

## ***Ciudad de México: el camino recorrido en la conformación de una ciudad global***

### *Mexico City: the Roads towards the Conformation of a Global City*

**Margarita Pérez Negrete\***

Recibido el 15 de junio de 2015  
Aceptado el 10 de julio de 2015

#### **RESUMEN**

El presente artículo ofrece una reflexión sobre las transformaciones ocurridas en la Ciudad de México, después de que estudios fundacionales sobre las ciudades globales hicieran su aparición en la literatura de los estudios urbanos. El desarrollo de una serie de investigaciones sobre el impacto que diversos megaproyectos han tenido en la dinámica metropolitana y en la organización socioespacial del territorio, han marcado la pauta para organizar el presente artículo alrededor de tres ejes de análisis: la consolidación de actores hegemónicos en el proceso de producción de ciudad; el surgimiento de procesos de resistencia contra la instalación de megaproyectos; y la aparición de nuevas formas de desigualdad social. El análisis de cada uno de estos elementos permite dimensionar cuáles han sido los efectos más visibles de la instauración del modelo neoliberal y concluir

#### **ABSTRACT**

This article reflects on the transformations that have taken place in Mexico City after foundational studies on global cities appeared in urban studies literature. The development of a range of researches on the impact that several megaprojects have had on the metropolitan dynamics and on the territorial socio-spatial organization, have determined the structuring of our contribution around three axis of analysis: the consolidation of hegemonic actors in the city's production process; the rise of resistance processes against the implementation of megaprojects; and the emergence of new forms of social inequality. The analysis of each of these elements allows pondering which have been the most visible effects of the establishment of the neoliberal model, and concluding that today, as in the past, there is a direct relationship between the dynamism of processes of change

---

\* Doctora en antropología social y maestra en sociología por la Universidad Iberoamericana. Profesora e investigadora del Centro de Estudios Superiores en Antropología Social (México). Miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel I. Sus líneas de investigación son: sociología y antropología urbana, producción social del espacio, estudios de la globalización, macroproyectos y movimientos de resistencia ciudadana. Entre sus últimas publicaciones destacan: "Discurso y materialidad de los procesos constructivos en la ciudad de México" (2013); "Entre la resistencia ciudadana y los megaproyectos. El caso de la Supervía Poniente" (2013) y *Santa Fe: ciudad, espacio y globalización* (2010). Correo electrónico: margapn@hotmail.com

que ahora, como en el pasado, existe una relación directa entre el dinamismo de los procesos de cambio y la transformación urbana que imprime el proceso de la globalización neoliberal así como el creciente aumento de las desigualdades sociales.

**Palabras clave:** Ciudad de México; ciudades globales; estudios urbanos; transformación urbana; neoliberalismo.

and the urban transformation introduced by the neoliberal globalization process as well as in the increasing rise of social inequalities.

**Keywords:** Mexico City; global cities; urban studies; urban transformation; neoliberalism.

## Introducción

A más de tres décadas de la aparición de estudios fundacionales sobre las ciudades globales,<sup>1</sup> podemos ahora dimensionar la ruta crítica que han seguido los procesos de urbanización en diferentes partes del planeta. En el caso particular de la Ciudad de México, desde los últimos años del siglo pasado y principios del nuevo siglo salieron a la luz algunos estudios que daban cuenta de la condición global de la ciudad, de acuerdo con las funciones que ejerce dentro del sistema de acumulación capitalista y como consecuencia de su participación en una red mundial de ciudades.<sup>2</sup> Todas estas aproximaciones teóricas, por diferentes caminos y desde diversas perspectivas, no podían menos que llegar a la desalentadora conclusión de que existe una relación directa entre el dinamismo de los procesos de cambio y transformación urbana que imprime el proceso de la globalización neoliberal y el creciente aumento de las desigualdades sociales.

El hecho de que en nuestros días veamos cada vez con menos asombro la cantidad de megaproyectos que en nombre del “desarrollo” proliferan y saturan nuestra gran ciudad, queda claro que un número mayor de personas queda excluido de los beneficios de los procesos de transformación urbana. Y aun así, la marcha incesante hacia la inversión en megaproyectos de diversa índole, organizada por los gobiernos locales en combinación con el capital inmobiliario/financiero y constructor,<sup>3</sup> lejos de moderar sus pasos, reproduce maniobras que contribuyen a criminalizar la protesta ciudadana y a ejercer mediante la violencia de Estado funciones represivas que tienden a naturalizar el uso de la fuerza. En

<sup>1</sup> Véanse: Sassen (1991); Knox y Taylor (1995); Castells (2000 y 2006).

<sup>2</sup> Véanse: Parnreiter (1998 y 2000); Pérez Negrete (2000, 2002, 2008); Knox y Taylor (1995).

<sup>3</sup> Véase: Pradilla (2014).

medio del conflicto se propaga de forma mediática un discurso hegemónico civilizatorio que intenta justificar el camino al desarrollo.

El objetivo central de estas líneas es reflexionar sobre cómo se han vivido estas transformaciones desde que se intentó caracterizar a la Ciudad de México como una ciudad global y cuáles han sido los efectos más visibles de la instauración del modelo neoliberal después de todo este tiempo. El desarrollo de una serie de investigaciones<sup>4</sup> sobre el impacto que diversos megaproyectos han tenido tanto en la dinámica metropolitana como en la organización socioespacial del territorio, han aportado luz para organizar el presente documento alrededor de tres ejes de análisis. El primero de ellos refiere al protagonismo que han adquirido ciertos actores hegemónicos en el proceso de producción de la ciudad y que consolidaron su presencia en la escena urbana durante la década de los ochenta. Como veremos, este proceso implica un movimiento pendular entre estructura y agencia individual que nos invita a dimensionar los procesos urbanos como el resultado de arreglos y negociaciones que se efectúan en diferentes escalas y que resultan de suma importancia para acercarnos al vínculo entre lo global y lo local. El segundo de ellos da cuenta de la emergencia de grupos de resistencia colectiva<sup>5</sup> no sólo en oposición a la construcción de los diversos megaproyectos que van ocupando la agenda de la planeación urbana, sino contra el *modus operandi* con que actúan las autoridades para imponer dichos proyectos fuera de los esquemas de participación ciudadana. El tercer eje de análisis pone el foco en la expresión de las nuevas desigualdades producto de las transformaciones que trae consigo el modelo de producción de ciudad vigente. Las condiciones de existencia que este nuevo modelo impone a los distintos sectores de la sociedad adquieren características específicas que relaciono con los diferentes tipos de movilidades<sup>6</sup> producidos por la introducción de la nueva infraestructura urbana y con los desplazamientos forzosos provocados por las acciones expropiatorias.

<sup>4</sup> Véase: Pérez Negrete (2010, 2013 y 2013a, en prensa).

<sup>5</sup> En este trabajo he preferido denominarlos grupos, organizaciones o agrupaciones de resistencia colectiva en lugar de “movimientos sociales” según la duración de sus acciones. De acuerdo a Tarrow (1994), cuando la cohesión de una organización tiende a disolverse en el corto plazo o cuando la amenaza desaparece o bien se consume, no llega ésta a adquirir el carácter de movimiento.

<sup>6</sup> Cuando refiero al concepto de movilidad lo hago en su sentido horizontal, es decir, me refiero a la transición o cambio de posición de un individuo o grupo social de un lugar a otro o a su desplazamiento geográfico. En la medida en que este tipo de movilidad hace posible un acceso diferencial a la distribución de productos, bienes o servicios –o bien, potencia o restringe el acceso de la población a ciertos servicios públicos–, es que este término se relaciona recíprocamente con la cuestión de la desigualdad. Véanse: Onmacht, Maksim y Bergman (2009); Pérez Negrete (en prensa).

