

Efectos de la construcción de la Línea 12 del Metro en la urbanización de la delegación Tláhuac

*Diana R. Villarreal**
*Beatriz Canabal Cristiani***

RESUMEN

En este trabajo se analiza el contexto socioeconómico y cultural de los pueblos de la delegación Tláhuac en los que será construido un tramo de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México, así como la terminal y otras instalaciones. Se prevén cambios importantes en los usos del suelo, el entorno ecológico, el paisaje, así como en la economía y la calidad de vida de sus habitantes con actividades agropecuarias y comerciales. Estas obras promoverán la expansión de la mancha urbana sin una planeación y servicios adecuados afectando la vida productiva, social y cultural de estos pueblos. Exponemos también algunas de las opiniones de los habitantes con mayor arraigo en estas áreas de reserva ecológica y que forman parte de la zona chinampera y lacustre del Valle de México que aún conserva un paisaje y un estilo de vida peculiar.

PALABRAS CLAVE: cambios socioterritoriales, obras públicas, chinampería, urbanización, resistencia.

ABSTRACT

This paper provides an analysis of the socioeconomic and cultural conditions of the communities in the municipality of Tlahuac, where the local government plans to build a segment of the Mexico City subway line 12, along with a terminal and other facilities related to the project. Important changes are foreseen regarding land use, the ecological context, landscape, as well as the economy and quality of life for community members involved in the agricultural, fishing and business sectors. The new infrastructure will promote an expansion of the urban sprawl without proper planning or sufficient public services, affecting the productive, social, and cultural lives of these communities. We also present some of the opinions of the inhabitants most deeply rooted in these areas of ecological reserve that form part of the chinamperia and lacustrine zones of Mexico's central basin and still retain their characteristic landscape and way of life.

KEY WORDS: socioterritorial changes, public works, chinamperia, urbanization, resistance.

* Profesora-investigadora, Departamento de Producción Económica; Doctorado en Ciencias Sociales y en Ciencias y Artes para el Diseño, UAM-Xochimilco.

** Profesora-investigadora, Departamento de Relaciones Sociales. Doctorado en Ciencias Sociales, UAM-Xochimilco.

INTRODUCCIÓN

Este artículo tiene por objeto analizar algunos de los cambios socioterritoriales más significativos que implicará la construcción de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano, “Metro”, programada para concluirse en el presente año en la delegación Tláhuac del Distrito Federal. Estos cambios socioterritoriales redefinirían el entorno ecológico, el paisaje, los usos del suelo, así como la economía y la calidad de la vida urbana deterioradas ya por la falta de empleo, de mejores servicios, por los bajos ingresos y por el incremento de asentamientos urbanos irregulares en zonas de trabajo agropecuario. Estos cambios socioterritoriales se han gestado no sin la resistencia de los núcleos de población que mantienen un apego a su tierra natal, al considerarse herederos de un pasado histórico, de una memoria colectiva y partícipes de una organización familiar, comunitaria y religiosa particulares.

Tláhuac es una de las 16 delegaciones del Distrito Federal, situada al sureste; limita al norte con la delegación Iztapalapa, al sureste con la delegación Xochimilco, al sur con la delegación Milpa Alta y al este con el municipio Valle Chalco-Solidaridad, municipio del Estado de México.

Una de nuestras hipótesis es que al crearse la nueva línea del Sistema de Transporte Colectivo, habrá un mayor impulso a la urbanización de esa zona que es de vital importancia para la ciudad porque contiene áreas naturales protegidas y es una zona de recarga de los mantos acuíferos al igual que las delegaciones Xochimilco y Milpa Alta, colindantes de la delegación Tláhuac. Al mismo tiempo, planteamos que la población originaria de los pueblos tradicionales continuarán con sus actividades productivas y religiosas resistiendo los cambios a que se verá sometido su estilo de vida.

La migración de la población del Distrito Federal y de otros estados de la República se ha visto facilitada por la existencia de terrenos más baratos y por la posibilidad de ocupar terrenos en áreas de conservación ecológica. Esta situación ha generado conflictos con los habitantes de los pueblos originarios que ven ocupados los terrenos comunales, situación que se agudizará con la construcción de la Línea Dorada del Metro.

Nos interesa mostrar algunos de los problemas que se han presentado con la construcción de la nueva Línea 12 del Metro,

entre ellos, los conflictos con los ejidatarios por la expropiación de sus parcelas, además de los conflictos que se han generado por la falta de un plan de construcción de vías alternas para el traslado de los vehículos que circulan por las dos avenidas que dan acceso al Distrito Federal, y los efectos en el comercio establecido sobre las Avenidas Tláhuac y Canal de Chalco.

La metodología que hemos utilizado es el análisis de las estadísticas oficiales proporcionadas por el INEGI, los documentos oficiales del Gobierno del Distrito Federal, así como los trabajos de investigación y encuestas realizadas por estudiantes de la Licenciatura en Economía de la UAM-Xochimilco, además de diversas entrevistas y diálogos con los pobladores afectados.

