

Ciudad global,
procesos locales:
megaproyectos,
transformaciones socioespaciales
y conflictos urbanos
en la Ciudad de México

María Ana Portal
(coordinadora)



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
Unidad Iztapalapa



Universidad Autónoma Metropolitana
Unidad Iztapalapa/División de Ciencias Sociales y Humanidades
Departamento de Antropología
Juan Pablos Editor

México, 2017

Ciudad global, procesos locales: megaproyectos, transformaciones socio-espaciales y conflictos urbanos en la Ciudad de México / María Ana Portal, coordinadora. - - México : Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Antropología : Juan Pablos Editor, 2017

1a. edición

426 p. : ilustraciones ; 14 × 21 cm

ISBN: 978-607-28-1061-7 UAM

ISBN: 978-607-711-408-6 Juan Pablos Editor

T. 1. Urbanización y reurbanización - México T. 1. Ciudad de México - Política social

HT178.M6 C58

Primera edición, 2017

CIUDAD GLOBAL, PROCESOS LOCALES:
MEGAPROYECTOS, TRANSFORMACIONES SOCIOESPACIALES
Y CONFLICTOS URBANOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO
María Ana Portal (coordinadora)

Diseño de portada: Bermellón Edición e Imagen, S.A. de C.V.
<www.bermellon.com.mx>
Daniel Domínguez Michael

Imagen de portada: Vaso regulador Cola de Pato / Autopista
Peñón-Texcoco / Aragón de la Serie
"Puntos Cardinales"
® Carlos Frank, 2005
Encáustica y óleo sobre macocel, 120 × 80 cms

D.R. © 2017, Universidad Autónoma Metropolitana
Prolongación Canal de Miramontes 3855
Ex Hacienda San Juan de Dios, Delegación Tlalpan,
14387, Ciudad de México

Unidad Iztapalapa/División de Ciencias Sociales y Humanidades/
Departamento de Antropología, <antro@xanum.uam.mx>
Tel. (55) 5804 4763 / (55) 5804 4764 / Fax (55) 5804 4767

D.R. © 2017, Juan Pablos Editor, S.A.
2a. Cerrada de Belisario Domínguez 19, Col. del Carmen
Del. Coyoacán, 04100, Ciudad de México
<juanpabloseditor@gmail.com>

ISBN: 978-607-28-1061-7 UAM

ISBN: 978-607-711-408-6 Juan Pablos Editor

Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte, ni registrada o transmitida, por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma y por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo y por escrito de los editores

La presente publicación pasó por un proceso de dos dictámenes (doble ciego) de pares académicos avalados por el Consejo Editorial del Departamento de Antropología, que garantizan su calidad y pertinencia académica y científica

Impreso en México/*Printed in Mexico*

Juan Pablos Editor es miembro de la Alianza de Editoriales Mexicanas Independientes (AEMI). Distribución: TintaRoja <www.tintaroja.com.mx>

Índice

La construcción de la Ciudad de México en tiempos de la globalización. A manera de introducción <i>María Ana Portal</i>	9
La Supervía Poniente: reconfiguraciones socioespaciales en el sur-poniente de la Ciudad de México <i>María Ana Portal</i> y <i>María Cristina Sánchez Mejorada</i>	39
Los megaproyectos en la Ciudad de México: nuevas expresiones de la desigualdad <i>Margarita Pérez Negrete</i>	105
Desigualdad en la ciudad global: el caso de la cerrada de Andrómaco, colonia Ampliación Granada, Ciudad de México <i>Adriana Aguayo Ayala</i>	145
El antiguo barrio de La Merced y las políticas de intervención urbana <i>Lucía Álvarez Enríquez</i> y <i>Luis Etelberto San Juan Molina</i>	195
Orden urbano y <i>rescate</i> del espacio público en el Centro Histórico de la Ciudad de México: el caso del Corredor Madero <i>Angela Giglia</i>	261

Mujeres en lucha por la legalidad: el caso de la gasolinera en San Pedro Mártir <i>Mario Camarena Ocampo</i> y <i>Rocío Martínez Guzmán</i>	303
Acceso cultural e inequidad. Una perspectiva urbana <i>Ana Rosas Mantecón</i>	325
El barrio de la Buenos Aires: entre el estigma y la fiesta <i>Iván Gomezcesar Hernández</i>	363
Sobre los autores	423

La Supervía Poniente: reconfiguraciones socioespaciales en el sur-poniente de la Ciudad de México

María Ana Portal*
María Cristina Sánchez Mejorada**

INTRODUCCIÓN

En este capítulo se busca reflexionar sobre la reconfiguración del territorio urbano de la zona sur-poniente de la Ciudad de México a partir de la construcción del megaproyecto vial conocido como la Supervía Poniente. Nos interesa explorar básicamente dos planos centrales: por un lado, la manera en que se concreta la relación gobierno/iniciativa privada y el impacto que tuvo en los habitantes afectados por dicho proyecto, y por otro lado, las reacciones y las formas organizativas que generan los diferentes actores sociales involucrados en un contexto socioespacial caracterizado por profundas diferencias y desigualdades sociales. Esto lo abordaremos a partir de los tres ámbitos propuestos por Patrice Melé (2014) para analizar los “conflictos de proximidad”:¹ el territorial, el jurídico y el político. Es decir, tratamos de indagar en qué medida el o los conflictos provocados por la construcción de la Supervía Poniente inciden o potencian estos tres ámbitos y de qué manera se estructuran.

Para alcanzar estos objetivos hemos dividido el capítulo en cinco apartados. Primero, consideramos necesario presentar el *contexto teórico* del que partimos y las formas de la urbanización que caracterizan a la ciudad contemporánea. Seguimos con un *contexto histórico*, donde exploramos cómo y por qué surge la necesidad de una vía que

* Departamento de Antropología de la Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.

** Departamento de Sociología, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.

¹ Es decir, conflictos que movilizan a personas afectadas por obras o iniciativas que modifican desfavorablemente su entorno inmediato.

conecte el poniente con el sur, las acciones del gobierno, su relevancia y las características de los diferentes proyectos propuestos, para de allí adentrarnos en el *contexto socioespacial*, donde se desarrolla. En este apartado se pone el acento en lo que Melé denomina la *territorialización del conflicto*, la reacción y los arreglos sociales que establecen los vecinos de algunas de las colonias afectadas, tanto residenciales (Santa Fe, Lomas de Tarango, Lomas de Guadalupe y San Jerónimo) como populares (Puente Colorado, la Nueva Angostura y La Malinche). Profundizamos en el caso de la colonia La Malinche, en la delegación Magdalena Contreras, puesto que fue la más afectada por las obras ya que sufrió importantes expropiaciones de su territorio y fue la que logró sostener su movimiento por más tiempo (dos años y medio), colocándola en un escenario más allá de lo local.²

En el cuarto apartado analizamos el megaproyecto desde la perspectiva del conflicto mismo, destacando algunos de los problemas y contradicciones de su proceso de lucha y del accionar del gobierno tanto central como delegacional, poniendo énfasis en lo que Melé llama la *juridificación del conflicto*. Analizaremos, por un lado, las formas que adquiere la participación ciudadana en el contexto neoliberal, y por otro, los cambios en las demandas y reivindicaciones expresadas en las luchas, en donde el derecho a ser informados y a participar en la toma de decisiones junto con el discurso ecologista y la defensa del medio ambiente, aparecen como elementos prioritarios de los movimientos actuales.

Finalmente reflexionaremos sobre la *dimensión política del conflicto*, las características de las diferentes acciones colectivas y movimientos sociales surgidos en el área trastocada por la obra, centrándonos nuevamente en el caso de La Malinche. Partimos de la idea de que en los últimos años las políticas públicas en torno a la movilidad en la Ciudad de México han afectado la cohesión social y la dinámica territorial de las localidades involucradas. En el caso específico de la Supervía Poniente, consideramos que el proceso de cons-

² De hecho, el trabajo de campo lo empezamos allí, en el Campamento 26 de Julio, cuando iniciaba el movimiento. Es decir, La Malinche fue nuestro punto de partida para comprender el complejo proceso de urbanización que vivimos desde hace por lo menos una década y el papel que juegan proyectos como la Supervía Poniente.

trucción de la obra rompió la unidad local —particularmente de la colonia La Malinche— tanto en el plano territorial como en el organizativo.

CONTEXTO TEÓRICO: LA CIUDAD EN TIEMPOS DE GLOBALIZACIÓN

En las últimas dos décadas los habitantes de la Ciudad de México hemos visto las transformaciones del espacio urbano, particularmente a partir de la ampliación de la red vial, que ha implicado la construcción de grandes obras financiadas desde un nuevo tipo de asociación entre el gobierno y la iniciativa privada.

Los grandes proyectos urbanos constituyen uno de los rasgos claves del urbanismo desde finales del siglo XX. Se caracterizan por estar vinculados a intereses económicos y políticos de las elites en el poder, y se implantan en zonas estratégicas para el desarrollo inmobiliario en una ciudad que, a pesar de su gran tamaño y densidad poblacional, todavía tiene grandes extensiones de terrenos susceptibles de ser urbanizados ya que 59% de su territorio es suelo de conservación.³

La forma en que se desarrollan estos megaproyectos cuestiona la *planificación tradicional*⁴ que se realizaba desde el gobierno, ya que éste tiende a retirarse dejando cada vez más en manos de la iniciativa

³ La Secretaría de Medio Ambiente (Sedema) considera el suelo de conservación como un aporte a la biodiversidad de flora y fauna indispensable para la sustentabilidad y los servicios ambientales a la Ciudad de México. Dentro del suelo de conservación existen las Áreas Naturales Protegidas, zonas que por sus características ecogeográficas y el contenido de especies, bienes y servicios ambientales —tales como la recarga del acuífero, generación de oxígeno, mejoramiento de la calidad del aire, la regulación del clima y la disposición de áreas de esparcimiento y recreación, así como por albergar el hábitat de flora y fauna silvestres— proporcionan a la población servicios ambientales imprescindibles para la preservación de la ciudad. Son los espacios físicos naturales en donde los ambientes originales no han sido significativamente alterados por las actividades humanas, o que requieren ser preservadas y restauradas, por su estructura y función para la protección de la biodiversidad y de los servicios ambientales. Por ello son áreas que no deben urbanizarse.

⁴ Consideramos que esa forma de planeación tradicional realizada desde instancias del gobierno implicaba, tendencialmente, una mirada totalizadora de la ciudad y sus problemas. Esta nueva manera de encarar el desarrollo urbano no vislumbra a

privada la intervención urbana. Esto los convierte en una suerte de elementos mediadores entre las exigencias económicas de los inversionistas privados, en cuanto a la espacialidad en las grandes metrópolis y las necesidades de transformación de la ciudad.

Por otra parte, el modelo neoliberal impulsa a escala mundial políticas públicas que tienden a “liberar” las fuerzas del mercado —dejándolas con controles cada vez más laxos y menos restricciones legales— con graves consecuencias para el medio ambiente, en la medida en que se fomentan la explotación desenfrenada de los recursos naturales frente a la “ambiciosa” necesidad de generar nuevos desarrollos urbanos a costa del entorno. Este esquema concibe la ciudad como una mercancía más, y sobre todo como uno de los elementos fundamentales para la absorción del excedente que produce el capital, de tal suerte que el mercado global logra estabilizarse de sus crisis cíclicas, en parte gracias a la expansión urbana y a la especulación del mercado inmobiliario (Harvey, 2013).

Este proceso expansivo de lo urbano ha reconfigurado tanto la geografía mundial como los espacios locales, generando grandes cambios tanto en el modo de vida como en las formas de organización ciudadana, en la relación con el gobierno y en el tipo de demandas exigidas.

Es dentro de esta lógica que las ciudades, como la de México, están viviendo profundas transformaciones. En todas ellas operan fuerzas globales, como la inversión inmobiliaria, que reorganiza los usos del suelo urbano-rural; se profundiza la polarización social, la segregación residencial, la fragmentación de la estructura urbana, todo ello como rasgos destacados de una nueva geografía urbana. Son espacios en primer lugar económicos, y en segundo, de convivencia. De manera callada pero unánime, las diversas fuerzas políticas —sin importar el signo ideológico que las caracterice— parecen compartir un “consenso” sobre ello. La reorganización territorial que hoy se vive “es resultado de ese ‘consenso’, donde mercantilizar el espacio, aumentar productividad, hacer competitivas sus actividades, reducir

la ciudad y sus problemas de manera interconectada. La ciudad se fragmenta a partir de los intereses privados y priva lo que se conoce como *planeación estratégica*.

al Estado y agrandar mercados, son vertientes de un mismo impulso y de una misma visión” (Álvarez *et al.*, 2010:12-13).

Uno de los signos distintivos de este modelo de urbanización son los megaproyectos, que resultan de los cambios propiciados por los procesos de globalización, en donde destacan la desregulación y la introducción de nuevos enfoques en la planificación urbana. Estos proyectos comprenden numerosos tipos de intervenciones, pero se caracterizan primordialmente por su gran magnitud en tamaño y escala, lo que plantea un reto para los instrumentos tradicionales de gestión y financiamiento urbanos. Éstos comprenden no sólo las grandes obras emblemáticas sino también grandes operaciones urbanas, que en muchos casos asumen la forma de programas de intervención a través de un conjunto acciones de nivel intermedio, los cuales por su integración tienen un profundo impacto en el desarrollo de la ciudad. Entre los diversos elementos de los proyectos de desarrollo encontramos la renovación de cascos históricos, la reconversión de parques industriales, la construcción de nuevos aeropuertos, estaciones ferroviarias y modelos novedosos de transporte público, nuevas carreteras, túneles, puentes, y en general grandes vialidades.

En este contexto, la construcción de estas grandes vialidades no tiene que ver sólo con resolver problemas de movilidad y transporte sino que, como veremos a lo largo de este capítulo, se convierten en detonadores de proyectos inmobiliarios, al tiempo que destruyen grandes extensiones de áreas verdes y suelos de conservación ecológica, fundamentales para la sustentabilidad de la ciudad. De allí la importancia de analizar los diversos impactos y consecuencias sociales, económicas, políticas y ambientales de uno de los megaproyectos que en tiempos recientes se ha construido en la Ciudad de México, el “Sistema Vial de puentes túneles y distribuidores viales del Sur Poniente de la Ciudad de México”, mejor conocido como Supervía Poniente y cuyo trazo total comprende una longitud de 7.18 kilómetros, el cual atraviesa por diversas colonias de las ciudad así como dos áreas de valor ambiental.⁵ Este tramo responde a la necesidad de atender los

⁵ Este proyecto es apenas un tramo del megaproyecto denominado Autopista Urbana Querétaro-Toluca-Cuernavaca, que de acuerdo con la Secretaría de Obras

problemas de movilidad de la zona poniente y en especial, como se verá, a la Zona Especial de Desarrollo Controlado (Zedec) Santa Fe, que en los años noventa surgió como un centro corporativo inmobiliario, transformando radicalmente una de las zonas más deterioradas de la ciudad.

Un elemento central para comprender los impactos que un megaproyecto tiene a escala local es el contexto histórico y social en el que se desarrolla. En ese sentido, coincidimos con Angela Giglia y Emilio Duhau acerca de que:

Si la estructura del espacio está vinculada a la estructura de las relaciones sociales esto es cierto en un doble sentido: por un lado, hay que entender las relaciones sociales para leer el espacio; y por otro lado, hay que mirar el espacio para entender las relaciones sociales urbanas (Duhau y Giglia, 2008:27).

Sin proponer un rígido determinismo espacial, estos autores plantean la necesidad de un “[...] análisis de la experiencia de la metrópoli que vincule la organización del espacio metropolitano con las características socioespaciales del entorno local y la posición sociocultural de los habitantes” (Duhau y Giglia, 2008:27).

Dicho en otros términos, para analizar las dimensiones sociales, ecológicas y políticas de un megaproyecto como el de la Supervía Poniente es necesario comprender que este tipo de proyectos se desarrolla en lugares concretos, con historias previas que, de muchas maneras, marcan y determinan los procesos actuales.

Asimismo, es importante resaltar el hecho de que la Ciudad de México —como muchas otras metrópolis de mundo— se caracteriza no sólo por su diversidad sino porque ésta representa en realidad

de la Ciudad de México busca, además de mejorar la conectividad regional entre estos estados que rodean al Distrito Federal, “mejorar la movilidad urbana y reducir los tiempos de traslado, tanto del transporte público, como del privado; devolver la competitividad a la Ciudad de México a través del desarrollo de proyectos de alta ingeniería; contribuir a mejorar y ampliar el transporte público de la ciudad y mejorar la vida de miles de personas que transitan por ella”, disponible en <<http://www.obras.df.gob.mx/que-es-la-autopista-urbana/>>.

contextos de profundas desigualdades sociales. En un proyecto vial como éste, es necesario ponderar que se trata de una obra “lineal”, es decir, que conecta, a lo largo de su trayecto, puntos o nodos específicos de la ciudad (el poniente con el sur) y por ello va a trastocar diversos contextos socioespaciales. Así, la Supervía afecta zonas residenciales, colonias populares, ejidos y zonas de conservación ambiental en tres delegaciones políticas (Magdalena Contreras, Cuajimalpa y Álvaro Obregón), con resultados diferenciables en cuanto a afectaciones territoriales y a la movilización social. En el mapa 1 se muestra la traza de la Supervía Poniente y las colonias y pueblos por los que pasa.

