

WORKING PAPER SERIES

CONTESTED_CITIES

**ESPACIO PÚBLICO Y GENTRIFICACIÓN. LA MOVILIDAD SUSTENTABLE
COMO DISCURSO GENTRIFICADOR**

FRANCISCO JOSÉ REYNOSO ARREOLA

WPCC-14027

Septiembre 2014

Francisco José Reynoso Arreola

Programa Universitario de Medio Ambiente – UNAM

fran.reynoso@puma.unam.mx

ABSTRACT

En este artículo me dispongo a analizar la gentrificación, ya no desde la expulsión de la vivienda, sino desde el espacio público. Para ello, me baso en tres proyectos de movilidad de la Ciudad de México que fueron desarrollados con capital privado (los grupos acomodados), y que expulsaron a los actores urbanos informales que utilizaban la calle como material y espacio de trabajo.

Una primera parte la constituye una retrospectiva del trabajo informal en la calle y el intento del gobierno por eliminarlo para mejorar su imagen. A continuación, contemplo los proyectos de movilidad como una estrategia para elevar la competitividad urbana. Después, considero el argumento ambiental como el discurso legitimador de estas estrategias de movilidad. Y finalmente, argumento que la *movilidad sustentable* es el discurso que permite eliminar a ciertos actores informales del espacio público, como producto de una ética ambiental superior.

PALABRAS CLAVE: gentrificación, espacio público, movilidad, sustentabilidad, competitividad

LA GUERRA CONTRA LA INFORMALIDAD EN LA CALLE

Quiero hacer una retrospectiva para demostrar que existe un parteaguas en la atención que se le ha dado a los trabajadores informales¹ que trabajan en las calles de la Ciudad de México. Para ello, he reunido en el cuadro 1 las notas de Internet de tres actores urbanos informales durante los últimos tres periodos administrativos, más un cuarto periodo que engloba todo lo previo a ellos. Escogí estos tres actores urbanos informales porque me parece que el desplazamiento de cada uno de ellos es emblemático según la administración con la que se mire; lo cual evidenciaría que existe una política implícita contra la informalidad callejera que, asumo, es para cambiar los usos del espacio urbano, por unos más acordes para una capital que se aspira global (El Universal 07/02/2013). Así, tenemos primero a los ambulantes y su desplazamiento del primer cuadro de la Ciudad de México con la entrada del Rescate del Centro Histórico durante el gobierno de Andrés Manuel López Obrador (AMLO). Después, la eliminación de franeleros con la implementación del Programa de Rehabilitación de Espacios Públicos en tiempos de Marcelo Ebrard Casaubon (MEC), y finalmente la expulsión de los vagoneros del SCT Metro como promesa de Miguel Ángel Mancera para la renovación integral de la Línea 1, para lo cual alzó la tarifa de 3 a 5 pesos. Tres actores informales que utilizan el espacio público como espacio y material de trabajo.

El cuadro 1 consolida las entradas resultantes al utilizar el buscador Google con los algoritmos +ambulante +DF +México -documentales, +franelero +DF +México y +vagonero +DF +México, para cada uno de los periodos.²

Cuadro 1. Entradas de Google sobre diferentes actores urbanos informales (Elaboración propia, el 17 de agosto de 2014)

	(antes de 5/12/2000)	AMLO/AE* (5/12/2000 – 4/12/2006)	MEC (5/12/2006 – 4/12/2012)	MAM (5/12/2012 – 21/3/2014)
Ambulantes	4,450	25,600	212,000	238,000
Franeleros	0	187	12,700	32,100
Vagoneros	8	903	4,340	21,400

*AE = Alejandro Encinas, quien suplió a AMLO como Jefe de Gobierno del DF cuando este último renunció para postularse a las elecciones presidenciales del 2006.

Dos cosas llaman la atención. Primero, de estos tres actores, los ambulantes son los que mayor atención reciben de los medios en todas las administraciones. Segundo, la atención mediática cobra fuerza durante la administración de AMLO/AE, puesto que un período de seis años de gobierno contiene más entradas que todas las administraciones previas.

Este cambio radical se debe, en mi opinión, a la visita de Giuliani en 2003 para diseñar y ajustar el programa *Cero tolerancia* a la Ciudad de México. Como consecuencia, se creó el cuestionado bando de Cultura Cívica durante la legislatura de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y la Ley de Cultura Cívica (GODF, 2004) promulgada por AMLO en 2004. Esta Ley prohíbe y criminaliza a

¹ La informalidad aquí la entiendo como cualquier autoempleo que se lleva a cabo en la calle y que no genera prestaciones laborales, sin importar si éste es un servicio o la venta de algún producto

² Se eliminaron las búsquedas que contuvieran la palabra “documentales” para dejar fuera todas las entradas referentes a la “Gira de Documentales”.