ANTECEDENTES

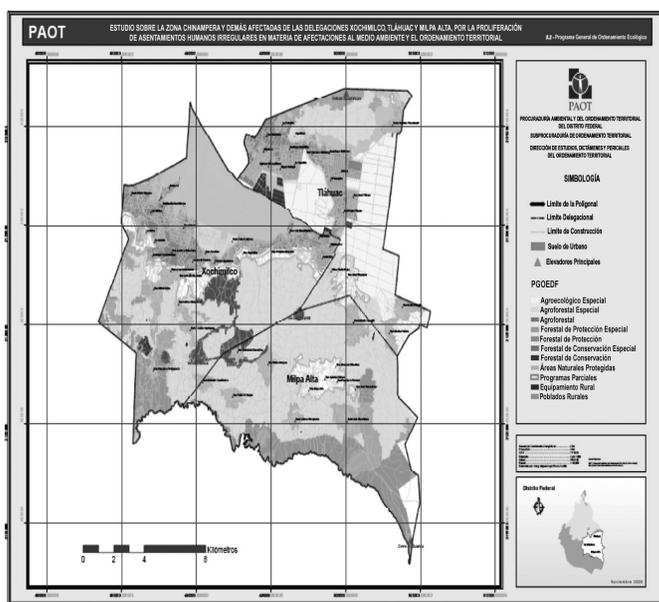
Tláhuac formó parte de la delegación Xochimilco hasta 1924 y, a partir de esa fecha, se separó de la misma. Es una delegación que se considera en transición, de rural a urbana. Está conformada por varios pueblos de origen prehispánico, los cuales se conocían como “cuitlahuacas”, que se establecieron en la zona desde 1435, en una isla llamada Tláhuac o Cuitláhuac, localizada entre los lagos de Xochimilco y Chalco. La población vivía de los recursos del lago y de la agricultura, tanto en tierra firme –la que se localiza hacia la sierra de Santa Catarina– y en las chinampas existentes en la localidad.

Con la llegada de los españoles se repartieron las tierras en “encomiendas”, las cuales posteriormente se convirtieron en haciendas. Una parte del lago se secó, convirtiéndose en “ciénegas”. Aún hay remanentes del lago en la zona este de San Pedro Tláhuac, la cabecera municipal, con numerosos canales que riegan la zona agrícola y al sur hay un cuerpo de agua llamado el Lago de los Reyes o de los Aztecas, donde hay trajineras para pasear por los canales. Al este se ubican los suelos húmedos de Tláhuac.

El sur de la ciudad es una de sus zonas de reserva ecológica más importantes y constituye una zona de recarga de los mantos acuíferos. Anteriormente sus lagos estaban comunicados y en la actualidad están desarticulados pero aún permanecen cuerpos de agua en pequeñas zonas y en algunos vasos reguladores a

donde llegan periódicamente varias especies de aves migratorias. Actualmente se presentan problemas ecológicos debido a los altos niveles de deforestación, erosión del suelo, desecación de los lagos, pérdida de flora y fauna, sobreexplotación y agotamiento de los acuíferos. El suelo productivo en las chinampas y en la ciénega cuenta todavía con 580 hectáreas y está en proceso de degradación y desertificación debido al cambio climático y a la sobreexplotación del agua y del suelo.

MAPA 1
Usos del suelo en la delegación Tláhuac



Fuente: Gobierno del Distrito Federal (2008:114) [<http://www.paot.org.mx/centro/ceidoc/archivos/pdf/EOT-01-2008.pdf>].

La transición demográfica se ha incrementado desde 1990, debido a la inmigración y al crecimiento de las familias nativas de Tláhuac que requieren de nuevas zonas habitacionales. La extensión incontrolada de la urbanización hacia las zonas de reserva ecológica donde aún hay zonas agrícolas ha afectado tanto a los recursos naturales, como al paisaje y a los pobladores que realizaban

CARACTERÍSTICAS DE LA DELEGACIÓN TLÁHUAC

La delegación Tláhuac cuenta con 8 535 hectáreas, de las cuales, 5 633 eran suelo de conservación ecológica que representaban en el 2007, 66.49% del total del territorio y el suelo urbano correspondía al 33.50% restante. Había 5 674 hectáreas de conservación ecológica de las cuales, 4 030 se dedicaban a usos agropecuarios y el resto (1 644) correspondían a la zona inundable de la ciénega (INEGI, s/f).

MAPA 3
División por delegación del Distrito Federal



La Secretaría de la Reforma Agraria realizó dotaciones de tierras a los ejidos San Andrés Mixquic en 1918; en 1919 al Ejido de San Juan Ixtayeopan; a San Juan Zapotitlán en 1922, a los ejidos San Francisco Tlaltenco y San Pedro Tláhuac en 1923 y, en 1924, se dotó a los Ejidos San Nicolás Tetelco y Santa Catarina Yecahuizotl. Para el 2001 había 3 351 hectáreas de Propiedad Ejidal o Comunal que representaban 39.26% de la superficie total de la delegación y había siete núcleos ejidales (Delegación Tlahuac, 2008:13).

La delegación Tláhuac forma parte del Programa General de Reordenamiento Ecológico del Distrito Federal que en 2008 destinaba 1 520 hectáreas. Para uso agroecológico (18.22%); hay 326.31 hectáreas para usos forestales protegidos (3.91%) y 1.44 de uso forestal de conservación. Además, cuenta con 450 hectáreas de la Sierra de Santa Catarina que es un Área Natural Protegida (INEGI, 2008).

La zonificación normativa de Producción Rural Agroindustrial es la que ocupa la mayor superficie de la delegación; se ubica en la Sierra de Santa Catarina, en las chinampas, en los llanos de Tláhuac y en suelo de conservación ecológica, donde se ubican cuatro poblados rurales que en 2008 contaban con 821.54 hectáreas (Gobierno del Distrito Federal, 2008).