## *La consolidación de los actores hegemónicos en el proceso de producción de ciudad*

El proceso expansivo de las ciudades lleva dentro de sí una larga historia que refleja, por medio de su materialidad y de las prácticas cotidianas que va instaurando, la preponderancia de ciertos sectores estratégicos que encuentran en los procesos de urbanización un soporte para su propia reproducción y consolidación. Preguntémosnos, por ejemplo, por qué en los últimos cinco años, en una ciudad como la de México en donde tan sólo 29% de la población cuenta con automóvil privado (CAF, 2009), prolifera la construcción de autopistas de peaje. Decisiones como ésta, que parecen encontrar su lógica en el beneficio que producen a ciertos sectores –como el automotriz, el constructor, o el de hidrocarburos– más que a la mayoría de la población que se traslada diariamente, son las que dominan el panorama urbano. La creciente fortaleza y expansión de estos sectores puede explicarse por la influencia de dos procesos combinados que aprehenden la dualidad “estructura/agencia” (Pérez Negrete 2013a) y han resultado decisivos para configurar la ciudad que tenemos. De lado de la estructura vemos como ciertos sectores estratégicos a nivel local se convierten en agentes que hacen de la urbanización un proceso genuino de acumulación de capital global (Harvey, 2010). De forma tal que lo que tenemos ante nuestros ojos es simplemente una manifestación de como en escalas microlocales se particulariza la producción global del espacio. Pero por otro lado, el protagonismo de estos sectores en los procesos de planificación urbana también responde a una serie de acuerdos y alianzas que encuentran su propia especificidad en la agencia individual de aquellos sujetos que toman decisiones para la ciudad.<sup>7</sup> Si como Harvey (2010) señala, las nuevas formas de producción del espacio en la ciudad constituyen el vehículo fundamental por el cual la urbanización se convierte en una de las herramientas más importantes para la acumulación del sistema capitalista, entonces también es indispensable considerar el alcance de la agencia humana y de los factores que restringen o posibilitan su acción.<sup>8</sup> Es precisamente en este movimiento pendular “estructura/agencia” que tratamos de explorar de qué manera el contexto urbano se convierte en el medio ideal que promueve la consolidación de los sectores estratégicos como piezas clave del engranaje global.

El plano de las alianzas entre las empresas constructoras y el gobierno es un buen punto para seguir de cerca este proceso. Desde 1976 la producción de obras en la ciudad era una tarea colectiva entre el gobierno federal, el ejecutivo local y los empresarios, donde éstos últimos mantenían una relación informal con los gobernantes, al grado de que a veces el papel que ambos desempeñaban se tornaba confuso. Como lo señala Sofya Dolútskaya al realizar

<sup>7</sup> Véase: Zunino (2000 y 2002).

<sup>8</sup> Tanto el trabajo de David Harvey como otros del marxismo ortodoxo precisan que las estructuras sociales son altamente condicionantes y no dejan lugar para explicar los cambios a través de la agencia humana.

un análisis de la evolución de las obras viales en la Ciudad de México: “la frontera entre los oficiales públicos y los empresarios a menudo se borraba ya que los mismos individuos actuaban en ambos campos a lo largo de su carrera, convirtiéndose en políticos-empresarios” (Dolútskaya, en prensa). Posteriormente, la transición política que se inició en 1997 hacia una autonomía del gobierno local<sup>9</sup> –con la llegada de Cuauhtémoc Cárdenas, primer jefe de gobierno electo popularmente– rompió esas relaciones informales que antes caracterizaron la vida de las obras públicas. Sin embargo, el año 2000 marca un parteaguas en el rumbo y la intensidad con que se venían ejecutando obras en el Distrito Federal (DF), con consecuencias directas en la producción de la infraestructura urbana. El ejecutivo local, encabezado por Andrés Manuel López Obrador (AMLO), logró, de manera personalista, consolidar un margen de autonomía significativo, obteniendo con ello una creciente concentración del poder político. Ello incidió en la reanudación de las antiguas relaciones con la clase empresarial constructora pero ahora con un toque distintivo: promoviendo acuerdos especiales con ellos de una manera nunca antes vista<sup>10</sup> (Dolútskaya, en prensa). Este hecho, fue decisivo para que los grupos concesionarios del sector constructor inmobiliario obtuvieran prerrogativas especiales para posicionarse como los principales beneficiarios de la ejecución de dichas obras.

Esa base fue decisiva para explicar el posterior desarrollo que adquirió el megaproyecto Santa Fe, un desarrollo de usos mixtos –corporativos, residenciales, comerciales y de esparcimiento– ubicado al poniente de la Ciudad de México. Esta zona ha representado, desde la década de los ochenta, el mejor ejemplo de como cobra vida un enclave global cuyo sustento está basado en la relación especial que se ha cultivado entre la clase gobernante y los empresarios constructores inmobiliarios, quienes asumieron un creciente protagonismo en los procesos de planificación urbana, factor determinante para posicionarlos en los procesos constructivos que se desarrollan en otros ámbitos de la ciudad. Luego del inicio del megaproyecto Santa Fe, y una vez que AMLO iniciara la construcción de los segundos pisos del Anillo Periférico como parte de sus proyectos estratégicos, se inició la construcción de los Puentes de los Poetas. La justificación para realizar estas obras estuvo fundada en la idea de conectar Santa Fe con el sur de la ciudad y de darle viabilidad a una zona que se encontraba aislada del resto de la gran urbe. Los Puentes de los Poetas se construyeron sobre un área que comprendía tierras ejidales y áreas de reserva ecológica ubicadas en suelo de

<sup>9</sup> Recordemos que hasta antes de este año, la regencia –como entonces se le denominaba– era designada por el presidente de la república, representada por el Partido Revolucionario Institucional (PRI). Posteriormente, el Distrito Federal se convirtió en una entidad autónoma local con gobierno propio –Gobierno del Distrito Federal (GDF)– y dejó de ser una entidad dependiente del gobierno federal como lo era el Departamento del Distrito Federal (DDF).

<sup>10</sup> Estos acuerdos contemplaron la instauración de mecanismos que dirigían la inversión privada hacia obras públicas sin pasar por la aprobación presupuestal de la ALDF como el “Sistema de Actuación por Cooperación” que se menciona más adelante, o transfiriendo fondos para obras públicas en fideicomisos como el Fideicomiso para mejoramiento de las Vías de Comunicación (FIMEVIC).

conservación<sup>11</sup> como son el bosque de Atzoyapan y la Cañada de los Helechos. Esta vía, así como la posterior construcción de los desarrollos residenciales de lujo<sup>12</sup> que se erigieron a los costados de la vialidad, fueron posibles por el posicionamiento que la empresa constructora –Grupo CAABSA (Constructora Aboumrad, Amorío y Berho, SA de CV) logró en la zona. Previo a la construcción de los puentes y cuando aún esas tierras eran de propiedad social, la empresa negoció con los dueños en circunstancias desventajosas y sospechosas. En efecto, a los ejidatarios de San Mateo Tlaltenango se les dijo durante las conversaciones que era necesaria la firma de un “acuerdo de compensación” para mantener el balance ecológico del área y por ello sería oportuna la firma de un pacto conservacionista entre ambas partes. Con la creencia de que de esta forma los ejidatarios contribuirían a la mejora del medio ambiente, cedieron 75 hectáreas de tierras a cambio de recibir recursos financieros que supuestamente servirían para conservar las áreas naturales y construir infraestructura básica en 1994. Una vez que las distintas subsidiarias adquirieron los predios para construir en la zona y que las familias fueron reubicadas, la mayoría perredista en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) aprobó la última versión al Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Santa Fe (PPDUSF) a la que se integraba esta zona, con los cambios de suelo a favor de las inmobiliarias y dejando sin validez las demandas de los ejidatarios. De este modo, el programa se convirtió en un marco normativo que legitimó las demandas de los grupos inmobiliarios definiendo así quienes serían los propietarios del área (Pérez Negrete, 2010: 93).

