

# Discurso y materialidad de los procesos constructivos en la Ciudad de México\*

MARGARITA PÉREZ NEGRETE\*\*

## Abstract

DISCOURSE AND THE MATERIALITY OF CONSTRUCTIVE PROCESSES IN MEXICO CITY. An interweaving of different constructive processes is analyzed, and their role in the configuration of urban development in the metropolitan area of Mexico City (zona metropolitana de la Ciudad de México –ZMCM). By carrying out some theoretical considerations on the power of civilizing discourse of globalization and the role of urbanization as a driving force of capitalist accumulation, this work offers an approach to some of the subjects that illustrate the proliferation of constructive processes that come to life in a daily basis, explaining the dynamism of the physical expansion of the city. It tries to identify the links between local constructive processes and the cumulative logic of global production of space.

**Key words:** constructive processes, capital accumulation, urbanization, privatization, globalization, civilizing discourse

## Resumen

Se analiza el entrelazamiento de diferentes procesos constructivos y su papel en la conformación de la mancha urbana de la zona metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM). Al realizar algunas reflexiones teóricas sobre la potencia del discurso civilizatorio de la globalización y la función de la urbanización como motor de la acumulación capitalista, se ofrece un acercamiento a algunos puntos que ilustran la multiplicación de procesos constructivos que cotidianamente cobran vida y que explican el dinamismo del proceso de expansión física de la ciudad. Se busca identificar los eslabones entre los procesos constructivos locales y la lógica acumulativa de la producción global del espacio.

**Palabras clave:** procesos constructivos, acumulación de capital, urbanización, privatización, globalización, discurso civilizatorio

## Introducción

La expansión física de la Ciudad de México y los procesos constructivos<sup>1</sup> que a diario ocurren en ella son fenómenos que parecen no detenerse. Basta tan sólo mirar el territorio que día a día va incorporándose a la gran metrópoli y recorrer sus calles para ser testigos de las múltiples e inacabables obras de regeneración, refuncionalización, revitalización y gentrificación de los espacios urbanos. Parecería que detrás de esto hay algo que se mueve vigorosamente, que la gran metrópoli –a la que hemos denominado de diversas maneras para

\* Artículo recibido el 24/10/12 y aceptado el 09/05/13.

\*\* Profesora-investigadora del Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, sede Distrito Federal. Juárez núm. 222, col. Tlalpan, delegación Tlalpan, 14000, México, D. F. <margapn@ciesas.edu.mx>.

<sup>1</sup> Denomino *proceso constructivo* al conjunto de fases sucesivas o imbricadas en el tiempo necesarias para la materialización de una obra; van desde la intención de erigirla, pasando por los correspondientes acuerdos, negociaciones, debates y tensiones que puedan suscitarse, hasta su plena materialización en el territorio.

representarla en nuestro imaginario: la ciudad global (Knox y Taylor, 1995; Pérez Negrete, 2010), la megaciudad (Roberts, 1979; Pérez Negrete, 2007) y la ciudad de los contrastes (Pérez Negrete, 2007)– incorpora procesos no del todo perceptibles a nuestra comprensión.

Se presenta un panorama de cómo se entrelazan diferentes procesos constructivos en la ciudad para conformar, a partir de los particulares y diversos objetos contenidos en ésta, lo que hoy conocemos como la zona metropolitana de la Ciudad de México (zMCM). Desde luego, no se trata de abarcar lo inabarcable, sino de acercarnos a la comprensión, en la medida de lo posible, de los complejos mecanismos que subyacen en las formas de producción del espacio urbano. Se intenta desmontar cada uno de los engranajes que propician la materialización de la ciudad y sus artefactos tal como se presentan ante nuestros ojos.

En el proceso de reconfiguración de la zMCM predominan realidades tan paradójicas como contundentes que se mencionan frecuentemente en las investigaciones sobre la ciudad. Variados estudios han llamado la atención sobre la manera en que la tasa de expansión física de nuestra gran urbe ha registrado un incremento mayor que la tasa de crecimiento demográfico desde la década de los noventa (Cruz Rodríguez, 2000; Azuara, 2011). En nuestros desplazamientos nos percatamos cotidianamente de que los artefactos y la infraestructura de que está provista nuestra ciudad se dirigen sobre todo al soporte de una población minoritaria que se traslada en automóvil. Datos provenientes del *Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina* (CAF, 2009) reportan que sólo 29 por ciento de la población urbana de la Ciudad de México se desplaza en automóvil particular, y el resto lo hace en el transporte público y vías peatonales. Emilio Duhau y Angela Giglia señalan que entre 1995 y 2000 la tasa de crecimiento media anual del número de viviendas fue casi 85 por ciento superior a la de la población (2008: 112). Iván Azuara (2011: 650) estima que la expansión urbana hasta el año 2000 fue de 742 m<sup>2</sup> de tipo construcción por hora, rebasando los niveles de crecimiento poblacional.

¿Qué nos sugieren estos datos? Por un lado, vemos que el crecimiento territorial del espacio construido supera el aumento de la población. Por otro, podríamos decir que detrás de todos estos procesos en apariencia inconexos entre sí se encuentra un sector dominante como el de la construcción, que a través de actividades inmobiliarias y de aprovisionamiento de la infraestructura urbana se ha constituido en el protagonista de la reconfiguración de la ciudad.

El abandono de la gestión y el control del desarrollo urbano por parte del Estado y la aparición de actores

privados en la construcción de los espacios metropolitanos han conformado un tipo de ciudad dominado por los intereses especulativos por encima de los criterios sociales o ambientales. Los nuevos modos de producción del espacio irrumpen sobre el escenario urbano portando códigos que repercuten en la manera en que se organizan los usuarios en el territorio y, por ende, en su distribución socioespacial. La ciudad se convierte en un gran contenedor que provee dispositivos urbanos diferenciados para movilizarse, ocuparla y habitarla.

La zMCM conforma un rompecabezas diverso y heterogéneo que, no obstante, entrelaza y reproduce mecanismos que, más que responder a las necesidades de sus habitantes, prevalecen por ser funcionales al sistema de acumulación de capital. Pese a que con el transcurso del tiempo determinadas decisiones que se toman en materia de planificación urbana alcanzan los resultados esperados, también generan un sinnúmero de efectos no deseados. Esta no intencionalidad de los resultados puede buscarse en la superposición de intereses que no necesariamente están visibles en el escenario cotidiano donde los actores toman decisiones. Responden sobre todo a tensiones que se insertan en el marco de la producción global del espacio, pero que marcan las acciones colectivas e individuales con una racionalidad propia.

En este contexto, se ofrece una lectura de los principales factores que, a mi juicio, subyacen en los procesos de producción del espacio construido y que, en cuanto tales, se presentan como elementos explicativos de la conformación de la mancha urbana. Dos mecanismos que se articulan mutuamente prevalecen en el intrincado proceso de urbanización. El primero explica la materialidad de los espacios y artefactos urbanos analizados aquí como el resultado de los ideales y utopías que se gestan en el seno de un discurso civilizatorio cuyo poder hegemónico se devela bajo la ideología de la globalización. En este caso, y como ya lo he planteado antes (Pérez Negrete, 2010), la globalización representa un discurso que, al igual que muchos otros por los cuales ha transitado la humanidad a lo largo de la historia, augura el advenimiento de una era que se supone será “mejor” que la anterior. Los preceptos que se evocan están imbuidos por el ideal del camino hacia el progreso, la innovación y una etapa inédita del desarrollo del ser humano. El segundo mecanismo parte del planteamiento analítico de Harvey (2010), quien encuentra en la urbanización el instrumento principal por el cual el sistema capitalista es capaz de reproducirse, expandirse y fortalecerse; y, dentro de éste, percibe al sector inmobiliario y al de la construcción que lo soporta como los

principales agentes detonadores de este proceso. Ambos esquemas analíticos, que serán abordados en la primera parte, intentan explicar el engranaje entre la eficacia del discurso civilizatorio, su materialización en espacios definidos de la ciudad y su acoplamiento con los mecanismos de acumulación de capital.

La segunda sección del trabajo presenta un acercamiento a algunos puntos de la ciudad que dan cuenta de cómo se entrecruzan diversos procesos constructivos en la conformación de la mancha urbana. Detrás de la materialización de las nuevas formas de producción del espacio urbano existe un discurso civilizatorio que convierte los propios ideales e intenciones de los planificadores en prácticas y, por tanto, en objetos que buscan detonar el cambio social. Esta aproximación documenta el sentido que ha cobrado la expansión física de la ciudad tratando de encontrar los eslabones entre los procesos constructivos locales del sector inmobiliario y la lógica acumulativa de la producción global del espacio.

## I

### *La globalización como discurso civilizatorio y su materialización en la producción del espacio urbano*

La historia de la humanidad ha estado marcada invariablemente por la fuerza dominante de algún discurso civilizatorio que se presenta como una utopía, pero al mismo tiempo como un camino por seguir para llegar a una etapa superior del desarrollo humano. Este discurso, con diferentes modalidades, coloca a determinados grupos como portadores y transmisores de preceptos que les asignan un lugar protagónico y los identifican como los conductores del desarrollo y del progreso; y, a la vez, posibilita velada o abiertamente la legítima y justificada división de la sociedad. El cristianismo, la modernidad, el socialismo y la propia globalización, entre otros discursos, encierran los ideales de un proceso civilizador que reconoce la diferencia asimétrica entre los seres humanos (Coronil, 2000). Las culturas dominantes y las élites civilizadas, las culturas periféricas y los otros “incivilizados” narran repetidamente la historia de la humanidad en sus diversas etapas.

