

## DESARROLLO URBANO Y ESPECULACIÓN DE BIENES RAÍCES

Arturo ORTIZ WADGYMAR\*

Podemos afirmar que una de las características fundamentales de la llamada política de desarrollo regional y urbano en los países capitalis-

---

\* Investigador Asociado del IEC-UNAM.

Mayo-Julio 1978

tas dependientes se ha enfrentado históricamente a los múltiples condicionamientos que impone la necesidad de obtención de elevadas tasas de ganancia de los capitalistas nacionales y extranjeros. En este sentido el congestionamiento urbano y el notorio atraso de las regiones marginadas, viene a ser una resultante esencial del modo de producción capitalista, y en el caso de los países subdesarrollados, una consecuencia natural de las necesidades de expansión del capitalismo mundial que, en su fase actual concebida por Lenin, en el aspecto de la exportación de capitales, genera en nuestros pueblos la proliferación de consorcios y corporaciones trasnacionales, que entre otros muchos problemas, propician el congestionamiento industrial y urbano en ciudades coloniales, en las que desde hace siglos se concentró el capital industrial, y hoy en día, el capital financiero vinculado a los grupos económicos de poder local.

En base a tales leyes inexorables del capitalismo, nos encontramos en México la multicitada deformación del centralismo económico, político y demográfico de la capital de la República, y otras cuantas ciudades de provincia que, desafortunadamente y en contra de lo que se dice en algunos círculos oficiales y privados, continúan creciendo anárquicamente en razón de los negocios privados de los fraccionadores coludidos con los gobiernos estatales y municipales.

No obstante lo que no cesa, son las quejas y las querellas persistentes en torno al infierno que es y que se presume que será en los años venideros la megalópolis o conurbación de la ciudad de México,<sup>1</sup> en la que día a día se vuelve más difícil habitar. La insuficiencia de servicios públicos y su costo cada día más elevado, los problemas viales insolubles y la contaminación ambiental constituyen los retos principales a resolver dentro del marco de una economía dependiente en lo externo y subordinada en lo interno a los negocios fabulosos de las compañías constructoras sedientas de jugosas concesiones; y por desgracia, no tanto con la mentalidad económica fundamental de obtener el máximo de servicio con el mínimo de inversión, sino de qué manera gastar lo más posible y con ello elevar utilidades inclusive inflando costos.

Muy a pesar de que en los últimos 10 años se ha hablado de que urge detener el éxodo rural a las ciudades, en verdad este ha continuado por virtud del ingrediente básico que consiste el centralismo de las inversiones públicas y privadas que continúan quedándose preferentemente en el área urbana metropolitana de la ciudad de México, y

<sup>1</sup> Véase mi artículo, "El centralismo en México, problema estructural que se agrava", *Problemas del Desarrollo*, Año IV, Núm. 13, nov. 1972-enero 1973, p. 115.

a más de ello al haber pocas oportunidades en el interior continúan atrayendo más mano de obra rural en obras como la reciente ampliación del Metro capitalino, las tareas de adoquinamiento de jardines y camellones y sobretodo, la anunciada obra de ampliación de la carretera México-Toluca; toda esta mano de obra no calificada sin duda engrosará las casuchas de los *ghettos* y ciudades perdidas, cuya expansión pese a las leyes restrictivas vigentes no los han podido detener, porque los inmigrantes agrícolas forzosamente tienen que hallar morada en las condiciones que las circunstancias les imprimen.

No obstante no podríamos asegurar que no existe una tendencia dentro de ciertos grupos gubernamentales por atacar este problema y en este sentido nos atreveríamos a suponer que la primera versión de la Ley de Asentamientos Humanos que tanto asustó a la burguesía mexicana, tuvo en ciertos aspectos iniciativas para controlar la desmedida voracidad de las burguesías rentistas y terratenientes que han amasado inmensas fortunas en razón del usufructo de la tierra y de los negocios turbios de los bienes raíces. Pero también se recordará que esa ley sufrió una severa modificación en el Congreso de tal manera que sólo quedó una caricatura de la ley original.<sup>2</sup>

A su vez grupos de la burguesía han determinado que el crecimiento de la ciudad de México no debe continuar hacia el norte y noroeste, en virtud de que en carne propia viven los serios congestionamientos urbanos de las colonias de ciudad Satélite, manifestados en carencias de agua, transportes y vías rápidas, razón por la cual se ha pugnado por detener los permisos para nuevos fraccionamientos en esas zonas, lo cual a pesar de todo no ha impedido que continúen las ciudades perdidas clandestinas y las invasiones de paracaidistas, quienes sin ningún permiso de construcción y sin tener regularizada su tenencia de la tierra se apoderan de un espacio donde vivir, o aceptan condiciones leoninas de compra-venta careciendo absolutamente de todos los servicios públicos municipales.

Es decir, los pobladores de las zonas residenciales de Satélite, ya no quieren más habitantes que compliquen su convivencia, pero desafortunadamente las legislaciones vigentes y la corrupción existente entre las autoridades de dicha zona, permite la aparición de nuevos fraccionamientos y nuevos cinturones de miseria.