Antes de esta maniobra, la empresa CAABSA ya era una poderosa constructora con participación en obras de gran envergadura en la capital, muchas de ellas llevadas a cabo en la época priísta y otras en la etapa perredista. Construyó una de las tres etapas del distribuidor vial San Antonio en el DF así como obras privadas entre las que figuran Galerías Coapa, Pabellón Bosques, Pabellón Polanco, el Centro Comercial Santa Fe y el Centro de Exposiciones Santa Fe, entre otras. A su vez, ha contado con varias inmobiliarias subsidiarias como Club La Sierra, Club Hípico la Sierra, Club de Golf Reforma, Cumbres de Santa Fe, Río de Santa Fe, entre otras. De forma que las subsidiarias pertenecientes a CAABSA en concierto con el gobierno de la ciudad y con los miembros de la ALDF tuvieron gran injerencia para hacer de Santa Fe una zona cada vez más cotizada. Como lo señaló en su momento la Revista *Vértigo*: “Para lograr dar plusvalía a la zona y detonar los desarrollos inmobiliarios hoy notorios, ocurrieron una serie de irregularidades y componendas cuyos principales actores se encuentran en la primera ALDF, en el Gobierno de la Ciudad y en la empresa CAABSA” (Pérez Negrete, 2010: 93). De forma que la construcción del Puente de los Poetas fue el re-

<sup>11</sup> El Suelo de Conservación es una categorización legal que se definió en el Programa General de Ordenamiento Ecológico del DF (PGOEDF) desde el año 2000 con la idea de proteger y mantener áreas que son indispensables para la ciudad por su papel como captadoras de agua.

<sup>12</sup> En el bosque de Hueyatla se construyó el lujoso desarrollo residencial y club de golf Bosques de Santa Fe invadiendo importantes zonas de recarga del acuífero de la ciudad, las laderas de la barranca y el cauce de un río.

sultado inmediato del posicionamiento de CAABSA en el área. El mecanismo bajo el cual se autorizó la construcción de esta obra se denominó “Sistema de Actuación por Cooperación” el cual significó la formalización de una alianza de nuevo cuño entre la inversión pública y la privada.

Además de CAABSA, Grupo Copri fue otra de las empresas favorecidas con la construcción de los Puentes de los Poetas. Cumbres de Santa es uno de los desarrollos residenciales que aparecieron como consecuencia lógica de la operación de la vialidad,<sup>13</sup> un fraccionamiento que ocupó parte importante de las barrancas por donde se edificaron los puentes. El posicionamiento de Copri en la zona fue decisivo para que este grupo tuviera injerencia en la Asociación de Colonos de Santa Fe, en la figura del vicepresidente de esta firma, quien también fungió como presidente de dicha asociación vecinal.

En 2009, cuando se tomó la decisión de construir la Supervía Poniente dentro de las empresas concesionarias, además de Copri fue invitado el Grupo OHL (Obras con Huarte Lain) –empresa española con filial en México– y la constructora Atco, SA de CV. A estas empresas se les otorgó “la concesión para explotar, administrar la Supervía Poniente, con la carga de diseñarla, construirla, conservarla y mantenerla” (GDF, 2009: 7). La peculiaridad de esta adjudicación radicó en que se realizó de manera directa, sin haber pasado por un concurso de licitación como está estipulado por la ley. La declaratoria de necesidad se hizo inmediatamente sin haber llevado a cabo un estudio más profundo sobre otras alternativas de movilidad. La Recomendación 1/2011 (CDHDF, 2011) emitida por una de las instancias ciudadanas de control horizontal –la Comisión de Derechos Humanos del DF (CDHDF)–, deja en claro cómo desde las instancias de gobierno se fue preparando el camino para posicionar a las empresas concesionarias como las grandes emprendedoras de los proyectos urbanos. Al respecto, dicha Comisión señaló que como parte de las irregularidades que se registraron en el proceso de licitación de esta obra, las empresas habían tenido ya un conocimiento anticipado del proceso de concesión por adjudicación directa, y que previo a ello, habían solicitado su concesión sin la emisión de la declaratoria de necesidad respectiva (CDHDF, 2011: 10). Este hecho, que prevalece hasta ahora como una muestra del mecanismo de otorgamiento de prerrogativas a determinadas empresas constructoras y el establecimiento de canales comunicacionales exclusivos entre la clase política y las empresas, es invisible para el resto de la ciudadanía.

La manera en que el grupo OHL ha penetrado en el terreno de las obras de infraestructura pública no sólo deja al descubierto la relación discrecional entre la clase política gobernante y los concesionarios, sino también el entrelazamiento de la inversión inmobiliaria local con la global en los grandes proyectos de infraestructura urbana, situación que pro-

---

<sup>13</sup> La historia de la integración de los terrenos ejidales de esa zona al Programa Parcial del Desarrollo Urbano de Santa Fe puede verse en: Pérez Negrete (2010).

mueve la consolidación de los sectores estratégicos como piezas clave del engranaje global. La participación de esta transnacional en el terreno local, así como la capacidad de alianza que ha establecido con actores estratégicos, constituye un buen ejemplo de como un actor global se convierte en pieza clave del engranaje local. En lo particular, este grupo español –por medio de su subsidiaria mexicana– se ha convertido en una de las principales concesionarias de la obra pública en México gracias a las redes que se han tejido entre distintos miembros del gobierno y de la empresa. Desde que el presidente Enrique Peña Nieto fue gobernador del Estado de México, en 2005, OHL se convirtió en uno de los principales inversores de obra pública en el país.<sup>14</sup> Si bien esta empresa inició su participación en México en el año de 2002, no fue sino hasta cuando se construyó la Supervía Poniente que obtuvo concesiones para operar en la capital. En efecto, el gobierno de AMLO, aunque reanimó las relaciones con los consorcios constructores para invertir en obra pública, nunca estuvo dispuesto a trabajar con la subsidiaria española:

López Obrador no dio un sólo contrato a empresas españolas cuando era jefe de gobierno del Distrito Federal. Nunca aceptó negociar bajo mano con cabilderos corporativos como el ex presidente español Felipe González, la empresa eléctrica Iberdrola o la actual reina del sexenio, la también española OHL, cuyo presidente, José Andrés de Oteyza, fue secretario de patrimonio y fomento industrial con López Portillo (1977-1982) (Contralínea, 2011).

Este artículo de la Revista *Contralínea*, además de dar cuenta de cómo empresarios y políticos juegan en terrenos articulados entre sí, también permite dimensionar el alcance que tiene la agencia individual, la cual se va definiendo por cursos de acción alternativos que cobran su propia particularidad en la medida en que los individuos se interrelacionan. De forma que las prácticas sociales, lejos de estar altamente condicionadas por las macroestructuras, están mediadas por las estrategias de los actores sociales que defienden intereses determinados (Zunino, 2002).