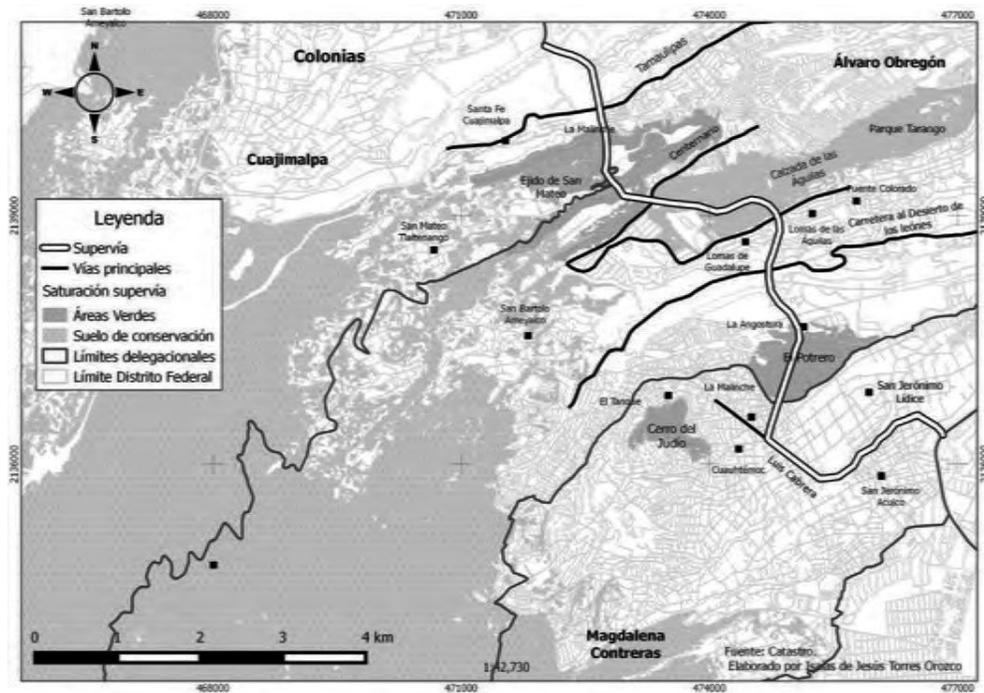
Esta diversidad de escenarios sociales no puede pensarse de manera separada o aislada unos de otros, no sólo porque ocupan territorios colindantes y estuvieron inmersos en el mismo proceso de construcción de la Supervía, sino también porque la dinámica social llevó claramente a movimientos contrapuestos y en conflicto: los que estaban en favor de la obra porque servía a sus intereses de movilidad y en algunos casos a la valorización de sus propiedades, y aquellos que estaban en contra por diversos motivos, entre los que destacan la defensa de sus viviendas, de las zonas de conservación ambiental y de su calidad de vida.

Este proceso lo podemos analizar a partir de la categoría de *conflictos de proximidad* que propone Patrice Melé, ya que para este autor la noción “[...] permite describir las situaciones que ponen en juego a los residentes movilizados para el control del espacio próximo” (Melé, 2014:37).

Por proximidad se entiende el entorno inmediato, en palabras de Melé:

[...] aquella definición que dan los residentes o usuarios cuando afirman que un proyecto, una actividad o una práctica afectan su “entorno”, lo cual implica que la distancia entre los objetos, actividades o prácticas puestos en tela de juicio puede ser más o menos grande (vecindad no deseada, movilización en pro de la preservación del paisaje, etc.); sin embargo, todos los conflictos aquí considerados se manifiestan mediante acciones colectivas durante las que los resi-

MAPA 1
 CONJUNTO DE COLONIAS Y PUEBLOS CERCANOS A LA SUPERVÍA PONIENTE



FUENTE: Google Earth. Elaboración de Isaías Torres, UAM-A, 2016.

dentes efectúan un trabajo de (re)definición de su inserción espacial y territorial y se enfrentan a los procedimientos de localización y territorialización vinculados con las acciones de los poderes públicos (Melé, 2014:37).

De esta manera, el conflicto se entiende como una modalidad de relaciones entre grupos, entre los habitantes y los poderes públicos, y lo dota de una potencialidad o productividad en tres ámbitos: territorial, jurídico y político.

El ámbito territorial hace referencia al conjunto de arreglos sociales, de negociaciones, que el conflicto pone en juego en torno al territorio en cuestión (Melé, 2014). Las redes de habitantes que emprenden una acción colectiva practican una sociabilidad constitutiva de territorialidad, fuertemente anclada en el espacio. Así, la producción/promoción del territorio consolida la territorialidad específica producida por la acción colectiva. Pero se trata también de un proceso de territorialización que implica la confrontación de los habitantes movilizados con los modos de espacialización de la acción pública. En este caso, observamos un conjunto de actores sociales que tomaron diferentes posturas y generaron *acciones colectivas* a distinta escala frente a una obra y frente al entorno. Esta diferenciación —que es fundamentalmente de clase— genera concepciones y formas de apropiación del espacio.

Por juridificación entendemos un proceso de regulación legal de la vida social mediante la resignificación del derecho por parte de los actores involucrados en los conflictos sociales (Azuela y Cosacov, 2013). A través de ello se da cuenta del incremento del papel del poder judicial especialmente por la falta de especificidad de las regulaciones legales, sus ambigüedades o la ausencia de ellas; y se sustentan en términos de la defensa de los derechos humanos. A partir de este concepto podemos analizar

[...] un aumento en la actividad litigiosa en torno a los derechos de la ciudadanía en casos cuyo desenlace tiene consecuencias políticas o sociales o cambian algunas políticas públicas y una mayor presen-

cia discursiva en la vida pública de los conceptos de ciudadanía basada en derechos, derechos humanos y Estado de derecho y derecho a la ciudad (Domingo, 2009:34).

Es decir, las luchas y la resolución de conflictos urbanos se centran o invocan, además de los derechos políticos a estar informados e informar y participar en la toma de decisiones, a los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales (DESCA) tales como el derecho a la vivienda, a una vida digna y de calidad, al medio ambiente sano, al patrimonio común, al agua y la salud, etc., con la intención de hacer exigibles y justiciables esos derechos que les han sido violentados, en este caso por las políticas y los proyectos urbanos. Podemos considerar que ésta es una de las características que definieron los movimientos sociales que surgieron frente a la Supervía Poniente y uno de los elementos definitorios de los diversos movimientos que hoy se gestan en la ciudad.

Respecto a la productividad política de los conflictos de proximidad, Melé (2014) reconoce que se constituyen en escenario del debate porque pueden llevar las controversias en el espacio público mediático o crear instancias *ad hoc* de negociación del acuerdo. De esta manera, los conflictos contribuyen a la producción de una nueva forma de espacio político cuya función no consiste en institucionalizar los conflictos, sino en construir las condiciones que permiten que los discursos sean escuchados y transformados en decisiones políticas.

Desde esta idea de conflicto propone analizar dos ámbitos que tradicionalmente se estudian por separado: el de las políticas patrimoniales y los medios ambientales, entendidas no como ideologías sino como valores “[...] en el sentido de que representan finalidades ideales” (Melé, 2014:56). Esta propuesta es de particular importancia ya que en los movimientos sociales actuales —y particularmente el caso que nos ocupa— este binomio surge como parte de las demandas más importantes del movimiento. Cada grupo social define patrimonio y lo coloca en el escenario de las demandas y de las negociaciones de una manera particular, a partir de sus intereses y de una forma específica de concebir el medio ambiente.

Visto desde este enfoque, el megaproyecto de la Supervía Poniente va a generar diversos tipos de conflictos de proximidad no sólo distinguibles entre las zonas residenciales y las populares, sino también en el interior de cada una de ellas. Esto nos coloca frente a un complejo mosaico de posturas y de formas organizativas que responden a intereses diversos.

CONTEXTO HISTÓRICO.

ANTECEDENTES DEL PROBLEMA Y PROYECTOS VIALES

Los problemas de movilidad del poniente de la Ciudad de México son añejos y muy complicados técnicamente por las características orográficas e hidrográficas de su territorio, ya que es una zona boscosa, con lomeríos y barrancas en donde resultaba difícil conectar una zona con otra. La primera propuesta nace a principios de los años noventa del siglo pasado, cuando el crecimiento poblacional de las delegaciones del poniente y el sur se incrementa considerablemente (al resultar expulsadas capas de población por los problemas de la ciudad central y en especial por los sismos de 1985) a la vez que se perfila un fuerte impulso al desarrollo inmobiliario a partir del desarrollo de la Zedec Santa Fe y las características ecológicas de la zona.

A finales de 1991 se anuncia la construcción de la carretera Contadero-Luis Cabrera, lo que despertó el interés de asociaciones vecinales y grupos ecologistas, sobre todo en la delegación Magdalena Contreras. En un boletín dirigido al entonces presidente Carlos Salinas de Gortari, las asociaciones Grupo de los Cien⁶ y Pro Contadero,⁷ argumentaban que la construcción de la obra afectaría de

⁶ El 11 de marzo un nutrido grupo de intelectuales y artistas se unieron en una declaración pública con objeto de generar conciencia en la población acerca de los severos problemas ambientales que presentaba la ciudad, así como para presionar al gobierno y la sociedad para resolverlos. De esta declaratoria salió el Grupo de los Cien (por el número de los firmantes), que en 2005 recibió un reconocimiento por parte de la Cámara de Senadores por su labor social en la protección del medio ambiente.

⁷ Pro Contadero, A.C. es una asociación de vecinos que desde hace 15 años se dedica a promover el desarrollo urbano sustentable en la zona poniente del Distrito

manera irreversible el medio ambiente, puesto que pasaría por la reserva ecológica del Valle de las Monjas y El Contadero, consideradas áreas de recarga de acuíferos y de purificación del aire de la ciudad.

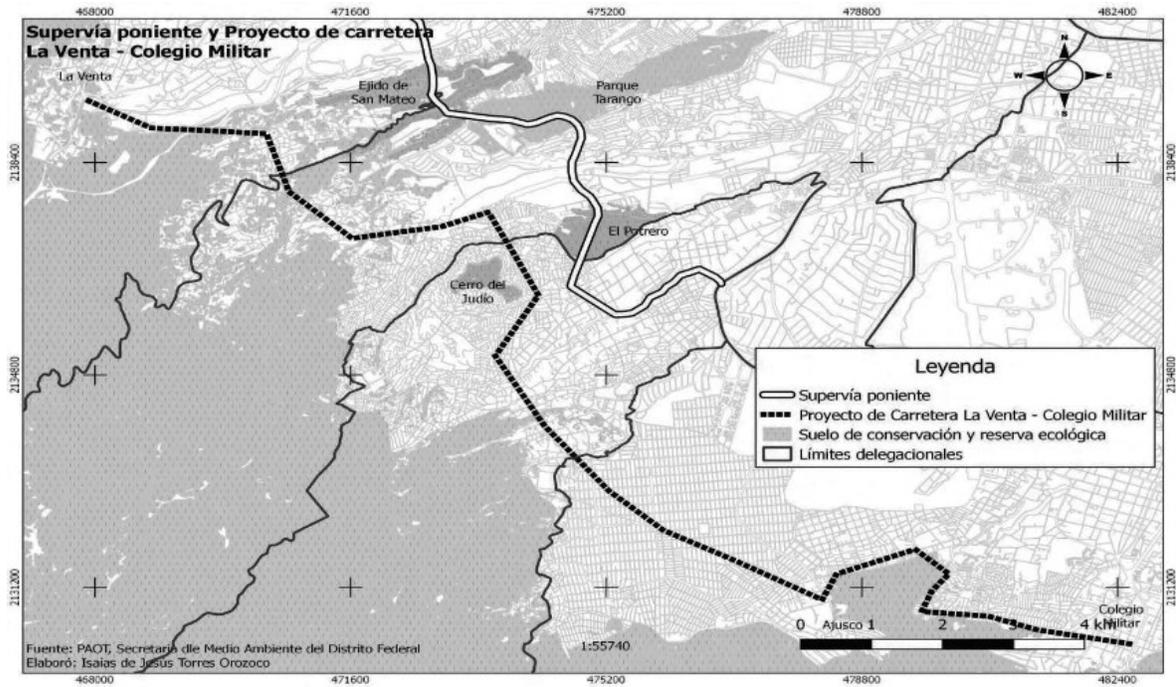
Para resolver el problema, el gobierno determinó establecer mesas de diálogo. En dichas reuniones se concluyó que el proyecto no contaba con el estudio de impacto ambiental y ecológico necesario, tampoco con un estudio urbanístico que proyectara los posibles cambios de uso de suelo, apertura y ampliación de calles, además de que el proyecto no estaba integrado en el Plan Director del Distrito Federal, ni en los Planes Parciales de las delegaciones afectadas: Cuajimalpa, Magdalena Contreras, Álvaro Obregón y Tlalpan. En ese contexto, el jefe del Departamento del Distrito Federal, Manuel Camacho Solís, se comprometió a que mientras el proyecto no fuera aprobado por los ciudadanos no se iniciaría. Para garantizar este hecho, la asociación Justicia sin Daño Ecológico, conformada por los Colonos Independientes del Cerro del Judío y Vecinos Unidos del Rosal enviaron el 8 de abril de 1992 una carta al presidente Salinas de Gortari solicitando una audiencia pública. La audiencia se celebró el 14 de junio del mismo año en el Foro Cultural de la Magdalena Contreras con la presencia del presidente y con el regente de la Ciudad de México, Manuel Camacho Solís. En este evento los vecinos mostraron su oposición al proyecto, exigieron respeto a la planificación vigente, y aprovecharon el momento para pedir el rescate de las barrancas y la reforestación de zonas verdes, boscosas y urbanas de la misma demarcación. El 24 de agosto de 1992 la cancelación oficial de la obra aparece en la *Gaceta Oficial* del Departamento del Distrito Federal.

No obstante, un año más tarde, buscando alternativas para mejorar la circulación y los movimientos vehiculares de la ciudad, se presenta⁸ un proyecto todavía más ambicioso: la construcción de la carretera La Venta-Colegio Militar (véase el mapa 2). La protesta por parte

Federal. Está integrada fundamentalmente por residentes de muy altos recursos de la colonia Contadero en Cuajimalpa.

⁸ Un dato interesante es que quien anuncia el proyecto es el Lic. Héctor Hernández Llamas delegado del Distrito Federal en Álvaro Obregón, quien años después será el interlocutor por parte del Gobierno del Distrito Federal con las asociaciones vecinales para la construcción de la Supervía. Evidentemente el haber conocido previa-

MAPA 2
 TRAZOS DE LA CARRETERA LA VENTA-COLEGIO MILITAR Y LA SUPERVÍA



FUENTE: PAOT, Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal. Elaboración de Isaías de Jesús Torres Orozco.

de los vecinos de las cuatro delegaciones involucradas, organizados en el Frente Unido Sur-Poniente/Cualacotla, resultó aún más contundente pues en esta ocasión el proyecto carretero cruzaba por cinco pueblos, dos zonas de reserva ecológica y al menos dos más de recarga hidrológica. En su mayor parte el trazo proyectado seguía la ruta de un tendido eléctrico en desuso, aunque en varios tramos pasaba por el fondo de cañadas cubiertas de pinos o bien perforaban algunos cerros, lo que tenía severas implicaciones ambientales.

El trazo inicia en el poblado de La Venta, junto a la primera caseta de cobro de la autopista a Toluca, cruza por los pueblos de: San Mateo Tlaltenango, de Santa Rosa Xochiac, el pueblo de San Bartolo Ameyalco, San Bernabé, el paraje El Caballito, la zona habitacional de San Pedro Mártir y desemboca en la autopista México-Cuernavaca, precisamente frente a las instalaciones del Colegio Militar. En este recorrido la cinta asfáltica atravesará por el Parque Ecológico del Ajusco, en las faldas del volcán y a cargo del Centro de Ecología de la UNAM; divide en dos la reserva de Los Dinamos y afecta una parte del Desierto de los Leones. También pasa por zonas de recarga hidrológica como El Cedral y El Ocotil, perfora el cerro Atesquillo, donde nace un manantial del que se abastecen 30 mil personas y que con las obras “se desviaría o de plano se va a secar (Najar, 1996).

La obra se suspendió en 1993 y se trató de reactivar en 1995, pero por la oposición de muy diversas organizaciones ejidales, populares y residenciales el proyecto no prosperó.

En 1999, nuevamente el gobierno en turno, esta vez encabezado por Cuauhtémoc Cárdenas, fundador del PRD, busca otra opción y se empiezan a hacer las gestiones con desarrolladores inmobiliarios

mente a varios de los interlocutores resultó muy conveniente y exitoso. Por otra parte es la primera vez que se realiza una manifestación de impacto ambiental en proyectos carreteros en el que se reconocen las bondades del proyecto en cuanto a la construcción de un circuito que al final conecte con la salida a la carretera a Puebla “anillo transmetropolitano”, pero muchos problemas en cuanto al impacto ambiental.

para construir tres puentes que conectaran Santa Fe con la avenida Tamaulipas y con Centenario en la delegación Álvaro Obregón. El 13 de diciembre de ese año, al culminar su periodo de gobierno, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda otorga la licencia de construcción, pero la obra queda pendiente. Es Andrés Manuel López Obrador, nuevo jefe de gobierno (2000-2006), quien responde a las presiones de los desarrolladores y bajo el mismo esquema de asociación pública-privada, el gobierno de la ciudad firma un convenio con las constructoras CAABSA y COPRI, en el que el gobierno entrega un terreno de 42 hectáreas, conocido como R42 (propiedad de la administración local) y la autorización para fraccionar, a cambio de la construcción de la avenida conocida como Puentes de los Poetas y de realizar las adecuaciones viales que se requirieran, como la ampliación de Centenario y otras en la zona de Santa Fe. Además, para evitar problemas con los pueblos aledaños, se negoció con los comisariados ejidales de los pueblos de Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltenango y San Bartolo Ameyalco la conformación de un fideicomiso, mediante el cual las empresas se obligaban a aportar 2.5% neto de la venta de los terrenos de esa zona para dotar a las comunidades de espacios educativos, culturales y recreativos. De este fideicomiso se hicieron cargo los delegados de Álvaro Obregón y Cuajimalpa, pero los resultados han sido raquíticos.

Hasta el año 2000 la única vialidad continua que había para trasladarse del poniente al sur de la ciudad era el Periférico. Para mitigar el problema se construyó el Eje 5 Poniente, que corre paralelo a esta vialidad, de la avenida Constituyentes a Rómulo O’Farrill. Si bien en un inicio se aligeró un poco el tráfico, con el crecimiento exponencial de esta zona de la ciudad se incrementó seriamente el problema de congestionamiento.