<sup>2</sup> No obstante recuérdese que esta ley creó tal pánico entre la burguesía que a partir de esa fecha se consideró que Echeverría atentaba contra la sagrada propiedad privada y por lo tanto a partir de esos años se propició la fuga de capitales y las reducciones en la inversión privada, aunado a los temores de una posible devaluación del peso, lo que fue el preludio de la crisis económica contemporánea.

No obstante los grandes grupos de fraccionadores no han abandonado su idea original de realizar grandes negocios en base a especular con las pocas zonas baldías del DF y del estado de México cercanas al primero, sólo que es ya el sur de la ciudad la que se advierte claramente como futura zona de congestión urbano, en la que se piensa que hay agua en abundancia —por los escasos y saqueados manantiales de Xochimilco y Tláhuac—, por lo que día a día aparecen anuncios de nuevos fraccionamientos por aquellos lugares, y el acaparamiento de terrenos otrora dedicados a la agricultura, hoy aparecen ociosos en espera de que compañías constructoras e inversionistas en bienes raíces sustituyan la vegetación natural de esas regiones campiranas por *smog* y por cemento.

Esta misma tendencia se advierte en las zonas aledañas al Ajusco, por donde atraviesa la nueva carretera, en donde hay manifestaciones muy claras de expansión urbana y no sería difícil que en aras de la ganancia capitalista que es eje de nuestro sistema, el principal pulmón de la ciudad de México se convirtiera en zona residencial, fabril o en cinturones de miseria.

Pensamos que con las inversiones programadas para los próximos años en la zona urbana de la ciudad de México, de ninguna manera se intenta resolver el problema del centralismo y del congestiónamiento urbano, sino que es claro su reforzamiento en otras zonas hasta hoy menos congestionadas y con más recursos naturales que permitan ventas de terrenos a precios estratosféricos. Con la construcción de la supercarretera a Toluca con ocho carriles se observa también la clara tendencia a dirigir el crecimiento de la ciudad de México hacia esta última, con lo que no es remoto pensar en la posibilidad a largo plazo de integrar una megalópolis en la que estén unidas Toluca, Cuernavaca y Puebla; para lo cual las propias constructoras y los dueños de terrenos no dejarán de recomendar que el Estado financie cuantiosas inversiones en la construcción de redes de transportes colectivos que ligen a tales ciudades con la de México.

El problema del crecimiento urbano de la ciudad de México a nuestro juicio, ya no es de qué manera satisfacer las necesidades de servicios y de transporte de una población que excede los 12 millones de habitantes, sino de qué manera desarrollar otros «polos de atracción» que vuelvan atractivo el traslado de campesinos sin tierra por un lado, de obreros en busca de trabajo y de empleados públicos y privados; es decir crear las llamadas «metrópolis de equilibrio» que sirvan de bordos de contención de la migración provinciana, para lo cual se hacen necesarias fuertes inversiones planeadas sobre todo en la creación de

fuentes permanentes de empleos que enraícen a la población en forma definitiva.

En las circunstancias actuales, se piensa que con la ampliación del Metro se resolverán las necesidades de la población en 1978, 1979 y quizás 1980; pero para 1981 habrá que hacer otra línea de ese transporte seguramente a lugares todavía más lejanos a precios mucho mayores, y en estas condiciones sería solamente posponer el problema fundamental y proyectarlo al infinito sin ningún resultado práctico para la sufrida población capitalina aún cuando para las compañías constructoras y los especuladores de bienes raíces signifiquen grandes negocios y el amasar inmensas fortunas sin importarles los problemas que dejan a la larga.<sup>3</sup>

Finalmente podemos apreciar que las legislaciones vertidas al respecto del ordenamiento urbano y el desarrollo regional, han pecado de tímidas al no encarar el problema básico al que hemos hecho referencia, y el cual no se resolverá con motivar a la iniciativa privada a que se aleje «voluntariamente» de los centros en los que se concentra la tasa de ganancia, tales como la frustrada ley de “Descentralización y Desarrollo Regional” de 1972, la cual tajantemente podemos afirmar que fue incapaz de controlar el centralismo, en base a incentivos fiscales que de todos modos los empresarios despreciaron y prefirieron continuar en estas zonas. En relación a esta última ley hay que expresar que la de Asentamientos Humanos de 1975 de ninguna manera fue coordinada o sirvió de complemento para la primera, en función de un plan nacional, sino que cada una abordó aspectos separados en algunos casos duplicándose o contradiciéndose; y frente a estas dos legislaciones aparece en 1978 el Plan Nacional de Desarrollo Urbano también desvinculado de tales legislaciones a las que no sustituye ni toma en consideración como complemento.

En una palabra, la política de desarrollo regional y urbano carece de continuidad y está sujeta a los vaivenes sexenales que impiden una planeación a largo plazo indispensable para atacar un problema gigante al que se le trata de resolver con medidas administrativas y legislaciones poco realistas; frente a cuyo caos, incongruencias y falta de planeación a mediano y a largo plazo, los únicos beneficiarios son los grandes especuladores de terrenos y los usufructuarios de las concesiones de obras públicas gubernamentales.

<sup>3</sup> Cabe aclarar que la conurbación con las ciudades aledañas al DF se propicia igualmente por la proliferación de fraccionamientos residenciales destinados a casas de veraneo, que continúan eliminando tierras de cultivo por nuevas zonas urbanas.