De manera que las prerrogativas otorgadas a las empresas concesionarias, locales y transnacionales, ha sido una constante que ha cobrado matices especiales de acuerdo con los intereses y motivaciones de quienes son capaces de ejercer hegemonía en las decisiones que repercuten sobre el destino de las áreas urbanas. No es de sorprender que diez años después de que CAABSA se posicionara en el área de Santa Fe, la Secretaría de Obras del DF le otorgara la concesión para la construcción del tercer tramo del tren interurbano Toluca-Valle México (*La Jornada*, 2014), así como del viaducto elevado que conectará Santa Fe con Periférico. Este tipo de concesión, junto con el anuncio para construir nuevas obras que se pretenden concluir en el año de 2017, representan un segundo momento en que los habi-

<sup>14</sup> Véase: *La Jornada* (2011); *Proceso* (2013).

tantes del pueblo de Santa Fe se sienten amenazados. También dan cuenta de la secuencia de procesos constructivos que se han desencadenado a partir del desarrollo de un nodo central, en este caso el megaproyecto Santa Fe, que fue el que detonó lo que he denominado un “ensamble de espacios urbanos”<sup>15</sup> (Pérez Negrete, 2015).

Con lo descrito hasta el momento, hemos seguido parte de un proceso que deja ver como se ha consolidado el sector constructor inmobiliario en los grandes procesos de transformación urbana. La zona poniente de la ciudad, que inició su proceso de expansión a partir de la creación del megaproyecto Santa Fe, ha sido un soporte para la propia reproducción y consolidación de este sector. Por un lado, el empoderamiento que han logrado estos actores –decisivo en el rumbo que ha tomado la planificación urbana– es el resultado de la creación de un marco regulatorio y de un ambiente propicio que, de acuerdo con los estándares neoliberales, es imprescindible para atraer la inversión privada que posibilita la reinversión del capital acumulado. Las alianzas y redes que tanto a nivel local como a nivel global han formado estos mismos consorcios, constituyen la expresión concreta de la particularización del proceso de urbanización en el marco de la producción global del espacio. Esta inercia estructural toma la forma de una gama de oportunidades que a nivel individual se traducen en las decisiones que mueven las políticas públicas hacia una determinada dirección –como ocurrió con el caso de López Obrador quien encontró en su actuar discrecional, una alternativa para ganar capital político al hacer posible la construcción de cierto tipo de infraestructura urbana–. Este proceder dejó abierto el camino a Marcelo Ebrard para que se moviera de la misma manera; pero en su caso, acentuando la utilización de los mismos mecanismos que le dieron discrecionalidad a las alianzas con el sector privado. Es así como el movimiento pendular “estructura/agencia” se convierte en un desplazamiento continuo que hace de los agentes locales, los principales promotores de la urbanización como un proceso genuino de acumulación de capital. Ello desde luego, dentro de un marco de alternativas múltiples que posibilitan o restringen su acción.

### *La resistencia ciudadana*

Otro efecto que se ha dejado sentir en la vida de la ciudad a más de tres décadas de la instauración del modelo neoliberal, tiene que ver con la aparición de actores colectivos que se organizan para hacer valer sus derechos ciudadanos y ser escuchados. Si bien éste no es un fenómeno nuevo, la recurrencia de las protestas ciudadanas y su visibilidad es ya un hecho común que anuncia la creación de una nueva obra en la ciudad. El contexto en que estas

---

<sup>15</sup> Por “ensamble de espacios urbanos” refiero al acoplamiento de diversos macroproyectos que se van sucediendo en el tiempo, el espacio y poco a poco se van desplegando a lo largo del territorio. Véase: Pérez Negrete (2015).

organizaciones han cobrado vida ha sido en medio de un proceso de reconfiguración y expansión de la Ciudad de México, dominado por una multitud de procesos constructivos de carácter público, público/privado o privado de diverso tipo y magnitud. De este modo, la transformación del paisaje urbano se está enfocando principalmente en zonas consideradas de “desarrollo estratégico”, lo que quiere decir que hay un proceso selectivo para generar los criterios de inversión que está directamente subordinado a los intereses del mercado y produce desequilibrios en otros puntos de la ciudad.

El *modus operandi* con el que los grupos hegemónicos han logrado imponer los megaproyectos se apoya de manera recurrente en una creciente opacidad tanto en los procedimientos legales como en la información disponible a los ciudadanos. El carácter de las protestas sociales que las obras han desencadenado es cada vez más diverso e indignante para un espectro más amplio de los estratos sociales; en la medida en que las afectaciones de los nuevos proyectos son susceptibles de transformar de tajo la vida de los habitantes, las protestas van adquiriendo un carácter multclasista. Si bien, cuando se decidía el trazo de las obras, los sectores más vulnerables habían sido tradicionalmente los más afectados –como lo demostró el caso de la Supervía Poniente<sup>16</sup> (Pérez Negrete, 2013)– lo que está ocurriendo en la actualidad es que los nuevos proyectos tienen como prioridad la facilitación del camino para que los inversionistas inicien sus trabajos en zonas consideradas de alta plusvalía, sin importar quiénes serán los sectores más impactados. Ante la voracidad constructora, el atropello de derechos ciudadanos va adquiriendo connotaciones multclasistas. La irrupción de las protestas que aglutinan a sectores de clase media –hecho insólito hace unos años– ahora se torna un escenario mucho menos inusual. Ello se ha demostrado en los casos en que se han formado grupos de resistencia como la Asociación Vecinal “Salvemos el Parque Hundido” en el año de 2008 y el grupo de “Vecinos Unidos” de Mixcoac en 2015. El primero, combatió con éxito el intento de una inmobiliaria de construir un edificio dentro de un parque público ubicado en una zona central de la ciudad; el segundo grupo, actualmente libra una intensa lucha contra la construcción de un doble desnivel en el cruce de Circuito Interior Río Mixcoac y la avenida de los Insurgentes que se prevé atravesará distintas colonias de clase media del sur de la ciudad.<sup>17</sup>

¿Cómo caracterizar este tipo de resistencia ciudadana y bajo qué parámetros podríamos estudiarla? Para Sidney Tarrow (1994) sólo una acción colectiva sostenida y prolongada en el tiempo le otorga a una agrupación el carácter de “movimiento”; de otra manera, se trata

<sup>16</sup> Un análisis del trazo de la Supervía por medio de imágenes aéreas ha dejado ver cómo su traza natural, que iría en línea recta y que por tanto era más corto, fue desviado para evitar las colonias de clase media y alta y, en cambio, pasar por colonias populares. Véase: Pérez Negrete (2013: 21).