Por lo anterior el gobierno de la ciudad determinó construir el segundo piso sobre el Periférico e iniciar la construcción de los Puentes de los Poetas, que finalmente conectan a Santa Fe con la avenida Centenario (Tarango). Sin embargo, a los dos años de construidos los puentes (2005) el caos y embotellamiento vial era terrible. El gran problema tenía que ver con el hecho de que la obra había quedado inconclusa y se generaban cuellos de botella muy severos. Para ampliar

un poco la avenida de uno a dos carriles se requirió expropiar una parte del ejido de San Mateo Tlaltenango, pero aun así no fue suficiente.

Por otra parte, y con el ánimo de dar mayor fluidez al tráfico, sobre la Calzada de las Águilas (dos carriles por sentido) se tomaron un conjunto de medidas, entre otras prohibir que los automóviles se estacionaran sobre la calzada, lo que ocasionó una serie de problemas a comerciantes y vecinos, afectando severamente sus ingresos y sus condiciones de vida.

Ante estos resultados, se vuelve a plantear la posibilidad de ampliar la vialidad hasta Luis Cabrera y el Periférico, lo que es bien acogido por algunos pues la situación vial ya era muy severa. Sólo que ahora se plantea como una vialidad con cobro de peaje.⁹

El proyecto de la Supervía Poniente

En 2008 el proyecto de la Supervía Poniente fue anunciado a la opinión pública, y ante la movilización de los vecinos de la zona, fue negada su existencia por autoridades del entonces Gobierno del Distrito Federal (GDF) y candidatos a puestos legislativos que informaron que la Supervía había sido cancelada y no se realizaría. Sin embargo, antes de concluir el año 2009 se publicó una declaratoria de necesidad para el otorgamiento de una concesión para explotar y administrar una vía que en ese momento se denominó Vía de Comunicación Urbana de Peaje.

El 22 de marzo de 2010 se publicaron simultáneamente el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 del Distrito Federal y la determinación como caso de “utilidad pública” de la realización de la obra de construcción y el funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje, cuyo tendido hacía “necesaria” la expropiación de cinco poligonales para la construcción y el funcionamiento de dicha vialidad. El 6 de abril se publicó el decreto por el que se

⁹ Cabe decir que la Supervía se construyó y los Puentes de los Poetas siguen muy congestionados, especialmente por la mañana y la tarde (en las horas pico), por lo que han tenido que tomar un carril del otro sentido como carril reversible para aliviar el congestionamiento, lo que tampoco ocurre.

declara de utilidad pública la construcción de la obra y también se firmó el Título de Concesión entre el GDF y la Controladora Vía Rápida Poetas S.A. de C.V. como concesionaria.

Según el decreto de utilidad pública, se requerían 336 626.524 m² para la construcción de la Supervía Poniente: 140 596.630 m² correspondientes al polígono uno; 35 148.511, al polígono dos; 34 261.601, al polígono tres; 113 245.056 corresponden al cuatro, y 13 374.726 m², al polígono cinco. En este último, mediciones de los ingenieros indicaron que la zona urbanizada era de 8 371 metros (Mendoza y Betancourt, 2011:2).

A pesar de todas las tensiones sociales, las protestas y un amplio rechazo al proyecto, el 2 de agosto de 2010 la empresa Controladora Vía Rápida Poetas comenzó la construcción de la Supervía Sur-Poniente en la barranca de Tarango, delegación Álvaro Obregón.

Dicha vía, que entronca con la autopista urbana sur, consta de un total de aproximadamente 30 km, distribuidos en tres grandes tramos: el de Periférico Sur, que va de San Jerónimo a Muyuguarda, con un total de 15 km de longitud (sobre Viaducto Tlalpan ya hay un entronque para dirigirse a la carretera a Cuernavaca); el de Periférico Norte, que va de Cuatro Caminos a San Antonio y abarca 9 km, y el tercer tramo, al que conocemos propiamente como la Supervía Poniente, de 5.2 km, que va de Santa Fe al Periférico Sur.

La obra tuvo un costo total aproximado de 4 800 millones de pesos y fue asignada de manera directa a la empresa Controladora Vía Rápida Poetas, que es una fusión de dos empresas de gran envergadura: el Grupo Copri y el Grupo OHL, de capital español. Según las autoridades la obra fue adjudicada a esta empresa y no puesta a concurso —como por ley se exige— por tres razones: para dar seguridad a los vecinos y que se pagara hasta el último peso del valor de su inmueble; para evitar la especulación de la tierra al encarecerse el costo de los predios, y para la protección de las zonas de valor ambiental. Se planteaba que el proyecto respetaría las áreas de valor ambiental como Tarango y La Loma mediante vialidades superficiales.¹⁰

¹⁰ Lo cierto es que se otorga al Grupo Copri la concesión debido a que el presidente de la compañía es también vicepresidente de la Asociación de Colonos Zedec

De los tres tramos que componen este sistema vial, el de la Supervía Poniente es el más conflictivo ya que a diferencia de los otros dos, que van sobre Periférico, este último implicó pasar por debajo de colonias densamente pobladas —como es el caso de La Malinche— y por zonas de valor ambiental como la barranca de Tarango —declarada Área de Valor Ambiental (AVA) en 2009— y La Loma —considerada Área Natural Protegida (ANP) en 2010. Ambas zonas están catalogadas como suelo de conservación, ya que por sus características climáticas y topográficas existen ecosistemas en los cuales habitan especies de flora y fauna silvestre y otros recursos naturales que proporcionan bienes y servicios ambientales muy importantes para la población, además de que se vinculan a las cuencas hidrológicas y a las recargas acuíferas del valle (véase el mapa 1).

La Supervía Poniente se integra por dos secciones: la primera de 5.2 km, que nace en los puentes de Santa Fe, la cual, como dijimos antes, atraviesa diversas zonas de bosques, áreas verdes y colonias populares, para conectar con la avenida Luis Cabrera a la altura de la colonia La Malinche. La segunda, de aproximadamente 2 km, se extiende por la avenida Luis Cabrera hasta conectar con el Periférico. Este último tramo, que no estaba previsto en el trazo original, se construyó afectando el camellón central de la avenida, que era un espacio arbolado en una zona residencial de San Jerónimo.

CONTEXTOS SOCIOESPACIALES EN LOS QUE SE DESARROLLA EL PROYECTO DE LA SUPERVÍA PONIENTE: ACTORES SOCIALES QUE INTERVINIERON Y TERRITORIALIZACIÓN DEL CONFLICTO

Como lo señalamos antes, el proyecto de la Supervía Poniente se construyó interconectando tres delegaciones del poniente de la ciudad con el sur. Estas tres delegaciones, colindantes entre sí, comparten una cierta geografía caracterizada por zonas boscosas, áreas agrícolas, lomeríos y barrancas atravesadas por arroyos y ríos, pero sobre

Santa Fe y varios de los miembros de la directiva tienen intereses particulares en la obra, como se verá más adelante.

todo se caracterizan por una gran diversidad sociocultural con profundos contrastes socioeconómicos, en donde encontramos pueblos originarios, barrios históricos, colonias populares y zonas residenciales habitadas por sectores medios y altos. Desde luego, cada una de ellas tiene sus particularidades con diferentes grados de urbanización y poblamiento, pero en términos generales podemos considerarlas como una misma región.

La delegación Álvaro Obregón ocupa un territorio de 808 309 ha, conformada por 257 colonias,¹¹ nueve pueblos y cinco barrios,¹² con una población de 749 982 habitantes.¹³ Es la tercera delegación más habitada de la ciudad con una ocupación urbana de 72.3% de su territorio y con 24.5% (1 980.97 ha) de suelo de conservación.¹⁴ La delegación Cuajimalpa ocupa un territorio ligeramente menor —de 7 457.49 ha, sin embargo mantiene 78.2% (5 828.51 ha) como suelo de conservación. La población de 199 224 habitantes se distribuye en 46 colonias y cuatro pueblos. Aunque actualmente es mucho mayor debido al desarrollo de Santa Fe, que convirtió una zona marginal de

¹¹ Las colonias residenciales para clases medias y altas más importantes son San Ángel, San Ángel Inn, Tlacopac, Ermita, Chimalistac, Florida, Pedregal de San Ángel, Las Águilas y Lomas de Santa Fe, entre otras. Éstas contrastan con colonias populares como Observatorio, Roebuck, Merced Gómez, La Cascada, Ampliación la Cascada, Plateros, Américas, Alfonso XIII y Olivar del Conde, así como Minas de Cristo; con colonias consideradas de alta marginación, como El Cuernito, Golondrinas, La Araña, Punta del Ceguayo, Prados la Providencia, Tepeaca, Ampliación Tepeaca, Ave Real, La Mexicana, El Rodeo, El Queso, Llano Redondo, Jajalpa o Barrio Norte.

¹² Los pueblos son: Axotla, Pueblo Nuevo, San Bartolo Ameyalco, Santa Fe, Santa Lucía, Santa Lucía Chantepec, Santa Rosa Xochiac, Tetelpan, Tizapán y Tlacopac. Los barrios son Alfalfar, La Otra Banda, Loreto Barrio Norte y Santa María Nonoalco.

¹³ Los datos de población presentados en estos párrafos corresponden al Censo de Población y Vivienda 2015, consultado en <cuéntame.inegi.org.mx>. Los datos sobre el territorio y el suelo de conservación corresponden a la Sedema, disponible en <www.sedema.df.mx/sedema/imagen/.../capitulo-3>.

¹⁴ La superficie actual del Suelo de Conservación de la Ciudad de México es de 87 204 ha. Esta área ocupa parte del territorio de las delegaciones Álvaro Obregón, Cuajimalpa de Morelos, Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan y Xochimilco. Tres delegaciones políticas abarcan la mayor proporción del suelo de conservación, ya que casi dos terceras partes del mismo se ubican en las delegaciones Milpa Alta (32%), Tlalpan (29%) y Xochimilco (12%).

basureros y minas de arena en un polo de desarrollo urbano de escala global. Como lo planteamos al inicio, este megaproyecto generó la construcción de grandes edificios corporativos, zonas residenciales, universidades, centros educativos diversos y decenas de centros comerciales, atrayendo no sólo a nuevos pobladores¹⁵ sino también a un número importante de personas que acuden a él, generando un flujo de alrededor de 250 mil personas diariamente.

Según el Informe Especial 2012 de la Asociación de Colonos de Santa Fe, la composición actual es dominada por empresas y negocios, que ocupan una superficie estimada entre 1 200 000 y 1 500 000 metros cuadrados. La vivienda no ha crecido con el mismo vigor, ya que el mismo estudio reporta 7 983 viviendas habitadas por 30 mil residentes con 16 899 automóviles. Están en construcción 1 815 viviendas para 7 260 personas, y en proyecto 3 377 viviendas para 13 508 residentes.

Un tema relevante en lo residencial es la normativa de uso de suelo, ya que en su disposición actual permite la construcción de unas 8 144 viviendas más; en caso de optimizarse este potencial, habría un total de 18 969 unidades para 75 874 habitantes con 56 906 vehículos, de acuerdo al Programa Parcial de Desarrollo Urbano (PPDU) de Santa Fe.

Hay 14 hoteles, tres de ellos integrados en torres de usos mixtos, y en proyecto hay tres más.

La vocación corporativa de la región le permite ser la sede de dos mil empresas, 15 agencias automotrices, 40 salas de cine, unos 125 restaurantes y —hasta ahora— cuatro centros comerciales con 766 locales, aunque hay cuatro en proyecto: la ampliación del Centro Comercial Santa Fe, Park Plaza, MRP Santa Fe y Garden Santa Fe. [...] Para este año consideran que son más de 35 mil los residentes, 22 mil estudiantes, 115 mil empleados y cerca de 100 mil visitantes en total alrededor de 265 mil personas que recorren diariamente Santa Fe. La actividad financiera, comercial y hotelera de Santa Fe ha definido

¹⁵ De acuerdo con el censo de 2010, en Santa Fe residían 31 932 personas en 7 983 viviendas, quienes disponían de 16 899 automóviles.

poco a poco su esencia, que da prioridad a la creación de espacios comerciales.¹⁶

Este fenómeno urbanístico obviamente requiere del abastecimiento de agua, un transporte público eficiente y la construcción de suficientes vías de acceso, lo cual no se previó en la planeación original, creándose un gravísimo problema de movilidad y tráfico que amenaza con colapsar la zona cotidianamente.

Asimismo, encontramos que se constituye un nodo detonador de otros procesos de transformación en la zona.

El brote vigoroso de Santa Fe se fue esparciendo hacia la ciudad ya saturada por un conjunto de nuevos corredores de alta comercialización del poniente al centro, en el norte y en el sur de la ciudad. Y pasaron de cierta especialización de usos (oficinas corporativas) a su creciente mezcla actual (habitación y plaza comercial o cultural). Combinan igual rasgos de un modelo de centralidad que se expande, y la flexibilidad oportunista del rizoma, áreas descentralizadas que obedecen a lógicas locales de oportunidades y a grupos de poder específicos (San Juan, 2016:22).

En contraste, la delegación Magdalena Conteras —considerada uno de los *pulmones* de la ciudad— tiene una población de 239 086 habitantes que se distribuye entre 31 colonias, cuatro pueblos y dos barrios¹⁷ en una superficie de 7 564.32 ha, lo que representa 5.1% del total territorial del Distrito Federal; de éstas 82.05% (6 119.46 ha) es

¹⁶ Para ampliar la información revisar una serie de artículos publicados en la revista *Real Estate Market & Lifestyle*, disponible en <<http://www.realestatemarket.com.mx/articulos/mercado-inmobiliario/urbanismo/11144-santa-fe-2>>. De igual forma se puede consultar la página de la Asociación de Colonos Zedec Santa Fe donde también se publican estos datos.

¹⁷ Aquí también hay un importante contraste entre colonias residenciales como Santa Teresa o Lomas Quebradas, frente a colonias populares de autoconstrucción como la colonia Cuauhtémoc, El Tanque, Héroes de Padierna, Barranca Seca o La Malinche, entre otras. Los pueblos que la constituyen son San Bernabé Ocotepc, La Magdalena Atlitic, San Bartolo Ameyalco, San Nicolás Totolapan y San Jerónimo Aculco/Lídice. Los dos barrios son San Francisco y Barros Sierra.

suelo de conservación ecológica y el 17.95% restante (1 338.97 ha) es área urbana. La zona se caracteriza por tener una topografía montañosa, conformada por un conjunto de 11 cerros¹⁸ que generan numerosas barrancas en las cuales hay manantiales y otros escurrimientos que alimentan a sus dos ríos principales: el de la Magdalena (único río vivo en la Ciudad de México) y la Eslava (véase el cuadro 1).

CUADRO 1*
SÍNTESIS COMPARATIVA ENTRE LAS TRES DELEGACIONES
INTERCONECTADAS POR LA SUPERVÍA PONIENTE

<i>Delegación</i>	<i>Superficie total (ha)</i>	<i>Población</i>	<i>Suelo de conservación %</i>	<i>Suelo de conservación (ha)</i>
Álvaro Obregón	8 083.09	727 034	24.5%	1 980.97
Cuajimalpa	7 457.49	1 185 772	78.2%	5 828.51
Magdalena Contreras	7 564.32	239 086	82.05%	6 119.46

* Elaborado por las autoras con base en la información proporcionada en el Censo de Población y Vivienda del 2010, disponible en <cuéntame.inegi.org.mx>. Los datos sobre el territorio y el suelo de conservación corresponden a la Sedema, disponible en <www.sedema.df.mx/sedema/imagen/.../capitulo-3>.

FUENTE: Censo de Población del INEGI (2015) y monografías de las respectivas delegaciones.

Esta información es relevante ya que explica, por un lado, la importancia de la defensa del medio ambiente en estos espacios —visto como parte de su patrimonio—, pero también nos muestra el valor inmobiliario de esta región pues en total suman 13 928.94 ha de un territorio boscoso y “virgen”, aunque legalmente no sea susceptible de construirse en él. Sin embargo, diferentes grupos sociales —los pobres por invasión directa y los ricos a través de las transgresiones a la ley toleradas por el gobierno— cada vez más se van apropiando de él.¹⁹

¹⁸ Éstos son: Panza, Nezehuiloya, Pico Acoconetla, Palmitas, Palmas, Piedras Encimadas, El Aguajito, Tarumba, el Judío, Sasacapa y San Miguel.

¹⁹ Al respecto se puede consultar el portal de Sedema, disponible en <www.sedema.df.mx/sedema>, en donde se muestran las cifras por año de pérdida de los suelos de conservación en la ciudad.

Como lo señalamos antes, una de las características más importantes de esta región es el alto contraste y la desigualdad sociocultural y económica. En los mapas 3a, b y c²⁰ podemos observar cómo se da este proceso a nivel regional y cómo se ha agudizado en los últimos diez años.