Para Fernando Coronil (2000), todas las formas discursivas precedentes a la globalización han encerrado una fuerte dosis de violencia que ha permitido

reproducir las condiciones asimétricas de poder bajo el paradigma eurocentrífico.<sup>2</sup> Sin embargo, la característica distintiva de la globalización neoliberal respecto de las representaciones civilizatorias anteriores es que la violencia del discurso hegemónico se esconde bajo la ilusión de que el mundo está más unido que nunca:

el discurso sobre la globalización de las instituciones financieras y corporaciones transnacionales evoca con una fuerza particularmente seductiva el advenimiento de una nueva era [...], como si estuviese animada por un deseo milenario de borrar las cicatrices de un pasado conflictivo o de lograr que la historia alcance un fin armónico, este discurso promueve la creencia de que las distintas geografías y culturas que han dividido a la humanidad están siendo unidas en el cálido abrazo de la globalización, entendido éste como un proceso progresivo de integración planetaria [Coronil, 2000: 88].

Así, la globalización se presenta con un rostro esperanzador que crea la ilusión de que quienes se adscriban a sus valores entrarán a un mundo que ofrece calidad de vida, bienestar, eficiencia, competitividad y, con todo ello, la añorada inclusión social. A los ojos de sus más fieles promotores y defensores, las bondades de la globalización por fin resuelven las contradicciones que el sistema capitalista ha generado, mantenido y reproducido. En este sentido, el proyecto neoliberal se erige como el aparato ideológico, teórico y conceptual que legitima el despliegue del discurso globalizador. El neoliberalismo es, entonces, la dimensión política del proceso globalizador que permite darle un matiz de naturalidad a las prácticas sociales y a los preceptos que las regulan. Con base en la lógica de su propia formación tecnocrática y neoliberal, los actores sociales que desde el poder toman decisiones dan por hecho que cuando se crean y establecen las condiciones para el desarrollo éste debe lograrse de manera mecánica (Pérez Negrete, 2010).

La fortaleza del neoliberalismo como aparato ideológico ha sido construida desde los grandes centros mundiales de poder. Es conocido por todos el papel que los gobiernos de Margaret Thatcher y Ronald Reagan desempeñaron en la consolidación de este proyecto en 1979. Pero el éxito de un proyecto no sólo depende de que una élite en el poder lo eche a andar. Es necesario construir un clima de opinión favorable; fabricar el consentimiento. Al respecto, David Harvey (2007) nos muestra cómo se desplegó este aparato ideológico,

<sup>2</sup> Vale aclarar que para Enrique Dussel (2000) el concepto de *Europa* ha sufrido un deslizamiento semántico a través del tiempo.

primero en Estados Unidos e Inglaterra, después en otras partes del mundo. El vuelco neoliberal (*neoliberal turn*) se apuntaló por medio de diversos y poderosos canales de influencia ideológica que operaron de distinta forma según el país en el que se instalaba. En palabras de Harvey:

a través de las corporaciones, los media y las diversas instituciones por las que se constituye la sociedad civil, como las universidades, escuelas, iglesias y asociaciones profesionales. La gran marcha de las ideas neoliberales a través de las instituciones que Hayek vislumbró en 1947, la organización de los *think tanks* (con fondos y apoyos corporativos), la captura de ciertos segmentos mediáticos y la conversión de muchos intelectuales a la forma del pensamiento neoliberal crearon un clima de opinión en apoyo al neoliberalismo como garante exclusivo de la libertad. Estos movimientos posteriormente se consolidaron a través de la captura de los partidos políticos y finalmente del poder del Estado [2007: 40; la traducción es mía].

Así, la influencia de este aparato ideológico se ha afianzado en una guía desde la cual los actores sociales deben reaccionar a partir de un cuerpo de preceptos autogenerados que naturalizan las representaciones. Entonces, bajo la ilusión de que la globalización constituye un nuevo paradigma que supera las limitaciones impuestas por el capitalismo, el discurso opera con relativa libertad, escondiendo tras de sí la violencia de la exclusión característica de otros discursos civilizatorios.

La manera como se construye la exclusión es un aspecto que debemos observar con mayor detenimiento. Es ya conocido cómo el proyecto de la modernidad colocó como instancia central al Estado en cuanto “garante de la organización racional de la vida humana” (Castro-Gómez, 2000: 89).

La representación del otro se afirma bajo la violencia física o simbólica de la exclusión, que opera en dos niveles: en el de las macroestructuras, donde, a través del sistema-mundo, el eurocentrismo marcó el camino civilizatorio por el que deben transitar las naciones. La división del mundo se explica desde un centro civilizado y su contraparte, una periferia por civilizar. La división internacional del trabajo, la desigualdad y los términos de intercambio son los criterios que definen la alteridad. El siguiente nivel se produce en el interior de las fronteras nacionales, donde se excluye de manera legítima, como se ha referido, a aquellas personas que distan de ser o proyectar la imagen del sujeto ideal que ha sido modelado desde el apa-



rato ideológico del Estado. La invención de la diferencia y la desigualdad actúan como detonadores de la exclusión.

En consecuencia, si, como lo hemos sostenido, la globalización esconde la violencia de los discursos precedentes con la ilusión de que el mundo está más unido que nunca, ¿cómo lo hace? Si la violencia está ahí, ¿cómo es que se disfraza?, ¿qué la hace parecer tan sutil a los ojos de la humanidad?, ¿por qué las personas, los grupos que toman decisiones para los gobiernos, los empleados y los empleadores consideran que para lograr el cambio social es necesario adherirse a los valores que el discurso pregoná? La respuesta es tan palpable que, por lo mismo, se oculta en su simplicidad: la violencia está en la naturalidad con la que el mercado se presenta como la única opción posible. Así lo señala Coronil: “Dado que el mercado se presenta como una estructura de posibilidades en vez de como un régimen de dominación, éste crea la ilusión de que la acción humana es libre y no limitada. Resultados como la marginalización, el desempleo y la pobreza aparecen como fallas individuales o colectivas, en vez de como efectos inevitables de una violencia estructural” (Coronil, 2000: 105).

Bajo esta ilusión, las posibilidades de inducir un cambio en el sistema son cada vez más remotas. El problema se desplaza de las macroestructuras hacia la acción individual; se focaliza en la población y, en el interior de ésta, en las posibilidades y estrategias por las que ha luchado cada individuo para integrarse al sistema. Desde esta perspectiva, la inclusión social aparece no como un problema que deba resolver el Estado, sino como un asunto que cada persona debe resolver por cuenta propia. El neoliberalismo llama a una conducta moral de los individuos, quienes deben trabajar para la producción y reproducción del sistema. De ahí que la acción individual sea una acción racional, intencional, pero también subjetivada, que aparece ante los ojos del actor como incuestionable. Ésa es la violencia intrínseca del discurso civilizatorio de la globalización que permite no sólo la reproducción y recreación del sistema capitalista, sino de sus contextos sociales.

Como lo he sostenido antes (Pérez Negrete, 2010: 17), detrás de la visión del desarrollo sustentada por los actores que en la fase neoliberal han tomado decisiones subyace un deseo por alcanzar un futuro mejor para la ciudad y para el país,<sup>3</sup> existe una dosis de convicción de que el mercado ofrece una gama de posibilidades que de manera automática y natural generará el bienestar y el desarrollo de la comunidad. La utopía transformadora hacia el progreso, el desarrollo y un “mundo mejor”, se convierte por un lado en una guía y, por otro, en la justificación de sus acciones.

Para estos actores, la convicción y la certeza de que el cambio social se puede lograr y de que existen medios incuestionables y correctos para alcanzarlo, aparecen como un componente central de todo este discurso. Bajo la utópica percepción de que los valores compartidos por toda la sociedad deben ser únicos y que a éstos se deben adscribir quienes buscan una mejora en su calidad de vida y una movilidad social [...] de forma paradójica, se oponen ciertas prácticas que lejos de lograr una mayor integración de los diferentes grupos sociales, más bien fomentan la desconfianza y el aislamiento. Y estos valores se convierten en el rasero para medir el desempeño de los diferentes grupos sociales [Pérez Negrete, 2010: 17].

Así, el discurso civilizatorio permite a los actores dar cuenta de su acción, reflexionar sobre ella y darle cierta intencionalidad. Ahora bien, lo que interesa analizar aquí es cómo las nuevas formas de producción del espacio urbano se consideran acciones que, al ejecutarse, convierten el discurso de la globalización en práctica y, por lo tanto, en elementos que buscan detonar el cambio social.<sup>4</sup> De tal suerte que las modalidades que caracterizaron la producción del espacio urbano en la Ciudad de México –hacia principios de la década de los ochenta– simbolizan la expresión del neoliberalismo en cuanto dimensión política del proceso globalizador. La naturalidad con que se asume la eficacia del proyecto neoliberal fortalece la generación de espacios, permitiendo que la lógica del mercado se instale como la única opción posible para continuar con el desarrollo de la ciudad.

#### *El proceso de urbanización como motor del sistema capitalista*

Cuando los planeadores o tomadores de decisiones que intervienen en la construcción de la ciudad ponen en marcha un proyecto tienen en cuenta un sinfín de consideraciones sobre su viabilidad. Sin embargo, ni en lo individual ni en lo colectivo cuestionan algo que para ellos ya está dado: la participación de ciertos sectores estratégicos en el funcionamiento integral de la gran urbe. Preguntémonos por ejemplo por qué determinadas decisiones –como construir una nueva autopista que devora una gran cantidad de recursos locales– se realizan en aras de favorecer al minoritario sector de la población que cuenta con automóvil propio, sin tener en cuenta que con ello se está involucrando activamente a un sector monopólico u oligopólico de hidrocarburos. Esto, en tiempos en que hay un consenso sobre la necesidad de buscar fuentes de energía alternativas y de revertir la tasa de expansión urbana, resulta poco comprensible. Así, la ciudad se convierte en escenario de controversias y debates alrededor de los procesos de planificación urbana que confrontan a los diversos actores sociales que, de modo individual o colectivo, ventilan sus intereses o actúan en favor de determinados procesos organizacionales.

