque atenta contra su vida cotidiana y por la extracción de millones de litros de agua del acuífero argumentando que iba en contra del “derecho humano al agua”, a raíz de estas acciones se formó la Asamblea General de los Pueblos, Barrios, Colonias y Pedregales de Coyoacán, en el año 2018 fue suspendida esta obra (Desinformémonos, 2018).

Las poblaciones locales afectadas en uno u otro caso consideran que estos megaproyectos los tomaron por sorpresa sin tomar en cuenta sus intereses como un factor primordial para la toma de decisiones, por ello las organizaciones de oposición se han enfrentado a las autoridades que utilizan como recurso de fragmentación la presentación de una imagen deformada y criminalizada de la movilización social difundida por diferentes medios, como

³¹ En 2009 se tomó la decisión de la construcción de esta vialidad, pero fue hasta 2012 cuando inició su construcción

los *mass media* (Pérez, 2017). Cabe destacar que algunas de estas luchas u oposiciones ante los megaproyectos se han limitado a mantener las condiciones de vida de sus pobladores, por ello han sido principalmente defensivos, sin embargo, pocos de ellos han logrado establecerse como un intento revolucionario que pugne por ampliar su participación en la producción del espacio urbano, en algunos casos no pudo hacerse a un lado los intereses individuales disminuyendo las posibilidades de su acción social (Moreno, 2013).

Sin embargo, como se aborda en los siguientes párrafos, uno de los movimientos que ha logrado trascender en la ZMCM es el de oposición al proyecto y a la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Durante los primeros nueve meses de conflicto en 2001, después de ser anunciados y publicados los decretos de expropiación hasta la abrogación de los mismos, impulsados por Vicente Fox Quesada (2000-2006) para la construcción de un nuevo aeropuerto internacional. La disputa a raíz de la expropiación se distinguió por el surgimiento de dos frentes, el primero se desarrolló principalmente en el ámbito legal, mientras que el segundo no cernió sus acciones a este ámbito, por lo que incluyeron la movilización como parte importante, para ellos la defensa del territorio respondía al sustento que ofrece para el desarrollo de la comunidad en base a su apropiación, los frentes de los que aquí hablamos es Atenco Unido y el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra FPDT, el segundo tuvo mayor relevancia en la disputa (Kuri, 2010).

Cuando en 2001 el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra de Atenco emprendió la conocida lucha contra la construcción de un nuevo aeropuerto internacional sobre 5000 hectáreas aledañas al Lago de Texcoco, un argumento que adquirió relativa fuerza en la opinión pública fue que el autoritarismo y la imposición de los procedimientos, así como el precio irrisorio de \$7.50 por metro cuadrado de tierra que el gobierno federal ofertaba

a los campesinos, eran las causas del conflicto. Considerando este argumento, bastaba entonces con mejorar el precio de la tierra y con generar un diálogo con los opositores. No obstante, esta visión fue superada cuando los ejidatarios explicaron que este megaproyecto representaba una amenaza para sus formas de vida, su cultura y sus tradiciones. Por lo que, no se trataba de negociar la mejor oferta posible sino de evitar a toda costa el proyecto y su avance destructivo. “La consigna de los propios campesinos ‘frijoles sí, aviones no’, sintetiza simbólicamente esta tensión” (Pineda, 2010, pp. 41, 43 en Navarro, 2015, p. 63).

A pesar de la ruptura provocada en el tejido social, el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra encaró al gobierno tanto federal como estatal y local —que tenían intereses de afiliación priísta- y a sus vecinos para quienes resultaba prometedora la venta de sus terrenos (Arellano y Santos, 2016). Por su parte los campesinos contaban con experiencias tejidas en la vida cotidiana y con la tradición³² de resistencia heredada que les permitieron organizarse, no era la primera vez que se daba la desposesión en esta zona, sólo que ahora se hablaba de dimensiones mayúsculas. La movilización social emprendida por el FPDT fue expresada mediante asambleas, guardias, marchas, bloqueos carreteros, y la retención de funcionarios gubernamentales, cabe destacar que la resistencia del frente no fue espontánea, en esta zona anteriormente ante las problemáticas surgieron organizaciones³³ por lo cual el FPDT reprodujo algunas de sus acciones (Kuri 2010). Algunos lugares que fueron escenario de la

³² Acuerdos como el repicar de las campanas o la utilización de cohetes no como símbolo de celebración sino, ya eran parte de la organización de la comunidad, les indicaba que era urgente tratar una problemática, así fue como iniciaron las primeras reuniones para acordar entre comunidad las acciones que permitieran detener el megaproyecto (Arellano y Santos, 2016).

³³ Algunas de estas organizaciones son el Frente Popular Regional de Texcoco, el Frente Popular del Valle de México — organización heredera de la primera— la agrupación Habitantes Unidos de San Salvador Atenco. Decadas anteriores a la primer y segundo proyecto aeroportuario el despojo fue empleado para la construcción de la carretera Reyes-Lechería (Kuri, 2010).

resistencia, como sitio para marchas, bloqueos, etc., fueron la carretera los Reyes la Paz, carretera Texcoco Lechería y el zócalo de la Ciudad de México, también se debe mencionar que durante los primeros meses de su lucha se dirigieron a los Pinos para protestar ante la declaración de expropiación de sus tierras, pero fueron contenidos por los granaderos.

El FPDT contribuyó a la movilización de la zona estructurándose como organización de reflexión y de acción mediante la capacidad política, como veremos más adelante integró otros mecanismos durante la segunda activación del proyecto aeroportuario para difundir las razones de su oposición, desde el primer intento en 2001, se popularizó la frase “tierras sí, aviones no” como muestra del desacuerdo frente al proyecto (Alcagaya, 2002) la cual no dejó de estar presente hasta la cancelación del mismo en su segundo intento en el 2018.

Uno de los hechos más notorios durante 2002, específicamente el 11 de julio, fue la movilización policiaca en Acolman, que comenzó en un enfrentamiento suscitado con campesinos de Atenco interesados en llegar al lugar para poder hablar con el gobernador, durante el acontecimiento intervinieron granaderos quienes resguardaban el municipio de Acolman lugar de un acto político del entonces gobernador Arturo Montiel, el resultado fueron 30 heridos y 15 detenidos. A consecuencia de la intervención policiaca que se hizo acompañar de golpes y tortura murió José Enrique Espinoza el 24 de julio (Arellano y Santos, 2016). Posteriormente, como protesta, el 13 de julio se dio la retención de 4 funcionarios del gobierno texcocano, con lo que se buscaba presionar para la liberación de ocho campesinos de Atenco, entre los que se encontraba Adán Espinoza e Ignacio del Valle retenidos en el penal Molino de Flores (Alcagaya, 2002).

Sin embargo, después de la cancelación del aeropuerto de 2001, no se cancelaron otro tipo de proyectos que guardaban relación con el megaproyecto, como vialidades alternas y libramientos, entre los que se puede mencionar el Circuito Exterior Mexiquense. Posterior a la abrogación de los decretos de expropiación el 14 de agosto de 2002 y la consecuente cancelación del proyecto aeroportuario, se establecieron mesas de diálogo y negociación entre el gobierno y el FPDT, se creó un Consejo Popular Municipal con el propósito de asegurar que en el futuro se consideraran los intereses de las comunidades, pues estos habían sido ignorados por el presidente municipal (Arellano y Santos, 2016).

Desde el 2001 el FPDT se fue forjando como un movimiento relevante estableciendo comunicación con

Organizaciones nacionales como el Sindicato Mexicano de Electricistas (SME) y el Frente Popular Revolucionario (FPR), que se aliaron en la lucha social con diversos propósitos, como el empleo y la seguridad social, pero no ha habido una alianza directa con algún partido político en específico. También participan grupos sociales y organizaciones no gubernamentales tanto nacionales como internacionales. Entre los organismos internacionales destacan Human Rights, Comisión Interamericana de Derechos Humanos, Heart Voice, y diversas redes internacionales dedicadas a la defensa de los derechos humanos en Italia, Canadá, Francia, España y Estados Unidos. (Moreno, 2014, s/p).