EXPANSIÓN METROPOLITANA EN LA DELEGACIÓN TLÁHUAC

Tláhuac es una de las delegaciones que ha experimentado un mayor crecimiento poblacional en el Distrito Federal ya que en 1990 contaba con 206 700 habitantes, y para el año 2000 aumentaron a 302 790 personas y a 360 265 en el 2010. En el periodo 1990-1995 la tasa de crecimiento de la población (TCMA) fue de 4.36%, mientras que en el Distrito Federal fue de 0.63%; entre 1995 y el año 2000 se tuvo una TCMA de 3.42% y en la última década fue de 1.95%, mientras que el promedio del Distrito Federal fue de 0.31% anual. En el año 2000 la población de Tláhuac representaba 3.52% del total del Distrito Federal y para el 2010 representó 4.07 y 1.79% del total de la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 1990, 2000, 2010, 1995, 2005).

Como señalamos, gran parte del proceso de urbanización se debe a la inmigración; en el periodo 1995-2000 la población inmigrante representaba 17.98% del total de la población de Tláhuac; 12.85% provenía de otras delegaciones del Distrito Federal y 5.13% de otros estados de la República. En el Censo de Población del 2010, la población mayor de cinco años que residía en otro municipio, cinco años antes representaba al 8.21% del total de la población residente, lo que muestra que es un proceso que continúa vigente (INEGI, 1990, 2000, 2010).

Una de las causas de la inmigración que atrae a la población es el bajo precio del suelo y la existencia de Áreas Naturales protegidas. Si bien en Tláhuac se registraban en 1995, 55 907 viviendas, para el 2005 aumentaron a 83 707 que representaban 3.66% del total del Distrito Federal. En el 2010 se registraron 91 242 viviendas que representaron 3.72% del total del Distrito Federal (INEGI, 1990, 2000, 2010, 1995, 2005).

En Tláhuac había 92 asentamientos humanos irregulares que ocupaban una superficie de 261.82 hectáreas y contaban con 22 365 habitantes. La mayoría de los asentamientos se han conformado mediante la invasión de predios, lo que ha originado conflictos con los pueblos originarios de Tláhuac. Para el 2010 se registraron 6 589 viviendas habitadas. Estos asentamientos tenían un promedio de seis años y ocupaban 5.5 hectáreas de suelo de conservación ecológica.

Los asentamientos humanos irregulares se encuentran en cinco regiones; en San Juan Ixtayeopan había 43, en Tlaltenco-Zapatitlán 21, en Mixquic-Tetelco 12; en Santa Catarina Yecahuizotl 7, y 9 en los Llanos de Tláhuac (Gobierno del Distrito Federal, 2008). En 1997 había 13 uniones de colonos en este tipo de asentamientos (Serna, 1997:10).

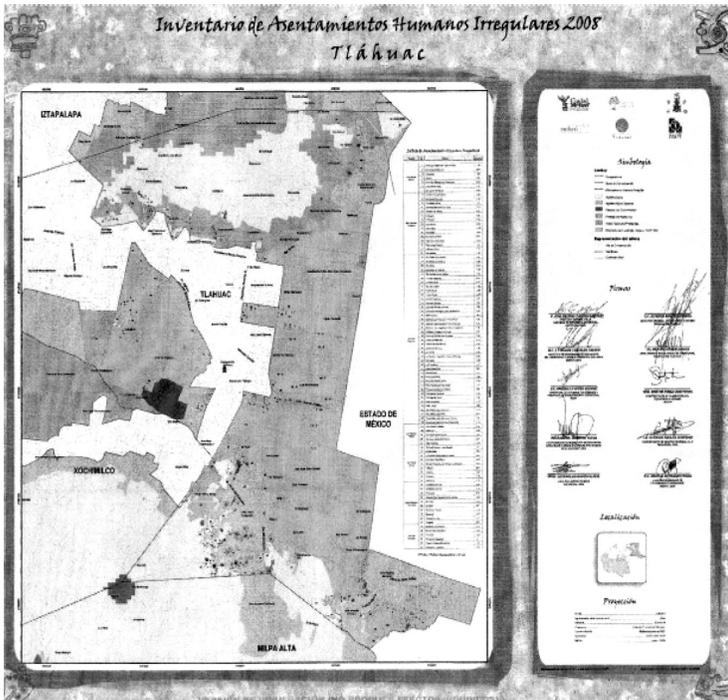
Si bien en el 2000, 37.93% de la población estaba clasificada con niveles de alta marginación y 1.15% se clasificó como de muy alta marginación (Villarreal, Dávila y Constantino, 2007), la situación socioeconómica de las familias ha empeorado en los últimos años ya que en el 2010, de acuerdo con los datos del Coneval (2010), 77.49% de la población de Tláhuac se clasificó como pobre y vulnerable, de ésta, 44% tenía ingresos inferiores a la línea de bienestar y 8.64% estaba por debajo de la línea de bienestar mínimo, 71.91% tenía al menos una carencia social y 17.7% tenía tres o más carencias sociales, solamente 22.51% de la población no era pobre ni vulnerable.

En el año 2000, solamente 2.14% de la población ocupada se dedicaba a las actividades del sector primario, 26.14% trabajaba en el sector secundario y 68.56% trabajaba en actividades del sector terciario. En el 2010, la población ocupada era de 151 386 personas, de las cuales 2.3% se dedicaba al sector primario, 21.96% trabajaba en el secundario y 74.68% en el terciario (1.06% quedaron sin especificar) (Villarreal, Dávila y Constantino, 2007; INEGI, 2010).

Los asentamientos humanos irregulares siguen aumentando, especialmente en las zonas de conservación ecológica. Uno de los efectos de este fenómeno es la reducción del aprovisionamiento de agua al lago de Xochimilco, lo cual afecta a la zona chinampera de Tláhuac y Xochimilco.