<sup>3</sup> Si bien he discutido con alumnos y colegas el fondo de esta afirmación –que en más de una ocasión ha llamado la atención por la percepción de ingenuidad que el planteamiento mismo pudiera involucrar–, desde un punto de vista antropológico considero que el valor de un trabajo de esta naturaleza consiste en capturar los problemas y contradicciones del quehacer social sin, como afirma Roger Magazine, “simplemente convertir a los planeadores y autoridades en los malos de la historia” (Pérez Negrete, 2010: 10).

<sup>4</sup> Este objetivo también guió la investigación que presenté en el caso de Santa Fe, Ciudad de México (Pérez Negrete, 2007), y ahora lo hago extensivo para otras formas de producción del espacio.

Para profundizar en esta dirección tomo como referencia a David Harvey, quien a través de sus trabajos indica la manera en que se particularizan los procesos locales y en especial los urbanos en el marco de la producción global del espacio. Al redefinir las categorías tradicionales del marxismo y de su materialismo histórico, el autor ha estudiado y explicado las diferentes formas por medio de las cuales el sistema capitalista ha encontrado mecanismos para reproducirse (Harvey, 1973, 2001 y 2006).<sup>5</sup> Como es sabido, a mediados del siglo pasado Estados Unidos consolidó su posición hegemónica en el mundo. Primero, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, con la creación de las instituciones financieras globales bajo su supervisión –el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial–; después, con la reestructuración financiera de 1973 la cual le permitió reciclar grandes cantidades de petrodólares que se acumularon en la región del Golfo, hasta la creación de la Organización Mundial de Comercio (OMC), que “invitaba” a los países a abrir sus mercados. Estas instituciones se abocaron principalmente a impulsar la instauración de prácticas neoliberales: la relocalización financiera y la promoción del libre mercado, entre otras.

No obstante, el problema del libre mercado no es, como asegura Harvey, fomentar la competencia libre y abierta, sino que dicha competencia se libra entre poderes monopólicos y oligopólicos tanto en la producción como en el consumo. Veamos un caso del lado del consumo: con frecuencia Estados Unidos ha utilizado el arma de negar el acceso al inmenso mercado estadounidense para obligar a algunos países a abrir sus mercados financieros al capital especulativo; así ocurrió con Corea del Sur, Taiwán y China durante los últimos años del siglo pasado (Harvey, 2004 y 2006).

El proceso de control oligopólico/monopólico sobre todo en las regiones centrales es similar del lado de la producción:

[los oligopolios] controlan con eficacia la producción de semillas, de fertilizantes, de electrónica, de programas informáticos, de productos farmacéuticos, de productos petrolíferos y mucho más. Bajo estas condiciones, la creación de nuevos mercados no abre la competencia sino que crea simplemente más oportunidades de expansión al monopolio con todas las consecuencias sociales, ecológicas, económicas/políticas que lleva implícitas. El hecho de que casi dos tercios de comercio exterior ahora se

explique por las transacciones en y entre las principales corporaciones transnacionales es indicativo de la situación [Harvey, 2004: 71; la traducción es mía].

Así como estas herramientas institucionales financieras han posibilitado instaurar y consolidar las prácticas neoliberales, Harvey juzga que la urbanización es un vehículo fundamental, si no es que el más importante, para resolver el problema de sobreacumulación de capital (Harvey, 2010). Así lo explica Blanca Ramírez, haciendo una cuidadosa interpretación del trabajo de Harvey:

Los viejos lugares tienen que devaluarse, destruirse y desarrollarse de nuevo, mientras que fundan a su vez nuevos lugares. En estos procesos se incluyen actividades como la reutilización de edificios, la conservación de espacios y actividades, el urbanismo y el diseño urbano y la actividad de la renovación urbana que tienden a producir nuevos espacios o revalorar los antiguos en un proceso continuo de generación de actividad inmobiliaria a partir de la producción de espacios y territorios [Ramírez, 2010: 72].

Y como Harvey asegura:

La urbanización es un vehículo fundamental para la absorción de excedentes a escalas geográficas cada vez mayores a un nivel sin precedentes de forma tal que ésta ahora se ha convertido en un proceso genuinamente mundializado, en parte debido a la sorprendente integración mundial de los mercados financieros que utilizan su flexibilidad para financiar mediante deuda proyectos urbanos desde Dubai a São Paulo y de Mumbai a Hong Kong y Londres [Harvey, 2010: 16].

Estas referencias tan contundentes nos recuerdan que las ciudades conforman la dimensión espacial por excelencia en donde el capitalismo se inserta, y dan cuenta de que en el ámbito territorial aparecerán determinados sectores estratégicos que se convertirán en actores de primer orden en la reconfiguración urbana. Su naturaleza especulativa y su acción conjunta con los gobiernos locales van conformando la incesante producción y reproducción del espacio urbano. Su protagonismo en la constante reconfiguración de las ciudades le permite a Harvey poner en tela de juicio las formulaciones teóricas que le confieren un papel central en la acumulación del sistema

---

<sup>5</sup> Para Harvey, también las guerras y otros mecanismos de acumulación por desposesión representan instrumentos para absorber excedentes de capital (Harvey, 2006).

capitalista al sector terciario y a la economía de la información que surge de éste (Sassen, 1999; Castells, 1998; Taylor, 1995).

Es decir, si igual que Castells, Sassen o Taylor explicamos la globalización a partir de los procesos de innovación tecnológica y de la evidente terciarización de la economía, como procesos económicos focales constitutivos de las ciudades globales, generaríamos una falsa apreciación que subestima la dinámica de la producción capitalista en aras de la globalización en cuanto proceso autogenerado por el *informacionalismo* (Ramírez, 2010: 40). Desde esta óptica, parece que el sistema capitalista cede el paso a la globalización enmascarando la dinámica del proceso de acumulación capitalista, misma que encuentra su principal soporte en el sector secundario a través de su punto más dinámico: la construcción y los sectores directamente enganchados a éste –entre ellos el inmobiliario.<sup>6</sup>

Harvey nos recuerda que, al igual que en el pasado, pero ahora con mayor intensidad, la base material de las ciudades necesita de la industria de la transformación, la cual tiene su base en los procesos constructivos de los espacios urbanos.<sup>7</sup> De modo que la urbanización, vista desde esta perspectiva, es una herramienta más, y quizás la más importante, que inserta al espacio a través de la dimensión territorial de las ciudades en la lógica de acumulación capitalista.

Harvey conforma así un pensamiento crítico hacia las grandes construcciones teóricas que explican en la actualidad la etapa de la globalización y el tipo de producción de servicios avanzados que caracterizan a las ciudades globales. Para él, no son los flujos, los nodos y los ejes, como afirma Manuel Castells, los que dan lugar a las prácticas sociales:

las prácticas que utiliza Harvey para ejemplificar que el lugar se produce se relacionan directamente con la forma como el materialismo histórico-geográfico inserta al espacio, lugares en su noción de particularidad y concreción, en el proceso de reproducción capitalista neoliberal contemporáneo. Ésta es una diferencia sustancial en el manejo teórico, ya que parte de asumir que la reproducción del capital sigue siendo el eje del proceso; y cómo se inserta en éste a los lugares, es lo que constituye la posibilidad de caracterizar a las ciudades como neoliberales [y no globales] (Ramírez, 2010: 72).

Entonces, si partimos de que las actividades propias del sector secundario (como las de la construcción) constituyen la parte más dinámica y permiten que el proceso de urbanización cobre sentido y genere nuevas redes de lugares, entonces lo que sigue moviendo a las ciudades, ahora y en el pasado, es este sector y no el terciario, como por lo general se asume. Así, el sector inmobiliario se ha convertido en una especie de bisagra que contribuye a la continuada y ascendente presencia de la construcción en las actividades urbanas y que, al mismo tiempo, se posiciona frente al Estado aprovechando la creciente cesión de competencias que le ha brindado. Además, se ha convertido en un actor estratégico cuyo poder se afirma como enlace entre las rationalidades globales y locales incidiendo en el carácter de las negociaciones que se establecen entre el Estado y la sociedad.

En suma, podemos establecer que, antes de que el proyecto neoliberal se consolidara como práctica inquestionable, la producción del espacio urbano era el resultado de las negociaciones entre el gobierno y la sociedad, y el papel desempeñado por los actores locales era fundamental para las decisiones que tomaban las autoridades. Después de esta etapa, los factores locales que han incidido en la producción del espacio han sido desplazados por los requerimientos del orden global y ahora intervienen, quizás más directamente, en la conformación del territorio urbano.<sup>8</sup> Es decir, los sectores que participan en las transformaciones urbanas cada vez son más funcionales al sistema global.