actores urbanos informales como los franeleros, las prostitutas, los limpiaparabrisas y el ambulante (SSP, 2003) porque realizan actividades que van en contra de “la tranquilidad de las personas” (Artículo, 24) o contra “la seguridad ciudadana” (Artículo 25). La Ley dice que, para garantizar la convivencia armónica de sus habitantes, es *deber de los ciudadanos* “[d]enunciar o dar aviso a las autoridades de la comisión de cualquier infracción a las leyes o delitos, así como de cualquier actividad o hechos que causen daño a terceros o afecten la convivencia” como. Por ejemplo, el que se preste “algún servicio sin que le sea solicitado y coaccionar de cualquier manera a quien lo reciba para obtener un pago por el mismo” (Artículo 24, I) o “impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello” (Artículo 25, II).

La guerra contra la informalidad la leo desde la óptica de la economía política urbana, donde me valgo del neoliberalismo para explicar la entrada del capital privado para el desarrollo de proyectos urbanos. Esta manera de hacer ciudad la describe Neil Smith (2002) como urbanismo neoliberal, la cual está relacionada con la ciudad empresarial propuesta por Harvey (1989). De acuerdo a este último autor, los gobiernos de las ciudades empresariales, de la mano del capital privado, se dedican a transformar la imagen de la ciudad como una política encaminada a hacer de ella un lugar más atractivo para la inversión local y global.

Entre los proyectos urbanos que ayudan a crear imagen están aquellos dedicados a la movilidad, ya que hacen de la ciudad un lugar más competitivo, lo cual es un atributo importante dentro del pensamiento neoliberal. No obstante, paradójico a su naturaleza etérea, la movilidad está siempre fija en el espacio (Sheller y Urry, 2006), ya que se requiere del espacio público urbano para construir e instalar su infraestructura. En el caso de las ciudades de los países en desarrollo como México, este espacio muchas veces ya ha sido ocupado por otros actores, principalmente trabajadores informales que lo utilizan como espacio y material de trabajo. De esta manera, al imponer la idea de la ciudad empresarial competitiva a través de los proyectos de movilidad, se les segrega. Es así como los grupos marginados (los trabajadores informales) que usan el espacio público se ven desplazados por los grupos acomodados (los inversionistas), modificando sus usos y las relaciones que se llevan a cabo en él.

MOVILIDAD PARA UNA CIUDAD COMPETITIVA

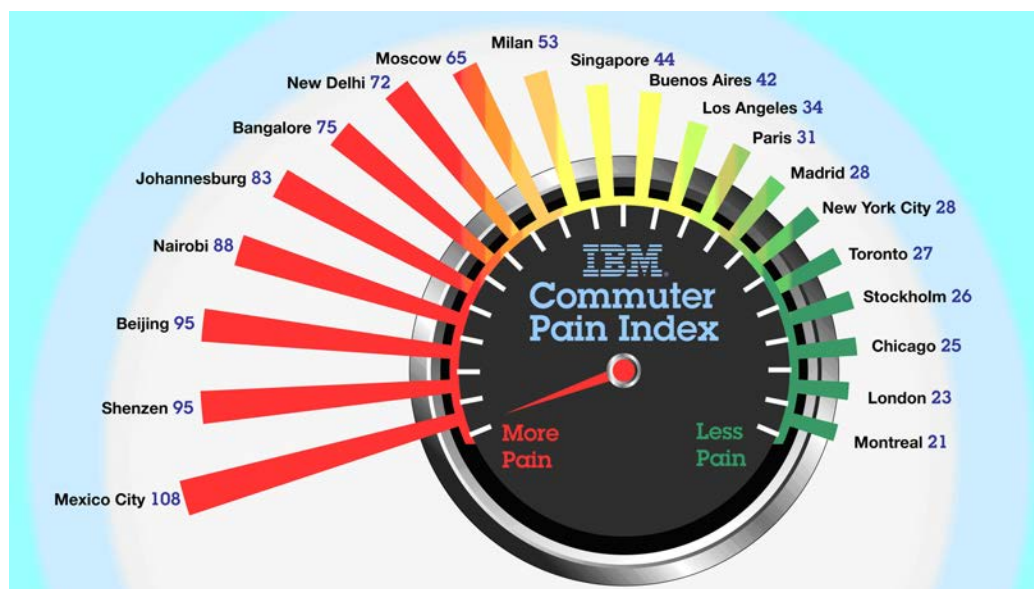
La globalización y las políticas liberales que han afectado el funcionamiento de las ciudades han incidido particularmente en el comportamiento de los transportes urbanos, en especial en las megaciudades como la Ciudad de México. Las nuevas formas de inserción en la economía y su expresión en las ciudades han estado siempre acompañados por un sistema de transporte que ha asumido un rol funcional a este desarrollo. Las nuevas tendencias de organización y funcionamiento de los sistemas de transporte urbano dan cuenta precisamente de una transformación institucional, política y operativa que sirve de soporte funcional a las demandas urbanas y a las tendencias del desarrollo urbano (Figueroa, 2005).