MAPA 4

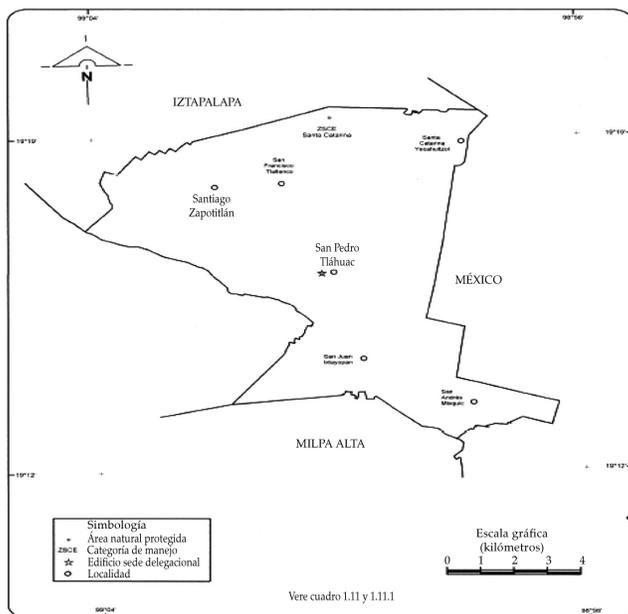
Inventario de los asentamientos humanos irregulares en Tláhuac



Fuente: Inventario de asentamientos humanos irregulares, Tláhuac.

En Tláhuac hay dos áreas naturales protegidas: la Sierra de Santa Catarina que colinda con la delegación Iztapalapa y, en la misma sierra, la zona de conservación ecológica, donde el suelo está sujeto a un proceso de erosión y deterioro debido a las prácticas agrícolas y a otros usos. Las personas entrevistadas manifestaron que practican la agricultura en terrazas, lo cual no erosiona el suelo, sin embargo, ahí mismo se construyen las "ballenas" para la autopista urbana y el segundo piso del Anillo Periférico.

MAPA 5
Áreas Naturales protegidas, Sierra de Santa Catarina



Fuente: *Prontuario de información geográfica delegacional de los Estados Unidos Mexicanos Tláhuac y Distrito Federal, Mapa 12.*

Uno de los problemas más graves de la delegación Tláhuac es el escaso número de avenidas que la comunican con el centro del Distrito Federal, con las delegaciones vecinas y al interior de la misma delegación. Esta situación dificulta la circulación de los vehículos automotores y la movilidad de las personas. La principal vía de comunicación es la avenida Tláhuac que une a la delegación con el Distrito Federal y la avenida Canal de Chalco, que comunica a la delegación con el Anillo Periférico sur.

Hasta el 2007 solamente funcionaban dos rutas del Sistema de Transporte Colectivo de autobuses RTP del Gobierno de la Ciudad de México: la Ruta 149, que inicia su recorrido en el pueblo de Mixquic y llega a Taxqueña –la estación terminal del Metro–, recorre 72 km; la Ruta 148, que inicia en el pueblo de San Nicolás Tlaltenco y termina en la estación Taxqueña, recorre en total 58.9 km. La mayoría de la población se desplazaba en 64 rutas de

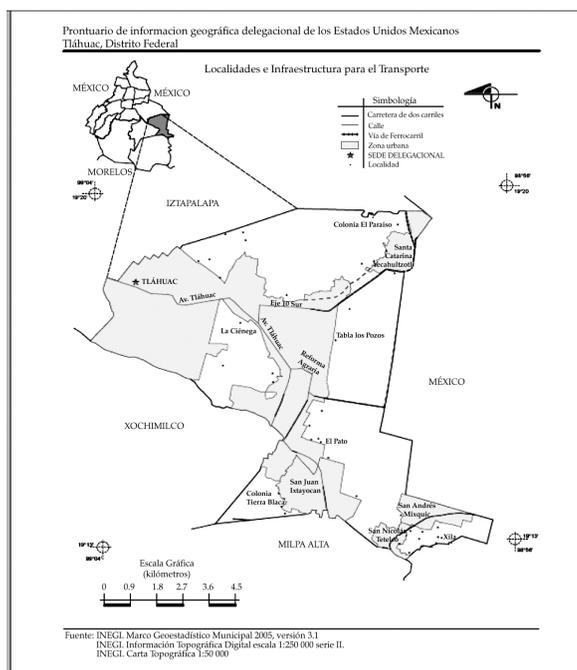
transporte concesionado a los empresarios privados que cuentan con microbuses.

En el año 2000, 57.59% de la población de Tláhuac se trasladaba a otras delegaciones a realizar sus actividades, mientras que 42.41% permanecía en la misma delegación y de acuerdo con la *Encuesta de origen y destino* del INEGI-GDF del 2007, en la delegación Tláhuac se generaban 278 465 viajes y se atraían 277 308. Los viajes generados producidos por motivos de trabajo eran 91 584 y los atraídos con el mismo motivo fueron 50 887, lo que representaba 18.35% de los viajes atraídos a Tláhuac y 55.5% de los viajes producidos por motivos de trabajo en la misma delegación. El promedio de viajes atraídos al trabajo/viajes al trabajo fuera de la delegación era de 0.7%, mientras que la razón de población ocupada/población económicamente activa (2009/2010) fue de 1.0%, por lo cual clasificamos a Tláhuac como un polo de empleo secundario, ya que sólo se generaban 4.88% de los empleos totales del Distrito Federal (Villarreal, Dávila y Constantino, 2007).