El antagonismo de los ejidatarios frente al proyecto aeroportuario de 2001 en adelante se dio en un contexto marcado por diferencias materiales en las que el gobierno poseía los elementos institucionales y jurídicos que permitieron los decretos expropiatorios, la represión cruda en mayo, y que posteriormente en 2014 reactivaría el proyecto con la estrategia de desplazar el polígono aeroportuario en la misma zona pero a tierras federales y conseguir

tierras para otras obras de índole hidráulica, como fue el caso del plan de la Conagua; en el campo simbólico se suscitó la propagación de una imagen de la resistencia de los atenguenses y demás sectores en contra del aeropuerto como enemigos del progreso, agitadores de la paz nacional, personas con las que no se podía llegar a entablar un diálogo, es decir, la profundización del discurso en contra de movimientos sociales (Arellano y Santos, 2016).

Uno de los episodios más opresivos y que devela la violencia ejercida en contra de la resistencia para detener la construcción del megaproyecto aeroportuario –más visible en comparación con la desposesión de tierras mediante formas refinadas que a simple vista no parecen ser desposesión- fue la intervención de las fuerzas armadas, la cual tuvo como pretexto un conflicto entre vendedores de flores en el mercado Belisario Domínguez el 3 de mayo de 2006, como consecuencia de la ocupación de un sitio que no le pertenecía a estos vendedores, la policía local fue enviada para que resolvieran el problema, posteriormente el 4 de mayo las fuerzas intervinieron en San Salvador Atenco (Moreno, 2014).

El actuar de los elementos policiales fue desde la tortura física, psicológica hasta el abuso sexual cometido en contra de mujeres (Díaz, 2017), así se intentó desintegrar el movimiento social que había emprendido el FPDT puesto que la organización no terminó después de la derogación de los decretos, el avance de su organización llevo a que la misma se concretara como un medio a través del que las comunidades daban a conocer sus necesidades, además el movimiento se constituyó como un referente nacional e internacional, la opacidad del asunto derivó en el encierro de integrantes del movimiento, Ignacio del Valle fue condenado a 112 años de prisión, Felipe Álvarez Hernández a 67 años de prisión, ambos fueron detenidos desde el 3 de mayo de 2006 y liberados el 30 de junio de 2010, pese a esto, en el momento de los hechos en los medios más populares de comunicación, como cadenas

televisivas de Televisa y TV Azteca, persistió el manejo de la noticia dando una imagen en la que los torturados resultaban ser personas que ponían en riesgo la seguridad pública (Arellano y Santos, 2016).

Cuando ocurrió la represión de Atenco en el año 2006, concluyendo el periodo presidencial de Vicente Fox, la entidad mexiquense se encontraba al mando de Enrique Peña Nieto, en el gobierno municipal se encontraba Nazario Gutiérrez Martínez – quien era presidente suplente y tomo el cargo cuando Higinio Martínez Miranda abandonó el cargo- de forma local en San Salvador Atenco regía Pascual Pineda Sánchez, por pertenencia partidista uno de ellos pertenecía al PAN, y los otros dos gobernaban con afiliación priista. Debido a que solo faltaban seis meses para la conclusión del mando presidencial de Fox la responsabilidad sobre los hechos ocurridos en el pueblo de Atenco recayó principalmente en la administración estatal de Enrique Peña Nieto (Moreno, 2014).

La opresión suscitada el 4 de mayo no fue un accidente de la incapacidad o inexperiencia, del, en ese entonces recién gobernador de la entidad mexiquense Enrique Peña Nieto, que le impidiera evitar toda la violencia directa ejercida por parte de los militares en contra de campesinos, y de otros sectores que les acompañaban de nacionalidad mexicana y extranjera. Tras analizar el operativo el 3 de mayo, la Suprema Corte de Justicia el 10 de febrero de 2009 dio a conocer que se absolvía la culpabilidad del gobernador Enrique Peña Nieto y de Eduardo Medina Mora, pues ellos no habían violado las garantías de los detenidos, la represalia a 21 agentes acusados de abusos de autoridad fue únicamente su suspensión (Arellano y Santos, 2016).

Como escribió Cristina Alcantara en su libro *Atenco, el peso del poder y el contrapeso de la resistencia civil* “Téngase en cuenta que la cancelación del proyecto de Texcoco, al menos en lo que al gobierno federal concierne, no constituye el punto final de la historia, sino el inicio forzado de otra: la búsqueda de otra opción para ampliar la oferta de servicios aeroportuarios.” (2002, p. 25). El inicio de esta nueva historia forzada fue también solo una década después al oriente de la ZMCM, mediante reajustes delimitados por el desplazamiento del proyecto a una zona federal cercana, y la compra de terrenos con propósitos que en ese entonces se exhibieron para la implementación del programa Parque Ecológico Lago de Texcoco de la CONAGUA.

En 2014, nuevamente se hizo presente el proyecto aeroportuario, la resistencia de los pueblos tenía la misma finalidad, defender su relación con la tierra ante la posibilidad de que esta fuera reducida a un bien puramente mercantil. El FPDT se perfiló como una organización apartidista puesto que este tipo de afiliación no les proporcionaba la protección de su forma de vida, ello se ve reflejado en las siguientes palabras de Ignacio del Valle.

“Tan sólo el gobierno, a través de Gobernación y a través de nuestras comunidades utilizó al PRI y a los partidos para que influyeran en que sí se aceptara, pero esto nos dio muestra de que cuando un pueblo ve afectados sus intereses los partidos se ven rebasados porque no representan los intereses que tiene un pueblo” (Arellano y Santos, 2016, p.162).

Con el anuncio de la reactivación del proyecto aeroportuario, volvió a hacerse presente la incertidumbre, el aspecto que más captó reflectores fue el veredicto de la Manifestación de Impacto Ambiental MIA, el cual se consideraba tenía muchas inconsistencias, dejaba algunos aspectos importantes vagando sin mayor detalle, en este estudio se discutía sobre el tipo de suelo, sobre el lugar como sitio de llegada de diversas especies de aves, sobre la función

reguladora del lago en la ZMCM, fue así como se organizó una reunión pública para dar respuesta a las dudas de los ejidatarios, pero al evento no asistieron, como la seriedad lo ameritaba, funcionarios con cargos jerárquicos dentro de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales SEMARNAT, los asistentes fueron principalmente académicos de la Universidad Autónoma de Chapingo y del Colegio de Posgraduados, organizaciones ambientalistas, funcionarios locales, e integrantes de FPDT (Enciso y Salinas, 2014).

Así, el FPDT considero que era necesario emprender acciones para defender la propiedad comunal y el territorio, como la convocatoria a marchas representando la vía de la protesta, y por la vía judicial impugnar ante el Tribunal Superior Agraria la decisión tomada con la cual se cambiaría de tipo de propiedad en una extensión de 1000 hectáreas, además el frente denunciaba que para facilitar la transacción de compraventa de terrenos estos mismos pasaron de ser propiedad comunal a tener un derecho privado (Pérez, 2014). Desde 2014 hasta 2018, el FPDT siguió actuando mediante la vía de movilización social y jurídica, buscando impugnar y conseguir amparos, en el año 2016 fueron amedrentados por un comando armado, cuando en los límites de los ejidos de Atenco y Francisco I. Madero entraron con maquinaria para proceder con la construcción de la autopista Pirámides-Texcoco, ante esto el FPDT acudió al lugar puesto que se trata de su territorio donde fueron agredidos con palos, rocas y armas de fuego (Salinas, 2016).