La infraestructura para el transporte es vital para el crecimiento económico y el bienestar de las ciudades, sobre todo en aquellas que se encuentran insertas bajo un contexto neoliberal (Cervero, 2001; Acevedo, 2009). Esto se debe a que existe una idea generalizada entre los distintos organismos empresariales de que un sistema de transporte deficiente tiene costos que disminuyen la competitividad urbana (IMCO, 2012) – un elemento trascendental para la ciudad empresarial –, dado que se pierden horas-hombre y se generan costos ambientales y a la salud. Tan solo en la Ciudad de México, el tiempo promedio de un viaje, en el 2007, dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) era de 53 minutos. Dos años después, este tiempo se había incrementado a una hora y veintidós minutos. Si este tiempo se redujera al nivel del de Nueva

York (38 minutos), los capitalinos (y las empresas) podrían generar entre 11,500 y 33,000 millones de pesos extra por año (IMCO, 2012); pero la movilidad en los países en desarrollo se ve complejizada por una serie de factores históricos, sociales, económicos, políticos y espaciales que actúan tanto en la escala micro como en la macro.

En el contexto de la ciudad empresarial – que debe ser competitiva – la congestión vehicular no nada más representa un inconveniente económico en tanto que las horas-hombre que se pierden en el tráfico representan millones de dólares no generados. La congestión vehicular también es un inconveniente social en tanto que esas mismas horas-hombre perdidas generan frustración para los millones de personas que se deben movilizar de su casa al trabajo y del trabajo de vuelta a casa. La empresa IBM ha realizado cuatro estudios exhaustivos sobre las vicisitudes de transportarse al trabajo: el *Commuter Pain Study*, que tiene la intención de conocer cuál es la ciudad más conflictiva y dolorosa para transportarse de la casa al trabajo y viceversa. Los últimos dos estudios fueron encuestas globales en las que se han incluido ciudades “internacionales” de los seis continentes y en los cuales apareció la Ciudad de México. Para la encuesta del año 2010³, la capital mexicana quedó en segundo lugar, abajo de Beijing. Para el 2011⁴, la Ciudad de México ya había destronado a la ciudad china para llevarse el primer lugar como la peor ciudad en movilidad (Figura 1). Asimismo, la congestión vehicular, dada su dependencia en el consumo de combustibles fósiles, genera el 49.8% de las emisiones de gases de efecto invernadero que se producen en la ZMVM (SMA, 2006).⁵ Estos tres inconvenientes, el económico, el social y el ambiental, son resultado de la situación actual del sistema de transporte que se vive en diferentes ciudades de los países en desarrollo y son, a su vez, obstáculos para la ciudad empresarial, ya que, como explicamos anteriormente, además de ser competitiva debe ser atractiva para los inversionistas y el capital internacional.

Figura 1. El Commuter Pain Index, ilustrado en este velocímetro, ranquea 20 ciudades internacionales según la carga emocional y económica de los desplazamientos. De derecha a izquierda, las ciudades se trazan desde menos dolorosa a partir de Montreal y aumentar gradualmente a la ciudad más dolorosa, la Ciudad de México.



Fuente: IBM. <http://www-03.ibm.com/press/us/en/pressrelease/35359.wss>

³ <https://www-03.ibm.com/press/us/en/pressrelease/32017.wss>

⁴ <http://www-03.ibm.com/press/us/en/presskit/35314.wss>

⁵ http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/inv_emi_gas_invernadero/08inventario.pdf

EL DISCURSO AMBIENTAL EN LA MOVILIDAD

En este trabajo parto del supuesto de que, a pesar de que existen diversos argumentos para afirmar la ineficiencia de la movilidad en la Ciudad de México, es la problemática ambiental, y no la económica ni la social, la que funciona como discurso hegemónico para resolver los problemas urbanos en torno a ésta y aceptar la entrada de capital privado. Otros autores (While, et.al., 2004; Brand, 2007) han empezado a incluir esta arista ambiental en los estudios académicos relacionados al urbanismo neoliberal, sin olvidar que los problemas urbanos bajo el contexto de la ciudad empresarial se resuelven de la mano con el sector privado.