En 2008, el Gobierno de la Ciudad de México decidió construir una nueva línea del Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano-(Metro), denominada como la Línea 12, "Línea Dorada o del Bicentenario". La justificación para la construcción de esta nueva línea es que tendrá la capacidad de transportar 450 mil pasajeros diariamente y comunicará al sureste con las líneas 7, 3, 2 y 8, conectando a las delegaciones Iztapalapa, Coyoacán, Benito Juárez y Álvaro Obregón. La extensión de la Línea 12 será de 25 kilómetros.

Datos obtenidos en la encuesta realizada por la UAM-Xochimilco en 2010, muestran que 27.6% de los encuestados trabajaba en la misma delegación y 65.4% salía a trabajar a otras delegaciones y/o municipios. A las delegaciones vecinas se dirigía: 16.6% a Iztapalapa; a Coyoacán 13%; a Xochimilco 8%; y a Tlalpan 7%. Las delegaciones del Centro, Cuauhtémoc y Benito Juárez recibían al 5% del total de trabajadores de Tláhuac (Villarreal y Fournier, 2010).

MAPA 6 *Localidades e infraestructura para el transporte*



Fuente: *Prontuario de información geográfica delegacional de los Estados Unidos Mexicanos Tláhuac y Distrito Federal.*

EFFECTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 12 DEL METRO EN LA DELEGACIÓN TLÁHUAC

El 12 de noviembre de 2008, el Gobierno de la Ciudad de México publicó el decreto de expropiación del ejido Terromotitla, situado al lado de la Ciénega del Pueblo de San Francisco Tlaltenco, con una superficie de 274.506 m², para la construcción, instalación y operación de la estación terminal de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano (Metro) (Pérez, Martínez y Robles, 2008). El proyecto de la Línea Dorada del Metro arrancó sin haberse concluido del todo ya que aún se desconocía a dónde enviarían los millones de metros cúbicos de desechos que se generarían con la obra, al tiempo que los consejeros ciudadanos manifestaron su inquietud por los efectos que producirá la Línea Dorada una vez que se encontrara en funcionamiento (Pérez, Martínez y Robles, 2008).

Las autoridades reconocieron que esta obra “produciría efectos graves, aunque, yo espero que positivos”, comentaba Marcelo Ebrard, jefe de gobierno de la Ciudad de México, ya que se conectaría Tláhuac con el resto del Distrito Federal. El jefe de gobierno presentó ante los habitantes de Tláhuac a los grupos de ingenieros y arquitectos del proyecto y aceptó que el impacto estaba encaminado hacia el desarrollo económico, sobre todo del sector industrial y de la infraestructura educativa. Afirmó que su administración deseaba que ese desarrollo no desbordara ni derivara en un mayor desorden en la infraestructura urbana.

Martha Delgado, secretaria del Medio Ambiente del Distrito Federal, anunció que en el caso de la Línea 12 del Metro se había pedido un pago de 85 millones de pesos como compensación por los daños a los recursos naturales que iban a ser afectados en la región, ya que se cortarían más de 3 400 árboles. Con esa cantidad de dinero, se informó que dicha secretaría podría construir un parque lacustre en Tláhuac para detener el crecimiento de la zona urbana.

Los habitantes de San Francisco Tlaltenco, San Pedro Tláhuac y Zapotitlán ya son y serán los más afectados por la construcción de la Línea 12 del Metro y cada uno de estos pueblos respondió de diferentes maneras a las afectaciones de sus tierras y de su modo de vida. Se trata de poblaciones muy antiguas que han quedado inmersas en las zonas urbanas y cuyos habitantes aún practican la agricultura y mantienen organizaciones tradicionales en torno a sus actividades religiosas.

Los tres pueblos fueron afectados de forma e intensidad diferentes y sus respuestas fueron también distintas. Mantienen características propias porque el grado de urbanización también ha sido particular; en el primer caso, San Francisco Tlaltenco, las tierras agrícolas aún predominaban y ya fueron afectadas porque se expropiaron para la construcción de la estación terminal de la Línea 12 del Metro y de los talleres de reparación de los vagones, además de locales comerciales. Esto ha cambiado rápidamente el paisaje de esta zona y es necesario indicar que esas construcciones se efectúan sobre los terrenos considerados dentro de la Zona de Reserva Ecológica de la Ciudad de México.

En San Pedro Tláhuac las tierras agrícolas se mezclan más con los usos de suelo urbano por la construcción de viviendas ya consolidadas y las tierras agrícolas no son afectadas de manera directa y, en el

caso de Zapotitlán, ya es muy clara una intensa urbanización por su cercanía y relaciones con la delegación Iztapalapa.

Los ejidatarios de San Francisco Tlaltenco se opusieron a la expropiación de sus terrenos agrícolas y se les ofreció una indemnización adecuada. Se les ofreció, en principio, un pago de 500 pesos por metro cuadrado; posteriormente, la Secretaría de la Reforma Agraria consideró que ese precio no era adecuado y que se debería pagar por ellos una cantidad mayor. Dicha cifra subió a los 600 pesos por metro cuadrado.

De acuerdo con el secretario de Vialidad y Transporte, al principio había 24 ejidatarios que se opusieron a la expropiación de los terrenos, pero solamente 15 ejidatarios se ampararon ante la expropiación y los demás decidieron vender sus terrenos al Gobierno del Distrito Federal. Por su parte, los ejidatarios del pueblo de Tlaltenco, reportaron que el 12 de noviembre del 2008, la policía metropolitana se instaló en una de las entradas de sus terrenos, mientras que los ejidatarios y habitantes de la zona se posesionaron de las otras entradas.

Los representantes de los ejidatarios que se oponían a la venta de sus terrenos para la construcción de la Línea 12, aseguraron a los periodistas: *“Nosotros ya nos organizamos para tomar acciones legales y hacer movilizaciones en defensa de nuestras tierras”*.