Los Pueblos Unidos en Contra del Aeropuerto y el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra crearon la campaña virtual *#yo prefiero el lago* con el objetivo de difundir y conseguir más simpatizantes que respaldaran su posición de negativa a la edificación del aeropuerto en la Zona del Lago de Texcoco, principalmente se difundió en esta campaña los motivos que tienen que ver con la amenaza ecológica, es decir, ambiente que sustenta la vida de diferentes

especies de aves migratorias entre otras especies; la desecación del lago; el hundimiento en el terreno; el proyecto como una oportunidad de beneficios para los más ricos, entre otros. En este punto la oposición frente al NAICM se planteaba por los inconvenientes que se desencadenarían en el sitio de su construcción y además a escala metropolitana o de cuenca, por ello fue aún más notable la participación en esta campaña de académicos de diferentes especialidades, estudiantes y otros sectores de la ciudadanía.

Desde *#yo prefiero el lago* se convocó a la realización de marchas, el aprovechamiento de las calles como sitio de encuentro para brigadeo, además se realizaron diferentes conferencias en distintas sedes como instituciones académicas, sindicales, entre otras, para que los afectados y quienes los respaldaban como la comunidad académica, expusieran su posición al respecto de la inviabilidad de la construcción del NAICM. También se visibilizaron las amenazas que recibían algunas de las personas que afectadas por el megaproyecto no se encontraban a favor del mismo, como la señora Nieves Rodríguez quien en reiteradas ocasiones junto con su familia fue amenazada exigiendo que se retirara para así continuar con la construcción de la carretera Pirámides-Texcoco a cargo de la empresa pinfra y cipsa (Salinas, 2018).

Desde que era jefe de gobierno capitalino, Andrés Manuel López Obrador (2004-2005), se opuso a la construcción del Nuevo Aeropuerto en Texcoco, en ese entonces expuso como motivo las diferentes complicaciones que implicaba la obra para la Ciudad de México, relacionadas con la sustentabilidad, inundaciones y otras consecuencias (Alcagaya, 2002). Con la llegada a la presidencia de AMLO en 2018 se propuso la consulta mencionada en el párrafo anterior, realizada del jueves 25 de octubre al domingo 28 de octubre.

Los resultados respaldaron la opción de cancelar el NAICM en Texcoco, de las 1 067 859 personas que participaron a nivel nacional 69.95% (746,967.37) eligió la cancelación del megaproyecto en Texcoco, no obstante, no se realizó una consulta para así decidir que la construcción en Santa Lucía municipio de Tecámac, por lo que, a la vez que la consulta daba la opción de elegir cancelar la construcción en Texcoco ya se tenía impuesta la nueva ubicación para el aeropuerto. La consulta de NAICM tuvo un tiempo de preparación para poder ponderar las opciones, sin embargo, un mecanismo como este no es el más adecuado para cualquier megaproyecto, menos si esta sobrepone los intereses de la comunidad imaginaria por encima de los intereses, los usos y costumbres de las comunidades locales afectadas.

Circuló una opinión a favor del NAICM en la que se desacreditaba la consulta por dar a elegir a personas inexpertas en materia de aeropuertos o de ingeniería; cuando se trata de megaproyectos, esta es una de las opiniones comunes donde solo las personas calificadas pueden o deben decidir, en materia de aeropuertos ha primado para su imposición o aprobación lo ingenieril, lo arquitectónico o lo ambiental. La *legitimación verde* representada principalmente por los estudios de impacto ambiental favorables para el capital, se ha convertido en un recurso de aprobación, diezmando otro tipo de aspectos (Ibarra, 2016), cuando se habla de megaproyectos y sus impactos sociales, no es suficiente tratar a la sociedad como una población más o menos homogénea, que se distingue por edad, ocupación o sexo, en un megaproyecto igualmente se necesita ponderar las relaciones sociales de las comunidades, puesto que implican fuertes cambios económicos, políticos, locales, regionales y nacionales relacionados con la producción de un tipo de espacio capitalista, de esta manera es como el aeropuerto daba fin a un tipo de relación social aun comunitaria.

Como parte de las actividades de resistencia se convocó mediante *#yo prefiero el lago* a dos encuentros, el primer encuentro se celebró en Tlanixco Estado de México, el segundo se llevó a cabo el 24 y 25 de noviembre de 2018 en San Salvador Atenco, los asistentes fueron estudiantes y principalmente organizaciones sociales, como los vecinos de Pedregales Coyoacán, Mexicali resiste, la SNTE, CNI, CIG, entre otros; durante estos días se discutió sobre los megaproyectos, los presos políticos, la situación de la Cuenca del Valle de México, y se concluyó la necesidad de generar y fortalecer una red de movimientos sociales a nivel nacional como una forma de dar a conocer cuáles son las afrentas de los mismos y así poder apoyarse.

Después de la cancelación, la problemática giró entorno a cuál sería la utilización que el gobierno decidiría efectuar sobre el polígono donde se edificaba el aeropuerto, para quienes se encontraban en contra del aeropuerto interesaba la cuestión de cuando se dejarían de realizar actividades de construcción puesto que, aunque ya se había cancelado, aún seguían interviniendo en el polígono. Declaraciones posteriores dieron a conocer una de las intenciones por parte del gobierno actual, donde se menciona que el área sería utilizada para un parque urbano, así lo dio a conocer Blanca Jiménez Cisneros directora de la CONAGUA, dicho proyecto ecológico fue ideado por el arquitecto Iñiqui Echeverría incluye además la realización de deportes de vela, canotaje, excursiones, ciclismo de montaña y observación de flora y fauna (La Jornada, 2019).

Se abren nuevas interrogantes, ¿este es un proyecto con el que estarán de acuerdo los pueblos implicados? ¿es un proyecto que protege los intereses de la reproducción social y de la reproducción de la vida? ¿este nuevo proyecto contempla como un pilar la participación ciudadana de los pobladores? Mientras tanto el Frente de los Pueblos en Defensa de la Tierra

y los Pueblos Unidos en Contra del Nuevo Aeropuerto se han mantenido al tanto de la situación pensando formas en las que se garantice que las nuevas acciones incluyan el bienestar de las comunidades y que este se plantee tomando en cuenta los intereses de las mismas. El aeropuerto habría acabado con lo que hasta ahora los pueblos en resistencia habían conquistado como un espacio para el discurso de las clases subalternas afectadas por el nuevo proyecto en la zona oriente de la zona metropolitana, como se ha mencionado antes del aeropuerto ya se resistía aunque bajo el discurso oculto como lo llama Scott (2000), después de ello el FPDT se posicionó como una figura a través de la cual los campesinos podían hacer de conocimiento público sus intereses, mostrando el potencial de su capacidad política, y de los demás sectores que se interesaban por detener el proyecto del NAICM.

Los ejidos de los pueblos afectados por el proyecto aeroportuario tienen un largo proceso histórico que los llevo a mantenerse más o menos alejados del total dominio de las élites gobernantes aunque estas mismas fueran infiltrando en el tejido social a través de acuerdos y negociaciones políticas con las autoridades locales; esta zona es un ejemplo de que “los espacios sociales en que crece el discurso oculto son por si mismos una conquista de la resistencia, que se gana y se defiende en las fauces del poder” (Scott, 2000: 149). Desde este punto de vista interesa poner al territorio en igual nivel de importancia que al ambiente a la reproducción social, más allá donde se encuentra el ámbito de la relación común y de la protección de los espacios que se producen a raíz de esta y que a su vez permiten la reproducción de este tipo de relación. Por ello el aeropuerto, además de ser un proyecto que tenía por objetivo la acumulación material obtenida a través de la circulación de capital, flujos de personas y mercancías, funcionaba como un dispositivo de vaciamiento y desintegración

de la cohesión social subalterna y por lo tanto la aniquilación de sus territorios comunitarios, razón por la que al día de hoy siguen con la movilización social después de 18 años.