Ahora bien, ¿cómo se van articulando los diferentes eslabones del proceso acumulador a través de diferentes escalas? El rol de determinados sectores estratégicos tiene que asegurar el continuo y persistente enganchamiento de otros sectores a la dinámica integral de la ciudad. Por ejemplo, las estrategias expansivas de las industrias automotriz y petrolera están de algún modo articuladas a la obra pública que alienta el incremento del flujo vehicular, asociado a su vez al incremento de las superficies de rodamiento (Azuara, 2011). También podríamos aseverar que los diversos mecanismos de expansión territorial, como el mercado de suelo barato para construir viviendas populares, no pueden leerse sin tener en cuenta su efecto sobre los índices de automovilización y sobre

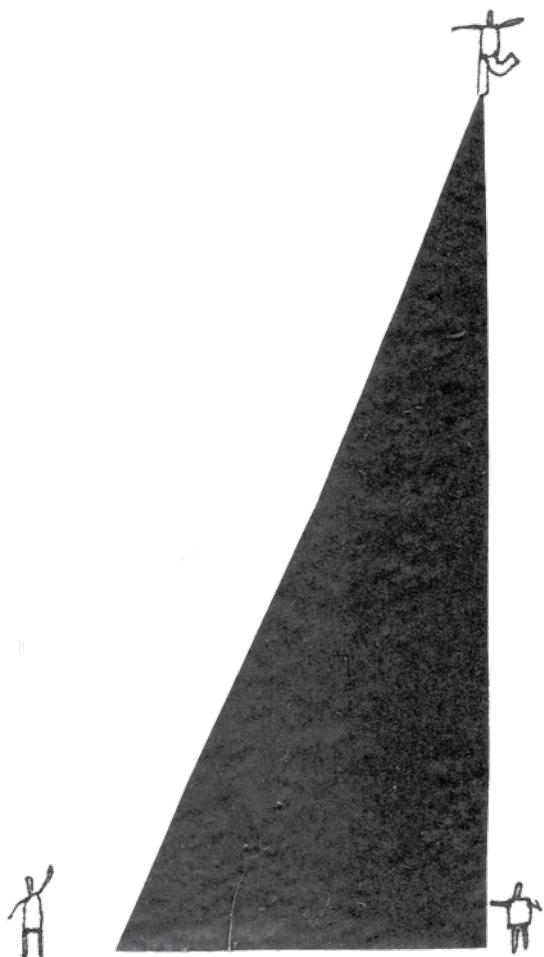
<sup>6</sup> Y también la industria automotriz, argumento que abriría una importante línea de investigación.

<sup>7</sup> Esto es, la extracción de recursos naturales –la grava y la arena, entre otros– para ser transformados en los componentes básicos de la construcción, así como la extracción del petróleo para la persistente y continuada reproducción del automóvil como el instrumento de movilidad urbana por excelencia.

<sup>8</sup> Esta cuestión la documento con más detalle en Pérez Negrete (2009).

el consumo de materiales de las industrias que vienen encadenados a éste.

Desentrañar cuáles son las principales fuerzas que determinan la producción local del espacio urbano es una tarea que, por un lado, nos invita a dimensionar los procesos urbanos, como lo ha señalado Harvey, “en el marco de la producción del espacio en el capitalismo contemporáneo” (Ramírez, 2010: 70); pero, por otro, también implica conocer cuáles son los factores que influyen en las decisiones de los actores individuales y colectivos, en la negociación de proyectos y en el consecuente establecimiento de mercados de suelo (Zunino, 2000). Ello nos llevaría a pensar que las decisiones tomadas en el contexto de la administración urbana son resultado de los arreglos y negociaciones que se efectúan en diferentes escalas.



Supone, en términos giddensianos, recurrir al análisis urbano aprehendiendo la realidad de la estructura-agencia, donde “los valores individuales y factores estructurales producen tanto contingencias sociales como efectos espaciales” (Zunino, 2000: s. p.). Se trata de rechazar visiones extremas donde el actor social condiciona su actuación a fuerzas exógenas que salen de su control o de ser un “ente que libremente acciona y materializa cambios” (Zunino, 2000: s. p.).

Si, como Harvey 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>9</sup> Lo que se presenta en el siguiente apartado ilustra cómo la preponderancia de determinados sectores estratégicos aglutina diferentes eslabones que producen un tipo de ciudad que expresa lo que Harvey (2010: 34) denominaría una suerte de *gobernanza*,<sup>10</sup> esto es, una alianza entre la administración de la ciudad e inversionistas con intereses clave.

A continuación se presenta un acercamiento a algunos puntos de la ciudad que dan cuenta de cómo se entrecruzan diversos procesos constructivos en la conformación de la mancha urbana.

## II

### *Una semblanza de los procesos constructivos en la Ciudad de México*

La ciudad se integra como un todo y en ella se articulan múltiples procesos constructivos que toman forma en diferentes temporalidades y espacialidades. Los discursos civilizatorios, su expresión en la materialidad del espacio físico construido y la producción cultural que de aquí emerge le otorgan un tinte distintivo a la metrópoli, haciendo que la experiencia urbana sea única para quien la vive. Según Emilio Duhau (2006: 213), en la actual producción y reproducción del tejido y de las nuevas formas del espacio metropolitano se entrelazan tres procesos básicos que develan la dinámica integral de la ciudad:

<sup>9</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.

<sup>10</sup> David Harvey (2010: 49) se refiere a la gobernanza como una nueva forma que significa la integración de los gobiernos a los negocios, lo que ha implicado reinventar los gobiernos locales a partir de la integración de sectores productivos en la definición de la estrategia de ciudad.

Primero: las nuevas formas adoptadas por la división social residencial<sup>11</sup> del espacio urbano o segregación residencial. Segundo: la transformación de las modalidades adoptadas por el consumo y la recreación, así como de los artefactos urbanos relacionados con los mismos. Tercero: el aumento acelerado de las tasas de automovilización y, asociado a dicho aumento en el caso de las metrópolis latinoamericanas particularmente de la ciudad de México, la veloz adaptación y subordinación de una serie de dispositivos y artefactos urbanos a las prácticas socio-espaciales vinculadas al uso del automóvil particular, aun cuando el acceso al mismo continúa siendo una condición minoritaria.

En el entrecruzamiento de estos tres procesos se va conformando un tipo de ciudad que responde a una modalidad de planeación urbana donde las grandes obras de la construcción –las unidades habitacionales, las obras públicas o los megaproyectos–, en su articulación funcional dentro del tejido urbano, robustecen la participación de diversos sectores protagónicos que favorecen un tipo de movilidad: la del automóvil. Una mirada a los procesos constructivos que se han desencadenado en la ciudad nos ayuda a dimensionar el proceso antes descrito.

Alrededor de la década de los ochenta, el declive del Estado asistencialista introdujo un cambio importante en el rumbo de las políticas urbanas. Los asuntos relativos a la planificación de la ciudad, como la infraestructura urbana, el transporte público y la producción de vivienda para las clases populares, que habían estado reservados al Estado, estuvieron mediados por el capital privado. Si en la etapa del Estado asistencialista las obras públicas eran las que reflejaban el poder de un Estado interventor y dirigista, con su declive y con la activa participación del sector privado en la vida urbana veremos que lo espectacular, lo majestuoso, lo que representa al México de vanguardia está fielmente ostentado por las construcciones privadas (Pérez Negrete, 2010). Con la mutación del Estado asistencialista al neoliberal, poco a poco el sector privado va fijando el carácter de los procesos constructivos en la ciudad, desde las obras públicas hasta los megadesarrollos, pasando por las viviendas para los sectores populares, y ello tiene consecuencias importantes.

Describiré un ejemplo que puede ayudarnos a ilustrar este entrecruzamiento a partir de tres proce-

sos constructivos que han resultado muy significativos para la vida de la ciudad: 1) la vivienda de interés social periférica como muestra de la segregación del espacio residencial; 2) el caso del megaproyecto Santa Fe como prototipo de la privatización del espacio urbano, y 3) el proceso de debates y controversias que ha suscitado la construcción de la Supervía Poniente, que surge como corolario natural de Santa Fe y que ayuda a dimensionar la forma en que se van definiendo los criterios para la construcción de la infraestructura urbana.

### La segregación residencial en el espacio urbano y los conjuntos de interés social periféricos

Un acercamiento a diversos conjuntos habitacionales dirigidos a distintos sectores sociales, construidos durante la década de los noventa, ilustra cómo el espacio residencial recomponen la ciudad y le impone patrones de urbanización. Es notable cómo el modelo de producción habitacional dominante, tanto para la vivienda de interés social como para la de interés medio y alto, está diseñado para complementarse con el uso del automóvil. Independientemente del estrato social para el cual esté destinada la vivienda, el uso del automóvil se convierte en un apéndice de la vida cotidiana.

Por un lado, tenemos que la proliferación de conjuntos residenciales, fraccionamientos cerrados y condominios horizontales y verticales para las clases medias y altas ha ido produciendo una zona metropolitana discontinua que contiene en su interior enclaves o archipiélagos flanqueados por dispositivos de seguridad. A su vez, las viviendas de interés social en las zonas periféricas de la ciudad reproducen esos patrones de discontinuidad metropolitana, con la gran diferencia de que la segregación y el aislamiento no son voluntarios, sino impuestos por la necesidad de adquirir una vivienda. Hablamos, en este caso, de la producción de enclaves para trabajadores o clases populares, donde el aislamiento, la lejanía del lugar de trabajo y la dificultad para comprar un automóvil propio son factores que acentúan su situación de vulnerabilidad.<sup>12</sup>

Mucho se ha trabajado sobre el impacto del emplazamiento de viviendas de interés social periféricas

<sup>11</sup> El término *residencial* en este trabajo hace alusión al lugar de residencia y discrimina cualquier acepción relacionada con la clase social o el nivel de ingresos.