Los periódicos informaron que los ejidatarios salieron del pueblo para protestar por la expropiación del ejido Terromotitla para la construcción de la Línea 12 del Metro. Ellos hicieron fogatas con algunos neumáticos y colocaron diversos objetos para hacer barricadas.

Los ejidatarios declararon que no se oponían a la construcción de la Línea 12 del Metro, pero sí a la ocupación de sus tierras agrícolas. La delegación Tláhuac anunció un programa de apoyo económico por una sola vez a los ejidatarios afectados por esta construcción con el fin de que cambiaran las labores agrícolas a otras zonas.

Algunos ejidatarios se ampararon contra la venta de sus tierras por la construcción de la Línea 12 del Metro, aunque consideraron que esas medidas no pararían la construcción de la línea de transporte. Así, a pesar de los amparos interpuestos, el Gobierno de la Ciudad de México desalojó a los campesinos que vivían en las tierras expropiadas en las que había pequeñas granjas, algunos

animales: todo lo que había en esos terrenos fue destruido por la policía que ocupó los terrenos ejidales (entrevista con productores locales de Tláhuac, junio, 2010).

Al entrevistarlos, los habitantes de las zonas afectadas informaron que desde hacía tres años, los agricultores habían formado parte de las movilizaciones y habían construido barricadas para impedir las obras del Metro. Al hacer un resumen de esas movilizaciones contra las obras del Metro, ellos dijeron que “el gobierno tuvo dificultades por el ruido que hicimos; no fuimos muchas personas, pero tuvimos algunos resultados” (entrevista con productores locales de Tláhuac, junio, 2010).

La población ya no quiso movilizarse más por el despliegue de la fuerza pública y se sentía intimidada. De todas formas, hay una preocupación generalizada por los efectos de la construcción del Metro sobre el entorno natural, productivo y cultural de la región porque además, en Tlaltenco hay zonas arqueológicas muy antiguas que fueron estudiadas por Mari Carmen Serra Puche (Serra y Segiura, 1979).

Con el Metro llegarán los centros comerciales, todo lo que se va a construir afectará a la economía regional, ya que ahora hay pequeños comercios que serán sobrepasados por los grandes comercios (entrevista con productores locales de Tláhuac, junio, 2010).

Existe un segundo caso, el de los habitantes de San Pedro Tláhuac, donde los terrenos no han sido afectados directamente pero sus actividades productivas se verán alteradas ya que las obras se ubican a una distancia muy corta de sus terrenos agrícolas: la zona chinampera está situada a 300 metros de la estación terminal del Metro; se trata de una zona productiva, donde aún se conservan aproximadamente 200 hectáreas de cultivo, pero tienen problemas por las obras, ya que se utiliza su agua y se contamina.

En esos terrenos aún se produce maíz, legumbres al aire libre y plantas de ornato. Las familias participan en los trabajos agrícolas y de venta de los productos y, a pesar de que los adultos y adultos mayores continúan sembrando, los jóvenes los apoyan en los momentos críticos de las labores y también durante las cosechas; se involucran en estas tareas, aun siendo estudiantes o teniendo empleos urbanos. Los agricultores de Tláhuac lamentan los efectos que tendrá el Metro en estas zonas porque afectará su vida productiva.

Desde julio de 2007, el jefe de Gobierno había anunciado que el Metro llegaría hasta el centro histórico de Tláhuac y mostró a sus habitantes un vagón del Metro para que lo conocieran, suponiendo que nunca habían tenido acceso a este sistema de transporte, lo cual provocó disgusto entre la población. También se les informó que no sólo se trataba de la Línea 12 del Metro, sino que habría otros proyectos, entre ellos, una academia de policía y una prisión, lo cual implicaba cambios importantes en el uso del suelo de sus pueblos.

Los productores de Tláhuac consideraron que los planes del gobierno no se conocían en su totalidad; aun cuando el gobierno los llamó para consultarlos, sólo se les informó parcialmente.

Nos hablaron solamente del Metro, sólo mencionaron la mejor parte, por ejemplo, que querían construir vías para unir diferentes líneas del Metro y que habría trabajo y muchas actividades económicas (entrevista con pobladores del Tláhuac, junio, 2010).

La población de Tláhuac no estaba de acuerdo con el Metro y se unieron a los pobladores de Tlaltenco para formar el Frente de Pueblos de Anáhuac contra su construcción, las otras obras y los cambios en el uso del suelo. Hubo movilizaciones, bloqueos y se elaboraron diversos documentos. La urbanización de la zona de reserva ecológica continúa; la población cree que con el Metro ya no se podrá cultivar y muchos propietarios prefieren vender sus tierras; también hay invasiones propiciadas por las organizaciones afiliadas al Partido Revolucionario Institucional (PRI) y consentidas por el gobierno local. Los habitantes originarios no se arriesgan a oponerse a estas invasiones porque no se trata sólo de algunas personas, sino de grupos organizados, situación que les produce miedo.

Lo que propicia la construcción del Metro es el cambio acelerado en la utilización del suelo, una urbanización desorganizada y la pérdida de la zona agrícola que todavía genera empleo e ingresos a 500 familias de Tláhuac; estos cambios afectarán también gran parte de las zonas de recarga de los mantos acuíferos, así como de las áreas verdes y arboladas de que todavía dispone la Ciudad.

Hay dos comisiones que examinan los proyectos en la región, pero están integradas solamente por oficinas del Gobierno de la Ciudad de México, como la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi), la Delegación Política de Tláhuac y la Secretaría

del Medio Ambiente. Ellos negocian también con los grupos urbanos que han invadido suelo agrícola, pero no toman en cuenta a los agricultores ni a los pueblos originarios afectados.