<sup>17</sup> Entre las colonias más afectadas por esta obra se encuentran: Acacias, Florida, Actipan, Crédito Constructor, Insurgentes Mixcoac, San José Insurgentes, Mixcoac, Del Valle y Guadalupe Inn, algunas de las cuales pertenecen a Benito Juárez y otras a Álvaro Obregón.

de grupos de resistencia. Lo que nuestra experiencia nos dice al respecto es que la cohesión de las agrupaciones contra megaproyectos tiende a disolverse cuando la amenaza de la construcción desaparece o se consume. Por ello, es que he preferido denominarlos “grupos de resistencia colectiva”. Una mirada al comportamiento y acciones de estos grupos que han hecho su aparición en la escena urbana en los últimos años, nos dice que su cohesión se basa en la intención de unir fuerzas en un acto de confrontación contra un adversario común conformado, en este caso, por las autoridades que actúan en alianza con las empresas constructoras concesionarias. Esta unión surge de una carencia, pues se trata de ciudadanos a los cuales se les ha cerrado el acceso regular a las instituciones e instancias de poder efectivas que por derecho estarían obligadas a incluirlos en sus decisiones. La concertación de acciones sostenidas alrededor de reclamos comunes es el único recurso que poseen estos grupos para enfrentarse a un adversario más poderoso. Se ha observado que los grupos de resistencia colectiva<sup>18</sup> se mantienen unidos durante el tiempo en que está latente la amenaza. En este lapso, ellos mantienen una secuencia de acciones que van desde marchas, plantones, manifestaciones, encuentros con otras organizaciones, conferencias de prensa, etcétera y todas estas demostraciones de rechazo al proyecto en curso se mantienen mientras está latente la amenaza. Posteriormente, en cuanto el desafío desaparece, ya sea porque el proyecto se consume o bien porque logran impedir su ejecución, la agrupación y su proyecto de resistencia tienden a disolverse.

Si bien cada grupo de resistencia colectiva se ha distinguido por un manejo propio e innovador de sus estrategias de disputa, también ha sido posible encontrar rasgos comunes en su proceder. La experiencia ha demostrado que la resistencia se vale de recursos que en casi todos los casos se han convertido en importantes instrumentos de lucha: la construcción de redes sociales con organizaciones, instituciones o personajes que gozan de capital social o político susceptibles de sumar fuerzas a la causa; la utilización de marcos normativos y de mecanismos de control horizontal de rendición de cuentas como agencias públicas relativa-

---

<sup>18</sup> Entre ellos, y por enumerar sólo algunas organizaciones del DF que han hecho su aparición en la escena urbana, se encuentran: el Frente Amplio contra la Supervía Poniente (FASCP), cuya lucha se enfocó en frenar la construcción de una autopista urbana de peaje ubicada al poniente del DF; los vecinos del Pueblo de Xoco, quienes se opusieron al “Proyecto de Ciudad Progresiva” que, entre otras afectaciones, tienen frente a sí la amenaza por la construcción de la Torre Mitikah de 60 pisos; representantes de la organización civil “En Defensa del Parque Hundido”, que combatió el intento de una inmobiliaria de construir dentro de un parque público de la ciudad central; los grupos Anti-ZODES (Zonas de Desarrollo Económico y Social), como los vecinos de Tlalpan en contra del Proyecto Ciudad de la Salud y los vecinos de Pedregales de Coyoacán en contra del Proyecto Ciudad del Futuro; vecinos de la Merced en contra del proyecto Distrito Merced; Movimiento y pueblos y colonias del sur en contra de la pérdida de sus tierras para construir vivienda y una gasolinera y un Wall-Mart en San Pedro Mártir; Unión de Vecinos de Azcapotzalco que detuvieron la expropiación del deportivo Reynosa y Alameda del Norte entre otras luchas; Vecinos de Mixcoac que actualmente libran una lucha en contra de la construcción de un deprimido vial, de la deforestación y sobredensificación de la zona; Vecinos Unidos del Pueblo de Santa Fe contra la construcción del Tren Interurbano México Toluca y del Viaducto que correrá junto a éste; Vecinos de San Bartolo Ameyalco contra el despojo de agua que han sufrido para satisfacer las necesidades de las nuevas urbanizaciones de la zona.

mente autónomas del Poder Ejecutivo;<sup>19</sup> y el invocar elementos que constituyen importantes referentes identitarios y culturales.

En principio, la construcción de redes sociales ha sido un mecanismo efectivo para sumar fuerzas con otros grupos, personas o instituciones ajenas a la organización, lo que les ha permitido contar con un margen más amplio para difundir y dar a conocer no sólo los motivos de la lucha sino las amenazas que representaría el posible emplazamiento del megaproyecto en cuestión. La integración de redes sociales a la causa de la agrupación le otorga una base importante de credibilidad y legitimidad y, paralelamente, tiende a contrarrestar –sólo en cierta medida– la información vertida por los poderes fácticos –medios de comunicación monopólicos– que por lo general, tienden a criminalizar la protesta. En especial el apoyo que han encontrado entre la comunidad científica y académica es uno de los instrumentos más valiosos que ha permitido a las organizaciones valerse de una argumentación especializada para disuadir a la autoridad de no actuar arbitrariamente, dando oportunidad de que el conocimiento científico no se quede en el ámbito de los especialistas sino que haga contacto con la sociedad. Esta estrategia fue muy clara en el caso del Frente Amplio contra la Supervía Vía Poniente (FACSP) cuyos integrantes formaron una Comisión Civil de Acompañamiento (CCA)<sup>20</sup> la cual constituyó un medio fundamental para difundir y dar a conocer sus reclamos.

Otro ejemplo de la utilización de este recurso se ha observado en las distintas reuniones que los grupos en disputa han organizado,<sup>21</sup> en donde la participación de intelectuales, académicos y científicos se ha convertido en punto clave de transmisión de información y asesoría sobre los posibles peligros y violación a los derechos humanos que representaría la ejecución de determinados megaproyectos.

Por otro lado, la utilización de marcos normativos y de mecanismos de control horizontal de rendición de cuentas con cierta autonomía del Ejecutivo ha sido otro recurso del cual se han valido las agrupaciones de resistencia. Aunque este mecanismo ha tenido buenos resultados en el corto plazo, en el mediano y largo plazo ha resultado ser un recurso

<sup>19</sup> Como “organismos legislativos y judiciales y también ‘agencias especializadas de rendición de cuentas’, contralorías, institutos de transparencia, procuradurías ambientales y defensorías de derechos humanos” (Dolútskaya, en prensa).

<sup>20</sup> La CCA se conformó por invitación del FACSP a diversas personalidades e intelectuales para tender un puente entre las autoridades y la sociedad civil. Entre ellos: Luis Arriaga, Daniel Cazés Menache (QEPD), Miguel Concha Malo, Manuel Fuentes Muñiz, Miguel Ángel Granados Chapa (QEPD), Marcela Lagarde y de los Ríos. Se unieron más tarde: Sergio Cobo González, Rodrigo Gutiérrez Rivas, José Rosario Marroquín, Margarita Pérez Negrete, Cristina Sánchez Mejorada y Luis Zambrano González.

<sup>21</sup> Entre ellos el Foro contra Arco Sur en Milpa Alta (11 de septiembre, 2011); el conversatorio organizado en la CDHDF, en donde se reunieron expertos de la UACM, UAM, UNAM para hablar sobre la afectación que causaría la Autopista Urbana Oriente el 30 de julio de 2013; los foros organizados por la Red por la Construcción y Defensa del Anáhuac (que agrupa varias organizaciones sociales) en las instalaciones de la UACM (febrero 2014 y abril 2015), sólo por mencionar algunos de estos encuentros.

débil frente a un Poder Ejecutivo que está ganando espacio en el terreno de las decisiones políticas. Como ya hemos anotado, la concentración de poder en manos del ejecutivo local ha sido un mecanismo que explica en buena medida la creciente preferencia del jefe de gobierno por la construcción de obras viales como un recurso que contribuye a incrementar su capital político (Dolútskaya, en prensa). Esta tendencia, como ya se ha señalado, empezó a delinearse desde la llegada al gobierno de AMLO y preparó el camino a su sucesor Marcelo Ebrard, de forma que la figura del Ejecutivo interpretó “el marco normativo existente de una manera discrecional” y usó “procedimientos alternativos, aunque no siempre legales, para sustituir el escaso dinero público con la inversión privada y agilizar la ejecución de sus obras públicas, esquivando el proceso de la aprobación presupuestal” (Dolútskaya, en prensa).