<sup>12</sup> Si bien la investigación más amplia que ha motivado este artículo reporta los resultados recogidos en diferentes tipos de espacios residenciales en los que se produce la segregación, por razones de tiempo y espacio, aquí sólo me referiré a las viviendas de interés social en la periferia.

en la dinámica integral de la ciudad (Maya Pérez y Cervantes Borja, 1999 y 2005; Esquivel Hernández y Giglia, 2000). También se han elaborado estudios sobre las nuevas formas de vida cotidiana que suponen estas modalidades, así como los procesos de transformación y cambio social inscritos en ellas (Jacquin, 2007; Esquivel Hernández, 2007; Maya Pérez y Cervantes Borja, 1999). Las repercusiones del aislamiento en la vida de las personas, el efecto de los largos traslados hacia las zonas de trabajo, el proceso de segregación que desarticula la idea de una vida integrada a la ciudad, el enganchamiento de la población a los mecanismos financieros del gran capital y su creciente vulnerabilidad como sujetos de crédito (Coulomb, 2010) son, entre otras cosas, los desajustes más evidentes que afectan a la población. Sin embargo, lo que aquí se quiere destacar es que las macrociudades periféricas han contribuido a la acelerada expansión de la mancha urbana con una producción masiva de vivienda que no cumple ni las expectativas de la población ni su demanda. Aun cuando las políticas públicas se han encaminado a cubrir el gran déficit de vivienda de interés social en la ciudad, lo cierto es que la racionalidad especulativa de los promotores privados que han acaparado este rubro ha generado una sobreproducción que parece no detenerse ni satisfacer la demanda de la población que puede pagarla: “las viviendas de interés social son compradas por los hogares dado que no existen muchas más opciones, pero es obvio que no es lo que desean ni lo que necesitan. Y, de hecho, ya se habla de un problema de sobreoferta, sin que por lo tanto baje el ritmo de esta política” (Paquette Vassalli y Yesca Sánchez, 2009: 25).

La producción masiva de viviendas en el territorio, aunada a la creciente y demandada expansión de las superficies de rodamiento vehicular que genera la necesidad impuesta por estos espacios, constituye una modalidad que impacta el proceso de expansión metropolitana. Como lo refleja el diseño de estos conjuntos urbanos, más que enfocarse en satisfacer las necesidades de una población que depende del transporte público para movilizarse en la ciudad, están diseñados para imitar el estilo de vida de las clases medias que poseen automóvil. Esto se verifica en la logística de los accesos, de la trama y distribución de las viviendas y de las casetas de vigilancia, todos ellos diseñados para su funcionamiento a partir del automóvil privado.

Conforme transcurre el tiempo y la fisonomía de la ciudad se transforma, es notable cómo los desarrolladores de este tipo de vivienda buscan construir

conjuntos que cuenten con algunos artefactos y dispositivos adecuados para el uso del automóvil, pero incómodos para quien tiene que caminar largos trayectos. Y esto es así porque la imagen que desean proyectar busca antes que nada ser atractiva al consumidor. No olvidemos que aun cuando se trata de vivienda de interés social, la actividad promocional de los desarrolladores está inscrita en el juego de competencia empresarial por captar en el menor tiempo posible el mayor número de compradores. Existen diversos trabajos que analizan, desde una perspectiva antropológica (Caldeira, 2000; Pérez Negrete, 2010; Cabrales, 2002), el contenido de los valores inscritos en el material publicitario que se utiliza en la promoción y venta de bienes inmuebles. Mediante éstos se trata de comprender cuál es la imagen que se quiere promover y cuáles son las expectativas de los posibles compradores a quienes va dirigida la publicidad. Ofrecer una vivienda en un lugar seguro (si es posible con accesos controlados para su ingreso en automóvil), así como otro tipo de ventajas (como su ubicación en una calle privada o en una cerrada), se ha convertido, especialmente en una ciudad como la de México, en factor que refleja la abigarrada combinación entre el anhelo por distinguirse socialmente de otros individuos no deseables y aquél que significa un ascenso en la calidad de vida.

A partir de un recorrido por los anuncios publicitarios de casas en venta en diversos conjuntos de Ixtapaluca se observa cómo, detrás de muchos conceptos que evocan seguridad, se afirma el automóvil en cuanto objeto integrado a la infraestructura de los conjuntos con una naturalidad incuestionable:

Se renta casa en Sanbuenaventura [sic] Ixtapaluca. Ubicada en *cerrada con acceso controlado*. 2 habitaciones. Línea telefónica. Baño. *Estacionamiento propio. Portal de acceso electrónico.*<sup>13</sup>

Asimismo, una de las personas entrevistadas en la zona, que tiene el “privilegio” de contar con automóvil, me comentó al respecto:

El auto para mí, aparte de ser una de las mejores invenciones del hombre, representa todas tus opciones [...] y mucho más [...] es parte de mi vida, depende de él para el trabajo, para lograr una superación, y es ejemplo de que todo lo que uno se propone lo logra y siempre quiere uno algo mejor. A pesar de lo malo que pueda llegar a ser para el ambiente, un auto es señal de vida de progreso y

<sup>13</sup> <<http://ixtapaluca.olx.com.mx/se-vende-casa-con-acabados-de-lujo-en-ixtapaluca-iid-116253023>> [noviembre de 2010]. Las cursivas son mías y resaltan conceptos que aluden al uso del automóvil.

logros personales [...] me apasionan los autos [hombre, empleado bancario, 38 años, habitante de Los Héroes].

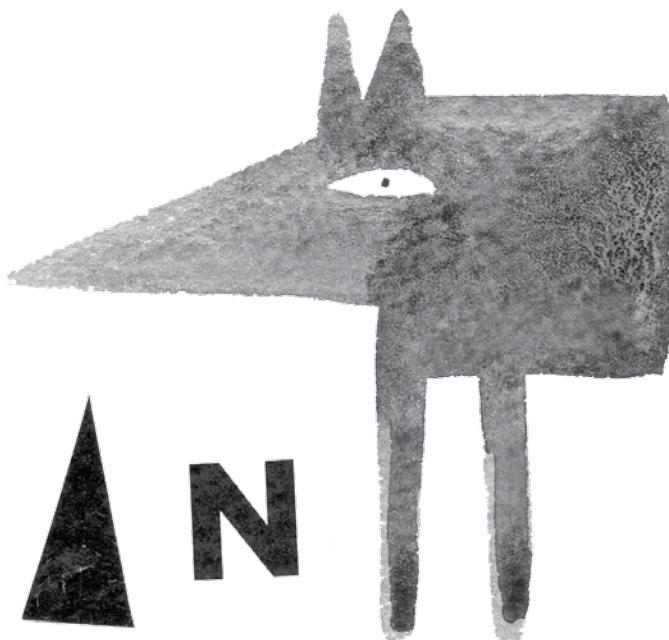
Así, de los artefactos que se diluyen entre la distinción y la imperiosa necesidad de resguardarse, el automóvil se proclama como el más ansiado y más confortable frente a la inefficiencia de otros medios de transporte y movilidad; pero sobre todo como el objeto que, al adquirirse, marca el posicionamiento social de quien lo ocupa.<sup>14</sup> De tal suerte, los conjuntos urbanos del municipio revelan una inadecuación de las soluciones espaciales a la realidad de sus habitantes. El automóvil es aquí, como en muchas otras zonas populares de México, un instrumento de difícil adquisición que, cuando se consigue, permite a las personas mejorar su estatus dentro de su lugar de residencia y adecuar su estilo de vida al diseño pre establecido de las viviendas.

### El megaproyecto Santa Fe como un ejemplo de la privatización del espacio urbano

Si alguna zona en la ciudad refleja el protagonismo de los intereses privados en su construcción es el megaproyecto Santa Fe. Como lo he descrito ampliamente en una pasada investigación (Pérez Negrete, 2010), el contexto general en que se ubican el surgimiento y la expansión de este megaproyecto privilegia la ejecución de políticas públicas de corte neoliberal. Dicho estudio reporta, entre otras cosas, que un proyecto de esta naturaleza reafirma el lugar preponderante de lo privado en el entorno. En este sentido, las propiedades privadas van determinando los espacios públicos que, más que ser sitios de encuentro donde se puede caminar o acoger al peatón, están para satisfacer el uso vehicular. En toda la zona que nos ocupa es posible advertir que la monumentalidad de las estructuras arquitectónicas privadas le resta valor a los espacios públicos, los cuales dejan de ser sitios de encuentro social y se convierten en meras zonas de tránsito. El ordenamiento de los edificios y de las construcciones marca su propia alineación escultórica sin considerar la calle. Las banquetas están delineadas en función de las formas caprichosas de los edificios, dando pie a que las construcciones y su diseño con-

sagren su majestuosidad en el escenario. Las calles y avenidas están diseñadas para la circulación de los autos. Las esquinas de las avenidas principales tienen una forma semicurva que facilita la vuelta natural de los vehículos y, en cambio, dificulta el cruce peatonal. La disposición arquitectónica, la trama urbana y los espacios abiertos que dignifican el uso vehicular exhiben el desigual acceso de los habitantes a los espacios de la ciudad. En este contexto, el automovilista subsume al peatón que, por lo demás, aparece como ciudadano de segunda categoría.

En fin, el impacto de una zona como Santa Fe en la vida urbana de la ZMCM ha sido ya documentado con detalle. Sin embargo, lo que ahora merece la pena anotarse es que Santa Fe, a casi tres décadas de su creación, ha detonado la articulación de una serie de procesos que además de refrendar el impulso privatizador de la ciudad han favorecido el empoderamiento e indiscutible predominio de los sectores que durante las décadas de los ochenta y noventa aparecieron en los procesos constructivos de la ciudad. Igualmente, ha consolidado las prácticas y estrategias que han consagrado el uso vehicular privado, postergando o dejando sin definir aquellos proyectos que favorecen a la gran mayoría de la población que no posee auto.