La población de Tláhuac que está aglutinada alrededor de las familias de productores agrícolas, consideran que en la Ciudad hay dos proyectos diferentes: uno, que es conocido por el Estado y la cúpula gubernamental, y otro, aquel de los pueblos originarios que no quieren ser urbanizados, que quieren conservar las zonas agrícolas y las actividades que les dan identidad, porque consideran que la conservación de la zona agrícola “no es solamente cuestión económica, es también cuestión de cultura: todavía hay mitos y creencias alrededor de la chinampería. Es una relación entre la religión y la cultura”; ellos aprecian mucho ese territorio histórico, ellos todavía les rezan a San Pedro y San Juan para que les mande lluvia, a cambio, les llevan ofrendas de legumbres y ellos les hacen festejos.

Nosotros estamos bien organizados para las festividades y las “mayordomías”.

Nosotros pensamos que puede haber futuro, debe haber diálogos entre iguales pero jamás con proyectos que vienen de lo alto sin consultar a la gente.

Nosotros hicimos ruido contra la Línea del Metro; han habido notas en los periódicos, ha venido la televisión, no nos mostramos en tanto que somos grupos autónomos sin partido, entre nosotros hay muchos jóvenes y el balance final es que, por un lado, sentimos que fracasamos pero, por otra parte, no sentimos esto. Nosotros sabíamos que la lucha sería muy difícil porque es un proyecto muy grande y que hay ya muchos intereses económicos, pero nosotros queremos sacar aquello que aún se puede, queremos continuar manteniendo nuestra producción agrícola mejorando el agua con que contamos, las plantas que se deben cultivar orgánicamente. Queremos continuar con la agricultura, nosotros sabemos que es muy difícil pero seguiremos aquí, aun cuando no nos apoyen (entrevista con pobladores de Tláhuac, junio, 2010).

Un tercer caso es el pueblo de Zapotitlán, que tenía ejidos, pero ya está tan urbanizado como la delegación Iztapalapa, dado el crecimiento de sus mismos habitantes y la llegada de población

foránea, aunque conserva sus zonas agrícolas ejidales al lado del pueblo de San Luis en Xochimilco.

Existe una parte de la tierra que se ha urbanizado rápidamente, se trata de la Ciénega de Tampilule; era una zona de “humedales” y de lagos que se ocupaban en las labores agrícolas.

Pero nuestro pueblo está ya muy urbanizado. Desde 1970 comenzaron a construir edificios en condominio que todavía tienen problemas con la introducción de servicios urbanos. A veces tenemos muchos problemas con los nuevos pobladores que han llegado recientemente; ellos no nos aceptan por nuestras festividades patronales, ellos nos ven como *indios*, aunque a veces, copian nuestras danzas y celebraciones.

En la delegación Tláhuac hicieron firmar cartas a los habitantes para que las obras se realizaran en esta delegación y no en Xochimilco, más adelante se enteraron de la construcción de la Línea 12 del Metro por los medios de comunicación. Posteriormente se dieron cuenta de las afectaciones a las que tendrían que hacer frente porque con la construcción de la estación terminal del Metro llegarían nuevos comercios que competirían de manera ventajosa con los pequeños comercios establecidos en estos pueblos.

La población considera que al construirse la nueva Línea del Metro habrá una mayor urbanización por la inmigración de nuevos pobladores que se establecerán de manera desordenada. Los habitantes de estos pueblos han abandonado sus tierras agrícolas porque el gobierno nunca los apoyó, lo que habría evitado o controlado, al menos, la urbanización creciente que se ha generado. Los habitantes de estos pueblos señalan también otro tipo de afectaciones:

Habrà mayor inseguridad con el Metro porque van a venir personas de otras partes, más bien se agudizarán porque esos problemas ya existen.

Ya tenemos problemas de robos, secuestros, consumo de drogas debido a la inmigración que ha llegado de las otras delegaciones.

Las personas mayores dicen que nuestras tradiciones van a desaparecer, pero resistimos: yo soy promotor cultural y por el contrario, hemos recreado los bailes y el carnaval que se habían terminado en el siglo pasado. Pensábamos que con los condominios y las nuevas urbanizaciones, nuestras tradiciones iban a terminar, por el contrario, ahora se da un efecto demostración y en las escuelas de las nuevas

colonias, los niños copian las danzas, que nosotros el pueblo originario, les hemos enseñado (entrevista con pobladores de Zapotitlán, junio de 2010).

En el centro de Zapotitlán existe un cartel que indica reclamos pero también una propuesta: “Nuestra escuela secundaria fue afectada por el sismo y nosotros no estamos en contra de la Línea Dorada, pero queremos también una secundaria Dorada”.

Aun cuando la población de Zapotitlán ve como un hecho la construcción del Metro, considera que al promoverse nuevas urbanizaciones, los servicios urbanos serán cada vez más deficientes, tales como el drenaje y la energía eléctrica, además de que el incremento de los volúmenes de basura propiciará inundaciones, entre otros problemas.

CONCLUSIONES

Sin duda, una obra de esta naturaleza tenderá a cambiar el paisaje característico de los humedales y de la agricultura chinampera de esta zona, dados los cambios en el uso del suelo que implicarán las nuevas construcciones y los servicios urbanos que necesariamente conllevan. Las actividades agropecuarias se verán más presionadas por la urbanización que ampliará los espacios que hasta ahora ocupa y se dará paso a las nuevas instalaciones comerciales y de servicios por lo que se transformará aún más la composición de la población económicamente activa.