A MODO DE CONCLUSIÓN

A lo largo de esta tesis argumentamos que el megaproyecto aeroportuario en Texcoco cobra relevancia para la Ciudad de México y su periferia no únicamente desde el ámbito de infraestructura, aun con su cancelación el proyecto del NAICM en Texcoco ejemplifica y responde a una lógica vinculada con el funcionamiento, el crecimiento y desarrollo histórico de la Ciudad, en el que resalta la tendencia que domina la producción del espacio, que podemos resumir como la modernización del espacio urbano en el proyecto capitalista, mediante la cual se enfrenta la crisis urbana manifestándose como la construcción de grandes proyectos estratégicos, subordinados a la racionalidad de mercado la producción de estos espacios nace principalmente de tres procesos: la fragmentación espacial, la segregación y la polarización urbana.

Los megaproyectos urbanos a modo de grandes obras públicas tienen implicaciones económicas y sociales, por un lado, se erigen como una estrategia de revalorización del suelo a través de la industria de construcción y posteriormente de su venta con la mercadotecnia del lugar que los convierte en fructíferos contenedores del sector financiero, de comercio y de servicios; de haber llegado a término la construcción del proyecto aeroportuario en Texcoco, el polígono habría quedado fragmentado respecto de sus áreas vecinas en términos de la apropiación del espacio por parte de la población local. Constituía un proyecto que reflejaba los avances técnicos de la modernidad, pero también otra serie de variables culturales, políticas y económicas.

El proyecto aeroportuario nos mostró la tendencia del movimiento del capital en su fase neoliberal en la ZMCM, donde hasta ahora las inversiones para crear las condiciones del sector financiero, de comercio y de servicios se habían ubicado en las áreas centrales, sin

embargo, con el aeropuerto el capital se movilizó hacia un área de la periferia urbana hasta ahora subdesarrollada.

Como lucha social, el movimiento contra el nuevo aeropuerto se oponía a la relación del capital, al proteger la reproducción de la vida tanto social como medioambiental, de forma puntual el FPDT denunciaba las siguientes afectaciones: el ecocidio al afectar un área verde importante; destrucción de arroyos y manantiales; destrucción de zonas de recarga de acuíferos; daños a la salud, a la vivienda y a los campesinos. En este último rubro la violencia ejercida se ha hecho visible a través del despojo, de las amenazas, de la represión en Atenco, de las detenciones y de dos casos de asesinato. (#YoprefieroElLago Todos contra el NAICM).

La resistencia en contra del aeropuerto se posicionó en la escala urbana no solo fue ante el megaproyecto, el alcance de la movilización social puede ser rastreado como una barrera ante la reducción total de lo humano y de la naturaleza como mercancías, bajo la modernidad capitalista neoliberal, que aunque constituye un reajuste relativamente reciente del modo de producción sigue siendo una mutación del capital, por ello, mantiene una raíz a su matriz, es decir, a los ejes de la modernidad capitalista, como lo son el progresismo con la sustitución de lo viejo por lo nuevo, el humanismo, el economicismo y el urbancismo; por lo que además de incentivar el proyecto económico neoliberal de aumentar la acumulación de capital, también intervenía y manifestaba la dimensión del neoliberalismo como proyecto político, puesto que el aeropuerto se levantaba como un dispositivo de vaciamiento de uno de los obstáculos de la expansión de la relación de capital como relación social dominante, es decir, la relación de lo común, que se construye bajo ciertos códigos, formas de organización social y reflexiones desde las cuales se busca la recuperación de la capacidad política y la protección

de la reproducción de la vida, estos códigos se habían reproducido como discurso oculto antes de los proyectos aeroportuario, pues como se mencionó los pueblos en contra del aeropuerto tienen una larga herencia de resistencia, desde el anuncio del aeropuerto con Vicente Fox, se ha erigido como un espacio abiertamente en resistencia y en disputa.

En la modernidad capitalista la producción del espacio se concreta como Desarrollo Geográfico Desigual, durante los reajustes neoliberales se puede distinguir su intensificación a través de la destrucción creativa, por la que se ha caracterizado el urbanismo neoliberal o nuevo urbanismo. El urbanismo neoliberal es resultado de los reajustes neoliberales, por el cual se busca cumplir el propósito de dominar la estructura urbana, además de buscar la administración de la ciudad al modo de una empresa, tiene como rasgo constituyente a la ciudad revanchista, ambos –tanto el urbanismo neoliberal como la ciudad revanchista- en la escala urbana buscan incentivar el proyecto económico del neoliberalismo es decir reactivar la acumulación capitalista y restaurar el poder de clase, desde su dimensión como proyecto político.

Por ello, ante el urbanismo neoliberal y la ciudad revanchista, cobra importancia el Derecho a la Ciudad, es decir, la capacidad creativa, prioritariamente política, con una importante dimensión colectiva, que no se restringe al simple acceso o uso de la ciudad, y desde el cual la vivencia de la ciudad se constituye como un bien supremo cuyo valor de uso es en efecto poder acceder a bienes y productos materiales consumibles y también a la información, al simbolismo, a las actividades lúdicas, que hasta ahora han estado interceptadas por el valor de cambio, por el comercio y por la ganancia, haciendo de la ciudad un objeto de consumo como cualquier otro para el turismo, un mero espectáculo.

La destrucción creativa detrás del NAICM tuvo como objetivo de destrucción la espacialidad de la relación comunal de los ejidatarios, afectada por la dinámica que persigue la instauración o concreción hegemónica de un tipo de racionalidad espacial, según la cual, la forma ejidal es un remanente del pasado Estado de bienestar, de ahí que en la actualidad su función – como proveedor de productos agrícolas- para el modelo neoliberal no resulta indispensable, es por ello que algunos de los pobladores cercanos al nuevo aeropuerto participaron en la disputa por el espacio, frente a las élites económicas y políticas detrás de los diferentes tipos de capital que tenían interés en la concreción del proyecto; por otro lado, bajo la lógica del capital en su fase neoliberal pretendía impulsar el mejor uso de estos “espacios vacíos” a través del Nuevo Aeropuerto internacional de la Ciudad de México en Texcoco, puesto que proporcionaba ventajas no sólo en términos de distancia -15 km de un aeropuerto a otro- sino además en términos de la dinámica económica y social que podría haber generado un reajuste espacial de la magnitud del proyecto del NAICM a escala urbana en pro del capital.

El tema del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México es aún un tema inconcluso, hoy en día continua la polémica debido a su relocalización en Santa Lucía, vuelve a hacerse presente el tema “medioambiental”. La comunidad empresarial posterior a la cancelación del NAICM en Texcoco y su reubicación en Santa Lucía en el municipio de Tecamac, dio a conocer su rechazo de esta decisión puesto que consideraban un inconveniente la distancia entre la Ciudad de México y la base aérea en Santa Lucía, ya que impediría la llegada de turismo al complicar los viajes, además de por medio se encuentra la pérdida del capital invertido en el polígono aeroportuario enclavado en Texcoco, y la pérdida de compromiso del gobierno mexicano en la escala nacional e internacional al fallar frente a

las leyes y acuerdos existentes (Forbes, 2018). Después de que un juez federal revocara las suspensiones en contra del aeropuerto Felipe Ángeles en la base aérea de Santa Lucía frente al argumento de la SEDENA según el cual el aeropuerto cumple con la protección de intereses nacionales (La Razón, 2019), los habitantes de Tecamac específicamente de doce pueblos indígenas han manifestado su descontento, hasta ahora han dado a conocer que las principales problemáticas que se avecinan son los daños a la salud, la escasez de agua y la inseguridad, por ello se manifestaron iniciando un recorrido de la entrada municipal de Tecamac a la base aérea de Santa Lucía (Gudiño, 2019).

El proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional sigue siendo un espacio en disputa, aún se discute a que actividad se destinará el área que pertenecía al polígono aeroportuario, se polarizan los intereses, de un lado se encuentran los intereses locales y comunitarios, y por otro los intereses afines a expectativas “nacionales” en los cuales prepondera la racionalidad de que tiene que ser un uso que genere beneficio para toda la nación, sin importar que otra vez se deje de lado los intereses de la población local.

REFERENCIAS

- Alcayaga, C. (2002). *Atenco, el peso del poder y el contrapeso de la resistencia civil*. México: Porrúa.
- Anderson, B. (1993). *Comunidades imaginadas reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo* (Suárez, E., Trad.). México: Fondo de Cultura Económica. (Obra original publicada en 1992).
- Arellano, J. y Santos, C. (2016). *Atenco entre el desarrollo regional y la defensa del territorio*. En Ibarra, M. y Talledo, E. (coord) *Megaproyectos en México, una lectura crítica* (p 155-176). México: Ítaca.
- Berman, M. (1988). *El Fausto de Goethe: La tragedia del desarrollo*. En *Todo lo solido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad* (28-80). Madrid, España: Siglo XXI.
- Brenner, N y Theodore N (2017). *Las ciudades y las geografías del neoliberalismo realmente existente*. En Sevilla, Á (Ed) *Neil Brenner Teoría urbana crítica y políticas de escala* (p. 113-159). Barcelona, España: Icaria.
- Brenner, N. (2017). *Mil hojas: Notas sobre las geografías del desarrollo espacial desigual*. En Sevilla, Á (Ed) *Neil Brenner Teoría urbana crítica y políticas de escala* (p 195-233). Barcelona, España: Icaria.
- Camacho, L. (2013). *Reestructuración neoliberal del sistema de transporte en la Ciudad de México y la producción de espacios desiguales*. En Olivera, P (Ed.). *Polarización social en la ciudad contemporánea. Re-escalamiento de los espacios del neoliberalismo* (pp 121-154). México: FFyL.
- Concheiro B. L y Diego Q. R. (2001). *Una perspectiva campesina del mercado de tierras ejidales. Siete estudios de caso*. México: Casa Juan Pablos.
- Cruz R. M. y Chávez M. (2012). *PROCEDE: privatización y urbanización de la tierra de propiedad ejidal. El caso de la ciudad de Colima*. En *Periferias metropolitanas, políticas públicas y medio ambiente* (103-130). México: Programa Editorial de la Red de Investigación Urbana.
- Duhau, E. y Giglia, Á. (2008). *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI.
- Duhau, E. y Giglia, Á. (2016). *Metrópolis, espacio público y consumo*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Echeverría, B.(1998). *Valor de uso y utopía*. México: Siglo XXI.
- Echeverría, B. (2001). *Modernidad y cultura*. En *Definición de la cultura* (p 213- 240). México: *fondo de cultura económica*.
- Echeverría, B. (2010). *La modernidad “americana” (claves para su comprensión)*. En *Modernidad y Blanquitud* (pp 87-114). México: Era.

- Echeverría, Bolívar (2011). Modernidad y capitalismo: 15 tesis sobre la modernidad en Crítica de la modernidad capitalista (pp 79-81). La Paz: Bolivia.
- Echeverría, B. (2013). La ciudad capitalista contemporánea y La renta de la tierra, la renta de la tierra y las postciudades . En *América Latina en Modelos elementales de la oposición campo ciudad*. México: Ítaca.
- Echeverría, B. (2016). Modernidad y blanquitud (p. 13-33, 87-114). México: Era.
- Eibenschutz, R. y Goya, C. (2009). Estudio de la integración urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México, 1996- 2006: dimensión, características y soluciones. México: Porrúa.
- Eibenschutz, R. (2010). Introducción. En *Zona Metropolitana del Valle de México : Los retos de la megalópolis* . (pp. 13-21). México: UAM División de Ciencias Sociales y Humanidades.
- Esquivel, M, T. y Neri V. J. (2012). Los efectos de los conjuntos urbanos en la gestión urbana municipal. En *Periferias metropolitanas, políticas públicas y medio ambiente* (p131-155). México: Programa Editorial de la Red de Investigación Urbana.
- Esteva, G. (1996). Desarrollo. En diccionario de desarrollo (p 52-78). Perú: PRATEC.
- Fini, D. (2016). Territorio como paradigma en las luchas sociales contemporáneas. En Navarro, M. y Fini, D. *Despojo capitalista y luchas comunitarias en defensa de la vida en México. Algunas claves desde la Ecología política* (p 93-110). Puebla, México: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélaz Pliego”, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Garza, G (2003). La urbanización de México en el siglo XX. México: El Colegio de México.
- Gasca, J. (2013). Reestructuración y polarización entre ciudades y regiones en México durante el neoliberalismo. En Olivera Patricia. Polarización social en la ciudad contemporánea. Re-escalamiento de los espacios del neoliberalismo (pp 21-53). México: FFyL.
- Gilly, A. (2006). Historia a contrapelo. Mexico,: Ediciones ERA.
- Gilly, A. y Roux, R. (2015). El despojo de los cuatro elementos. Capitales, tecnologías y mundos de la vida. En *El tiempo de despojo. Siete ensayos sobre un cambio de época* (p 131-164). México: Ítaca.
- González, F. (2017). Pensar la violencia: espacios homogéneos vacíos. En *Apuntes teórico-metodológicos para el análisis de la espacialidad: aproximaciones a la dominación y la violencia. Una perspectiva multidisciplinaria* (p 77-101). México: Ediciones Monosílabo.
- González, F. (2018). Geografía y Violencia. Una aproximación conceptual al fundamento espacial de la violencia estructural. México: Ediciones Monosílabo.

- Gutiérrez, M., Navarro, M. y Linsalata, L. (2017). Repensar lo político, pensar lo común. Claves para la discusión. En Inclán, D., Linsalata, L. y Millán, M. (coord) *Modernidades alternativas* (p 377- 417). México: Ediciones del lirio.
- Harvey, D. (2004a). El Nuevo imperialismo. Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2007). Breve historia del neoliberalismo. Barcelona: Akal.
- Harvey, D (2009), “Capitalismo: la fábrica de la fragmentación”, David Harvey, *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. (pp. 137-143) Madrid, Ediciones Akal, S.A..
- Harvey, D. (2013). Ciudades Rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Madrid, España: Akal.
- Hernández, R. y Oliveros, R. (2017). Hacia una modernidad no capitalista. El potencial emancipatorio de las sociedades vernácular. En Inclán, D., Linsalata, L. y Millán, M. (coord) *Modernidades alternativas* (p 61-78). México: Ediciones del lirio.
- Herrera, D. (2017). Las globalizaciones alternativas: las nuevas raíces/opciones y el mundo por construir. En *Hegemonía, poder y crisis. Bifurcación, espacialidad estratégica y grandes transformaciones globales en el siglo XXI* (p232-257). México: Ediciones monosílabo.
- Ibarra, M. (2016). Los megaproyectos desde una geografía crítica. En Ibarra, M. y Talledo, E. (coord) *Megaproyectos en México, una lectura crítica* (p 21-42). México: Ítaca.
- Inclán, D. y Millán, M. (2017). Introducción. En Inclán, D., Linsalata, L. y Millán, M. (coord) *Modernidades alternativas* (p 15-21). México: Ediciones del lirio.
- Inclán, D. (2017). Astillas en el tiempo: sujeto e inteligibilidad histórica. En Inclán, D., Linsalata, L. y Millán, M. (coord) *Modernidades alternativas* (p 175-196). México: Ediciones del lirio.
- Jaramillo, S (2009). Hacia una teoría de la renta del suelo urbano. Bogotá: Uniandes.
- Jaidopulu, M. (2017). Para mirar lo invisible: una aproximación a la dinámica de la vida cotidiana. En Inclán, D., Linsalata, L. y Millán, M. (coord) *Modernidades alternativas* (p 131- 154). México: Ediciones del lirio.
- Kalach, A. (2010). México: ciudad Futura. México: RM Verlag Recuperado de <https://www.kalach.com/ciudad-futura/>.
- Kosak, D. (2011). Fragmentación urbana y neoliberalismo global. En Pradilla, E. *Ciudades compactas, dispersas y fragmentadas* (p 13-62). México: Porrúa.
- Kosik (1967). La dialéctica de la totalidad concreta. En *Dialéctica de lo concreto* (p 25-53). México: Grijalbo..

- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política: el derecho a la ciudad*, II. Barcelona, España: Ediciones Península
- Lefebvre, H. (1980). *Hacia el ciberantropo*. Barcelona, España: Gedisa.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid, España: Capitán Swing
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. [Trad. González j. Pueyo]. Barcelona, España: Ediciones Península.
- Linares, J (2009). *La imagen urbana, México en el siglo XXI. Entre la crisis y la transición urbana*. México: Porrúa.
- López, R. (2010). En Eibenschutz Hartman, Robert (coord). Introducción. *Zona Metropolitana del Valle de México : Los retos de la megalópolis* . (pp. 59-89). México: UAM División de Ciencias Sociales y Humanidades.
- Marx, K (1988). Cap XXIV. Acumulación originaria. T1.Vol. 3. SXXI
- Moreno, M. (2010). La ciudad de clase mundial: de discurso académico a discurso urbano. En Mercado Celiz, Alejandro. *Reflexiones sobre el espacio en ciencias sociales: Enfoques, problemas y líneas de investigación*. (345-378).
- Moreno, J. (2013). Relaciones entre la reestructuración terciaria de la Ciudad de México y los movimientos sociales urbanos 1980-2010. En Ramírez, B. y Pradilla, E. (coord.) *Teorías y políticas territoriales* (p 334-53). México: División de Ciencias y Artes para el Diseño Unidad Xochimilco.
- Navarro, M. (2015). *Luchas por lo común. Antagonismo social contra el despojo capitalista de los bienes naturales en México*. México: Instituto de Ciencias y Humanidades “Alfonso Vález Pliego”, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla; Bajo Tierra A.C.
- Olmedo, B (2009). *Crisis en el campo mexicano*. México: Instituto de Investigaciones Económicas.
- Osorio, J. (2014). Estado, aparato de Estado y poder político. En *Estado, reproducción del capital y lucha de clases* (p 67-82). México: IIE-UNAM.
- Padilla, S. (2009). Colonias Populares en la Ciudad de México. Urbanismo informal y autoconstrucción. En *Urbanismo informal*. (pp 27-49). México: “Arquitectura y Urbanismo Internacional”.
- Pérez, M. (2017). *Megaproyectos, capital y resistencias. Una mirada desde la antropología urbana*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Pradilla, E. (2009). Los territorios del neoliberalismo en América Latina (pp 25-85, 113, 210). *Compilación de ensayos*. México: Miguel Ángel Porrúa..

- Pradilla, E. (2011). Zona Metropolitana del Valle de México: Una ciudad baja, dispersa, porosa y de poca densidad. En *Ciudades compactas, dispersas y fragmentadas*. México: Porrúa.
- Pradilla, E. y Sodi, D. (2006). La ciudad incluyente. Un proyecto democrático para el Distrito Federal. México: Editorial Oceano de México.
- Preciat y Vidrio (2010) En Eibenschutz Hartman, Robert (coord). Introducción. *Zona Metropolitana del Valle de México : Los retos de la megalópolis* . (pp. 155-193). México: UAM División de Ciencias Sociales y Humanidades.
- Roux, R. (2009). El príncipe fragmentado. México: despojo, violencia y mandos. En Arceo, Enrique. *Las condicionantes de la crisis en América Latina. Inserción internacional y modalidades de acumulación* (p 241-274). México: CLACSO.
- Roux, R (2011). Ausencia de ley. El desmoronamiento del Estado Mexicano. En Osorio, J. (coord) *Violencia y crisis del Estado. Estudios sobre México* (p 64, 65). México: Mc editores.
- Roux, R. (2015). Marx y la Cuestión del despojo. Claves teóricas para iluminar un cambio de época. En Gilly, A. y Roux, R. *El tiempo de despojo. Siete ensayos sobre un cambio de época* (p 39-60). México: Ítaca.
- Rubio, B. (2012). El dominio de la industria en los campesinos durante la postguerra, 1940-1975. *Explotados y excluidos. Los campesinos latinoamericanos en la fase agroexportadora neoliberal*. (4ª ed. pp. 55-77). México: Plaza y Valdés editores.
- Rubio, B (2014). La crisis del orden agroalimentario de la posguerra 1970-1980. En *el dominio del hambre. Crisis de hegemonía y alimentos*. México: Juan Pablos editor.
- Saracho, F. J. (2017). Espacialidad(es)... dominación y violencia. En *Apuntes teórico-metodológicos para el análisis de la espacialidad: aproximaciones a la dominación y la violencia. Una perspectiva multidisciplinaria* (p 19-35). México: Ediciones Monosílabo.
- Scott, J. (2000). Los dominados y el arte de la resistencia. México: Era.
- Smith, N. (2005). En Harvey, D. y Smith, N. *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*. Barcelona, España: Universidad Autónoma de Barcelona Servei Publicacions.
- Smith, N. (2006) La producción de la naturaleza: la producción del espacio (Claudia Villegas). México: UNAM Facultad de Filosofía y Letras, Sistema de Universidad abierta.
- Smith, N (2015). Gentrificación urbana y desarrollo geográfico desigual. Barcelona, España: Icaria.
- Unikel, L. (1978). El desarrollo urbano de México: diagnóstico e implicaciones futuras. México: El Colegio de México.
- Zizek, S. (2009). Introducción. El manto ensangrentado del tirano. En *Sobre la violencia, seis reflexiones marginales* (p 9-18). España: Paidós Ibérica.

Artículos de revista y ponencias disponibles en internet

- Aparicio, A. (2010). Economía Mexicana 1910-2010: Balance de un siglo. Recuperado de <http://www.economia.unam.mx/profesores/aaparicio/Econom%C3%ADa.pdf>
- Asuad, N. (2014). La ciudad de México, su región y la construcción y operación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM). Recuperado el 18 de julio de 2018, a las 1:44 p.m. de <http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/Ponencia%20Asuad.pdf>.
- Bautista, O. (2003). La deuda externa en la historia de México. Recuperado de: <http://ri.uaemex.mx/handle/20.500.11799/58626>
- Brenner, N. (2003). La formación de la ciudad global y el re-escalamiento del espacio del Estado en la Europa Occidental post-fordista. *Revista eure* (Vol. XXIX, N° 86), pp. 5-35, Santiago de Chile.
- Duhau, E. (2003). División social del espacio metropolitano y la movilidad residencial. *Papeles de población*. Vol. 9 No. 36. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252003000200008#nota
- Duhau, E. y Giglia, Á. (2007). Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la Ciudad de México: del microcomercio al hipermercado. *EURE (Santiago) - Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*. Vol 33, Iss 98, Pp 77-95. Recuperado de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612007000100005
- Garduño, R. R. (2013). La medición de la competitividad en México: ventajas y desventajas de los indicadores. *Realidad, datos y espacio Revista internacional de estadística y geografía*. Vol 4, Núm 3. Recuperado de <http://www.inegi.org.mx/rde/2013/09/09/la-medicion-de-la-competitividad-en-mexico-ventajas-y-desventajas-de-los-indicadores/>
- Garza, G. (1986). Planeación urbana en México en periodo de crisis (1983-1984). En *Estudios Urbanos y Demográficos*. Vol. 1 núm 1. Pp 72-96. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.24201/edu.v1i1.570>
- González, S. (2005). La geografía escalar del capitalismo actual *Scripta Nova*. Vol. IX, núm. 189. Recuperado de www.ub.es/geocrit/sn/sn-189.htm
- Harvey, D (Octubre 2004). El nuevo imperialismo: sobre resajustes espacio temporales y acumulación mediante desposesión- Parte I. *Revista Herramienta* No. 27, <<<http://herramienta.com.ar/revista-herramienta-n-27/el-nuevo-imperialismo-sobre-reajustes-espacio-temporales-y-acumulacion-medi>>>