Para Brand (2007) existen vínculos explícitos entre la política neoliberal del desarrollo urbano y el ambiente, los cuales suelen definirse primeramente en términos del requerimiento de una ciudad verde y limpia como requisito para atraer el capital, la élite profesional y el turismo; y luego, demostrar el sentido de responsabilidad global mediante la adopción de iniciativas ambientales y la participación en programas internacionales sobre ambientalismo urbano. Claro ejemplo de esto es la participación del ex jefe de gobierno de Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubon, en el Consejo Mundial de Alcaldes para el Cambio Climático y en la organización del Congreso de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU) que tuvo lugar en la Ciudad de México, en noviembre de 2010. Ambos argumentos, a pesar de estar dirigidos hacia la economía internacional y la política global, resuenan internamente como una lógica dirigida a mejorar la calidad de vida de los residentes: su seguridad, salud, placer estético y confort físico, con demandas adicionales – aunque menos fundamentadas – sobre la reconstrucción de un sentido de comunidad y la cohesión social.

Brand (2005a) considera que el ambientalismo ha sido parte constitutiva de la *urbanización* neoliberal y de las transformaciones en los paisajes socioespaciales en un periodo de cambios urbanos radical, desigual y conflictivo. Para Brand (2007:618), el neoliberalismo y el ambientalismo emergieron al mismo tiempo como una respuesta a la crisis Fordista de los años 1970, ideologías formalizadas en el Consenso de Washington y en el Reporte Brundtland, respectivamente. Éstas no sólo sirvieron como vectores de la economía post-Fordista y de la regulación social, sino que también dieron forma a las recientes preocupaciones sobre la escasez [de recursos] y el riesgo. Diferentes autores han estudiado su vínculo territorial (Keil y Graham, 1998; Bauriedl, y Wissen, 2002; While et al., 2004, citados en Brand, 2007), demostrando cómo el ambiente es utilizado dentro de la planeación para favorecer la acumulación competitiva y la atracción de capital.

Brand (2007) argumenta que cuando se aterrizan las problemáticas ambientales al plano urbano – específicamente al *lugar* – es más fácil comprender el cambio que ha habido de la política ambiental al *management* ambiental, el cual, según el autor, es un componente necesario para entender cómo es que el proyecto neoliberal ha servido para ejercer el poder político-económico y el control de la sociedad. Es por esta razón que los análisis empíricos de lugares específicos sirven también como crítica al neoliberalismo en tanto que permiten incorporar cuestiones como *identidad, cultura, subjetividad y gubernamentalidad*⁶ (Larner, 2003; Cox, 2005; Perrault y Martin, 2005, citados en Brand, 2007). Esta perspectiva teórica abre al mismo tiempo la posibilidad de incorporar problemas morales y las preocupaciones éticas diarias del ambiente dentro del análisis urbano. Esto es importante, recalca el autor, en tanto que las prácticas del *management* ambiental urbano son especialmente poderosas ya que tienen la capacidad de convertir la política técnica en cuestiones complejas de política y en preocupaciones personales. Así, este autor identifica cómo

⁶ *Governmentality*

Laurie (2006) ha estudiado los programas urbanos que se han creado en distintas ciudades norteamericanas y europeas para promover una “manera activa de vivir” con el objetivo de modificar el ambiente construido, siendo siempre los argumentos de sustentabilidad los que tienen una “ética superior”, en comparación con aquellos tradicionales, como la salud pública para generar bienestar social.

De esta manera, el significado político del ambientalismo urbano no debe explorarse dentro de los confines de los estudios ambientales sino en su relación con las transformaciones socio-espaciales de la urbanización neoliberal. Brand (2007) identifica tres líneas principales. Primero, la creación de un sentimiento de bienestar – tanto físico como social – a través del medio ambiente. Las transformaciones económicas, sociales y culturales bajo la urbanización neoliberal producen condiciones de incertidumbre, estrés y conflicto: la privatización de los servicios públicos, la vivienda y la provisión de infraestructura, entre otros, aunado a las restricciones en el gasto público ha implicado que las autoridades locales carezcan de los instrumentos fiscales e institucionales para garantizar un nivel mínimo de bienestar social. En este sentido, surge el ambiente como la esfera en la cual este bienestar, en alguna medida, se construye discursivamente y se produce materialmente con un mínimo costo público, comparado con la creación de empleos, la provisión de vivienda o la seguridad social, por ejemplo (Brand, 2003).

Segundo, dado que el neoliberalismo implica individualización, fragmentación y relaciones sociales competitivas, el medio ambiente surge al mismo tiempo como la posibilidad para reconstruir un sentido de unidad social con un propósito colectivo. El neoliberalismo en las ciudades produjo una crisis de identidad y la muerte definitiva (*sic*) de una “comunidad” basada en la localidad y en la propinquidad. Sin un interés estratégico o una experiencia espacial compartida, la geografía física del lugar se podía utilizar para reconstruir la identidad local y los problemas colectivos en un ambiente económico y social más bien desterritorializados. Hay que considerar además que haciendo *place marketing*⁷ se pueden explotar las características físicas naturales de una ciudad (o incluso ya de barrios) como una herramienta para distinguirse de los otros en un mundo globalizado que tiende a homogeneizar.