Frente a este proceder, las organizaciones de resistencia han echado mano de los mecanismos disponibles para limitar ese poder discrecional que el Ejecutivo ha utilizado de manera continua, y en este sentido se ha destacado la participación de instituciones ciudadanas de control horizontal como la Procuraduría Ambiental de Ordenamiento Territorial (PAOT) y la CDHDF, organismos que aun cuando durante un tiempo tuvieron un peso decisivo al cuestionar abiertamente los procedimientos por los cuales se construían las obras, después han mostrado una postura mucho más “moderada” en el tono de sus recomendaciones.<sup>22</sup> Desafortunadamente, al final del camino las resoluciones que han tomado estas instituciones no han tenido la fuerza suficiente para acotar a los grandes poderes.

Por otro lado, el invocar referentes identitarios que buscan exaltar diversas facetas de la cultura local, es quizá uno de los recursos más significativos del cual se valen las organizaciones de resistencia durante su lucha. Las transformaciones abruptas del paisaje ocasionadas por el emplazamiento de macroproyectos dejan tras de sí el borramiento de la memoria y la aniquilación de las formas de vida de las comunidades que ahí residen. Para muchos de los habitantes de estos espacios, el surgimiento de los megaproyectos ha significado la desarticulación de la imagen histórica de su comunidad a la cual tienen como referente de su propio pasado. Por ello, los mecanismos de memoria colectiva, de arraigo y de identidad se invocan constantemente en sus expresiones de descontento y, como afirma Halbwachs (2002: 2), pretenden “asegurar la permanencia del tiempo y la homogeneidad de la vida, [...] en un intento por mostrar que el pasado permanece, que nada ha cambiado dentro del grupo y por ende, junto con el pasado la identidad de ese grupo también permanece, así como sus proyectos”. Así vemos como el constante manejo de un discurso que enaltece un pasado

---

<sup>22</sup> En el caso de la CDHDF, Fernando González Placencia, quien como presidente desempeñó un papel notable en las recomendaciones que emitió por el caso de la Supervía Poniente entre otras, fue sustituido por Perla Gómez Gallardo a través de una votación en la ALDF muy cuestionada. Por otro lado, la PAOT, de ser un organismo que brindó la posibilidad de exigir el pleno ejercicio de las demandas ciudadanas a gozar de un medio ambiente, redujo el número de recomendaciones emitidas que hablan de incumplimiento de leyes y normatividad ambiental por parte de particulares y autoridad pública, en un momento en que dichas violaciones habían aumentado.

resulta un recurso necesario para reconstruir el espacio donde los reclamos comunitarios se formulan. En el caso del FACSP, la resistencia ante las provocaciones del poder político se expresó durante ceremonias y actos que en la colonia La Malinche pretendían reconstruir identidades por medio de manifestaciones de carácter prehispánico como la quema de copal, los cantos de folclore centroamericano de resistencia de los años setenta y la representación de bailes típicos de otros estados de la república como Chiapas. Estos elementos, aunque no necesariamente eran representativos del lugar, buscaron en su momento cimentar una identidad propia del movimiento. De igual forma, los grupos antizODES de Tlalpan han invocado el pasado colonial de ese barrio para engrandecer los orígenes de un territorio que entrará a los circuitos de acumulación intensiva de capital; los vecinos del pueblo de Xoco y de Santa Fe evocan su pasado como pueblo originario y rescatan el valor de sus monumentos históricos como parte de ese patrimonio cultural que está siendo devorado por los procesos de colonización inmobiliarios; los habitantes de San Bartolo Ameyalco reclaman su derecho natural al manantial con el cual han forjado su identidad<sup>23</sup> y que ahora les es arrebatada para ser entregada a los nuevos desarrollos urbanos de la zona. Los vecinos de Mixcoac evocan sus paseos a caballo por el canal del río, cuando ese espacio todavía no se incorporaba a la ciudad central.

### *Surgimiento de nuevas desigualdades y territorialidades*

La producción del modelo de ciudad vigente ha tenido grandes repercusiones sobre la organización socioespacial de la gran capital mexicana. La reconfiguración urbana resultante no ha atenuado los agudos contrastes que la distinguen; muy por el contrario, ha generado nuevas formas y patrones que reproducen y mantienen las condiciones que históricamente han permitido que amplios sectores de la población se encuentren en desventaja y desigualdad de oportunidades. Diversos acercamientos etnográficos y estudios realizados a nivel interclase<sup>24</sup> han reportado algunos resultados sobre los efectos que dejan los nuevos espacios construidos a raíz de la introducción de la nueva infraestructura urbana –en especial aquellos fenómenos que relaciono con los diferentes tipos de movilidades producidas por la introducción de la nueva infraestructura urbana y con los desplazamientos forzados provocados por las acciones expropiatorias–. Se trata de nuevas manifestaciones en que la desigualdad estructural se expresa en las marcadas diferencias en las formas y estilos de vida de las poblaciones, lo que de alguna manera explica la gran heterogeneidad contemporánea.

<sup>23</sup> Ameyalco es un vocablo náhuatl cuyo significado es “lugar donde brota el agua”.

<sup>24</sup> Véase: Pérez Negrete (2010 y 2013).

El tema de la movilidad constituye una puerta de entrada para profundizar en el estudio de las nuevas formas de desigualdad desde ángulos que, aun cuando poco explorados, resultan sumamente enriquecedores y aportan un perfil cualitativo a los tradicionales estudios de la distribución diferencial de los ingresos, de las disparidades entre grupos sociales, o de las brechas entre niveles de bienestar. En la medida en que las diferentes formas de movilidad hacen posible un acceso diferencial a la distribución de productos, bienes o servicios, o bien se potencia o restringe el acceso de la población a ciertos servicios públicos, es que este término se relaciona recíprocamente con la cuestión de la desigualdad.<sup>25</sup> La materialidad que cobran los megaproyectos que se han introducido en la ciudad –podemos pensar en obras tan diversas como complementarias entre sí como la Supervía Poniente, el Segundo Piso de Periférico, el nuevo Santa Fe, Ciudad Progresiva Mitikah o las ZODES– nos lleva a reflexionar sobre las siguientes interrogantes: ¿de qué manera la existencia de cierto tipo de infraestructura así como su acceso o restricción posibilitan determinados patrones de movilidad? ¿Cómo incide el desarrollo de movilidades diferenciadas en la existencia de un determinado tipo de infraestructura? ¿Cuál es la relación entre los tipos de movilidad y los mecanismos de desigualdad existentes? ¿De qué manera el desarrollo de un tipo de movilidad impacta en la reproducción de desigualdades?