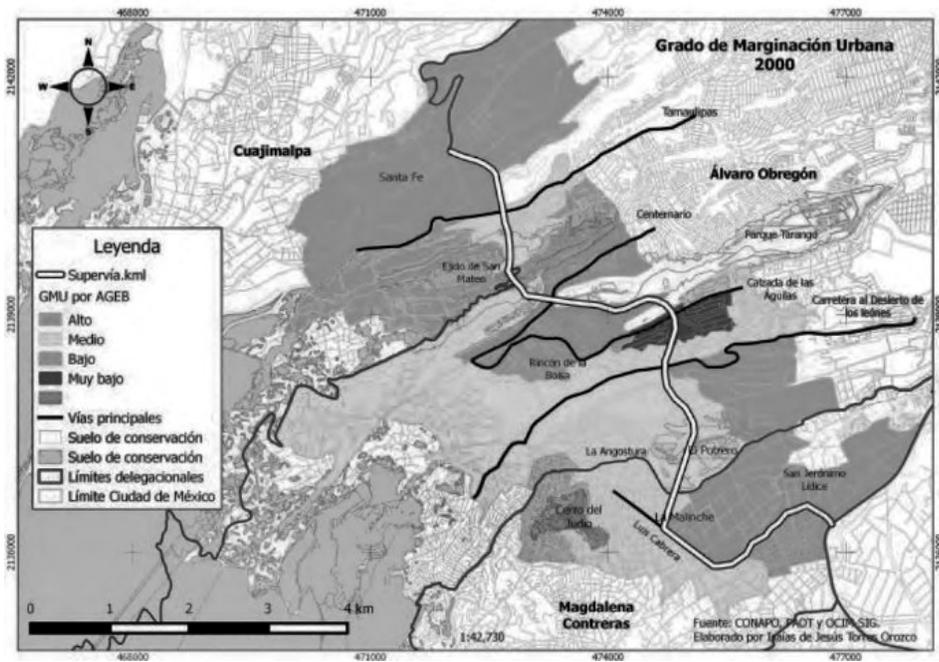
Los primeros tres mapas muestran el grado de marginalidad urbana en tres momentos: 2000, 2005 y 2010. En el año 2000 solamente se encuentra un área de muy baja marginalidad [de color morado oscuro] en la zona de Las Águilas, San Ángel y el Pedregal, en Álvaro Obregón. El mapa se colorea con zonas de baja y media marginalidad, resaltando el pueblo de San Mateo Tlaltenango como un área altamente marginal de [color anaranjado]. Las transformaciones en los siguientes años es muy interesante. En 2005²¹ podemos observar que los menores índices de marginalidad se concentran claramente en Santa Fe en Cuajimalpa, Las Águilas, San Ángel y el Pedregal, en Álvaro Obregón y San Jerónimo Lídice en la Magdalena Contreras. Junto a ellas aparecen cuatro áreas de marginalidad baja correspondiente a zonas habitadas por clases medias, y zonas de alta marginación que incluyen pueblos de las tres delegaciones y colonias populares, como El Potrero, La Angostura y el Cerro del Judío en donde se ubica nuestro caso de estudio: La Malinche.

Cuando comparamos los datos del mapa 3b de 2005 con los del 3c de 2010 encontramos que en sólo cinco años se ampliaron las áreas de marginación media, desaparecieron las áreas de muy alta marginación y se concentraron y ampliaron aún más las áreas de muy baja marginación (es decir de clases altas) y aquellas que corresponden a las clases medias, prácticamente, desaparecieron. Este proceso se consolida particularmente en Cuajimalpa —en Santa Fe se amplía hacia el norte— y en la Magdalena Contreras. Consideramos que ello tiene que ver con la presión que ejercen las inmobiliarias sobre los

²⁰ Todos los mapas que se presentan en este capítulo fueron elaborados con información censal y de la empresa Bimsa, por Ismael Torres, en la UAM-Azcapotzalco en enero de 2016.

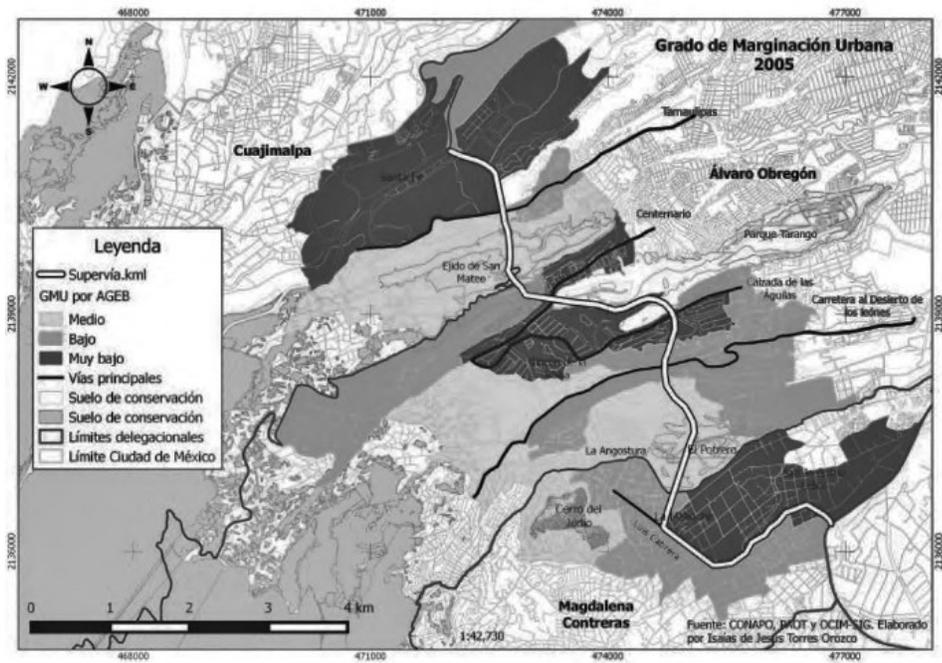
²¹ Hay que aclarar que en todos los mapas anteriores a 2012, el trazo de la Super vía es imaginario pues aún no se construía. Se realizó como un mero referente de ubicación para facilitar la comparación con los mapas más recientes.

MAPA 3a
MARGINALIDAD URBANA 2000



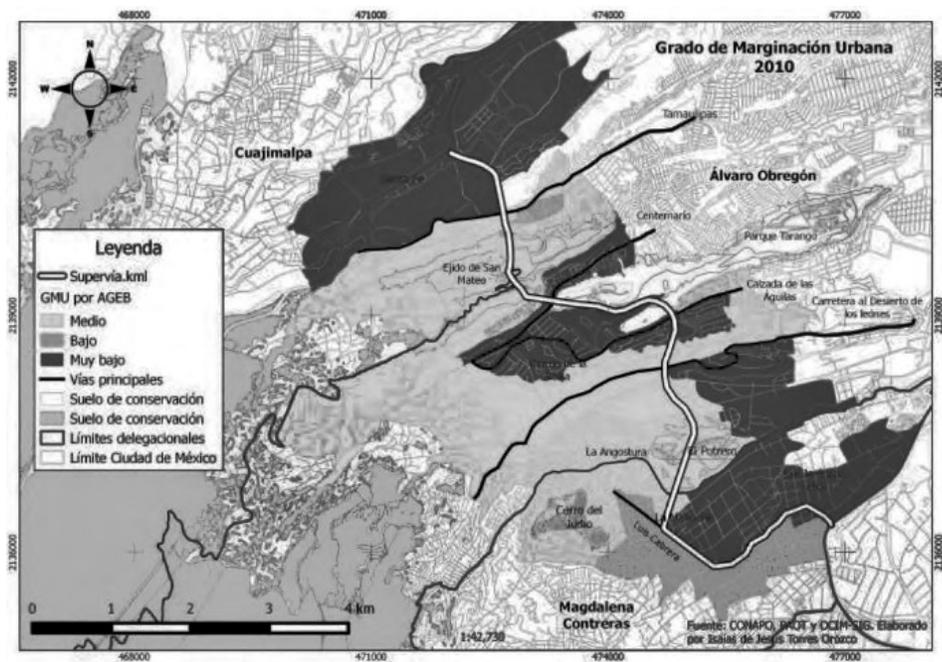
FUENTE: elaborado por Ismael Torres, de la UAM-A, con base en datos de Bimsa e información censal de 2000 a 2010.

MAPA 3b
MARGINALIDAD URBANA 2005



FUENTE: elaborado por Ismael Torres, de la UAM-A, con base en datos de Bimsa e información censal de 2000 a 2010.

MAPA 3c
MARGINALIDAD URBANA 2010



FUENTE: elaborado por Ismael Torres, de la UAM-A, con base en datos de Bimsa e información censal de 2000 a 2010.

territorios ya habitados —particularmente de clases medias— para construir nuevos enclaves residenciales para clases altas, que representan el mercado más atractivo, expulsando a población de menores recursos.

Este mosaico sintético del contexto socioespacial en el que se desarrolla el proyecto de la Supervía nos permite ubicar a grandes rasgos los diferentes grupos sociales que se organizaron en torno al proyecto, movilizándose —en pro o en contra— a partir de intereses específicos y contrastados, y gestando acciones colectivas específicas. A grandes rasgos, podemos identificar dos movimientos fuertes: el Movimiento Ciudadano a favor de la Autopista Urbana Poniente “¡Sí a la Supervía!” y el Frente Amplio contra la Supervía Poniente de Cuota, a los que se sumaban esporádicamente otras organizaciones, como podremos apreciar más adelante.

Asociación de Colonos de Santa Fe

Esta asociación se constituye en 1994 con la idea de agrupar y representar a todos los propietarios, residentes y arrendatarios de inmuebles en la zona de Santa Fe, ante las autoridades, para asegurar el mejor desarrollo y conservación de la zona, así como la preservación de la infraestructura urbana, “espacio público”,²² servicios y medio ambiente de Santa Fe. Asimismo, buscaban representar y gestionar ante las autoridades el cumplimiento de la ley para la conservación de todas las áreas conforme a lo decretado en el Plan Parcial de Desarrollo de la zona, así como la dotación constante, correcta y suficiente de servicios urbanos. En dicha asociación participan 50 empresas.

La Asociación de Colonos Zedec Santa Fe, A.C. tuvo un papel muy importante en la promoción y construcción de la Supervía, pues varios de los miembros de la asociación participaron en distin-

²² Uno de los grandes cuestionamientos que se le hace al proyecto es que no contempló la construcción de espacios públicos, a excepción de las grandes banquetas por las que casi no circula nadie. En el único parque que había, muy descuidado por cierto, se construyó el Garden Underground Mall, por la misma desarrolladora inmobiliaria Copri.

tos espacios involucrados: la constructora, la vía rápida o el banco que facilitó los recursos.

En el cuadro 2 podemos observar algunas de estas redes empresariales que se tejen en los diferentes ámbitos que intervinieron en el megaproyecto de la Supervía Poniente.

Dicha asociación consideraba que la obra vial en cuestión proporcionaría múltiples beneficios a la población de la zona, pero especialmente a empresas y empresarios, como se muestra en el cuadro 2. Por ello inició acciones de cabildeo con los partidos políticos y las comisiones encargadas del asunto en la Asamblea Legislativa del D.F., a quienes exigió que evaluaran a fondo el proyecto de la Supervía Poniente. Los colonos de Santa Fe pensaban que el movimiento opositor estaba integrado por un grupo minoritario que pretendía frenar el desarrollo y violentar los derechos de la mayoría de los habitantes de la zona (Alfie, 2013:743).

En febrero de 2011, a un par de días de que el gobierno del DF respondiera a la “Recomendación de la Comisión de Derechos Humanos” que pedía detener la construcción de la Supervía Poniente, las autoridades locales recibieron a un grupo de vecinos y empresarios, afiliados a la asociación, quienes recabaron y presentaron 33 530 firmas a favor del proyecto, por lo que demandaban a Marcelo Ebrard que la obra, por ningún motivo, se suspendiera.

Sin embargo, se aclaró que estas firmas fueron recabadas al azar, en diversos puntos de la ciudad, en las delegaciones, universidades, incluso en paradas del transporte y hasta por correos electrónicos. En la mesa estuvieron Juan Francisco Torres, Fernando Sánchez, Héctor Hermosillo y Óscar Moreno, residentes de Santa Fe, quienes reconocieron que la recolección de firmas no llevó una metodología profesional, sino rudimentaria. A nombre de los residentes habló Juan Francisco Torres, asesor legal de los colonos de Santa Fe quien manifestó que presentaron una reclamación oficial a la CDHDF por lo que hace a la petición de que se suspenda la obra conocida como Supervía Poniente [...]. Lo que queremos hacer patente es la postura de la mayoría de esta ciudad, que se coloca en una posición de estar en total desacuerdo con lo que la Comisión de Derechos Humanos

CUADRO 2
RELACIONES ENTRE ASOCIACIÓN DE COLONOS ZEDEC SANTA FE,
COPRI, SUPERVÍA, HSBC Y ARQUITECTOMA*

	<i>Mesa directiva de Asociación de Colonos Zedec Santa Fe A.C.</i>	<i>Inmobiliaria Copri (Atco subsidiaria)</i>	<i>Consejo de Administración de Controladora Vía Rápida de los Poetas, S.A.P.I. de C.V. (Supervía)</i>	<i>Consejo de Administración de HSBC, S.A. de C.V.</i>	<i>Garden Underground (Copri & Arquitectoma)</i>
Jorge Esteva Recolons		Dueño	Consejero		
Luis Berrondo Ávalos		Dueño		Consejero propietario	
Alejandro Allende y Cos	Vicepresidente	Presidente	Consejero		
Sergio Haua Miguel	Presidente	Vicepresidente			
José Luis Rion Santiesteban	Comité de Administración y Finanzas			Consejero independiente	
Gerardo Antonio Merla V.	Comité de Infraestructura y Mantenimiento	Director de Proyectos (ATCO)			
Francisco Martín del Campo Souza	Comité de Proyectos Especiales				Parte del Grupo Arquitectoma
Ángel Aragón Noriega		ATCO	Consejero		
Luis Antonio Attias Bermúdez		ATCO	Consejero		

* El cuadro se tomó del artículo “Asociación de Colonos [empresariales] Zedec Santa Fe [S.A. de] C.V.” publicado en el blog de Salvador Medina el “Nahual. México para los mexicanos” el 29 marzo de 2011, disponible en <http://mexicoparalosmexicanos.blogspot.mx/2011_03_01_archive.html>. La fuente original es: HSBC, disponible en <<http://bit.ly/dFdkgs>>, Barrio, disponible en <<http://bit.ly/eTnKMS>>, Contralínea, disponible en <<http://bit.ly/cjLEl2>>, Excélsior, disponible en <<http://bit.ly/gJJAQZ>> y <<http://bit.ly/e5XkvsRQUITECTOMA>>.

ha manifestado. También están conscientes de que la obra está sujeta a condicionantes de tipo ambiental, muy exhaustivas, muy complejas. La ciudadanía está de acuerdo en que mientras éstas se observen y las medidas de mitigación se hagan en forma estricta, la obra no tiene razón de ser suspendida (*Barrio, 2011*).

*Movimiento Ciudadano a favor
de la Autopista Urbana Poniente*

Un dato interesante es que para legitimar el proceso anterior se constituyó, en julio de 2010,²³ el Movimiento Ciudadano a favor de la Autopista Urbana Poniente “¡Sí a la Supervía!”, en una reunión realizada en el parque de Axiomatla en la zona de Las Águilas. En este movimiento ciudadano se dedicaron, a través de diversos medios de comunicación, a desautorizar a los miembros del Frente Amplio, calificándolos como mentirosos, oportunistas y resentidos, entre otras cosas.

Los convocantes a la presentación de la organización a favor de la Supervía argumentan que “la zona sur poniente del DF necesita con urgencia salir del colapso urbano y vial en el que se encuentra, quienes aquí vivimos y quienes aquí transitamos, somos los únicos que podemos dar fe de lo que aquí sucede [...] Por desgracia, nos queda muy claro que cuando existe una iniciativa que busca dar soluciones, nunca falta que surjan organizaciones ajenas a la zona así como intereses políticos que quieran hacer del sabotaje de un proyecto tan importante, su bandera; la mezquindad de la política y la política del no sin argumentos, por desgracia, es uno de los signos de los tiempos (*El Universal, 2010*).

Un año después, los miembros del movimiento realizaron diversas acciones, como un sondeo de opinión entre habitantes de las

²³ Llama la atención que esto se dio justo a una semana de que vecinos de La Malinche instalaron un plantón en contra de la Supervía y el mismo día que esos vecinos junto con los del Frente Amplio Contra la Supervía organizaran una cadena humana sobre la avenida Luis Cabrera con el lema “No a la Supervía. Sí a la Vida”.

zonas por donde atravesaría la vialidad, de la que reportaron que 74% de los habitantes entrevistados estaban de acuerdo con el proyecto. Las 364 personas (26%) que manifestaron no estar de acuerdo fue principalmente porque sus casas podrían ser derribadas o afectadas, al igual que las áreas verdes, y/o porque el gobierno capitalino no había informado ni presentado un proyecto. Resulta interesante el hecho de que la casa encuestadora comentó que el grueso de las personas abordadas al azar no tenía conocimiento del proyecto, por lo que no fueron entrevistadas.²⁴

Posteriormente realizaron una segunda consulta en donde se involucraron 251 Comités Ciudadanos de las delegaciones de Magdalena Contreras, Cuajimalpa y Álvaro Obregón. Los representantes de estas instancias planteaban que la obra ya estaba considerada en el Programa de Desarrollo Urbano Delegacional de 1997 y en el Plan Parcial de Santa Fe de 2000, y que ambos habían sido aprobados por la Asamblea Legislativa (Alfie, 2013). También “vecinos” de diversas colonias e instituciones a favor de la Supervía²⁵ presentaron una queja ante la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) con el argumento de que la recomendación 01/2011 que emitió este mismo organismo al Gobierno del Distrito Federal era parcial e incompleta y presentada a destiempo. Por otra parte, argumentaban que ellos también tenían derechos, aludiendo a su *derecho al desarrollo* como un derecho humano inalienable.

²⁴ Dicha encuesta, que se aplicó a 1 396 personas de las delegaciones Álvaro Obregón, la Magdalena Contreras, Miguel Hidalgo, Tlalpan, Cuajimalpa, Coyoacán y Benito Juárez, fue realizada por Covarrubias y Asociados, y se contrató en la reunión que convocan en el parque Axiomatla a la que asisten el diputado Leonel Luna y Lucatero del PRD. El principal negociador fue Hernández Llamas (Rodríguez, 2010).

²⁵ En un comunicado, vecinos de Santa Fe, Cruz Manca, La Loma, Villa Verdún, Loma de Guadalupe, Privada de Cedros y San Jerónimo, colonias ubicadas en las delegaciones Álvaro Obregón y Magdalena Contreras, así como la Asociación de Industriales de la Construcción del Valle de México y alumnos de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales (UCIRP) del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, informaron que presentaron la queja para “exigir nuevamente a este organismo que sea escuchada la voz de la mayoría de los ciudadanos que necesitan del proyecto para realizar sus actividades cotidianas de manera eficiente” (Pantoja, 2011).