Finalmente, de mano con las dos líneas anteriores, el management ambiental urbano se convirtió en una estrategia de legitimación (Brand, 2005b). El ambiente emergió como un asunto local al alcance de una autoridad local con poderes reducidos y el cual podía ser abordado para demostrar el efecto directo y positivo que tiene en las vidas diarias de las personas. Según Brand (2007) las autoridades locales querían demostrar que todavía tenían un rol importante que jugar. Evidentemente los problemas ambientales tienen un efecto sobre el sentido que las personas tienen respecto a la salud, bienestar y seguridad; el que el discurso ambiental se haya convertido en una estrategia de legitimación dependió en convencer a los ciudadanos de que ésta era la preocupación local más importante, así como un área legítima para la regulación de las actividades sociales y el comportamiento de las personas.

Así, en este trabajo retomo el trabajo de Brand (2003, 2005a, 2005b, 2007) para explicar que el neoliberalismo tiene una expresión urbana en la Ciudad de México, y que éste se ha construido – en parte – gracias al discurso ambiental, especialmente con los proyectos de movilidad que tienen la intención de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, y los cuales requieren del espacio público para la construcción de infraestructura.

⁷ También conocido como *place branding* o *place promotion*, es un nuevo concepto paraguas que engloba el *nation branding*, *region branding* y *city branding*. Todos estos procesos tienen la intención de comunicar cierta imagen hacia un mercado objetivo.

MOVILIDAD SUSTENTABLE. NUEVOS USOS Y ACTORES DEL ESPACIO PÚBLICO

Una movilidad competitiva y el cuidado del medio ambiente dan como resultado la *movilidad sustentable*. A sentir del Director de ITDP México, la ONG que ha asesorado al Gobierno del DF en temas de ciclismo urbano, parquímetros y autobuses con carril confinado (BRT, por sus siglas en inglés), una movilidad sustentable “es la que produce la menor cantidad de gases de efecto invernadero” (entrevistado el 01/04/2013). Existe ya todo un discurso sobre medios de transporte y maneras de moverse que son más amigables para el ambiente, lo cual ha evidentemente transformado la manera en la que usamos el espacio público como soporte para la movilidad. En el caso de la Ciudad de México encuentro tres y coinciden con las propuestas de ITDP:

1. El Metrobús, el sistema de autobuses con carril confinado

Este sistema de transporte fue una propuesta de la Secretaría de Medio Ambiente durante la administración de López Obrador e inició operaciones en 2005. Claudia Sheinbaum, la entonces Secretaria, explicó que este esfuerzo está inscrito en un proyecto internacional de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, que lo colocará en el primer proyecto a nivel mundial en este tipo de trabajos.⁸ De acuerdo al Director de Metrobús, hay una reducción de más de nueve veces de emisiones gramo/Km-pasajero con respecto a las emitidas por los microbuses anteriormente. Una reducción en partículas de entre 2 y 3 veces con respecto al microbús de gasolina. Reducción en óxidos de nitrógeno de entre 3 y 4 veces al comparar con el microbús a gasolina. Reducciones de monóxido de carbono hasta 200 veces con respecto a la emisión del microbús a gasolina, lo cual es debido a que los motores a gasolina tienen una combustión menos eficiente que aquellos que utilizan diesel. Los autobuses a diesel emiten aproximadamente 4 veces menos dióxido de carbono, que el microbús a gasolina. El microbús a gasolina consume hasta 5 veces combustible más que los autobuses a diesel.⁹

2. ecoBici, el sistema de bicicletas compartidas

Este sistema de transporte es igualmente una propuesta de la Secretaría de Medio Ambiente con la excepción de que su inauguración, en febrero de 2010, fue durante la administración de Marcelo Ebrard. El nombre del sistema de bicicletas compartidas de la Ciudad de México hace alusión directa a su funcionalidad ambiental, *ecoBici*. Según Ebrard, es una nueva forma de transporte individual que “nos pone al mismo nivel que ciudades como Barcelona, París, Washington y 11 ciudades europeas”. Además, añade que es un cambio importante para movernos en la ciudad porque tiene sentido porque es más eficiente (La Crónica 11/02/2013) y esto ayuda a la reducción de la contaminación (El Universal 16/02/2010), lo que efectivamente contribuiría a la movilidad competitiva necesaria en las ciudades empresariales. Finalmente, también cree que esta forma de movilidad favorece el sentimiento de comunidad (El Sol de México 26/11/2012).