Cada una de estas cuestiones nos invita a repensar las dinámicas socioespaciales que introducen los nuevos espacios. Por ejemplo, en el caso de Santa Fe, podemos pensar como la acción de la planeación urbana y de los modelos arquitectónicos que conforman el megaproyecto transforma radicalmente el concepto de apertura y libre circulación que ha caracterizado a otros espacios típicos de la Ciudad de México.<sup>26</sup> El espacio público en Santa Fe deja de ser aquél sitio de interacción social característico de las calles capitalinas, transformándose en una zona meramente funcional, de paso, de tránsito, para uso vehicular, lo que en consecuencia modifica las condiciones de acceso al lugar y la manera en que pueden hacerlo los diversos sectores sociales. Por otro lado, una obra de infraestructura vial de peaje como lo es la Supervía Poniente nos convoca a pensar cómo las variadas formas de movilidad que existen en la ciudad marcan diferentes percepciones en el significado del tiempo y del espacio de los individuos.<sup>27</sup>

Por otra parte, cuando la llegada de las nuevas obras obliga a las personas a relocalizarse, ello ocurre generalmente en condiciones desventajosas y hacia sitios donde no hay opción de elección. Los procesos de deslocalización y desalojo causados por las expropiaciones cuestionan la naturaleza, la escala y la ética de los nuevos espacios creados en nombre

<sup>25</sup> Véase: Onmacht, Maksim, Bergman (2009).

<sup>26</sup> Véase: Pérez Negrete (2010).

<sup>27</sup> Véase: Pérez Negrete (en prensa).

del desarrollo.<sup>28</sup> Si bien sabemos que a lo largo de la historia de la humanidad los desplazamientos y deslocalizaciones han producido efectos múltiples que tienen que ver con el rompimiento del tejido social, el desarraigo y la desarticulación del espacio habitado de quienes son afectados, también hemos visto cómo en la Ciudad de México las expropiaciones a sectores vulnerables producen alteraciones en la dinámica integral de la ciudad. En la medida en que las poblaciones son apartadas de sus lugares donde han formado su vida para instalarse en lugares alejados de zonas centrales, lejos de sus trabajos, en áreas inhóspitas y fuera de su círculo natural de acción, la ciudad tiende a expandirse y a reproducir procesos caóticos similares a aquellos que buscan esconderse con las nuevas obras que se introducen en nombre del progreso.

Ello se ha hecho patente por medio de los desplazamientos provocados por los megaproyectos que se han producido en la ciudad, los cuales pueden tener efectos diversos a lo largo del tiempo. Al respecto Keller y Lynch (2003: 15) han estudiado los tipos de desplazamientos que se producen de acuerdo a la temporalidad de sus efectos. Desde su enfoque, un desplazamiento primario se sufre de manera directa e inmediata; los desplazamientos secundarios se registran cuando a mediano y largo plazo transforman el tipo y calidad de vida de las personas, colocándolas en zonas alejadas de su entorno y en una posición de mayor vulnerabilidad que la que tenían antes de la llegada del megaproyecto. De esta forma, podríamos ver que los desplazamientos que se han registrado en la Ciudad de México bien pueden ser de carácter primario –como ocurrió en Santa Fe cuando se persiguió, reprimió y desalojó violentamente a los pepenadores que habitaban el predio de Tlayacapa (hoy Tecnológico de Monterrey); también cuando expropiaron forzosamente algunas viviendas de la colonia La Malinche para construir la Supervía Poniente–; sin embargo, estas mismas acciones tienen un carácter secundario en la medida en que el valor del suelo se eleva de modo que los habitantes tradicionales de la zona se ven obligados a migrar hacia otros puntos de la ciudad en donde el terreno es más barato. Este efecto se está dejando sentir actualmente en diversos casos como los que experimentan los habitantes originarios del pueblo de Xocorhuanusco por la construcción de la Ciudad Progresiva, o por quienes viven el proceso de renovación del Centro Histórico; también lo sufren los habitantes del pueblo de Santa Fe, quienes han logrado resistir la violencia que representa el coexistir a un lado del megaproyecto y que ahora se sienten nuevamente amenazados por lo que será la abrupta llegada del tren interurbano México/Toluca y el viaducto elevado que correrá paralelamente a éste.

---

<sup>28</sup> Véase: Oliver-Smith (2010).

## Conclusiones

Hemos reflexionado sobre las transformaciones que desde hace más de tres décadas han caracterizado a la Ciudad de México como ciudad global. Este término, más que dar cuenta de una urbe que de manera equilibrada experimenta procesos de transformación, ha significado la materialización de espacios que han cobrado auge gracias a la inversión selectiva de ciertas zonas en detrimento de otras.

La creación de megaproyectos en nombre del desarrollo ha sido un punto de partida para analizar los diversos impactos que se han producido en la dinámica metropolitana y en la organización socioespacial del territorio. Para dar cuenta de ello, se organizó el documento bajo tres ejes de análisis que a grandes rasgos recogen la conflictividad que subyace en los procesos de transformación de la ciudad.

El primero de ellos muestra el camino recorrido por algunos agentes pertenecientes al sector constructor inmobiliario en su consolidación como protagonistas de los procesos de planificación urbana. Las alianzas que estos grupos han tejido con la clase política gobernante han sido decisivas para ver cómo se expresan las relaciones de poder en el paisaje de la ciudad. Los criterios de inversión muestran su plena subordinación a los intereses del mercado produciendo desequilibrios en otros puntos de la ciudad y desatendiendo, al mismo tiempo, las demandas de participación ciudadana.

En la expresión material de los procesos constructivos –en este caso de los megaproyectos– se muestra el accionar de un doble proceso que oscila entre el acoplamiento irreflexivo hacia las condiciones estructurales y la contingencia que supone la acción individual. Ese movimiento pendular “estructura/agencia” es continuo y cobra sentido cuando tratamos de reflexionar sobre lo paradójico que parecen ciertas decisiones, como el construir una autopista en medio de una población que no cuenta con automóvil privado. Ello también nos habla del papel fundamental que juegan estos actores y sectores estratégicos, piezas clave de ese engranaje que conecta lo global con lo local.

El segundo eje de análisis destaca otro fenómeno que se ha dejado sentir en medio de la expansión y reconfiguración de la Ciudad de México. La experiencia nos dice que la resistencia contra los megaproyectos ha ido adquiriendo connotaciones multclasistas en la medida en que el atropello de derechos ciudadanos es un hecho que afecta en igual grado a diversos sectores de la sociedad. La aparición de actores colectivos que se organizan para hacer valer sus derechos, nos ha llevado a realizar una caracterización del tipo de resistencia que se conforma en oposición a la construcción de megaproyectos. Aunque este procedimiento tiende a simplificar la complejidad y los repertorios de acción implicados en la lucha, ha sido también una herramienta valiosa para acercarnos a su proceder. Entre los recursos que conforman las estrategias de disputa que utilizan agrupaciones de resistencia, figuran la construcción de redes sociales, la utilización de mecanismos que sirven de control horizontal

al Poder Ejecutivo –el cual ha tendido a concentrar un mayor control político–, y el invocar de referentes identitarios y culturales. Si bien cada una de estas organizaciones utiliza dichos recursos de una manera propia, también es cierto que el empleo de estas estrategias las distingue de otro tipo de movimientos y les confiere un carácter especial.

Finalmente, el tercer eje de análisis descubre aquellos elementos que, desde ángulos poco explorados hasta el momento, permiten acercarse al carácter que adquieren las nuevas formas de desigualdad y las nuevas territorialidades. Así, estudios etnográficos sobre la movilidad y sobre los procesos de deslocalización que resultan del impacto de los megaproyectos en amplios sectores de la población, nos dejan ver como la puesta en marcha de este tipo de obras no sólo inciden en la conformación de un tipo de sociedad mucho más compleja y heterogénea, sino también como se perpetúan mecanismos históricos de exclusión y desigualdad social.