En conclusión, podemos afirmar que si bien la Línea 12 traerá ciertas ventajas para la población en general, también tendrá efectos negativos, como por ejemplo, el crecimiento sin control de la población y de la urbanización.

Como hemos visto, el nivel de afectación es diferente en los tres pueblos por donde pasará la Línea 12 del Metro; sus habitantes responden de acuerdo con el grado en que serán afectadas sus tierras. Es necesario indicar que en ningún caso ellos han tenido la información completa de las obras que serán realizadas o se les ha preguntado acerca de sus propuestas para mejorar su vida. Sin embargo, pretenden continuar con sus formas de organización tradicional, sus rituales y fiestas para los santos barriales o de sus

pueblos, reanimando incluso algunas otras como el carnaval que ya no se realizaba y que algunos grupos culturales se han empeñado en darle continuidad.

La población afectada por la construcción de la Línea 12 va a seguir en sus pueblos con su antigua cultura y desea que se protejan las zonas arqueológicas y los suelos agrícolas que aún le quedan. Requiere, además, contar con el apoyo oficial para proteger los espacios abiertos que aún quedan como zonas de reserva ecológica. En el caso de las zonas más urbanizadas, la población afectada desea tener acceso a mejores servicios y a vivir estos cambios de la mejor manera posible.

Estos pueblos han logrado permanecer en medio de una urbanización descontrolada sin que medie alguna política capaz de reconocer el valor estratégico de los recursos que se están afectando en estas zonas de recarga del acuífero que todavía alimentan de agua a la Ciudad de México. No se ha reconocido tampoco la importancia que aún tiene la producción agrícola de origen chinampero que genera ocupación e ingresos a una parte de su población que conserva y transmite a las nuevas generaciones su herencia cultural, el apego al terruño, a sus formas de organización, a su ritualidad y a sus creencias. Estos pueblos continuarán resistiendo desde su estilo de vida que ha dibujado históricamente este espacio social compartido hoy con migrantes de la ciudad y de otras entidades del país y que ha sido partido por vialidades y ahora por un medio de transporte masivo que atraerá mayores construcciones y a una población más numerosa si no se aplican medidas necesarias para contenerla y promover la protección de los humedales, las zonas de recarga, las zonas arqueológicas, el paisaje y las actividades tradicionales. Su pérdida empobrecería más al medio ambiente y a la cultura de nuestra ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

Borroto Pérez, Matilde (2009), Taller "Dialogando sobre los recursos naturales y desarrollo regional y global sustentable", México, Instituto de Suelos del Ministerio de Agricultura de Cuba, Programa de Superación Académica de la UAM-Xochimilco.

- Delegación Tláhuac (2008), *Programa delegacional de desarrollo urbano*, México, Gobierno del Distrito Federal.
- Gobierno de la Ciudad de México (2007), "Monografía de la delegación Tláhuac", *Enciclopedia de los municipios de México*, Santiago G. Ensástiga, jefe delegacional de Tláhuac, Gobierno de la Ciudad de México, p. 2 (s/n).
- Gobierno del Distrito Federal (2008), Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial del Distrito Federal (2008), "Estudio sobre la zona chinampera y las demás afectadas de las delegaciones Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta, por la proliferación de asentamientos humanos irregulares en materia de afectaciones al medio ambiente y al ordenamiento territorial", México, Gobierno del Distrito Federal [<http://www.paot.org.mx/centro/ceidoc/archivos/pdf/EOT-01-2008.pdf>].
- INEGI, (1990), *Censo de población y vivienda del Distrito Federal*, Delegación Tláhuac, México, INEGI.
- (2000), *Censo de población y vivienda del Distrito Federal*, Delegación Tláhuac, México, INEGI.
- (2010), *Censo de población y vivienda del Distrito Federal*, Delegación Tláhuac, México, INEGI.
- (1995), *Conteos de población y vivienda*, Delegación Tláhuac, México, INEGI.
- (2005), *Conteos de población y vivienda*, Delegación Tláhuac, México, INEGI.
- (s/f), *Prontuario de información geográfica delegacional de los Estados Unidos Mexicanos*, Tláhuac y Distrito Federal, México.
- (2008), *Anuario estadístico del Distrito Federal*, "Medio ambiente" [www.inegi.gob.mx].
- Nagano Rojas, Guillermo (2009), Taller "Dialogando sobre los recursos naturales, desarrollo regional y global sustentable, México, Departamento de Síntesis Creativa de la UAM-Xochimilco.
- Pantoja, Sara (2008), *El Universal*, Ciudad de México, 12 de noviembre.
- Pérez, Érika, Edith Martínez, Johana Robles (2008), *El Universal*, Ciudad de México, 2 de octubre de 2008.
- Serna, Leslie (1997), *¿Quién es quién en el MUP*, citado en el documento de la Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, México.
- Serra Puche, Mari Carmen y Yoko Segiura (1979), "Terremote Tlaltenco, Distrito Federal un asentamiento en el sur de la Cuenca de México", *Anales de antropología*, vol. XVI, México, UNAM.
- Villarreal González, D.R. y Fournier García L. (2010), "Encuesta sobre el sistema de transporte colectivo en las cuatro delegaciones del sur",

alumnos de la Licenciatura en Economía, cuarto trimestre, México, UAM-Xochimilco.

Villarreal, D.R.; Dávila Ibáñez, H.R. y Constantino Toto R. (2007), *Transporte y segregación social en la periferia sur de la zona metropolitana de la Ciudad de México* [[http://Prodeco.correo.uam.mx.Cuadro 8](http://Prodeco.correo.uam.mx.Cuadro%208)], elaborado con base en datos del Scince 2000 y Coneval, 2010.