[...] el derecho al desarrollo es una garantía básica para la convivencia y posibilidad de crecimiento económico, social, cultural y político en el que puedan reproducirse y respetarse plenamente todos los derechos humanos y libertades fundamentales... La construcción de la Supervía Poniente salvaguarda ese derecho, ya que permitirá movilizar los recursos materiales y humanos de manera eficiente aumentando la calidad de vida de las comunidades dentro de un clima sociocultural satisfactorio (Pantoja, 2011).

Vive Tarango. Lomas de Tarango y vecinos de Centenario

En cambio, algunos de los vecinos de las colonias residenciales de la zona de Las Águilas (ubicadas a lo largo de la Calzada de las Águilas), y las de Centenario en Álvaro Obregón, se manifestaban en contra de la obra por varios motivos, entre otros, por la defensa de la barranca de Tarango (que se vio seriamente afectada por la tala de árboles y por la construcción del proyecto cuyos pilares descansan en ella); y por el hecho de que las avenidas Centenario y calzada de Las Águilas se convertirían en el paso obligado de miles de autos para entroncar con la Supervía, convirtiéndolas en arterias sumamente transitadas, de alta velocidad, sin posibilidades de estacionarse en ella y poniendo en riesgo a los peatones. El impacto de las protestas vecinales fue mucho más local y sus acciones se limitaron a manifestaciones públicas de rechazo, algunas movilizaciones, y en un primer momento, al apoyo a los vecinos de La Malinche.

La barranca de Tarango se encuentra a 2 570 msnm, tiene una longitud de más de 6 km y cuenta con una superficie de 280 ha (Mendoza, 2011:7); buena parte de ella está urbanizada por asentamientos populares. Localizada en la delegación Álvaro Obregón, entre la avenida Centenario y la calzada de Las Águilas, resulta de especial trascendencia ecológica. Desde 2005 se constituyó la Asociación Civil “Vive Tarango”, conformada por aproximadamente 50 vecinos residentes de las colonias aledañas. Además de cuidar la barranca —en especial el parque Tarango, una de las zonas verdes que quedaban— mediante la limpia, reforestación y otras actividades, se dedicaron a solicitar a las autoridades se declarara como Área Natural Protegida.

Finalmente, el 22 de julio de 2009 fue declarada como Área de Valor Ambiental, y con el apoyo de investigadores de la UNAM —que tienen un programa de rescate de la barranca— se estableció el parque Tarango y el rescate de la flora y la fauna.

Por necesidades de la obra, las desarrolladoras demandaron la revocación de la declaratoria. Ante esta situación, los vecinos que habían apoyado la construcción de la Supervía, ahora se opusieron a ella y se sumaron a los opositores. El argumento de revocación consistió en que, por un error en el área considerada de valor ambiental, quedaron incluidos 18 predios propiedad de particulares (ejidatarios), quienes habían interpuesto un juicio de amparo contra el gobierno y no se había resuelto. El 15 de junio de 2009 los ejidatarios ganaron el amparo para recuperar cerca de 1 200 000 m² que les pertenecían, y el gobierno capitalino derogó la declaratoria seis semanas después. Todo indica que algunos de los propietarios vendieron sus terrenos y en ellos el Grupo Copri construyó dos edificios de departamentos.²⁶ Así los anuncia la promotora: [...] “Excelente departamento muy bien ubicado enfrente de Cumbres de Santa Fe y a diez minutos de los corporativos de Santa Fe, en un ambiente de tranquilidad donde podrás disfrutar de la naturaleza y rodeado por una reserva ecológica; vías principales Puente de los Poetas y la Supervía Poniente”²⁷

Con la construcción de los Puentes de los Poetas, el parque Tarango quedó totalmente devastado y la problemática vial de la zona tampoco se resolvió, ya que miles de automovilistas no hacen uso de la Supervía por su alto costo, porque los aleja más de lo que los acerca a su destino final, o porque el sur no es su destino principal.

Lomas de Guadalupe y Puente Colorado

Entre los fraccionamientos Lomas de las Águilas y Lomas de Guadalupe quedó una reserva ecológica —que hace parte de la barranca de

²⁶ Según dicen los vecinos, sin contar con los permisos necesarios y la manifestación de impacto ambiental.

²⁷ La publicidad añade que los departamentos tienen 82 m² de construcción y cuestan 3 680 000 pesos.

Tarango y la barranca de Guadalupe. Del lado de la barranca de Tarango se había construido un deportivo que se le había asignado fundamentalmente a los vecinos de la colonia popular Puente Colorado (de alta marginación) en él había canchas de fútbol y juegos para niños. El deportivo fue arrasado pues justamente por ahí pasa la Supervía. Esto llevó a la movilización de los vecinos de la colonia —que años anteriores han librado diversas luchas con mucho éxito— y exigieron a la constructora que los daños fueran resarcidos. Como parte de la mitigación de daños, en otro espacio propiedad de la delegación construyeron tres canchas, baños, instalaron juegos y un centro comunitario.

Por lo que hace a Lomas de Guadalupe, el parque ecológico de Las Águilas se encontraba a un lado y en la parte baja del fraccionamiento, y se referían a él como un área de donación (las escuelas públicas de la ciudad constantemente realizaban campamentos y diversas actividades en este espacio). El enterarse de la construcción de la vía exigieron al gobierno que detuviera los trabajos hasta que no les fuera presentado el proyecto completo y pudieran evaluar las afectaciones, lo que nunca ocurrió, a pesar de que en diversas ocasiones el director de Asuntos Metropolitanos, Héctor Hernández Llamas, se comprometió a él mismo detener las labores. Los vecinos aseguraban —como ocurrió— que la construcción de la autopista provocaría la destrucción irreparable de la zona verde de donación (tala de más de 1 500 árboles) que había sido cuidada por ellos durante 40 años.

En agosto de 2011 la empresa Controladora Vía Rápida Poetas implantó una serie de vallas metálicas a la entrada y a lo largo del parque de Las Águilas para que no se viera la dimensión de la obra y la destrucción del bosque, a la vez que se colocaron una serie de mensajes positivos y de mercadotecnia. Entre otros encontramos: “Supervía igual a transporte público eficiente”; “Por cada árbol retirado sembraremos 15 más”; “Bosques urbanos, oxígeno para mi ciudad” y “Transformando la movilidad de la ciudad”. Esta propaganda indignó a los vecinos de la zona al considerar que se trataba de una burla y contravenía a lo que realmente se estaba haciendo, por lo que exigieron a los trabajadores que las retiraran. Como no hicieron caso, los mis-

mos vecinos retiraron algunos de los anuncios, por lo que fueron demandados.²⁸

La represión al movimiento y a las diversas manifestaciones de oposición se fue incrementando a partir de ese año.

La Nueva Angostura

Otro ejemplo de la gama de intereses implicados en este proceso lo representa la colonia La Nueva Angostura, que se encuentra en un predio conocido como La Angostura, a un lado de la reserva ecológica de Torres del Potrero, dividido en dos por la avenida de Las Torres, donde se ubica la Universidad Anáhuac del Sur, junto a un desarrollo habitacional de lujo denominado Cittá San Jerónimo, que ya cuenta con tres torres y cuya construcción se inició poco antes de que concluyeran la Supervía.

La zona contaba en el año 2000 con una población de 3 952 habitantes y se encontraba clasificada como una zona de media a muy baja marginalidad (clases medias y altas), a excepción de algunas zonas clasificadas como de alta o muy alta marginalidad, como la colonia La Nueva Angostura, y un fraccionamiento irregular ubicado sobre el predio El Cedral, a un lado de la colonia La Angostura, que se formó en los años sesenta.

La colonia La Nueva Angostura se empezó a formar hace 20 años a través de la invasión hormiga en el predio conocido como “Bosque del Cedral”, hasta que se lograron asentar ahí cerca de 1 800 familias, algunas de las cuales han logrado consolidar sus viviendas, aunque otras siguen viviendo en casas construidas con materiales de desecho o techos de lámina de asbesto.

Para el desarrollo de la Supervía se contemplaba expropiar varios predios, no obstante, el gobierno sólo notificó y expropió a 126 pro-

²⁸ El caso concreto fue de Evelyn Barreto Chang, vecina de la zona que se opuso activamente a la construcción de la Supervía desde 2011, fue arrestada el 19 de abril de 2013, acusada de robar tres vallas metálicas colocadas en el Parque Ecológico Las Águilas. Fue ingresada al penal de Santa Martha Acatitla después de ser detenida por policías de investigación, sin previo aviso ni notificación del Ministerio Público, y sin estar enterada de su situación legal.

pietarios: 51 predios en la colonia La Malinche, de la delegación Magdalena Contreras, y 75 predios en la delegación Álvaro Obregón (mayoritariamente localizados en la colonia La Angostura). La organización dirigida por Rosa María Ayala²⁹ negoció con las autoridades que no se opondrían a la Supervía —a pesar de las expropiaciones— si a cambio regularizaban la colonia. El decreto expropiatorio se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* el 17 de diciembre de 2010 y en total fueron expropiados poco más de 142 mil metros cuadrados.

La lideresa de la colonia planteó durante la asamblea celebrada el 7 de diciembre de 2014 lo siguiente:

[...] siempre entramos a los procesos electorales, por un interés: que la gente tenga su vivienda y sus servicios y juntos hemos logrado acuerdos importantes como la expropiación (del predio) en 2010, sucedió porque nosotros tuvimos una cobertura política con el PRD a través del licenciado Marcelo Ebrard que fue quien dio la firma de la expropiación y con el secretario de Gobierno (José Ángel Ávila) que lo reafirmó en el *Diario Oficial*. Si no nos hubiéramos ido a favor de la Supervía, en acuerdo político, no estuviéramos aquí, estuviéramos en el bote (Montes de Oca, 2015).

En efecto, sobre la avenida de Las Torres a la entrada de la colonia (controlado por la lideresa y sus ayudantes, no cualquiera pasa por el arco que está en la entrada) se encontraba una gran manta que decía: “Sí a la Supervía Poniente, si hay regularización”. Ella misma declaró para *El Universal* (26 de mayo de 2010) que eran 300 las familias afectadas por el decreto expropiatorio para la construcción de la vialidad, sin embargo, la petición era que se regularizara a las 1 516 familias que habitan en ese terreno. De los 75 lotes que fueron afectados, reu-

²⁹ Con una amplia trayectoria en organizaciones sociales promotoras de vivienda, adherida primero al PT, fue candidata a diputada por su distrito. Después se adhirió al PRD en el tiempo en que negoció con Marcelo Ebrard a cambio de la regularización del predio y una serie de prebendas entre otras la de ser candidata a algún puesto de elección popular, lo que no ocurrió por lo que se lanzó como candidata independiente.

bicó dentro de la misma colonia a las familias que residían en 62 lotes, las otras que sí se oponían a la Supervía fueron expulsadas de la organización y por lo mismo no fueron reubicadas.

La Malinche: nuestro caso de estudio

Un caso que nos parece emblemático es el de La Malinche. No sólo porque, como dijimos antes, fue la zona más afectada por las expropiaciones y los conflictos sociales provocados por la obra, sino porque es un lugar con una historia de lucha muy importante cuya memoria impactó significativamente al movimiento actual.

La Malinche se ubica en la delegación Magdalena Contreras y es un caso representativo de los muchos espacios de autoconstrucción urbana característico de la década de los setenta, que se consolidó a partir de la venta irregular de terrenos ejidales en las tierras pedregosas y en los bordes de las barrancas del pueblo de San Bernabé Ocoatepec y lo que fue la hacienda de La Cañada.³⁰

En ese tiempo se conocía toda la zona como el Cerro del Judío, sin distinciones en su interior.³¹ Pasaron varios años para que, como parte de una política gubernamental, el cerro se fraccionara para formar algunas de las 31 colonias que existen hoy en la delegación.³²

Hasta la década de los años cincuenta el área había permanecido relativamente aislada, pero a partir de la construcción de la carretera que la comunicaba con San Ángel y la ampliación de avenidas como Insurgentes, Revolución y el Periférico Sur en la década de los sesen-

³⁰ Este proceso de venta irregular se inicia en 1937, cuando se solicita la ampliación del ejido y crece la necesidad de tierra urbana. Los terrenos baldíos y poco productivos se empiezan a usar como lugares de residencia. En este primer momento, los que ocupan estas zonas baldías son prioritariamente los hijos de los ejidatarios. Es decir, todavía no hay una venta hacia fuera del pueblo.

³¹ En la década de 1970 surgieron nuevas colonias y fraccionamientos, como el conjunto Residencial Santa Teresa, Pedregal II, Pueblo Nuevo, Potrerillo, El Rosal, El Toro, Las Cruces, Las Palmas, Barros Sierra, Los Padres, El Tanque, Cuauhtémoc, Lomas Quebradas y La Malinche.

³² Algunos de los entrevistados durante el trabajo de campo realizado en 2012 nos plantearon que consideraban que este proceso de fraccionamiento por colonias tuvo que ver con una política de fractura del movimiento social, que como veremos más adelante sufrió varios embates.

ta, se provocó una creciente presión por la compra de las tierras ejidales y su paulatina urbanización.

Lo anterior respondió a tres procesos nodales:

- 1) La descomposición del campesinado de San Bernabé, cuyas tierras eran poco productivas y sus pobladores comenzaron a incursionar como obreros de las fábricas textiles instaladas en las márgenes del río Magdalena.
- 2) El contexto migratorio campo-ciudad de miles de campesinos que arribaron a la Ciudad de México por las carencias de empleo y la búsqueda de condiciones de vida digna, que al llegar a la gran ciudad requerían de lugares baratos donde vivir. Esto los obligó en muchas ocasiones a instalarse en las periferias urbanas.
- 3) La migración interna a partir de reacomodos y desalojos de otras zonas centrales de la ciudad.³³

El conflicto entre los nuevos colonos y el gobierno —que entonces encabezaba el presidente Luis Echeverría Álvarez— se agudizó hacia finales de los años setenta, una vez que la zona fue urbanizada por los propios habitantes. Con calles pavimentadas y los servicios básicos instalados, se convirtió en un espacio de interés para las inmobiliarias y los grupos de elite, por lo que se dieron varios intentos de expulsar a los colonos para generar, por un lado, una zona residencial en el Cerro del Judío, y por otro, para desarrollar un proyecto turístico en el Parque de los Dinamos,³⁴ donde nace el río Magdalena.

³³ Así, por ejemplo, en los años sesenta se inicia la remodelación de la colonia La Candelaria de los Patos en el centro de la ciudad, y unas 400 familias son expulsadas y llegan al Cerro del Judío (a la zona llamada El Tanque). La construcción misma de las obras de vialidad —que conectarían más fácilmente a estos espacios con el resto de la ciudad— implicó el reacomodo de familias de Tizapán en San Ángel, tierras que fueron expropiadas para la construcción del Periférico.

³⁴ En el periódico *Ovaciones* del 18 de julio de 1973 aparece una noticia en donde se plantea que: “Piensan convertir Contreras en un emporio turístico: pequeños lagos artificiales llamados ‘camping’, cría de truchas para los amantes de la pesca, paseos en carretelas o ‘calandrias’, juegos mecánicos, calles empedradas o adoquinadas, alfarerías, artesanías, etcétera”.

[...] En ese momento empiezan a darse las agresiones para construir lo que llamaban una *remodelación del Cerro* que era realmente quitar a toda esa gente de allí, sacarlas, porque querían hacer de toda esa parte que es muy bella, una zona residencial. Entonces empezaron los proyectos desde abrir lo que es ahora el paseo de La Magdalena —que entonces eran campos— para desalojar a la gente y construir allí una zona residencial en la parte de arriba, que era una loma bellísima, deshabitada. Todo eso lo querían para una zona más cómoda, desplazando a la gente que no era paracaidista, que de una manera irregular —porque eran terrenos comunales— pero habían hecho compra. Se había hecho un proceso ordinario, normal de compra, tenían papeles del comisariado ejidal, porque eran ejidos. Entonces había un orden y de parte del gobierno querían desconocer ese orden con un desalojo brutal (José González, mayo de 2014).³⁵

El proceso se logró frenar, ya que los vecinos estaban fuertemente organizados y generaron una serie de propuestas para evitar el desalojo. Entre ellas estuvo la creación de andadores peatonales para no permitir que a través del trazo de calles y avenidas se accediera a las partes altas de La Magdalena, urbanizándolas.

En la década de los noventa la lucha se reactivó por la defensa de La Loma, considerada como un espacio público comunitario, ya que era el espacio de reunión de las familias, el lugar de juego para los niños y un espacio donde se obtenían algunos productos para el consumo familiar (caza de conejos, recolección de hongos silvestres y hierbas comestibles etc.). Diez años antes los vecinos se habían organizado para reforestarlo y, cuando se dieron cuenta de que había un proyecto para urbanizarlo, se movilizaron nuevamente.

Es con esas tensiones sobre el territorio y la memoria de esas luchas previas, que se constituye el nuevo movimiento. Pero en este caso la organización se formó para evitar las expropiaciones de los más de 100 predios que tenían planeado el gobierno y las empresas, así como por la defensa de espacios públicos como La Loma o la Glo-

³⁵ Entrevista realizada al sacerdote jesuita José González (que vivió en la zona en la década de los setenta) por María Ana Portal y Stephanie Brewster, en mayo de 2014 en la ciudad de Oaxaca.

rieta de las Quinceañeras y en términos generales en defensa del medio ambiente. Se constituyó entonces el Frente Amplio contra la Super-
vía de Cuota en Defensa del Medio Ambiente, conformado por orga-
nizaciones diversas como: Ciudadanos por Contreras, Movimiento
Urbano Popular, Grupo de Científicos e Investigadores Solidarios,
Asociación de Comerciantes y Mercados Públicos de la Magdalena
Contreras y la Coordinadora Vecinal de Tlalpan, Magdalena Con-
treras, Álvaro Obregón y Cuajimalpa, que a su vez agrupa a varias
organizaciones vecinales y diputados de diferentes partidos políti-
cos.³⁶ Así, se generó un movimiento amplio que trascendió lo local,
en donde participaron diversos grupos de vecinos y organizaciones,
pero donde los vecinos de La Malinche y de colonias subyacentes
jugaron un papel central ya que, por un lado, mantuvieron su presen-
cia a partir del establecimiento del Campamento 26 de Julio —que
permaneció durante dos años y medio—, y por otro, por la parti-
cipación en la lucha legal, ya que algunos de los vecinos son profesio-
nistas y se abocaron a la defensa del territorio con las herramientas
legales a su alcance, y a partir de la capacidad de generar redes con
instituciones y organizaciones que les podían apoyar en el proceso
legal, como veremos más adelante.