- Harvey, D (2005). El “nuevo” imperialismo : acumulación por desposesión. Buenos Aires: CLACSO. Recuperado de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf>
- Izarraraz, R., Vázquez, F y Vizcarra, I. (2011). El traslado Fallido del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a Texcoco. Argumentos (Méx). Vol 24, núm 65. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-57952011000100011
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: Fragmentación y privatización. En EURE. Vol 3, no. 85. Recuperado de <http://www.redalyc.org/comocitar.ou?id=19608502>
- Janoschka, M. y Sequera, J (2014). Procesos de gentrificación y desplazamiento en América Latina – una perspectiva comparativista. En desafíos metropolitanos. Un dialogo entre Europa y América Latina, pp. 82-104. Recuperado de http://contested-cities.net/wp-content/uploads/2014/07/2014CC_Janoschka_Sequera_Desplazamiento_AL.pdf
- Kuri, E. (2010). El movimiento social de Atenco: Experiencia y construcción de sentido. Andamios. Vol 7, num 14. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.ou?id=62819897013>
- Moreno, E. (2014). Atenco, a diez años del movimiento social por el proyecto del aeropuerto. Análisis sociourbano y político. Estudios Demográficos y Urbanos. Vol 29, núm 3. Recuperado de <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1471/1697#fn19>
- Negrete, M. y Salazar, H. (1986). Zonas Metropolitanas en México, 1980. Revista Estudios Demográficos y Urbanos. Vol. I. pp 97-125. Recuperado de <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/571/564>
- Olivera, P. (2014). Neoliberalismo en la Ciudad de México: polarización y gentrificación. Recuperado de: http://ru.ffyl.unam.mx/bitstream/handle/10391/6572/P_Olivera_Neolib_en_la_cd_Mx_Pola_gentrifi_2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Olivera, P., y Delgadillo V. (2014). Políticas empresarialistas en los procesos de Gentrificación en la Ciudad de México. Revista de Geografía Norte Grande. Número 58. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.ou?id=30031739007> . Pág 111, 116.
- Parnreiter, C. (2002). Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global. Revista EURE. Número 85. Recuperado de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500006#1
- Rubio, B (2008). De la crisis hegemónica y financiera a la crisis alimentaria. Impacto sobre el campo mexicano. Argumentos. Vol. 21 No. 57. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-57952008000200003
- Salinas, L. (2017). Gestión metropolitana en la zona Metropolitana del Valle de México: entre la legalidad y la voluntad política. En Papeles de población. Vol. 23 No. 91. Pp 143-169.

Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-74252017000100143&script=sci_abstract

Theodore, N., Peck J. y Brenner N. (2009). Urbanismo Neoliberal: La Ciudad y el imperio de los Mercados. *Temas Sociales*. No. 66. Recuperado de <http://www.sitiosur.cl/publicacionescatalogodetalle.php?PID=3532#descargar>

Waquant, L (2007). La estigmatización territorial en la edad de la marginalidad avanzada.

Ciências Sociais Unisinos, vol. 43, núm. 3. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=93843301>

Artículos de Periódico

Animal político (17 de noviembre de 2017). México acepta responsabilidad por tortura en Atenco, pero justifica violencia contra manifestantes. Recuperado el día 02 de enero de 2018 de <https://www.animalpolitico.com/2017/11/mexico-responsabilidad-tortura-atenco/>

Arellano, G. C. (13 de junio de 2018). Los Tlateles sí usarán para la obra del NAICM. *La Jornada*. Recuperado el día 10 de diciembre de 2018 de <https://www.jornada.com.mx/2018/06/13/politica/014n2pol>

Calixto, M. y Huerta E. (20 de noviembre de 2017). De 750 inversionistas del Nuevo Aeropuerto, sólo una afore. *El Economista*. Recuperado el día 15 de enero de 2019 de <https://www.economista.com.mx/mercados/De-750-inversionistas-del-Nuevo-Aeropuerto-solo-una-afore-20171120-0112.html>

Desinformémonos (11 de diciembre de 2018). Tras tres años de lucha vecinal, suspenden obras en Aztecas 215 de Coyoacán. Recuperado el día 14 de abril de 2019 de <https://desinformemonos.org/tras-tres-anos-lucha-vecinal-suspenden-obras-aztecas-215-coyoacan/>

Díaz, G. (18 de noviembre de 2017). Las mujeres de Atenco cimbran a la Corte Interamericana. Proceso. Recuperado el día 5 de enero de 2018 de <https://www.proceso.com.mx/511712/las-mujeres-atenco-cimbran-a-la-corte-interamericana>.

Enciso, A. y Salinas J. (28 de octubre de 2014). Farsa, Reunión sobre el impacto del nuevo aeropuerto: FPDT. *La Jornada*. Recuperado el día 14 de abril de 2019 de <https://www.jornada.com.mx/2014/10/28/sociedad/033n1soc>

Forbes Staff (31 de octubre de 2018). ¿Qué sigue después de la cancelación del aeropuerto en Texcoco?. Forbes. Recuperado el día 03 de marzo de 2019 de: <https://www.forbes.com.mx/que-sigue-despues-de-la-cancelacion-del-naim-en-texcoco/>.

- Gilly, A. (9 de mayo de 2016). Memorias de una infamia Atenco no se olvida. *La Jornada*. Recuperado el día 05 de enero de 2019 de <https://www.jornada.com.mx/2012/06/09/opinion/013a1pol>
- Gudiño, A. (26 de octubre de 2019). Marchan en Tecámac contra aeropuerto de Santa Lucía. Milenio. Recuperado de <https://www.milenio.com/policia/marchan-en-tecamac-contr-aeropuerto-de-santa-lucia>
- La jornada (4 de septiembre de 2014). *Nuevo aeropuerto, viejos conflictos*. La jornada. Recuperado el día 12 de septiembre de 2017 de <http://www.jornada.unam.mx/2014/09/04/edito>
- La jornada (29 de marzo de 2019). El de Texcoco será el parque urbano más grande del mundo. Recuperado el día 15 de abril de 2019 de <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2019/03/29/construiran-en-texcoco-sera-el-parque-urbano-mas-grande-del-mundo-2710.html>
- La Razón online (8 de octubre de 2019). Juez avala obras de aeropuerto de Santa Lucía y ordena preservación de NAIM. La Razón. Recuperado el día 01 de noviembre de 2019 de <https://www.razon.com.mx/mexico/juez-avala-construccion-de-santa-lucia-y-ordena-preservacion-de-naim/>
- Martínez, A. y Castañeda J. (6 de diciembre de 2018). La importancia de los bonos del Nuevo Aeropuerto. *Nexos*. Recuperado el día 22 de febrero de 2019 de <https://www.nexos.com.mx/?p=40378>
- Pérez, D. (16 de septiembre de 2014). El nuevo aeropuerto de México regresa a la tierra de la discordia. *El País*. Recuperado el día 09 de septiembre de 2017 de https://elpais.com/internacional/2014/09/16/actualidad/1410836088_794112.html
- Reyna, Q. L. (29 de octubre de 2018). Cancelación del NAICM con impacto legal y riegos: CCE. *La Jornada*. Recuperado el día 8 d emarzo de 2019 de <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/10/29/cancelacion-del-naim-tendra-implicaciones-advier-te-cce-1968.html>
- Rodríguez, G. A. (13 de septiembre de 2014). Presenta Peña proyecto de nuevo Aeropuerto. *Proceso*. Recuperado el día 03 de enero de 2019 de: <https://www.proceso.com.mx/381200/presenta-pena-proyecto-de-nuevo-aeropuerto>
- Salinas, J. (7 de octubre de 2016). El FPDT exige medidas cautelares ante “agresiones” de constructoras. *La Jornada*. Recuperado el día 28 de mayo de 2019 de <https://www.jornada.com.mx/2016/10/07/politica/005n3pol>
- Salinas, J. (9 de noviembre de 2018). Pobladores de Atenco instalan plantón para evitar avance de la vía Pirámides- Texcoco. *La Jornada*. Recuperado el día 28 de mayo de 2019 de <https://www.jornada.com.mx/2018/11/09/politica/016n3pol>