<sup>14</sup> Valdría la pena abrir un debate sobre las causas de la creciente tasa de automovilización en la Ciudad de México que, sin embargo, no guarda relación con la capacidad adquisitiva de los habitantes. Entre éstas podemos encontrar diversos factores que, por un lado, estarían vinculados con la adopción de patrones culturales estadounidenses de movilidad, que colocan a los coches como símbolo de estatus y distinción y que, desde la perspectiva de los mexicanos, los asocia con un país vecino de Primer Mundo. Por otro lado, y de manera más relevante, con la inauguración de un modo de producción que desde la Segunda Guerra Mundial se impulsó en el mundo, y del cual México no se escapó, un patrón de infraestructura y movilidad basado en el consumo de hidrocarburos (véase Azuara, 2011).

En Santa Fe puede apreciarse que las posiciones de diferentes actores sociales –entre ellos la Asociación de Colonos de Santa Fe (ACSF), el gobierno de la ciudad y agentes inmobiliarios y compañías constructoras– ponen de manifiesto cómo los intereses económicos de los inversionistas privados entran al juego de lo público e imponen estrategias mediáticas que colocan valores incuestionables –entre éstos el progreso o la modernidad– como justificación de sus acciones ante la sociedad. La expresión más acabada de esta tendencia queda al descubierto en los debates y controversias que ha suscitado la posible construcción de la Supervía Poniente y que a continuación se analiza.

### La Supervía Poniente

La Supervía Poniente es una obra de infraestructura vial con la cual se busca unir, por medio de una autopista de peaje de hasta seis carriles,<sup>15</sup> la zona de Santa Fe con el sur de la ciudad. Los debates y controversias que se han generado acerca de la decisión del Gobierno del Distrito Federal (GDF) de construirla ilustran dos procesos que marcan el rumbo de la planeación urbana. Por un lado, permiten explorar cómo determinados grupos instrumentalizan el discurso civilizatorio, al que ya hice referencia, para darle viabilidad al proyecto neoliberal. Por otro, y de una manera que parece comprensible dentro de la racionalidad de ese discurso, cómo se imponen determinadas visiones sobre lo que es adecuado para la ciudad dentro de una gama de posibles alternativas, entre ellas, las que en primer orden buscan favorecer el uso vehicular para una población minoritaria a pesar de la resistencia ciudadana.

La paulatina ocupación y densificación de la zona del megaproyecto Santa Fe creó en el imaginario de las autoridades gubernamentales y de los actores involucrados la idea de que la infraestructura vial era necesaria para solucionar el problema del acceso. Entre los usuarios de los grandes corporativos, alumnos de las universidades y, en general, entre las personas que habitan, laboran y acceden en automóvil, se difundió la creencia de que conectar Santa Fe con el sur de la ciudad por medio de una infraestructura vial era imprescindible. Desde 1997, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi) inició un estudio encaminado a sortear los problemas que afrontaban los nuevos poblamientos que se estaban confor-

mando en la zona. Un argumento convincente que en esa época presentó el GDF para construir la vialidad aludía a la topografía de la zona que, al estar integrada por lomas separadas por barrancas, había impedido la integración de una red vial que facilitara un desplazamiento continuo de sur a norte y viceversa; y, en cambio, había favorecido vías irregulares que han creado cuellos de botella (GDF, 2009). Entonces, la idea de que esta obra había sido postergada dotaba a la actual administración del GDF de una importante razón para llevarla a cabo.

De manera paralela, una investigación sobre movilidad en Santa Fe (Arocha, 2011) que se ha nutrido de los resultados de la Encuesta Origen-Destino 2007 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) revela que, en la zona del megaproyecto, del total de viajes producidos (es decir, que salen y llegan), 44 por ciento se realiza en transporte colectivo (microbús, combi y autobús urbano), 36 por ciento en automóvil, 15 por ciento en autobuses foráneos, transporte escolar y de personal y cinco por ciento en metro. De 36 por ciento que viaja en automóvil, el mayor número se dirige a Huixquilucan, Las Lomas y Chapultepec, y los que utilizan el transporte colectivo se trasladan mayoritariamente hacia Chapultepec, Observatorio y Ciudad de los Deportes. Estos datos son esenciales para determinar si la eventual construcción de la Supervía Poniente resolvería los problemas de fondo de movilidad y acceso a la zona de la manera en que se ha planteado.

Estas cifras evidencian que las políticas públicas de este corte desenmascaran el lugar que se asigna a la población y se convierten en un instrumento más de la discriminación que contribuye a refuncionalizar el discurso de la diferencia. Si atendemos a que los usuarios que utilizan el transporte colectivo representan el grupo mayoritario que realiza viajes a la zona, el apremio de la Supervía quedaría en tela de juicio. Además, si advertimos que la dirección de los viajes en su mayoría se dirigen hacia el norte, norponiente, poniente y oriente de la ciudad, la conexión de Santa Fe con el sur tendría que pasar a segundo término. Por ende, la relevancia asignada al grupo de automovilistas, y en especial a los que se dirigen al sur de la ciudad, sería desproporcionada, a menos que nos aventuremos a decir que, en principio, se busca atraer población de este sector de la ciudad con alto nivel adquisitivo no sólo hacia las actividades comerciales que existen en Santa Fe, sino a las que están por venir.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Según el Gobierno del Distrito Federal, el número de carriles será de seis en el tramo que va de Centenario a Las Torres, de cuatro de Las Torres a Periférico Sur y de dos sobre Luis Cabrera.

<sup>16</sup> Al respecto cabe mencionar que el Centro Santa Fe, uno de los centros comerciales más grandes de América Latina, está realizando obras de ampliación. Park Plaza Santa Fe es otro proyecto que quiere posicionarse como uno de los íconos

La cuestión de cómo se construyen las redes en un contexto de gobernanza nos ayuda a dimensionar el rumbo que van tomando las decisiones estratégicas de un conjunto de actores hegemónicos. Ya desde 2003, época en que Andrés Manuel López Obrador fungía como jefe de Gobierno del Distrito Federal, se inició la construcción de los puentes de Los Poetas bajo el sistema de “actuación por cooperación”, que significaba, grosso modo, la formalización de una alianza entre la inversión pública y la privada (Pérez Negrete, 2010). A través de un sistema de permutas, en el caso específico de Santa Fe, el GDF intercambió terrenos a cambio de construcción de vialidades.

Copri y Caabsa fueron las empresas favorecidas con la concesión. Grupo Caabsa, como se anuncia en su página de internet, es un consorcio de empresas dedicadas al desarrollo, construcción y promoción de proyectos inmobiliarios y civiles a gran escala. Grandes centros comerciales en la Ciudad de México han sido construidos por esta firma: Galerías Coapa, Galerías Insurgentes, Pabellón Altavista, Pabellón Polanco y, actualmente, la ampliación de Centro Santa Fe. Asimismo tuvo a su cargo el diseño y la construcción de Expo Santa Fe, concebida como el centro de exposiciones más grande de América Latina. Por su parte, Grupo Copri construyó, entre otras obras, Cumbres de Santa Fe,<sup>17</sup> un fraccionamiento residencial en las barrancas que sostienen a los puentes de Los Poetas. Ambos grupos empresariales, Copri y Caabsa, están estrechamente vinculados a la vida de Santa Fe, y merece mencionarse que el vicepresidente de Grupo Copri fue presidente de la Asociación de Colonos de Santa Fe.

Adicionalmente, en 2009 se otorgó al Consorcio OHL Concesiones México, S. A. de C. V., la Inmobiliaria Copri, S. A. P. I., S. A. de C. V. y la Constructora ATCO, S. A. de C. V. “la concesión para explotar, administrar la Supervía Poniente, con la carga de diseñarla, construirla, conservarla y mantenerla” (GDF, 2009: 7). Esta adjudicación se realizó de manera directa sin pasar por un concurso de licitación previa como lo estipula la ley.

La fórmula bajo la cual este consorcio ha cobrado vida y fuerza muestra con nitidez el entrelazamiento de la inversión inmobiliaria local con la global en los

grandes proyectos de la ciudad. La empresa española OHL se caracteriza por su capacidad de alianza con constructoras locales –lo ha hecho en 30 países–. Una de sus actividades principales ha sido entablar contacto con las grandes constructoras nacionales para desarrollar megaproyectos en diferentes ciudades. OHL es el primer inversor privado para América Latina, donde ha realizado 90 por ciento de sus inversiones; y en México ha participado en la construcción de cinco autopistas y un aeropuerto,<sup>18</sup> convirtiéndose en uno de sus principales espacios de oportunidad.

En las diferentes fases del proceso constructivo de la Supervía fue posible observar cómo se ha ido anclando en algunos sectores de la sociedad el imaginario de que la obra es pertinente. Su conveniencia se asume de forma natural, en especial en los sectores medios y altos que cuentan con automóvil propio: “La Supervía es el progreso. Quienes se oponen están en contra del desarrollo de la ciudad” (hombre, 62 años, residente de la colonia Las Águilas). “¿Pero, qué otra opción existe para llegar a Santa Fe? Claro que es necesaria. Los caminos que hay son insuficientes, se pierde mucho tiempo en tratar de llegar a la universidad” (joven de 20 años, estudiante de Ingeniería de Alimentos de la Universidad Iberoamericana, residente de Villa Verdún).