El movimiento pasó de una primera etapa de acciones inmediatas
y reactivas al crecimiento de su potencial mediante la articulación
con otras organizaciones, expertos y académicos. Este proceso per-
mitió que se construyeran dos tipos de gestiones: unas en el plano
político y otras en el plano jurídico.

En el plano político se realizaron acciones como marchas, míti-
nes, movilizaciones, foros de discusión, y la colocación del plantón
permanente en el cruce de la calle de Rosa China y Duraznos en la
colonia La Malinche (en donde se ubicaban los predios expropia-
dos), con el fin de evitar que se siguieran derribando las casas que allí
se encontraban. El sentido de estas acciones tenía que ver con la ne-
cesidad de visibilizar el movimiento y sus demandas y obligar al go-
bierno a que se sentara a dar información y a escuchar las propuestas
ciudadanas.

³⁶ Participaron principalmente el PAN y el PRD.

Un aspecto importante que queremos rescatar aquí es que no todos los vecinos rechazaban la obra. Al igual que en las clases altas y medias, no hubo consenso frente al proyecto. Esto se debió en parte a los intereses específicos de los vecinos, pero también a la estrategia gubernamental que obligó a los afectados por la expropiación a negociar en forma individual y no colectiva.³⁷ Esto provocó un fenómeno muy interesante en donde ninguno de los indemnizados (que eran obviamente los más afectados) participaron en la lucha directa en contra de la Supervía, y en cambio fueron los ciudadanos de colonias aledañas, como la Cuauhtémoc o inclusive algunos de las zonas residenciales como San Jerónimo Lídice, los que participaron en la protesta. Lo anterior generó conflictos fuertes entre los vecinos y hasta dentro de las familias. Particularmente entre los parientes de los desalojados, pues en algunos casos el desplazamiento se dio hacia otras zonas de la ciudad y hacia otros estados de la República, ocasionando desgajes familiares; pero también hubo desacuerdos ideológicos y posturas encontradas frente al proyecto mismo y a las formas de lucha que asumió el Frente Amplio. Todo esto generó desconfianza y tensiones entre los vecinos.

LA JURIDIFICACIÓN DEL CONFLICTO

La manera en que el conflicto se fue juridificando resulta muy importante para entender algunas de las acciones y limitaciones a las que se enfrentaron los vecinos que estaban en contra de la construcción del megaproyecto. Estas acciones legales se emprendieron con miras a detener la obra, siguiendo una ruta que algunos vecinos definieron como un “vía crucis”.

Ante el decreto expropiatorio publicado el 4 de abril de 2010, unos días después (el 29 de abril) alrededor de 350 personas promo-

³⁷ Algunos participantes en el Frente Amplio comentaron que las autoridades amenazaron con quitarles el pago si comentaban con sus vecinos el monto otorgado o si participaban en el movimiento social. Sin embargo, esto no lo constatamos porque no pudimos entrevistar a los que sufrieron expropiaciones.

vieron y ratificaron la interposición de un juicio de amparo.³⁸ En esencia, se argumentó la violación de sus derechos fundamentales a la participación directa y efectiva en la conducción de asuntos públicos, a recibir información detallada y previa a la planeación y aprobación de dicho proyecto vial, así como a los derechos sociales a la vivienda tanto de las personas que habitan los predios expropiados como de todas las afectadas por la obra debido a la alteración del entorno en el que viven.

Ese juicio de amparo se amplió en contra de otros actos de autoridad, como la autorización para construir unos túneles que atravesaran La Loma (que ya había sido expropiado meses antes), el otorgamiento sin licitación del título de concesión a una empresa ligada con los intereses inmobiliarios de Santa Fe y la entrega tardía³⁹ de la autorización de la manifestación de impacto ambiental (MIA), concedida el 9 de junio de 2010, trámite indispensable para la autorización de la construcción de la obra.⁴⁰

Este punto fue particularmente conflictivo ya que tampoco se realizó una consulta pública sobre esta manifestación del impacto ambiental, y se incumplieron varios aspectos de la Ley Ambiental del Distrito Federal (particularmente el artículo 47) y el Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo (artículo 41).

La misma Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal (PAOT) hizo críticas importantes al proyecto y al Manifiesto de Impacto Ambiental, ya que la zona sobre la que se construiría el sistema vial de puentes y túneles de peaje, alimenta los

³⁸ Cabe subrayar que en ningún momento el gobierno central o el delegacional realizaron una consulta pública, requisito indispensable para respetar y garantizar el derecho a la participación en los asuntos públicos y el derecho a la vivienda, entre otros.

³⁹ Ante la presión de investigadores, académicos y sociedad civil, la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal presentó, luego de 51 días de haberse decretado la expropiación para la construcción de una vía de peaje, el documento *Manifestación de impacto ambiental*, que, a consideración de los expertos y la PAOT, no justifica ambientalmente la utilidad pública de la obra.

⁴⁰ Para dar inicio a la construcción de peaje, de acuerdo con la ley, la empresa concesionada está obligada a entregar un estudio de impacto ambiental cuyo contenido avale la viabilidad de la obra en materia ambiental. Una vez publicado el documento, se somete a la evaluación de la Secretaría de Medio Ambiente.

mantos acuíferos de los que se extrae un porcentaje importante del agua potable que consume.

Para este organismo, el documento de más de 600 fojas, elaborado por la empresa creada expresamente por la asociación de Obráscon Huarte Lain, S.A., y el grupo inmobiliario Copri (involucrado en la construcción), no consideró la estimación de daños ni presentó medidas de mitigación para el impacto ambiental. De acuerdo con la PAOT, el proyecto tampoco contó con un programa de reforestación, restauración y recuperación del ciclo hidrológico, suelos, vegetación y fauna.⁴¹

Paralelamente al proceso institucional, las organizaciones civiles hicieron llegar observaciones técnicas en tiempo y forma, que no se tomaron en cuenta para emitir la autorización de construcción.

En junio de 2010, investigadores de la UNAM, la UAM y el Centro Molina enviaron un documento al entonces director general de Regulación Ambiental del DF referente al proyecto de la Supervía. Los investigadores alegaron que la MIA presentada para la operación del proyecto era deficiente, pues no estaba realizada con rigor científico y no servía para tomar una decisión tan relevante en una zona ecológica tan desprotegida, por lo que exigían se hiciera una nueva valoración.

Las recomendaciones de este grupo no fueron atendidas y un mes después la Dirección General de Regulación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente autorizó la MIA.⁴²

Ante esta situación, los vecinos y organizaciones participantes —entre ellos el Centro de Derechos Humanos Fray Francisco de Vitoria, Litiga OLE y Green Peace México— interpusieron un juicio de nulidad en contra de la resolución de la Secretaría de Medio Ambiente por la autorización de la MIA que justificaba la construcción de la Supervía Poniente.

⁴¹ Desde el punto de vista metodológico, la MIA sólo se apega al esquema típico: identificación-valoración-prevención, con lo que sólo identifica y describe los impactos ambientales en el nivel enunciativo. Falta una valoración que determine la magnitud de los impactos mediante indicadores numéricos que permitan medir los efectos (*sic*), señala la Procuraduría a través del oficio PAOT-05-300/200-1671-2009.

⁴² Llama la atención que dicho documento fue elaborado y autorizado por el ingeniero Nyssen Ocaranza, quien trabajaba en la empresa concesionaria del proyecto y al mismo tiempo era funcionario público.

El 29 de julio de 2010 el jefe de gobierno lanzó, a través de los medios de comunicación (*Milenio*, 2010) y no como parte de la negociación directa con los vecinos, el reto de encontrar alternativas al proyecto de la Supervía. El Frente Amplio de inmediato solicitó el acompañamiento de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF). A través de este organismo se inició una mediación con el gobierno y se planteó como condición para iniciar el diálogo que se detuvieran las obras; sin embargo, el gobierno de la ciudad, por conducto del secretario de Gobierno, no aceptó y rompió este acercamiento, por lo que se terminó el proceso de mediación y la CDHDF inició un proceso de investigación sobre la queja.

El 20 de enero de 2011 la CDHDF emitió una primera recomendación en la que establece que el Frente Amplio, auxiliado por las labores de investigación de dicha Comisión, acreditó y demostró que con la imposición de la tan cuestionada obra vial se violaron leyes y diversos derechos humanos de los habitantes de la Ciudad de México. La recomendación responsabilizó al jefe de gobierno, Marcelo Luis Ebrard Casaubón y a los jefes delegacionales de la Magdalena Contreras y Álvaro Obregón de haber violentado los derechos a una vivienda digna, al entorno e identidad de la comunidad, a un medio ambiente sano, al agua, a la información, a los derechos políticos (participación ciudadana) y a la seguridad jurídica.⁴³ Se vuelve a plantear entonces la suspensión de la obra hasta tanto no se realice un diagnóstico que demuestre las necesidades de movilidad y de impacto ambiental.

El 11 de febrero de 2011, la red de organizaciones de derechos humanos Espacio DESC⁴⁴ que participaron en la elaboración del Diagnóstico y Programa de Derechos Humanos así como en la *Carta por el Derecho a la Ciudad*, publicó en diversos medios escritos una mi-

⁴³ Disponible en <http://directorio.cd hdf.org.mx/libros/recomendaciones/2011/Reco01_2011b.pdf>, para consultar la recomendación completa.

⁴⁴ Espacio DESC es un colectivo conformado por 11 organizaciones civiles de derechos humanos y de promoción del desarrollo, con una trayectoria amplia en la promoción y defensa de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales en México, trabajando articuladamente desde 1998 y que tienen como principal misión difundir y denunciar los atropellos a los derechos humanos.

siva dirigida al jefe de gobierno convocándolo a aceptar las recomendaciones hechas por la Comisión de Derechos Humanos.

Se inició entonces un nuevo tramo no anunciado de la obra: el puente que conecta la salida de los túneles de la Supervía de Luis Cabrera al Periférico. Esto debido a que el flujo de automóviles previsto para circular por dicho tramo generaría un nudo al sumarse al tránsito de por sí sobrecargado de la avenida. Para hacer esta construcción se destruyó el camellón arbolado de esta calle y cambió la pequeña glorieta “de las Quinceañeras”, que decorada con dos fuentes y algunos cipreses era un lugar emblemático para las colonias aledañas, pues allí se tomaban la fotografía del recuerdo las quinceañeras y también los recién casados. Era un lugar de reuniones diversas y sitio de encuentro, uno de los pocos espacios públicos para el disfrute de las colonias populares del área. La lucha se dirigió entonces hacia la defensa de ese espacio. Sin embargo, en la madrugada del 29 de julio de 2012 los vecinos que se encontraban en guardia para evitar su destrucción, fueron desalojados violentamente por varios cientos de policías de los cuerpos de seguridad del gobierno del DF.⁴⁵

A pesar de dos juicios de amparo interpuestos (con los números 605/2010 y 992/2012), así como otros mecanismos de defensa, como una denuncia popular ante la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT), una queja interpuesta ante la CDHDF, dos demandas de nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo (TCADF), una denuncia ante la PGR por daño al medio ambiente en zona federal, recursos de revisión ante el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas del Distrito Federal (InfoDF), promoción de dos juicios de nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo sobre el Título de Concesión y la autorización de Impacto Ambiental, la recomendación 1/2011 de la CDHDF y la solicitud a los diversos relatores de derechos humanos de la ONU, no se

⁴⁵ Es importante destacar que, tal como lo prometió el gobierno, la glorieta no se demolió sino que se redujo y quedó bajo el puente que conecta con el Periférico, perdiendo su encanto original. Sin embargo, es inaccesible pues la avenida Luis Cabrera no puede cruzarse en ese tramo ya que justamente allí entronca con la lateral del Periférico, constituyéndose *de facto* en parte de la vía rápida.

detuvieron las obras, no se concedió la suspensión en el juicio de amparo, ni se adoptaron medidas precautorias por parte de la PAOT.

Todas las acciones realizadas por el Frente Amplio no impidieron que en agosto de ese año se iniciaran los trabajos de construcción de la vialidad. Si bien las movilizaciones y protestas no cesaron, la obra no sólo no se detuvo, sino que se concluyó, se inauguraron todos los tramos proyectados y comenzó a operar conforme a lo planeado por la empresa.

Para finales de 2012 ya se habían presentado tres amparos y dos demandas de nulidad, y la causa fue acogida por especialistas en urbanismo y medio ambiente y por 50 organismos civiles. Los juicios se ganaron en varias ocasiones, sin embargo, la autoridad hizo caso omiso. Privó siempre el interés particular sobre el interés público, la corrupción y la impunidad. Lo dice muy bien el licenciado Manuel Fuentes Muñiz:

Qué mal cuando se pone en duda la imparcialidad de un juez, un magistrado, un ministro o de un tribunal, pero más cuando el gobernante sujeto a revisión contribuye a su demérito. En las últimas semanas el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal (TCADF) ha estado en el ojo del huracán por la apuración gubernamental en designar magistrados a modo y en el “descubrimiento” de la alteración de ley orgánica de ese tribunal vigente desde el 10 de septiembre de 2009 (Maestro, 2012).⁴⁶

Además de estas irregularidades, se hizo evidente la dilación del juicio como una estrategia, pues en tanto esto ocurría, la vialidad se construía. Así, después de 20 meses la sala superior de dicho Tribunal aceptó un recurso de revisión promovido por la Constructora Vía Rápida Poetas y echó abajo la sentencia de la primera sala a favor de los promoventes en contra de la Supervía. En dicha decisión se impuso la presidenta del tribunal, Yazmín Esquivel, a pesar de que diversas organizaciones de derechos humanos y defensa del ambiente denunciaron la existencia de un conflicto de interés, debido a que

⁴⁶ Miguel Maestro, “Jueces bajo sospecha”, CENTROPRODH, 10 de febrero de 2012.

Esquivel es esposa de José María Riobóo, dueño de una de las empresas que construyeron la Supervía Poniente.⁴⁷ También se criticó a los magistrados que se doblegaron por favores e intereses políticos a costa de la defensa de los derechos de los ciudadanos y de la justicia.

[...] La permanencia de la actual presidenta del Tribunal en este cargo es incompatible con la labor de esa institución que debe estar al servicio de los ciudadanos y de la democracia en el Distrito Federal. El actual jefe de Gobierno y la Asamblea Legislativa tienen que decidir entre fortalecer la legalidad y los derechos humanos en la capital de la República, o permitir la continuidad de la ilegalidad y un mayor deterioro en este órgano jurisdiccional.⁴⁸

De la misma manera, se buscó la intervención del jefe de gobierno, se hizo un llamado a las instancias judiciales para que prevaleciera la autonomía del tribunal y que prosperaran las recomendaciones hechas por la CDHDF; ningún esfuerzo prosperó.

DIMENSIÓN POLÍTICA DEL CONFLICTO

Las ciudades se definen por la manera en que se escenifica y ejercita el poder, generando procesos en los que se

[...] inscriben o visibilizan a ciertos grupos al tiempo que segregan o excluyen a otros tantos mediante el uso, la apropiación, la disposición o el acceso a los espacios. Este poder se expresa tanto material (forma y organización del espacio) como simbólicamente mediante

⁴⁷ La concesión más importante fue la concedida a OHL Concesiones de México-Inmobiliaria Copri-Constructora ATCO-Controladora Vía Rápida Poetas, para la construcción de la llamada “Supervía”, en la que el Grupo Riobóo, es filial de la constructora encargada de llevar a cabo esa obra. Un matrimonio de una magistrada y un empresario constructor, con intereses que se entrecruzan, por lo menos son motivo de excusa legal.

⁴⁸ Carta abierta dirigida al jefe de gobierno del Distrito Federal, a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, a la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, a los medios de comunicación y a la sociedad en general, el 19 de noviembre de 2013.

la imposición de percepciones o representaciones de cómo el espacio debe ser apropiado, usado y vivido (Aguayo, 2016:102).

¿Cuál fue el escenario o los escenarios del debate político? ¿Qué tipo de espacio público para la controversia se generó en este conflicto? ¿Qué discursos fueron escuchados y transformados en decisiones políticas?

Dos elementos resultan relevantes para comprender este proceso: por un lado, el gobierno de la ciudad, que estructuró su participación a partir de un conjunto de instancias gubernamentales de diferente orden de interés que participaron —de una u otra manera— en la planeación, el desarrollo y la implementación de esta obra. Entre ellas encontramos la injerencia de la Secretaría del Medio Ambiente (SMA), de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del DF (PAOT), de la Comisión de Recursos Naturales del DF (Corena), del Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas del Distrito Federal (InfoDF), de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) y de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa). Esta diversidad de instancias gubernamentales “[...] se percibe como necesaria para legitimar las acciones emprendidas, pero también la intervención de tantas y tan diversas autoridades muestra que en los asuntos de la ciudad influyen actualmente múltiples variables” (Alfie, 2013:752). A la vez resulta útil para complicar las gestiones ciudadanas entorpeciendo la participación.

Por otra parte, encontramos un gobierno que no tuvo capacidad de negociación, se negó a dar información y a dialogar con los vecinos afectados, al mismo tiempo que generaba una estrategia de intimidación con el uso de la fuerza pública. Mientras más organizados y con más propuestas alternativas de los vecinos, menos diálogo hubo y más ejercicio represivo.

Lo que se escenificó, en este caso, fue un poder vertical y autoritario, aun cuando el gobierno de la ciudad está en manos de un partido (PRD) que se reconoce como “de izquierda”.