Salinas, C. J. (19 de abril de 2018). Alertan por lodo tóxico extraído de obra del NAICM. *La Jornada*. Recuperado el día 23 de abril de 2019 de <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/04/19/alertan-toxicidad-de-los-escombros-del-naicm-1893.html>

Sánchez, M. (20 de mayo de 2015). El NAICM: Un sueño inmobiliario largamente preparado. *Sin Embargo*. Recuperado de 01 de agosto de 2018 <https://www.sinembargo.mx/20-05-2015/1348573>

Sitios web de instituciones gubernamentales, instituciones internacionales y organizaciones sociales

CONAGUA (2012). Libro Blanco CONAGUA-07 Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco (PELT). México: CONAGUA. Recuperado el día 29 de octubre de 2018 de [http://www.conagua.gob.mx/conagua07/contenido/Documentos/LIBROS%20BLANCOS/CONAGUA-07%20Programa%20Parque%20Ecol%20C3%B3gico%20Lago%20de%20Texcoco%20\(PELT\).pdf](http://www.conagua.gob.mx/conagua07/contenido/Documentos/LIBROS%20BLANCOS/CONAGUA-07%20Programa%20Parque%20Ecol%20C3%B3gico%20Lago%20de%20Texcoco%20(PELT).pdf)

CONAPO (2002). Implicaciones demográficas y territoriales de la construcción del nuevo aeropuerto de la ZMVM. Coord. México D.F.: CONAPO. Recuperado el día 29 de octubre de 2018 de http://www.conapo.gob.mx/en/CONAPO/Implicaciones_demograficas_y_territoriales_de_la_construccion_de_un_nuevo_aeropuerto_en_la_ZMVM

Diario Oficial de la Federación (14 de agosto de 2002). Recuperado el día 27 de octubre de 2018 de: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=721746&fecha=14/08/2002

Diario Oficial de la Federación (26 de enero de 2015). Título de Conseción que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a favor de la sociedad denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., para construir, administrar, operar y explotar el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México S.A. de C.V. Recuperado el día 27 de octubre de 2018 de: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5379470&fecha=26/01/2015

GACM (2014). Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional. Recuperado el día 31 de junio de 2017 de <http://consultaspublicas.semarnat.gob.mx/expediente/mex/estudios/2014/15EM2014V0044.pdf>

GACM (2016). Nuevo Aeropuerto Internacional de México. Programa estratégico/ Institucional. Recuperado el día 31 de junio de 2017 de <http://www.aeropuerto.gob.mx>

GACM (2018). Situación actual del Nuevo Aeropuerto. Recuperado el día 01 de marzo de 2019 de <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Situación-Actual-del-Nuevo-Aeropuerto-GACM.pdf>

Global Anti-Aerotropolis Movement (2018). Maps of New Mexico City International Airport (NAICM) and aerotropolis. Recuperado el día 02 de marzo de 2019 de <https://antiaero.org/>

Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos (2015). *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*. Recuperado el día 02 de junio de 2017 de: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/30345/2_ie_2014_CONSOLIDADO.pdf

Gobierno de la Ciudad de México. (2019). Ley Constitucional de Derechos Humanos y sus Garantías de la Ciudad de México. Recuperado de https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/Ley_Const_de_DH_y_sus_Garantias.pdf

Lamberti, M. J (Coord). (2018). NAICM Un mal negocio para México. México: Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación (PODER). Recuperado el día 03 de marzo de 2019 de <https://torredecontrol.projectpoder.org/docs/NAICM-informe-completo-2018.pdf>

Lamberti M. J y Rothstein T. (2017). Empresas participantes en el proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México. En Argumentos vs NAICM – Plataforma Organizativa Contra el Nuevo Aeropuerto y la Aerotrópolis. Recuperado el día 03 de marzo de 2019 de <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Argumentos-vs-NAICM-Plataforma-Organizativa-Contra-el-Nuevo-Aeropuerto-y-la-Aerotropolis.pdf>

OCDE (2015). Estudios Territoriales de la OCDE. Valle de México. Paris: OCDE. Recuperado el día 19 de abril de 2018 de <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/56213/valle-de-mexico-OCDE.pdf>

OCDE (2015). Desarrollo efectivo de megaproyectos de infraestructura: El caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Éditions OCDE: París. Recuperado 19 de abril de 2018 de <http://dx.doi.org/10.1787/9789264249349-es>

OCDE (2018). Segundo Informe de Avances sobre el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Editions OCDE. Recuperado 13 de junio de 2018 de <https://www.oecd.org/gov/ethics/segundo-informe-avances-desarrollo-aeropuerto-internacional-mexico.pdf>

ONU-Habitat (2013). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Revista MEC-EDUPAZ UNAM. Recuperado el día 26 de febrero de 2019 de <http://www.revistas.unam.mx/index.php/mecedupaz/article/viewFile/36443/33018>

POZMV (2012). Principales líneas de acción. En *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*. (pp 46-48). Recuperado el día 17 de junio de 2018 de: http://www.puec.unam.mx/pdf/publicaciones_digitales/pozmvm_digital.pdf

Procuraduría Federal de Protección al Ambiente PROFEPA (2019). Manifestación de Impacto Ambiental. Recuperado el día 15 de marzo de 2019 de <https://www.gob.mx/profepa/articulos/manifestacion-de-impacto-ambiental-mia>.

RAE (2018). Definición de Gobernanza. Recuperado de <https://dle.rae.es/?id=JHRSmFV>

STC México (3 de septiembre de 2014). Proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México [Archivo video] Recuperado el día 10 de diciembre de 2018 de https://www.youtube.com/watch?time_continue=459&v=DNybbeM0lmg

#YoprefieroElLago Todos contra el NAICM (2018). Afectaciones del NAICM. Recuperado el día 06 de enero de 2019 de <https://todosvsnaicm.org/yoprefiero/>

Tesis

Castillo, R. (noviembre 2017). Infraestructuras para el desarrollo sustentable y su impacto en el comercio internacional: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (Tesis para grado de maestría en Administración). Universidad Nacional Autónoma de México Programa de Posgrado en Ciencias de la Administración. Recuperado de <http://132.248.9.195/ptd2017/noviembre/304812664/Index.html>

Flores, J. (2016). Arquitectura y globalización, ilusiones y repercusiones del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (Tesis para el grado de Maestro en Arquitectura). Universidad Nacional Autónoma de México Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura. Recuperado de: <http://132.248.9.195/ptd2016/diciembre/404008725/Index.html>

Kuri, E. (2008). *Tierra sí, aviones no. La construcción social del movimiento de Atenco* (tesis de doctorado). Universidad Nacional Autónoma de México, México. Recuperado de <http://132.248.9.195/ptd2008/diciembre/0637277/Index.html>

López Chávez, Karla Teresa (2017). Aeropuerto internacional de la ciudad de México y la infraestructura de Charles de Gaulle. 2010-2016. En el tráfico de pasajeros. Un contraste de Naciones caso: Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México. (Tesis para grado de licenciatura en Relaciones internacionales). Universidad Nacional Autónoma de México Facultad de Estudios Superiores Aragón. Recuperado de : <http://132.248.9.195/ptd2017/noviembre/310186621/Index.html>