Como puede observarse, la pertinencia de la obra se asocia con valores como progreso, desarrollo de la ciudad y desplazamiento rápido en automóvil. Los argumentos de quienes están convencidos de la urgencia de la obra naturalizan el uso del automóvil como la única opción posible para desplazarse en la ciudad. Lo que aquí se descarta automáticamente es la posibilidad de mejorar el equipamiento con transporte público, porque no constituye una alternativa para los sectores medios y altos de la población.

La espontaneidad con que se asume el uso del automóvil se refuerza con la ingeniería mediática que ha lanzado el gobierno capitalino para justificar la obra: “La Supervía es una solución necesaria para resolver el problema de movilidad [...] La Supervía y la autopista urbana contribuyen a crear una ciudad de vanguardia, al mejorar la calidad de vida para miles de capitalinos” (*El Universal*, 6 de junio de 2011: s. p.).

corporativos de la ciudad, con 250 000 m<sup>2</sup> de construcción; también se prevé el proyecto del Centro Comercial Walmart, con un total de 40 000 m<sup>2</sup> de construcción; y el Parque Garden Santa Fe, que cancela el único parque público de la zona para abrir paso a un estacionamiento subterráneo, espacios comerciales subterráneos y un parque con un auditorio al aire libre.

<sup>17</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).

<sup>18</sup> Circuito Exterior Mexiquense, Viaducto Bicentenario, Autopista Urbana Norte, Carretera Amozoc-Perote, Libramiento Norte de Puebla y Aeropuerto Internacional de Toluca.

Así, conceptos como *vanguardia* y *calidad de vida* se asocian a la posibilidad de ejecutar el proyecto, que posiciona al GDF como el portador de un discurso civilizatorio bajo el cual se busca alcanzar un mayor grado de desarrollo y progreso, y a los consorcios como los aliados indispensables para lograrlo. Con estos argumentos se fabrica el imaginario de que quienes se oponen a la obra se oponen también al progreso de la ciudad.

Como se ha apuntado, los actores sociales que toman decisiones sobre el desarrollo urbano dan por hecho que cuando se crean y establecen las condiciones para el desarrollo éste debe conseguirse de manera mecánica. Por ende,

la ejecución de políticas públicas que impactan el desarrollo urbano –como la creación de vialidades, la provisión de infraestructura primermundista, la entrada de la inversión extranjera, las disposiciones en la regulación de suelo urbano y la organización funcional del entorno– se consideran por sí mismas acciones que al ejecutarse convierten el discurso de la globalización en práctica y por lo tanto en elementos que buscan detonar el cambio social [Pérez Negrete, 2010: 16].

Al analizar el trazo de la Supervía por medio de imágenes aéreas<sup>19</sup> se advierte que la obra pasará por áreas verdes y al menos siete ríos naturales, y que se desvía de su trazo natural para evitar las colonias de clase media y alta y, en cambio, pasar por colonias populares. De modo que, según cifras del GDF, ha sido necesario expropiar 126 viviendas en un total de 336 626 524 m<sup>2</sup> (*El Universal*, 28 de abril de 2010).<sup>20</sup>

De todos estos puntos, la colonia La Malinche es una de las zonas donde más viviendas se han afectado y donde se ha visto un mayor rechazo de los vecinos hacia la obra. Desde que se dio a conocer el trazo de la Supervía, los vecinos emprendieron una tenaz resistencia que tuvo su mayor expresión en la instalación de un plantón el 26 de julio de 2010 para rodear las viviendas que el gobierno empezó a demoler con base en el decreto expropiatorio del 6 de abril de ese año.<sup>21</sup> A poco más de un año de intenso activismo, los

vecinos dijeron estar decididos a seguir ahí, resguardando sus propiedades, hasta que se cancelen los planes de la obra.

Por su parte, la comunidad científica y académica, diversas organizaciones no gubernamentales de corte ambiental, de defensa del consumidor y de defensa de los derechos humanos, así como la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal se pronunciaron en contra de la obra por sus implicaciones medioambientales, de movilidad y tránsito, financieras, legales y de derechos humanos. Sin embargo, la fuerza y el poder de quienes la realizaron han desdibujado los argumentos que sustenta la comunidad del conocimiento. “La Supervía va” es la frase que permitió que el proyecto siguiera su curso. Ante este panorama de rechazo abierto, las autoridades gubernamentales reforzaron su estrategia mediática y promovieron algunas medidas superficiales de corte ambiental, como la reforestación de las áreas afectadas y la introducción de transporte para modificar la imagen de la obra.

El caso de la Supervía Poniente devela cómo el inicial desarrollo de una zona y su consiguiente consolidación crean la necesidad de producir otros proyectos cuyo funcionamiento será evaluado a la luz de los requerimientos impuestos por el proyecto originario. En otras palabras, la Supervía Poniente es el corolario natural de Santa Fe y en todo el proceso de su planeación y eventual materialización incluyó el interjuego de apuestas intersectoriales que originaron Santa Fe.

## Reflexiones finales

Desentrañar cómo se entrelazan diferentes procesos constructivos en la ciudad ha sido uno de los principales objetivos que motivan estas líneas. En todo este engranaje, subyacen complejos mecanismos que al desmontarse van descifrando no sólo los móviles que dan pie a la materialización de la ciudad y de sus artefactos, sino también el discurso civilizatorio que los origina. Las propuestas teóricas que se ofrecieron en las dos primeras partes del trabajo, así como la

<sup>19</sup> Remito al lector a revisar el trazo de la Supervía Poniente con los documentos que presenta la Procuraduría Ambiental de Ordenamiento Territorial (PAOT) disponibles en internet: <[paot.org.mx/paot\\_docs/pdf/supervia/denuncias\\_supervia.pptx](http://paot.org.mx/paot_docs/pdf/supervia/denuncias_supervia.pptx)> [19 de junio de 2011].

<sup>20</sup> La Supervía pasará por zonas con uso de suelo habitacional y habitacional mixto por los siguientes puntos: en la delegación Alvaro Obregón, por Calzada de las Águilas, Calzada Desierto de los Leones, Arroyo Tinajas y avenida de las Torres; en la delegación Magdalena Contreras, por el pueblo de La Malinche, avenida Luis Cabrera y Periférico Arco Sur (PAOT, 2010).

<sup>21</sup> Por la extensión de este trabajo, no es posible profundizar sobre los matices que tomaron los debates y controversias alrededor de este proyecto, ni ofrecer una tipología de los actores que participan en éstos. Al respecto, la investigación que actualmente realizo presenta un estudio más detallado sobre la tipología de los actores y la manera en que éstos han construido sus alianzas.

semblanza de los procesos constructivos presentada en la tercera parte, han querido ilustrar cómo se consolida el protagonismo de ciertos sectores estratégicos en la toma de decisiones y en el rumbo que adquiere la planificación urbana. Se ha visto que en la transición del Estado asistencialista al neoliberal se va conformando un tipo de ciudad donde el sector privado determina el carácter de los diversos procesos constructivos en las obras públicas, los megadesarrollos, y las viviendas para los sectores populares. Esto tiene repercusiones de gran trascendencia en la organización socioespacial y en las desiguales oportunidades de acceso que tiene la población a los espacios de la ciudad.

La puesta en práctica de un discurso civilizatorio que, en la fase neoliberal, responde al nombre de globalización proclama al mercado como la única opción para provocar el cambio social. Desde este discurso se construye un clima favorable que facilita la proyección y ejecución de grandes e importantes obras en la ciudad, que se justifican a la luz del desarrollo y del progreso. Su materialización se asocia con una naturalidad incuestionable que se impone como el único camino por seguir. Las viviendas de interés social en la periferia entran a la lógica del mercado como si se tratara de una mercancía y no de un derecho. También entran a esa racionalidad las prácticas y rutinas cotidianas que demanda la vida en esos lugares. Una zona como la del megaproyecto Santa Fe propicia que, a través de las leyes del mercado, se construya un espacio que exhibe descaradamente el desigual acceso de los habitantes a sus diferentes lugares; esto se expresa en la trama y el diseño urbano, en sus convenciones arquitectónicas, en el destino de los espacios públicos. Una obra como la Supervía Poniente muestra cómo se siguen enganchando los siguientes eslabones de la cadena que empoderan a los grupos monopólicos que fueron “invitados” por el Estado a participar en la construcción de la ciudad, y que ahora lo subordinan.

Contextualizar la urbanización y las constantes e inacabables transformaciones que operan en la ciudad como parte de un motor que facilita la absorción de excedentes a escalas geográficas nos permite darle un sentido a los procesos locales y ubicarlos en el marco global de la producción del espacio. El acercamiento a los procesos constructivos nos ayuda a encontrar los eslabones entre las dinámicas locales del sector inmobiliario y la lógica acumulativa de la producción global del espacio. En este ejercicio se ha podido constatar, en particular para el caso de la Supervía, que los diversos mecanismos institucionales por los que se abren oportunidades de inversión pesan más que la viabilidad social o ambiental de la obra.