Este autoritarismo llevó a que el propio gobierno violara la legalidad por él implantada, como fue omitir el procedimiento de licitación

y realizar una adjudicación directa a favor de las empresas Copri y OHL; admitir la solicitud de concesión antes de que se abriera el plazo legal para ello; generar permisos de cambio de uso de suelo en zonas boscosas sin tener los estudios científicos para avalarlos; no realizar las consultas ciudadanas como lo estipula la ley, entre otras muchas irregularidades.

Asimismo, es importante rescatar que la diferenciación social y económica de los lugares que fueron impactados por la Supervía implicó formas diferentes y desiguales en las capacidades de visibilizar las demandas colectivas. Un primer aspecto es la condición de clase en donde obviamente los grupos de elite tienen mayores y mejores recursos para dialogar y negociar con el gobierno (algunos forman parte de él o tienen redes sociales consolidadas).

Sin embargo, no todo se reduce a la condición de clase. Como vimos en el caso de la colonia popular La Nueva Angostura, la capacidad organizativa y el tipo de liderazgo que se ejerce también incide en la satisfacción de las demandas.

En el caso de La Malinche el proceso fue complejo ya que había una historia y una memoria de lucha de cuatro décadas que incidió de manera importante en la forma en que se organizaron y los grupos que participaron. En aquel momento inicial el escenario político era otro: México era un país poco urbanizado⁴⁹ (se requería hacer ciudad), el Partido Revolucionario Institucional (PRI) estaba consolidándose, por lo que la lógica clientelar era el mecanismo que los mantenía en el poder junto con la fuerza pública, y el proceso de urbanización de-

⁴⁹ Cabe recordar que en 1950 la ciudad tenía 3 050 442 habitantes, en los años sesenta contaba con 4 870 876 habitantes (lo cual implicó una tasa de crecimiento histórica de 4.8%), para llegar en 2010 a una población de 8 851 080 habitantes. Este crecimiento obviamente implicó una gran presión por generar infraestructura urbana suficiente. Para el caso de la Magdalena Contreras este proceso fue particularmente intenso ya que se pasó de 9 933 personas en 1930 a 13 159 habitantes censados en 1940, lo que implicó un incremento de 32.5% y una tasa de crecimiento durante esta década de 2.8% promedio anual. Sin embargo, dicho crecimiento fue ampliamente superado en la siguiente década, de tal suerte que en el periodo de 1950-1960 éste fue de 6.2% anual, con una población de 40 724 habitantes. Para la década de 1960-1970 el incremento fue de 85.2%, es decir, casi se duplicó el número de residentes, y entre 1970-1980 la población creció en 1.3 veces respecto al decenio anterior, registrando una tasa de 8.3% anual.

pendía en muchos sentidos de los propios habitantes que se abastecían de servicios en una negociación clara con el gobierno —en donde éste ponía los materiales y los otros la mano de obra. En ese sentido, el movimiento de los años setenta logró sus objetivos iniciales: la regularización de los predios comprados de manera ilegal a los ejidatarios —para lo cual el Estado tuvo que generar nuevas figuras jurídicas—,⁵⁰ la obtención de servicios básicos y la contención del desarrollo inmobiliario para zonas residenciales de clases altas.

El Departamento del Distrito Federal prohibía la ocupación irregular de tierras, y al mismo tiempo las autoridades agrarias federales las permitían, bajo la figura de “zonas urbanas ejidales”. Estas zonas se venían formando desde los años cuarenta porque la Ley Federal de Reforma Agraria permitía el asentamiento de “avecinaos” en los ejidos. Este fenómeno se intensificó a partir de 1954, ya que el nuevo reglamento de “zonas urbanas ejidales”, expedido por el presidente Ruiz Cortines permitía la adjudicación de tierras ejidales a personas que pretendían avecinarse en poblados ejidales para cooperar en el desarrollo de los mismos (Cisneros, 1993:153).

En ese momento, la composición social del movimiento, aunque era muy heterogénea —porque los nuevos colonos venían de diferentes lugares del país y de la ciudad, con empleos y orígenes étnicos diversos— los aglutinaba la necesidad de tener un lugar donde vivir. La cohesión social se construyó desde esa necesidad pero también a partir de la presencia de comunidades de base articuladas a la teología de la liberación que aglutinaron y dieron sentido a esa diversidad. En este proceso el tema ambiental estaba ausente.

En cambio, el movimiento de 2010⁵¹ tuvo una composición muy variada en donde participaron colonos “originarios”, sectores de in-

⁵⁰ La autoridades solicitaron la expropiación del ejido de San Bernabé, constituyendo para ello el fideicomiso Fideurbe con el fin de regularizar la tierra, y remodelar y reconstruir las viviendas existentes, así como el Comité para la Regularización de la Tenencia de la Tierra (Corett) que se encargaría de normar la situación y regular la expansión sobre los terrenos agrícolas y ejidales definiendo el marco jurídico de los terrenos ocupados de manera irregular.

⁵¹ El problema se inició con el decreto de expropiación, publicado en el *Diario Oficial de la Federación (DOF)* que no especificaba colonias, calles o números. Nin-

telectuales, especialistas tanto abogados como ambientalistas y urbanistas, vecinos de colonias residenciales y también sectores progresistas de la Iglesia católica —aunque de manera marginal— entre otros. Asimismo, tuvieron la capacidad de atraer a diversos grupos nacionales e internacionales —particularmente por el tema ambiental— y de posesionarse en los medios, sobre todo los electrónicos.

Además de la cuestión ambiental, los otros ejes de negociación fueron las expropiaciones de predios con viviendas ya consolidadas y la defensa de los espacios públicos (que como ya se mencionó eran el de La Loma y la glorieta de las Quinceañeras).

La estrategia que siguió el gobierno fue primero negociar el precio de las viviendas expropiadas de manera individual, evitando a toda costa la intervención comunitaria o entre vecinos afectados. Es decir, había que romper con el concepto de comunidad nacido en los años setenta. Después se intentó derrumbar las casas lo más rápido posible para mostrar a todos los vecinos que no había vuelta atrás. La demolición se intentó hasta el 26 de julio, pero por no tener permisos, no contar con medida de seguridad, ni haber avisado a los vecinos sobre el proceso iniciado, se impidió la demolición. Fue entonces cuando se instaló, como vimos antes, el plantón/campamento —que por eso se llamó 26 de Julio— en las calles donde las demoliciones se estaban llevando a cabo.

Se dio con ello una suerte de territorialización del conflicto con matices distinguibles no sólo entre los que apoyaban el proyecto y los que lo rechazaban, sino en el interior de estos bloques también, gestándose así diferentes lógicas de negociación simultáneas. Esta heterogeneidad social y política fragmentó a los movimientos y develó su fragilidad.

gún documento público señalaba el trazo de la obra y, por ende, existía una gran incertidumbre entre los vecinos que no sabían si sus viviendas se verían afectadas o no. Sólo se hablaba de *polígonos* en términos de coordenadas y cuestiones técnicas, lo cual incrementaba la incertidumbre de los vecinos. De hecho, los vecinos de la Magdalena Contreras se enteraron de que sus predios estaban dentro de alguna poligonal cuando llegaron las notificaciones de expropiación a sus puertas. Esto fue entre el 6 y el 8 de abril de 2010, y fueron entregadas por funcionarios del gobierno —acompañados de una veintena de policías— a propietarios de más de cien predios.

Con el paso de los meses, lo que produjo esta situación fue un debilitamiento de un movimiento que había logrado salirse de la escena local y colocarse como parte de la metrópoli, particularmente en lo referente a la defensa de medio ambiente, entendido como parte del patrimonio de la ciudad en su conjunto y no sólo como una cuestión inmediata: la poda de árboles (22 mil en total), la afectación de los espacios públicos de una o dos colonias, o el deterioro de suelos de conservación, entre otros.

En el planteamiento central lo que estaba en juego no era sólo el entorno inmediato, sino la sustentabilidad de la ciudad en su conjunto. Nos parece importante subrayar aquí que a diferencia de los años setenta, las demandas de este movimiento tenían que ver más con la calidad de vida (dado que ya habían obtenido viviendas y servicios en décadas anteriores) articulada a la cuestión ambiental, lo cual les daba una mirada de conjunto frente a la ciudad “des-localizando” las protestas y las demandas.

REFLEXIONES FINALES

A lo largo del trabajo encontramos cuatro contradicciones que consideramos importante resaltar.

En primer lugar, se da una contradicción estructural entre el capital global y la fetichización del espacio. Es decir, en la medida en que el espacio es visto como mercancía, y una de las características descritas desde el marxismo es que las mercancías se fetichizan⁵² en el capitalismo, el espacio se convierte en un objeto, de tal suerte que el eje de las relaciones sociales se constituye en objeto, convirtiendo al territorio en un medio de producción más. Esto nos lleva a una contradicción fundamental entre los intereses del capital y los intereses

⁵² Entendemos el concepto de *fetichización* como la apariencia de una relación directa entre las cosas y no entre las personas. Esto significa que las cosas (vistas como mercancías) asumen el papel subjetivo que corresponde a las personas (los productores de mercancías). Para el caso que nos interesa, el espacio, al ser una mercancía, asume este papel independiente de quien lo produce y consume.

de la ciudadanía que se escenifican en el territorio o en *microterritorios* de la urbe.

Ello tiene varios efectos *perversos*: uno de ellos se refiere a la construcción de la democracia, pues como vimos a lo largo del capítulo, la tendencia central es que el gobierno desdibuja sus funciones “tradicionales” tanto en la planeación como en la mediación de conflictos entre grupos sociales y va cediendo a la iniciativa privada —que responde a sus intereses particulares— partes importantes del desarrollo urbano, en donde ciertos sectores de la sociedad civil son marginados de la toma de decisiones, frente a acciones cada vez más verticales y autoritarias que contradicen el discurso de los propios gobernantes.

Otro de ellos es el relacionado con la planeación urbana. La mirada totalizadora que tendría que tener el gobierno sobre la ciudad en su conjunto se pierde y fragmenta no en función de las necesidades generales, sino a partir de las necesidades del capital.⁵³ Esto incluye la apropiación y destrucción del medio ambiente —sobre todo a partir de la pérdida del suelo de conservación y las áreas ecológicas protegidas— con importantes consecuencias en la salud de los habitantes, en desastres ecológicos como aumento en las inundaciones y en la alarmante contaminación del aire que desde finales de 2015 ha sobrepasado en numerosas ocasiones los límites permitidos por las reglamentaciones internacionales.

Esto nos lleva a una segunda contradicción, que se refiere a la relación entre el gobierno y la ciudadanía: al perder su papel rector, el gobierno no tiene la capacidad de velar por los intereses sociales. Se pierden o se reconfiguran entonces las “concesiones” que en momentos históricos previos se otorgaban a grupos populares, en donde la negociación permitía obtener y/o mantener ciertas ganancias sociales. Por ejemplo, en el movimiento del Cerro del Judío en la década de los años setenta, a pesar de que hubo represión policiaca y presión inmobiliaria, se abrieron espacios de negociación que les permitió a los colonos mantener sus viviendas, limitando el desarrollo residencial deseado por elites y políticos. Es decir, se entendía que

⁵³ Un claro ejemplo de ello es el megaproyecto Santa Fe.

había que ceder algunas cosas para conservar el poder ya que esos grupos se constituían en el tiempo como clientelas políticas a la hora de emitir el voto y por ende en una base política fundamental para sostener al régimen. En el caso que nos ocupa, encontramos que si bien en La Malinche prácticamente no hay negociaciones, en el caso de Nueva Angostura, si lo hay, lo mismo se puede decir con las organizaciones, hubo mucha interlocución con quienes apoyaban el proyecto y ninguna con quienes se oponían. Es en ese sentido que consideramos que hay ciertas reconfiguraciones en las negociaciones y en la concesiones, a partir de contextos concretos.

Actualmente, al priorizar lo económico frente a lo político, el gobierno se “somete” a la iniciativa privada, la cual no está dispuesta a ceder ni un centímetro de lo que considera potencialmente suyo. En ese marco, prácticamente no hay acciones de gobierno ni políticas públicas encaminadas al bienestar y la inclusión de los sectores populares que se expulsan de diversas maneras, se segregan, se marginan. El malestar social aparentemente no afecta el ámbito de lo político, ya que ahora son las grandes empresas, muchas de ellas multinacionales, las que sostienen o no a un candidato, a un partido o al sistema político mismo. En este sentido, el cambio que se dio a finales del siglo XX de un Estado tendiente a lograr el bienestar social al de un Estado sometido y entretejido al capital global (y que en México se consolidó durante el gobierno de Salinas de Gortari) reduce peligrosamente los márgenes de negociación, con consecuencias sociales muy importantes.

Este sometimiento del gobierno frente a la iniciativa privada deja resquicios o vacíos que tienen que dirimirse judicialmente. El derecho desempeña entonces un papel importante en los conflictos de proximidad, no sólo como recurso sino también como marco cognitivo. Cierto es que abre un canal para la judicialización de los desacuerdos.

En numerosos contextos latinoamericanos se observa un fortalecimiento del papel de las instancias judiciales. Pero fuera de las quejas o los amparos, el fortalecimiento contribuye a construir expectativas, determinar posturas y constituye un recurso argumentativo. Numerosos países en América Latina fueron marcados desde la década de 1990 por una transición jurídica que implicó reformas urbanas

y una consolidación del marco de la acción pública ambiental (Azuela, 2006). Los habitantes movilizados a menudo presentan su acción como una petición de efectividad de las normas jurídicas y aspiran a una adaptación local del orden jurídico (Bassols y Melé, 2001). En algunos contextos intentan luchar por el reconocimiento de nuevos derechos o por una juridificación más fina de las actividades. Por otra parte, las distintas modalidades ilegales de producción del espacio urbano constituyen contextos específicos de regulación.

En el caso analizado pudimos observar que esta contradicción entre gobierno y ciudadanía condujo a un problema estructural de ilegalidad por parte del primero, en donde no se respetaron las “reglas del juego” que el propio Estado impone. Esto mina la base social de la confianza, rompe el concepto de moralidad elemental, debilita las instituciones y cuestiona al aparato de Estado mismo. Particularmente cuando se trata de gobiernos de “izquierda” —como es el caso de la Ciudad de México desde 1997— frente a los que se espera una sensibilidad social mayor.

La tercera contradicción la podemos observar en la construcción de los movimientos ciudadanos en su interior. Esto es muy importante de observar porque hay una tendencia a colocar los fenómenos sociales en polos contrapuestos irreductiblemente. Lo que el fenómeno de la Supervía nos ha permitido ver es que los movimientos, movilizaciones y las *acciones colectivas* no son procesos homogéneos, tienen intereses diversos que se pueden manejar estratégicamente para obtener distintos beneficios, y que estos polos no son absolutos. Comprender esta complejidad —dejando de lado la polaridad maniquea— a partir de la comparación de los procesos, su contextualización histórica y el hecho de entenderlos como fenómenos que fluyen y se recomponen generando nuevas formas de organización, nos parece que ayuda a la comprensión no sólo de los movimientos en sí, sino también de la dinámica urbana misma.

Frente a un gobierno que pareciera buscar intencionalmente romper las colectividades generando procesos de individuación (como la negociación de las indemnizaciones en el caso de La Malinche), los movimientos sociales tendrían que presentar una contrafuerza que se plantee la conexión entre los movimientos diseminados

por toda la ciudad y la consolidación de las decisiones colectivas. Es decir, la lucha debe ir por la no fragmentación: ni del espacio, ni de la ciudad, ni de los movimientos, ni de los escenarios de negociación.

Esto nos lleva a una cuarta contradicción estructural, que se refiere al gobierno frente a la iniciativa privada. Históricamente, uno de los papeles que jugó el Estado mexicano fue el de mediador no sólo entre las clases sociales sino en la “defensa” de una elite nacional y nacionalista. En el momento actual del desarrollo capitalista neoliberal, el gobierno se ha desdibujado también en este rol de mediación frente a los intereses globales, con lo cual se modifica el escenario del debate en la medida en que las controversias se dirimen en el espacio mediático o se crean instancias *ad hoc* de negociación de acuerdos.

Así, los conflictos contribuyen a la producción de lo que Alberto Melucci (1999) propone llamar un *espacio público intermedio*, una nueva forma de espacio político, cuya función no consiste en institucionalizar los conflictos, sino en construir las condiciones que permiten que los discursos sean escuchados y transformados en decisiones políticas. En este caso, la construcción de lo público está determinada en muchos sentidos más que por el gobierno, por los intereses privados.

Si bien los conflictos pueden analizarse como reveladores de las modalidades de anclaje de los grupos locales, también se pueden considerar como una forma de territorialización, ya que producen a grupos conscientes de una solidaridad que descansa en su inscripción espacial. Los colectivos movilizados se apropian el espacio de dos maneras: materialmente, por la vigilancia que proclaman, y en el plano de las ideas, por un trabajo de denominación y valorización. Las redes de habitantes que emprenden una acción colectiva practican una sociabilidad constitutiva de territorialidad, fuertemente anclada en el espacio. Para defender su posición, los habitantes movilizados reivindican las cualidades, los valores del espacio peleado, produciendo de este modo cierta *representación de su espacio residencial*. Así, la producción/promoción del territorio consolida la territorialidad específica producida por la acción colectiva. Pero se trata también de un proceso de territorialización que implica la confrontación de los habitantes movilizados con los modos de espacialización de la acción pública (zonificación, espacios protegidos, etc.). Esta territorialización del con-

flicto podría ser una vía para consolidarlos en la medida en que se fortalezca la idea de colectividad.

Para finalizar, es importante señalar dos aspectos que se desprenden de las reflexiones previas. Uno tiene que ver con el hecho de que estas contradicciones no tienen salida si no hay un cuestionamiento profundo del modelo económico actual, que tiende a destruir el medio ambiente poniendo en riesgo la sustentabilidad de la propia ciudad que produce. Mientras no se cuestione el hecho de colocar el desarrollo económico —cuyos ejes son la urbanización desmedida y la priorización del automóvil como forma de transportarse en ella— por encima de todos los demás planos sociales, ecológicos y culturales, la sustentabilidad de la ciudad está en riesgo.