3. ecoParq, el sistema de parquímetros

Este sistema de parquímetros, a diferencia de los otros dos proyectos de movilidad, depende de la Autoridad del Espacio Público, adscrita a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI). Al igual que *ecoBici*, *ecoParq* inició operaciones en la administración de Ebrard, en

⁸ <http://www.alianzaflotillera.com/noticias/autobuses-articulados/>

⁹ <http://www.conae.gob.mx/work/sites/CONAE/resources/LocalContent/4289/2/guillermocalderon.pdf>

enero de 2012. Ante la pregunta de ¿qué es ecoParq?, su portal digital¹⁰ afirma que “con ecoParq, das menos vueltas buscando lugar de estacionamiento, causas menos tráfico y contaminas menos. Utiliza ecoParq, gana tiempo y ayuda a mejorar tu ciudad. Está en tus manos.” ITDP (2013) calculó, por ejemplo, que ecoParq en Polanco ayudó a reducir 18 mil toneladas de CO2 al año. Es por esta razón y otras que el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), considera que “los parquímetros son un instrumento para crear ciudades más ordenadas y sustentables” (Animal Político 23/03/2014).

Como podemos ver, el discurso ambiental estuvo presente antes, durante y después de la implementación de estos proyectos de movilidad. Lo interesante, no obstante, es que el discurso ambiental no nada más legitimó el urbanismo neoliberal con la entrada de la inversión privada, sino que además legitimó la expulsión de los actores informales que formaban parte del paisaje urbano. Con el pretexto de que los microbuses a gasolina contaminaban más que un BRT propulsado con diesel, la implementación de la línea 1 del Metrobús era inminente, así como la desaparición de los microbuseros que “desquician el tránsito al hacer base donde no está permitido y bajar hasta en triple fila el pasaje” (Reforma 17/10/2005), que representa el 50% de los viajes de esta ciudad (Letras Libres 01/08/2011).

Claudia Sheinbaum explicó que “parte del problema que tenemos en el caso de los microbuses, es que el microbús compite siempre con el pasaje, porque son concesionarios individuales, no necesariamente es que no tengan capacitación, aunque muchas veces ocurre, sino que están peleando por el peso” (Es Más 03/08/2004). Las manifestaciones de los microbuseros que proveían el servicio de transporte en ese corredor vial antes de la entrada en vigor del Metrobús se hicieron escuchar (El Universal 04/11/2005).

Años después, la segunda fase de la implementación de ecoBici hizo polémica cuando a días de entrar a la Colonia Roma, el Delegado de la Cuauhtémoc decidió desplazar a los tianguistas del camellón de Álvaro Obregón para que las cicloestaciones ocuparan el lugar que antes utilizaba la gente del Bazar como fuente de trabajo (El Universal 28/10/2012 y Excélsior 07/11/2012), siendo que en otros polígonos de ecoBici, las estaciones ocupan cajones de estacionamiento para desincentivar el uso del automóvil.

Una cuenta de Twitter, @SalvemosLaRoma (¿de quién la estarán salvando?), se anuncia como un “Movimiento ciudadano que promueve la conservación de la Colonia Roma”. El 3 de noviembre de 2012, en medio de toda la polémica para la instalación de la segunda fase en la colonia, publicaron un tuit que decía:

“La Riqueza Cultural y Artística de la Col. Roma no reside en un Tianguis. Está presente en sus calles, espacios públicos y edificios”

En otras palabras, el tianguis para este movimiento ciudadano no es riqueza cultural ni artística, ni siquiera por el hecho de ser la herencia de una mezcla de las tradiciones mercantiles de los pueblos prehispánicos de Mesoamérica y los bazares del Medio Oriente. Así lo cree también Iván Pérez Samayoa, Coordinador Territorial de la Roma-Condesa, quien compartió la idea difundiéndola a través de su cuenta de Twitter con un retuit. Incluso el director de ITDP México, la ONG dedicada a la “movilidad sustentable”, también pidió un rescate vía Twitter solicitando la ayuda del Delegado de la Cuauhtémoc para instalar los parquímetros diciendo:

¹⁰ <http://66.7.193.242/~ecoparq/que-es-ecoparq>

“Que la instalación del tianguis en Álvaro Obregón en la Roma impide la colocación de estaciones de Ecobici.
Oiga @a_fernandezDF, ayuda acá.”

Figura 2. Los proyectos de movilidad urbana sustentable han desplazado distintos actores informales que utilizaban el espacio público como material y espacio de trabajo.



Fotografías: Google Imágenes

Finalmente, ecoParq inició operaciones en Polanco y los franeleros se hicieron evidentes. Este grupo alzó la voz el día que comenzaron a operar los parquímetros que ahora cuidarían los coches de los vecinos y los trabajadores de la colonia, y que dejarían sin trabajo a estos trabajadores no asalariados (El Universal 09/01/2012). ITDP ha generado toda una serie de documentos respecto al tema de los parquímetros, los cuales podríamos decir son el apoyo científico o técnico del gobierno para afirmar que los franeleros no ayudan a la eficiencia del sistema y que, por lo tanto, deben ser eliminados del espacio público. Los estudios de línea base que ITDP desarrolló para las colonias Polanco e Hipódromo, donde se implementaron parquímetros, incluyen un apartado en el que se muestra cómo la presencia de un “acomodador informal” afecta el tiempo que se tardan las personas en buscar un lugar de estacionamiento. Para el caso de la Colonia Hipódromo, por ejemplo, el tiempo de búsqueda de un cajón cuando hay un “acomodador informal” es de 4:08 minutos, mientras que cuando no lo hay es de 2:38 (ITDP, 2012). Llama la atención la inclusión de este dato dentro de sus documentos porque la implementación de parquímetros indiscutiblemente disminuirá el *cruising time*, con o sin franelero.