En este entramado, el automóvil ha desenmascarado los intereses que están detrás de las grandes obras que se producen día a día en la ciudad. También ha servido para dimensionar el valor que desde la cúpula del poder se le asigna a los diferentes sectores que conforman una sociedad con profundas desigualdades. Los puntos analizados constituyen nuevas formas de producción del espacio urbano que, en sus diferentes modalidades, consagran el uso vehicular independientemente del sector social al que esté dirigido su emplazamiento. Hemos visto cómo las modalidades residenciales del espacio urbano y, dentro de éstas, los conjuntos de interés social periféricos imponen patrones de urbanización en la medida en que su morfología y ubicación demandan el uso del automóvil. Paradójicamente, éste se convierte en un objeto anhelado en la medida en que su adquisición es limitada. El megaproyecto Santa Fe, diseñado para uso vehicular, evidencia el poder y la hegemonía que obtienen los usuarios de automóviles sobre otros sectores de la población. Se refuncionaliza así el discurso de la diferencia a través de la posibilidad de desplazarse o no utilizando este medio de transporte. Como corolario natural del megaproyecto, se crea la necesidad de realizar una vialidad que solucione el problema de acceso a la zona, y cuya ejecución, a la par que propicia afianzar consorcios locales y transnacionales en su alianza con las autoridades gubernamentales, devela que la prioridad definida para el proyecto responde más a los intereses de un poderoso sector automovilístico –que económicamente sostiene y le da sentido a Santa Fe–, que a aquéllos de índole social o medioambiental.

Estas reflexiones son útiles para entender la prelación asignada a los proyectos en la ciudad y con qué criterios se distribuyen los objetos contenidos en ella. Una ciudad democrática debería proporcionar a sus ciudadanos igualdad de condiciones para desplazarse y habitarla, en especial a través de las obras de infraestructura urbana e interés social que el Estado tiene la obligación de proveer. Sin embargo, a lo largo y ancho de nuestra gran metrópoli todos los días se observa que para los planificadores urbanos y tomadores de decisiones existen ciudadanos de primera y segunda categorías. ¿Por qué un peatón tiene que cruzar un puente elevado frecuentemente en malas condiciones y un automovilista puede pasar por debajo con toda comodidad? ¿Por qué las banquetas de las zonas más céntricas de la ciudad están ocupadas por *valet parkings* que reciben a los automovilistas y obligan a los peatones a bajar de ellas? ¿Por qué los vecinos de las colonias aledañas a donde se construirá la Supervía Poniente han visto disminuidos sus espacios peatonales para abrir paso a la autopista? ¿Por

qué una persona que llega a un condominio residencial cerrado en automóvil recibe mejor trato de los vigilantes que una persona que llega por su propio pie?

Todos estos interrogantes constatan que en el proceso de expansión física de nuestra gran metrópoli, así como en la multiplicación de procesos constructivos que ocurren en ella, están involucrados un sinnúmero de actores que responden más a las decisiones empresariales de los grandes consorcios y conglomerados privados que actúan en conjunción con el Estado, que a las directrices de planificación urbana que las autoridades y la ciudadanía deben acordar o negociar.

## Bibliografía

AROCHA, CLAUDIA

2011 “La tendencia polarizante y segregativa de los nuevos desarrollos urbanos y su consumo de energéticos. Caso de estudio Santa Fe”, tesis de licenciatura en Urbanismo, Facultad de Arquitectura-Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), México.

AZUARA, IVÁN

2011 “Dinámicas socio-espaciales y umbrales ambientales de la metrópoli mexicana”, en Alejandro Cerdá et al., *Metrópolis desbordadas. Poder, memoria y culturas en el espacio urbano*, Universidad Libre de Berlín/Centro de Estudios sobre la Ciudad-Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM), pp. 619-665.

CABRALES, LUIS FELIPE

2002 *Latinoamérica. Países abiertos, ciudades cerradas*, Universidad de Guadalajara/ Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, Guadalajara.

CAF

2009 *Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina*, Corporación Andina de Fomento, Caracas.

CALDEIRA, TERESA

2000 *City of Walls: Crime, Segregation and Citizenship in São Paulo*, University of California Press, Berkeley.

CASTELLS, MANUEL

1998 *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*, vol. I, Siglo xxi Editores, México.

CASTRO-GÓMEZ, SANTIAGO

2000 “Ciencias sociales, violencia epistémica y el problema de la invención del otro”, en Edgardo Lander (comp.), *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas*, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso), Buenos Aires, pp. 88-98.

CORONIL, FERNANDO

2000 “Naturaleza del poscolonialismo: del eurocentrismo al globocentrismo”, en Edgardo Lander (comp.), *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas*, Clacso, Buenos Aires, pp. 87-111.

COULOMB, RENÉ

2010 “Reflexiones en torno a los impactos territoriales de la globalización financiera”, en Miriam

Alfie et al., *Sistema mundial y nuevas geografías*, Universidad Iberoamericana (UIA)/Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)-Cuajimalpa/uam-Azcapotzalco, México, pp. 427-447.

CRUZ RODRÍGUEZ, MARÍA SOLEDAD

2000 “Crecimiento urbano y poblamiento de la ZMCM. El perfil del nuevo milenio”, en *El Cotidiano*, vol. 17, núm. 103, septiembre-octubre, pp. 43-53.

DUHAU, EMILIO

2006 “Espacios públicos, movilidad y democracia en la Ciudad de México”, en Lucía Álvarez et al., *Democracia y exclusión. Caminos encontrados en la Ciudad de México*, Plaza y Valdés, México, pp. 209-288.

DUHAU, EMILIO Y ANGELA GIGLIA

2008 *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*, UAM-A/Siglo xxi Editores, México.

DUSSEL, ENRIQUE

2000 “Europa, modernidad y eurocentrismo”, en Edgardo Lander (comp.), *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas*, Clacso, Buenos Aires, pp. 41-53 <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/lander/dussel.rtf>> [16 de marzo de 2009].

ESQUIVEL HERNÁNDEZ, MARÍA TERESA

2007 “La actuación de los desarrolladores habitacionales privados”, en Sergio Tamayo (coord.), *Los desafíos del bando 2. Evaluación multidimensional de las políticas habitacionales en el DF 2000-2006*, Gobierno del Distrito Federal/Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda/Instituto de Vivienda del Distrito Federal/UACM/Centro de Estudios Sociales y Culturales Antonio de Montesinos, México, pp. 253-290.

GDF

2009 “Anexos. Título concesión vía de comunicación urbana de peaje”, en *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, núm. 736, 11 de diciembre.

HARVEY, DAVID

1973 *Social Justice and the City*, Blackwell, Oxford.  
2001 *Spaces of Capital*, Routledge, Nueva York/Londres.

2004 “The New Imperialism: Accumulation by Dispossession”, en Leo Panitch y Colin Leys, *The New Imperial Challenge*, Monthly Review Press (Socialist Register, 24), Toronto, pp. 137-182.

2006 “Acumulación por Desposesión”, en Carmen Bueno y Margarita Pérez Negrete, *Espacios globales*, Plaza y Valdés/UAM, México, pp. 21-53.

2007 *Brief History of Neoliberalism*, Oxford University Press, Oxford.  
2010 “La ciudad neoliberal”, en Miriam Alfie et al., *Sistema mundial y nuevas geografías*, UIA/UAM-C/UAM-A, México, pp. 45-63.

JACQUIN, CELINE

2007 “El conjunto habitacional Las Américas, un laboratorio para la edificación de una microsociedad”, en *Alteridades*, vol. 17, núm. 34, pp. 57-73.

KNOX, PAUL Y PETER TAYLOR

1995 *World Cities in a World System*, Cambridge University Press, Cambridge.

MAYA PÉREZ, ESTHER Y JORGE CERVANTES BORJA

1999 *La producción de vivienda del sector privado y su problemática en el municipio de Ixtapaluca, Estado de México. El caso de la Unidad Habitacional de San Buenaventura*, Plaza y Valdés/Facultad de Arquitectura-UNAM, México.

- 2005 *La producción de vivienda del sector privado y su problemática en el mundo de Ixtapaluca, Plaza y Valdés/UNAM, México.*
- PAOT  
2010 *Fotografías aéreas panorámicas del trazo de la Supervía Poniente. Delegaciones Álvaro Obregón y la Magdalena Contreras, documento con fines deliberativos, Procuraduría Ambiental de Ordenamiento Territorial, México.*
- PAQUETTE VASSALLI, CATHERINE  
Y MABEL YESCAS SÁNCHEZ  
2009 "Producción masiva de vivienda en Ciudad de México: dos políticas en debate", en *Centro H. Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos*, núm. 3, abril, pp. 15-26 <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=115112536002>> [16 de marzo de 2011].
- PÉREZ NEGRETE, MARGARITA  
2007 *La Ciudad de México en la red mundial. Articulación al sistema y procesos de diferenciación socioespacial*, UIA, México.
- 2009 "Santa Fe: A Global Enclave in Mexico City", en *Journal of Place Management and Development*, vol. 2, núm. 1, pp. 33-40.
- 2010 *Santa Fe: ciudad, espacio y globalización*, UIA, México.
- RAMÍREZ, BLANCA  
2010 "De la ciudad global a la ciudad neoliberal", en Miriam Alfie *et al.*, *Sistema mundial y nue-*
- vas geografías*, UIA/UAM-C/UAM-A, México, pp. 65-85.
- ROBERTS, BRYAN  
1979 *Cities of Peasants. The Political Economy of Urbanization in the Third World*, Edward Arnold, Londres.
- SASSEN, SASKIA  
1999 *The Global City, New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Nueva Jersey.
- TAYLOR, PETER  
1995 "World Cities and Territorial States: The Rise and Fall of Their Mutuality", en Paul Knox y Peter Taylor, *World Cities in a World System*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 48-62.
- VILLAVICENCIO, JUDITH (COORD.), ANA MARÍA DURÁN,  
MA. TERESA ESQUIVEL Y ANGELA GIGLIA  
2000 *Condiciones de vida y viviendas de interés social en la Ciudad de México*, UAM-A/Miguel Ángel Porrua, México.
- 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*, núm. 69 (74), 1º de agosto <<http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-74.htm>> [4 de febrero de 2010].