La reflexión que ha surgido nos ofrece la oportunidad de mirar cuál ha sido el camino recorrido desde el inicio de los estudios desarrollados sobre la Ciudad de México dentro de los parámetros de una ciudad global. Desde entonces, hablamos de los riesgos de implantar las políticas neoliberales tal y como eran dictadas desde afuera, sin importar en lo absoluto los efectos que a nivel local podrían acarrear. El transcurrir del tiempo no ha hecho más que corroborar algo que desde entonces era ya una realidad insoslayable: el carácter global de la Ciudad de México que se alimenta de un tipo de inversión que crea espacios de vanguardia de manera selectiva, a la vez articula una serie de mecanismos que intensifican las condiciones de desigualdad social que sus habitantes experimentan de manera cotidiana. No podemos dejar pasar el hecho de que existe una relación directa entre el dinamismo de los procesos de cambio y transformación urbana que imprime el proceso de la globalización neoliberal y el creciente aumento de las desigualdades sociales.

## Referencias bibliográficas

- CAF, (2009) *Observatorio de Movilidad Urbana para américa Latina*. Caracas, Corporación Andina de Fomento.
- Castells, Manuel, (2006) *La era de la información. La sociedad red*. México, Siglo XXI Editores.
- Castells, Manuel, (2000) “La ciudad de la nueva economía” en *La factoría*. Núm. 12. Disponible en: <<http://www.revistalafactoria.eu/articulo.php?id=153>> [Consultado el 25 de junio de 2015].
- CDHDF, (2011) “Recomendación 1/2011, Violaciones a los derechos humanos cometidos en el contexto de la obra pública denominada Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores al Sur-Poniente de la ciudad de México” en Expediente CDHDF /III/122/AO/10/D4636 y sus acumulados. Disponible en: <[http://www.paot.org.mx/paot\\_docs/supervia/pdf/5.pdf](http://www.paot.org.mx/paot_docs/supervia/pdf/5.pdf)> [Consultado el 15 de junio de 2015].
- Contralínea, (2011) “Negocios de la corona española en Pemex” en *Contralínea*. 20 de febrero. Disponible en: <<http://contralinea.com.mx/archivo-revista/index.php/2011/02/22/negocios-de-la-corona-espanola-en-pemex/>> [Consultado el 23 de noviembre de 2015].
- Dolústkaya, Sofya, (en prensa) “Las obras viales en el Distrito Federal (1976-2012): los efectos de la democratización sobre el modo de gobernanza” en Ugalde Saldaña, Vicente y Patrick Le Galès (coords.), *What is governed? Comparing Paris and Mexico Governance*. Knox, Paul y Peter Taylor, (1995) *World Cities in a World System*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Halbwachs Maurice, (2002) “Fragmentos de memoria colectiva” en *Athenea Digital*. Núm. 2. Disponible en: <<https://drive.google.com/a/politicas.unam.mx/file/d/0B1EvYllfrZn-rOXRodGRBZmxtWXc/edit>> [Consultado el 25 de junio de 2015].
- Harvey, David, (2010) “La ciudad neoliberal” en Alfie, Miriam; Azuara, Iván; Bueno, Carmen; Pérez Negrete Margarita y Sergio Tamayo (coords.), *Sistema Mundial y Nuevas Geografías*. México, UAM-Universidad Iberoamericana, pp. 45-63.
- La Jornada*, (2011) “Causa OHL 13 horas de caos en el Periférico” en *La Jornada*. 20 de julio. Disponible en: <<http://www.jornada.unam.mx/2011/07/20/>> [Consultado el 23 de noviembre de 2015].
- La Jornada*, (2014) “Construirá CAABSA el tercer tramo del tren interurbano Toluca-Valle de México” en *La Jornada*. 11 de diciembre. Disponible en: <<http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2014/12/11/construira-caabsa-el-tercer-tramo-del-tren-interurbano-toluca-valle-de-mexico-9045.html>> [Consultado el 23 de noviembre de 2015].
- Ohnmacht, Timo; Maksim, Hanja y Manfred Max Bergman, (2009) *Mobilities and Inequality*. Burlington, Ashgate Publisher.
- Oliver-Smith, Anthony, (2010) *Defying Displacement. Grassroots, Resistances and the Critique of Development*. Texas, University of Texas.

- Parnreiter, Christoph, (1998) “La ciudad de México ¿una ciudad global?” en *Anuario de Espacios Urbanos*. México, UAM-Azcapotzalco.
- Parnreiter, Christoph, (2000) “La Ciudad de México en la red de ciudades globales” en *Anuario de Espacios Urbanos*. México, UAM-Azcapotzalco.
- Pérez Negrete, Margarita, (1999) “Las ciudades latinoamericanas y el proceso de globalización”. Ponencia presentada en el pasado Congreso Latinoamericano de Sociología en Concepción Chile. Segundo premio en programa de posgrado en Sociología de la Universidad Iberoamericana, México.
- Pérez Negrete, Margarita, (2002) “Las metrópolis latinoamericanas en la red mundial de ciudades: ¿megaciudades o ciudades globales?” en *Memoria*. Núm. 156. Disponible en: <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n22/ampez.html>> [Consultado el 15 de junio de 2015].
- Pérez Negrete, Margarita, (2008) *La Ciudad de México en la Red Mundial. Articulación al sistema y procesos de diferenciación socio-espacial*. México, UIA.
- Pérez Negrete, Margarita, (2010) *Santa Fe: ciudad, espacio y globalización*. México, UIA.
- Pérez Negrete, Margarita, (2013) “Entre la resistencia ciudadana y los megaproyectos. El caso de la Supervía Poniente” en *Revista Espacialidades*. Vol. 3, núm. 2, julio-diciembre. México, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Ciencias Sociales, UAM-C.
- Pérez Negrete, Margarita, (2013a) “Discurso y materialidad de los procesos constructivos en la ciudad de México” en *Revista Alteridades*. México, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Antropología, UAM-I, pp. 9-25,
- Pérez Negrete, Margarita, (2015) “*Local Belonging and Identity. Assemblage of Urban Spaces in México City*”. Ponencia presentada en la 45o. Conferencia Annual de Urban Affairs Association, Miami, Florida.
- Pérez Negrete, Margarita, (en prensa) “Sobre movilidades e inmovilidades: un acercamiento etnográfico hacia la construcción de la desigualdad en la Ciudad de México”. México, Espacialidades, UAM-Cuajimalpa.
- Proceso, (2013) “OHL, la consentida de Peña Nieto, en el descrédito” en *Proceso*. 24 de agosto. Disponible en: <[http://hemeroteca.proceso.com.mx/?page\\_id=278958&a51dc26366d99b-b5fa29cea4747565fec=350939](http://hemeroteca.proceso.com.mx/?page_id=278958&a51dc26366d99b-b5fa29cea4747565fec=350939)> [Consultado el 23 de noviembre de 2015].
- Pradilla, Emilio, (2014) “La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina” en *Cadernos Metropolitanos*. Vol. 16, núm. 31, pp. 37-60.
- Sassen, Saskia, (1999) *The Global City. New York, London, Tokyo*. Nueva Jersey, Princeton University Press.
- Tarrow, Sydney, (1994) *Power in Movement*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Zunino, Hugo Marcelo, (2000) “La teoría de la estructuración y los estudios urbanos. ¿Una aproximación innovadora para estudiar la transformación de ciudades?” en *Scripta Nova*.

*Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Vol. 4. Disponible en: <<http://www.raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/58824>>[Consultado el 15 de junio de 2015].  
Zunino, Hugo Marcelo, (2002) “Formación institucional y poder: investigando la construcción social de la ciudad” en EURE. Vol. xxviii, núm. 84. Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile.