La interpretación que doy a este dato es que, en su visión neoliberal de hacer más eficiente y ágil la movilidad, el franelero no tiene lugar, porque si se tarda más tiempo un automovilista en encontrar lugar, entonces contamina más. Es decir, ante los ojos de su Director, los franeleros le restan sustentabilidad al sistema y, por ello, se haría bien en quitarles el control del estacionamiento en la vía pública.

Estos tres grupos, relacionados con la informalidad, la irregularidad y la pobreza, fueron desplazados del espacio público por los nuevos proyectos de movilidad sustentable promovidos por el capital privado. Todo lo aquí expuesto corrobora la postura de Brand (2005a): el ambientalismo ha sido parte constitutiva de la urbanización neoliberal y de las transformaciones en los paisajes socioespaciales en un periodo de cambios urbanos radical, desigual y conflictivo.

CONCLUSIONES

En este artículo pensé el espacio público de la Ciudad de México como un espacio más en el cual se lleva a cabo la gentrificación. Para ello identifiqué a los actores que son desplazados y quienes lo llevaron a cabo: los trabajadores informales y el capital privado, respectivamente. Los primeros, como consecuencia de la falta de empleo, utilizan y habitan el espacio público como material de trabajo para su reproducción social, mientras que los segundos utilizan el espacio público para la reproducción del capital mediante la implementación de los nuevos proyectos de movilidad sustentable. En este sentido, el contexto de la gentrificación del espacio público es la ciudad neoliberal de los países en desarrollo, como pueden ser las capitales latinoamericanas.

Así, la gentrificación del espacio público se puede interpretar desde su enfoque economicista como la interpretó Neil Smith (1979) con su teoría del rent-gap: de modernizar la ciudad con Metrobús, ecoBici y ecoParq, es más rentable para la inversión privada hacerlo en aquellas colonias que tienen mayor número de viajes, como las zonas céntricas de la ciudad. Esto tiene como resultado una urbanización desigual en cuanto a la provisión de infraestructura “sustentable”, haciendo una diferencia marcada en los tipos de uso que se le da al espacio público. Por lo tanto, su gentrificación también se puede interpretar desde el enfoque culturalista y más apegado hacia la teoría de la demanda. Por ejemplo, Ramón Rodríguez (2013), estudiando la posibilidad de la gentrificación de la Colonia Doctores por los nuevos desarrollos inmobiliarios, encontró que entre las motivaciones culturales por las que la gente de mayores recursos había llegado a la colonia, estaba su conectividad lograda con sistemas como Metrobús y ecoBici. No con microbuses ni con peseras, sino con sistemas de transporte que son marcas.

Es importante recordar que el significado político del ambientalismo urbano no debe explorarse dentro de los confines de los estudios ambientales sino en su relación con las transformaciones socio-espaciales de la urbanización neoliberal (Brand, 2007). Por ello, cuando los proyectos urbanos nos hablen de un sentimiento de bienestar – tanto físico como social – a través del medio ambiente; de la posibilidad para reconstruir un sentido de unidad social con un propósito colectivo, a través del medio ambiente; y de la legitimación de estrategias, a través del medio ambiente (Brand, 2005b), deberemos dilucidar cuáles serán los nuevos usos y actores del espacio público.

BIBLIOGRAFÍA

Acevedo, J. (2009). *El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040*. Universidad de los Andes, marzo 2009.

Animal Político 23/03/2014. Preguntas incómodas sobre parquímetros en el DF. Visitado el 27 de marzo de 2014: <http://www.animalpolitico.com/blogueros-neoliberal-nel-liberal/2014/03/23/preguntas-incomodas-sobre-parquímetros-en-el-df/#axzz2xIjK3VHm>

Brand, P. (2003). *La invención de futuros urbanos*. Universidad Nacional de Colombia, Medellín.

Brand, P. (2005a). *Urban environmentalism: Global Change and the Mediation of Local Conflict*. Routledge, London.

Brand, P. (2005b). *La gestión ambiental como estrategia de legitimación gubernamental y regulación social: exploraciones en cuatro ciudades colombianas*. Economía, Sociedad y Territorio 5.19, 499-534.

Brand, P. (2007). *Green Subjection: The Politics of Neoliberal Urban Environmental Management*. International Journal of Urban and Regional Research. Vol. 31.3, 616-632.