Sin importar el signo ideológico del gobierno en turno, no se vislumbra un cuestionamiento profundo de las tendencias del desarrollo contemporáneo. Tampoco se cuestiona la ilegalidad en la que incurren los funcionarios al violentar las normas requeridas para desarrollar un megaproyecto como el de la Supervía Poniente. Como hemos podido observar, la movilización sin el respeto a la legalidad, al diálogo y la negociación coloca a los movimientos en una situación de debilidad, expuestos al clientelismo, a la deslegitimación, a la pérdida de confianza por parte de la ciudadanía, y a la represión que los poderes públicos y privados ponen en marcha.

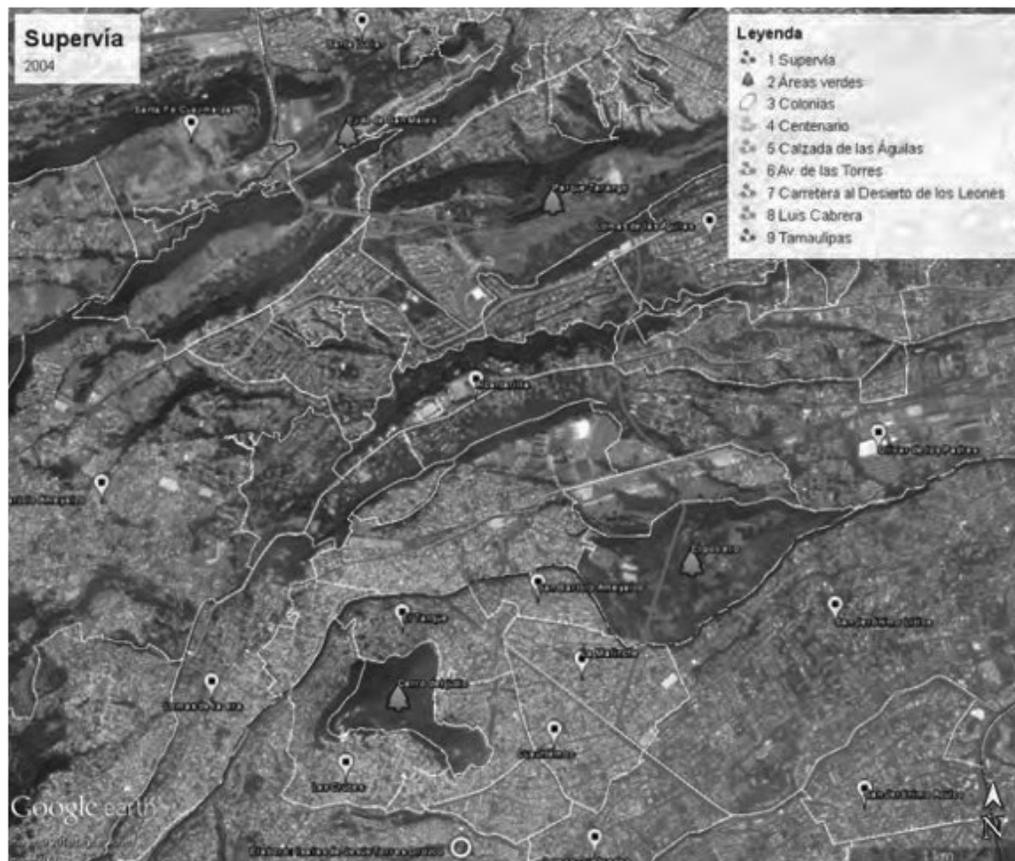
Consideramos que el tema de la confianza es vital. No hay confianza si no existen expectativas mutuas de cumplimiento, vigilancia cruzada y cuidado de que las reglas sean justas y equitativas, en especial en una ciudad donde existen enormes diferencias y desigualdades de diverso tipo. Las reglas claras son sólo uno de los elementos básicos para generar confianza. El otro es que, además, las reglas sean equitativas y justas y se castigue la corrupción y la impunidad. En el proceso descrito no sucedió ni lo uno ni lo otro, dejando a los ciudadanos desgastados y con pocas perspectivas para la participación.

El segundo aspecto tiene que ver con la apropiación del espacio urbano. Al principio de este texto hablamos de cómo los megaproyectos como la Supervía no se reducen a problemas viales y de movilidad, sino que representan una puerta de entrada a la urbanización, en muchas ocasiones desmedida.

El efecto de la Supervía se puede observar en los siguientes mapas, en donde se comparan —a través de la mirada satelital— el desarrollo antes y después de la construcción de la obra, en dos espacios que se articulan en este megaproyecto: la zona del Potrero y La Malinche y la zona de Las Águilas. La comparación se da entre 2001 y 2015 (véanse los mapas 4a y 4b).

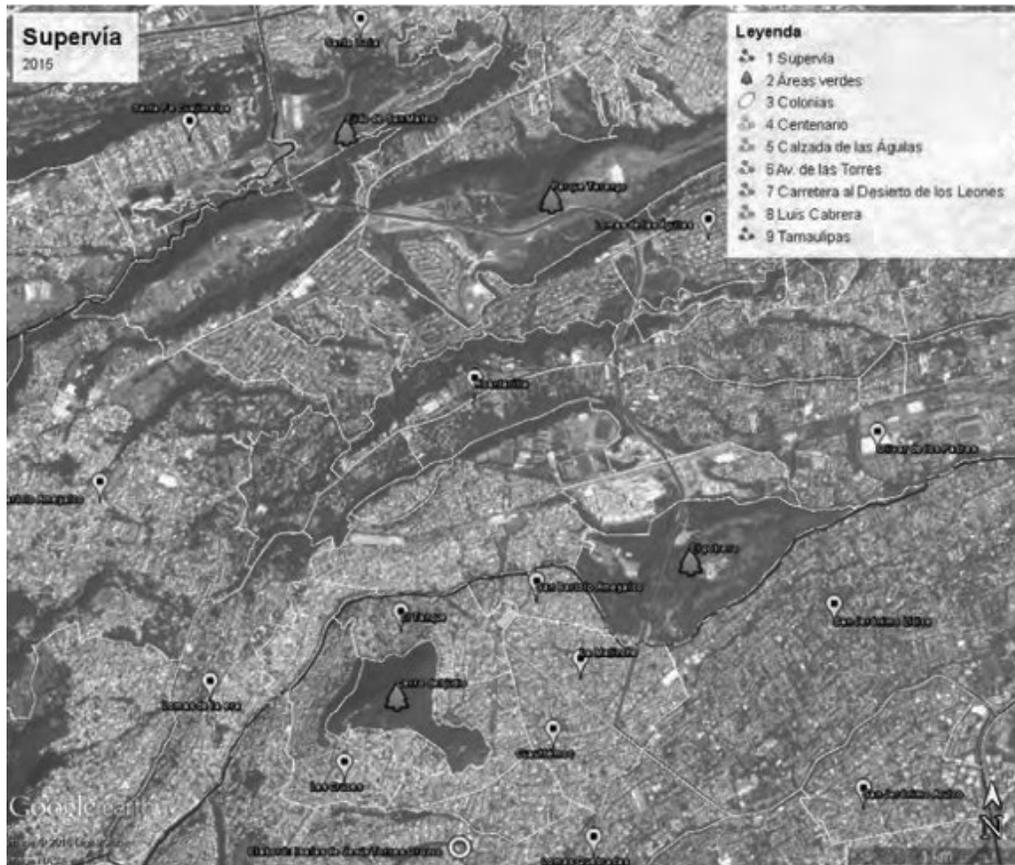
En el caso del Potrero y La Malinche se observa una fuerte densificación de las zonas habitadas y la pérdida de algunas áreas boscosas. En el segundo caso podemos ver claramente cómo las zonas boscosas y las barrancas —que constituyen parte del suelo de conservación— están siendo invadidas por la mancha urbana.

MAPA 4a
MAPAS COMPARATIVOS DE LA DENSIFICACIÓN
Y DESAPARICIÓN DE ÁREAS VERDES A PARTIR
DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA SUPERVÍA PONIENTE



FUENTE: Google Earth, reelaborado por Ismael Torres en la UAM-Azcapotzalco.

MAPA 4b



FUENTE: Google Earth, reelaborado por Ismael Torres en la UAM-Azcapotzalco.

El suelo ha adquirido tal valor mercantil que es impensable destinarlo para el uso público. De allí la continua pérdida de parques, deportivos y otros espacios de reunión social, lo cual va en detrimento de la calidad de vida de las personas y va mermando la lógica de construcción de algún tipo de colectividad.

En este sentido, el cambio de usos de suelo, las maneras ilegales de apropiación del espacio urbano y la condescendencia de las autoridades ponen en peligro las áreas que hacen sustentable a la ciudad.

Resulta evidente que en la Ciudad de México el gobierno ha apostado fuertemente por las autopistas urbanas, una solución radicada en el uso del automóvil particular, en donde se privilegian a empresas específicas como Copri y OHL.

Lejos estamos de las acciones públicas que se han tomado en otras ciudades del mundo, lo cual van en contrasentido a la idea de “desarrollo” y “modernidad” que aquí hemos adoptado. Experiencias de otras ciudades que han decidido realizar obras que recuperan el espacio público, que impulsen la sustentabilidad urbana, que mejoren el transporte público, que fomentan la apropiación de lo público como una manera de convivencia social, entre otras medidas, todo ello en beneficio de la mayoría de la población y con el sentido de lograr una buena calidad de vida para todos. Ejemplo de ello es París al crear la revolución de los sistemas de bici pública; Seúl al derribar una autopista urbana para recuperar un río y crear un gran parque público; Londres al aplicar un cargo por congestionamiento para reducir el tráfico, entre muchos ejemplos del mundo. En todos los casos encontramos medidas que implican desincentivar el uso del automóvil, incentivar otros medios de transporte que reduzcan las múltiples formas de contaminación que inciden en la salud y generan desigualdad y segregación entre la población.

La Supervía Poniente materializa las diversas escalas de la crisis urbana que estamos enfrentando al reproducir, sin cuestionamiento, el modelo de desarrollo actual.

BIBLIOGRAFÍA

AGUAYO AYALA, Adriana

2016 “Nuevo Polanco: renovación urbana, segregación y gentrificación en la Ciudad de México”, en *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, año 37, núm. 80, enero-junio, México, Dirección de Ciencias y Humanidades-UAM-I, pp. 101-123.

ALFIE C., Miriam

2013 “Supervía Poniente: conflicto social y visión urbano-ambiental”, en *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 28, núm. 3, septiembre-diciembre, México, El Colegio de México, pp. 735-768.

- ÁLVAREZ ENRÍQUEZ, Lucía
 2006 “Actores sociales, construcción de ciudadanía y proceso democrático en la Ciudad de México”, en Lucía Álvarez, Carlos San Juan y Cristina Sánchez Mejorada (coords.), *Democracia y exclusión. Caminos encontrados en la Ciudad de México*, México, UNAM/UAM/UACM/INAH/Plaza y Valdés, pp. 43-72.
- ÁLVAREZ ENRÍQUEZ, Lucía; Cristina SÁNCHEZ MEJORADA y Carlos SAN JUAN
 2010 *La gestión incluyente en las grandes ciudades. Estructura urbana, movilidad, seguridad y pluriculturalidad*, México, UNAM/UAM-A/INAH/Juan Pablos.
- AZUELA, Antonio
 2006 *Visionarios y pragmáticos. Aproximación sociológica al derecho ambiental*, México, IIS-UNAM/Fontamara.
- AZUELA, Antonio y Natalia COSACOV
 2013 “Transformaciones urbanas y reivindicaciones ambientales. En torno a la productividad social del conflicto por la construcción de edificios en la ciudad de Buenos Aires”, en *EURE*, vol. 39, núm. 118, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 149-172.
- BARRIO
 2011 “Vecinos del Poniente entregan firmas a favor de la Supervía”, en *Barrio*, 16 de febrero de 2011, disponible en <<http://www.barrio.com.mx/nota12397.html>>.
- BASSOLS, Mario y Patrice MELÉ (coords.)
 2001 *Medio ambiente, ciudad y orden jurídico*, México, UAM-I/Miguel Ángel Porrúa.
- CISNEROS SOSA, Armando
 1993 *La ciudad que construimos*, México, División de Ciencias Sociales y Humanidades-UAM-I (Colección Texto y Contexto, núm. 13).
- DE MATTOS, Carlos
 2008 “Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano”, en Marco Córdova Montúfar (coord.),

Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina, Quito, Ministerio de Cultura/Flacso, pp. 37-66.

DOMINGO, Pilar

- 2009 “Ciudadanía, derechos y justicia en América Latina. Ciudadanización-judicialización de la política”, en *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, núms. 85-86, Barcelona, CIDOB, pp. 33-52.

DUHAU, Emilio y Angela GIGLIA

- 2008 *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*, México, Siglo XXI.

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco Miguel Agustín

- 1984 “Ideologías religiosas y movimientos sociales (Análisis del Proyecto de Promoción Popular del Cerro del Judío)”, tesis de maestría en Sociología, México, Departamento de Ciencias Sociales y Políticas-UIA.

HARVEY, David

- 1989 *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Cambridge/Oxford, Cambridge University Press/Blackwell.

HARVEY, David

- 2006 “La acumulación por desposesión”, en Carmen Bueno y Margarita Pérez Negrete (coords.), *Espacios globales*, México, Universidad Iberoamericana/Plaza y Valdés, pp. 21-54.
- 2013 *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*, Madrid, Akal.

MAESTRO, Miguel

- 2012 “Jueces bajo sospecha”, Centro PRODH, 10 de febrero, disponible en <http://centroprodh.org.mx/sididh_2_0_alfa/?p=13369>.

MELÉ, Patrice

- 2003 “Introduction: conflits, territoires et action publique”, en Patrice Melé, Corinne Larrue y Muriel Rosemberg (coords.), *Conflits et Territoires*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, Maison des sciences de l’homme (Col. Villes

- et Territoires), pp. 13-32, disponible en <halshs-00189835>.
- 2011 “Conflictos de proximidad y dinámicas urbanas. Lecturas latinoamericanas”, Lyon, convocatoria para la publicación *Géocarrefour*, 2011.
- 2014 *Transacciones territoriales. Patrimonio, medio ambiente y acción pública en México*, México, CEMCA/UAM-I/Juan Pablos/Embajada de Francia en México/CNRS.
- MELUCCI, Alberto
- 1999 *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*, México, El Colegio de México.
- MENDOZA, Elva y Rubén Darío BETANCOURT (fotos)
- 2011 “Supervía: sobre reserva ecológica, colonias populares y zona residencial”, en *Contralínea*, núm. 217, 23 de enero.
- MENDOZA OCHOA, Ana
- 2011 “Recuperación de la vegetación de la Barranca Tarango”, en *Oikos*, núm. 3, diciembre 2010-febrero 2011, México, Instituto de Ecología-UNAM.
- MILENIO
- 2010 “Den alternativas a la Supervía, reta Ebrard”, en *Milenio*, 29 de julio, disponible en <<http://www.milenio.com/node/497514>>.
- MONTES DE OCA, Maurizio
- 2015 “El lucro de reservas ecológicas, desde las filas del PRD”, en *Los Ángeles Press*, disponible en <<http://kwww.losangelespress.org/el-lucro-de-reservas-ecologicas-desde-las-filas-del-prd/>>.
- NAJAR, Alberto
- 1996 “Proyecto carretero reactivado”, en *La Jornada*, 31 de agosto, disponible en <<http://www.jornada.unam.mx/1996/08/31/carretera.txt.html>>.
- ORNELAS, Jaime
- 2004 “Impacto de la globalización neoliberal en el ordenamiento urbano y territorial”, en *Papeles de Población*, vol. 10, núm. 41, julio-septiembre, México, UAEM, pp. 141-166.

PANTOJA, Sara

- 2011 “Reprochan a CDHDF recomendación por supervía”, en *El Universal*, 8 de febrero de 2011, disponible en <<http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota20137.html>>.

RODRÍGUEZ, Yadira

- 2010 “Vecinos a favor de la Supervía aseguran que proyecto cuenta con el aval de la población”, en *W radio*, disponible en <http://wradio.com.mx/radio/2010/08/11/nacional1281561660_340055.html>.

SAN JUAN, Carlos

- 2016 “Pensar en tiempo de secas. Ciudadanía y democracias liberales”, en Lucía Álvarez Enríquez (coord.), *Ciudadanía y nuevos actores en grandes ciudades*, México, CEIICH-UNAM/UAM/Juan Pablos.

SÁNCHEZ MEJORADA, María Cristina

- 2013 “¿Construir confianza? Las estrategias gubernamentales para responder a la lucha de las organizaciones vecinales en su derecho a defender una vida digna y de calidad”, ponencia presentada en el Seminario Internacional Repensar la Metrópoli II, octubre, México, pp. 7-11.
- 2014 “Por el Derecho a la Ciudad. Movimientos y luchas urbanas en la ciudad de México”, ponencia presentada en el Seminario Internacional Construcción de ciudadanía y nuevos actores en las grandes ciudades, México, CEIICH-UNAM.

SÁNCHEZ MEJORADA, María Cristina y Magdalena FERNIZA

- 2013 “En la disputa por la ciudad, el sentido de la *Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad*”, en Patricia Ramírez Kuri (coord.), *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*, México, IG, CEIICH, PUEC, IIS-UNAM/Miguel Ángel Porrúa/UAQ, Universidad Bauhaus de Alemania, pp. 571-604.

TAMAYO, Sergio

- 2006 “El ejercicio de la ciudadanía ante la globalización: una tensión irresoluble entre lo global y lo local”, en Carmen Bueno

Castellanos y Margarita Pérez Negrete (coords.), *Espacios globales*, México, UIA/Plaza y Valdés, pp. 77-102.

Entrevistas

GONZÁLEZ, José

2014 Sacerdote jesuita, habitante de la zona La Magdalena en la década de los setenta, entrevista realizada por María Ana Portal y Stephanie Brewster, mayo, Oaxaca.