Cervero, R. (2001). *Integration of Urban Transport and Urban Planning en The Challenge of Urban Government: Policies and Practices*. Freire, M. y Stren, R. (editores). The World Bank Institute.

Director de ITDP México. Entrevistado el 01/04/2013 en el Café Toscano, Colonia Hipódromo.

El Universal 04/11/2005. Gresca con choferes en Insurgentes. Visitado el 19 de mayo del 2013: <http://www.eluniversal.com.mx/primer/25183.html>

El Universal 07/02/2013. Mancera busca que DF sea una ciudad global “Alfa”. Visitado el 15 de febrero de 2013: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/901567.html>

El Universal 09/01/2012. Franeleros protestan contra parquímetros en Polanco. Visitado el 19 de mayo de 2013: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/821321.html>

El Universal 16/02/2010. Inaugura GDF el sistema Ecobici. Visitado el 21 de marzo de 2014: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/659129.html>

El Universal 28/10/2012. Retiran tianguis de camellón de la Roma. Visitado el 19 de mayo de 2013: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/113973.html>

El Sol de México 26/11/2012. Inaugura Ebrard la última fase del Ecobici. Visitado el 21 de marzo de 2014: <http://www.oem.com.mx/elsoldemexico/notas/n2785027.htm>

EsMás 03/08/2004. Metrobús de Insurgentes, para enero. Visitado el 21 de marzo de 2014: <http://www.esmas.com/noticierostelevisa/mexico/381971.html>

Excelsior 07/11/2012. Polemizan por camellón de Álvaro Obregón. Visitado el 19 de mayo de 2013: <http://www.excelsior.com.mx/2012/11/07/comunidad/868354>

Figuroa, O. (2005). *Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina*. Eure. Vol. XXXI, N° 94. Pp. 41-53, Santiago de Chile, diciembre 2005.

GODF. (2004). Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito

Federal el 31 de mayo de 2004.

Harvey, D. (1989). *From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism*. Geografiska Annaler 71-B (1): 3-17

Harvey, D. (1996). *Justice, nature and the geography of difference*. Blackwell, Oxford

IMCO. (2012). Movilidad competitiva en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: diagnóstico y soluciones factibles. Versión electrónica en: http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos_congestion_en_zmvm2_final_abril.pdf visitado el 15 de agosto de 2014.

ITDP. (2012). *Implementación de parquímetros en la colonia Hipódromo de la Ciudad de México. Estudio de línea base*, apoyado con recursos de la Embajada Británica.

ITDP. (2013). Impactos del programa ecoParq en Polanco. Apoyado con recursos de la Embajada Británica.

La Crónica 11/02/2013. Ebrard pone en marcha Ecobici en la Roma. Visitado el 21 de marzo de 2014: <http://www.cronica.com.mx/notas/2012/702236.html>

La Jornada 10/01/2005. Traerá el Metrobús beneficios en materia ambiental: ecologistas. Visitado el 20 de marzo de 2014: <http://www.jornada.unam.mx/2005/01/10/033n1cap.php>

Letras Libres 01/08/2011. Microbuses y colectivos, el origen del mal. Visitado el 18 de agosto de 2014: <http://www.letraslibres.com/blogs/blog-de-la-redaccion/microbuses-y-colectivos-el-origen-del-mal>

Reforma 17/10/2005. Urgen a construir Metrobús en Eje 8. Visitado el 24 de marzo de 2014: <http://www.sma.df.gob.mx/imecaweb/boletin/bol1005/pdf/09.pdf>

Rodríguez, R. (2013). *Cambios socio-espaciales en la zona central de la Ciudad de México 2000-2010. La Colonia Doctores: ¿un espacio urbano en proceso de gentrificación?* Tesis para obtener el grado de Maestro en Estudios Urbanos. El Colegio de México.

Sheller, M., y Urry, J. (2006). *The new mobilities paradigm*. Environment and Planning. Vol. 38, pp. 207-226.

SMA. (2006). *Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero*. Versión electrónica en: http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/inv_emi_gas_invernadero/08inventario.pdf visitado el 15 de agosto de 2014.

Smith, N. (1979). *Toward a theory of gentrification: a back to the city movement by capital, not people*. Journal of the American Planning Association. Vol. 45 pp-538-548.

Smith, N.. (2002). *New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy*. Antipode. Vol. 34, Issue 3. Pp. 427-450.

SSP. (2003). *Reporte Giuliani* – SSP, Secretaría de Seguridad Pública, México, D.F.

While, A., et.al. (2004). *The Environment and the Entrepreneurial City: Searching for the Urban ‘Sustainability Fox’ in Manchester and Leeds*. International Journal of Urban and Regional Research. Vol. 28.3 Septiembre 2004 549-69