



**CONGRESO INTERNACIONAL**

**CONTESTED\_CITIES**

**EJE 3**

**Artículo nº 3-529**

**EL REVANCHISMO CHILANGO  
GENTRIFICACIÓN A LA MEXICANA**

**FRANCISCO JOSÉ REYNOSO ARREOLA**

## **EL REVANCHISMO CHILANGO**

### **Gentrificación a la mexicana**

Francisco José Reynoso Arreola

Programa Universitario de Estrategias para la Sustentabilidad - UNAM

[fran.reynoso@sustentabilidad.unam.mx](mailto:fran.reynoso@sustentabilidad.unam.mx)

#### **ABSTRACT**

Este artículo habla del revanchismo chilango: un revanchismo semejante al que describió Neil Smith (1996) en la ciudad de Nueva York, pero que ha adquirido matices particulares en la Ciudad de México. Para ello, me dispongo a analizar la implementación del *Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano Mediante el Control de Estacionamiento en la Vía Pública del Distrito Federal*, conocido también como *ecoParq*, con el cual el gobierno capitalino, en asociación con la iniciativa privada, instaló parquímetros en los barrios que tienen un número elevado de viajes en automóvil con el objetivo de contribuir a crear una imagen más atractiva como ciudad empresarial (Harvey, 1989), gracias a las ventajas de movilidad, económicas y ambientales de estos aparatos (ITDP, 2012). No obstante, la instalación de estos dispositivos en la Ciudad de México supuso tener, además, otra ventaja: “recuperar las calles y banquetas”, es decir, el “espacio público” que estaba desordenado por el exceso de automóviles que, en muchos barrios, son gestionados por un actor urbano: los *franeleros* o cuidacoches.

Sin embargo, entre los vecinos hubo descontento porque no todos estaban dispuestos a pagar por hacer uso de la vía pública como estacionamiento; por ello, este *Programa* se sometió a consulta ciudadana. Para convencer al electorado, los vecinos a favor del Programa utilizaron el discurso de la privatización del espacio público para que la gente votara sí en contra de los franeleros. Este es el contexto que nos ayuda a profundizar en el desplazamiento que sufrieron estos ciudadanos que perdieron su empleo para dejarle espacio a la iniciativa privada.

El resultado: un revanchismo chilango que, a diferencia del neoyorquino, fue trasladado a su población para que fuera ella misma la encargada de deshacerse de las personas indeseables que no embonan con la imagen de una capital global; que ya no pone atención en la vivienda sino en el control de los usos del espacio público, y que su escala, como ideología política, ha permeado desde los países (revanchismo francés del siglo XIX) hasta los barrios (revanchismo chilango).

**PALABRAS CLAVE:** revanchismo, gentrificación, espacio público, movilidad, Ciudad de México

## **1. ECOPARQ: ESPACIO PÚBLICO NEOLIBERAL**

Los primeros parquímetros del mundo se instalaron en 1935 en Oklahoma, Estados Unidos (NYT 20/12/2006). La idea original que orilló a Carl C. Magee para crearlos fue disuadir a los trabajadores de estacionar sus coches frente a las tiendas porque, estacionándolos por tan largos períodos de tiempo, ocupaban el espacio para los clientes potenciales. De manera que la propuesta original de los parquímetros era fomentar la rotación de los automóviles para que aumentara el número de clientes potenciales. La propuesta fue respaldada por la cámara de comercio y el ayuntamiento local, que vieron una oportunidad para recaudar fondos para financiar proyectos. El impacto del parquímetro fue triple. En primer lugar, se corrigió el problema del estacionamiento en el centro de la ciudad de Oklahoma. En segundo lugar, se llevaron ingresos a las arcas de la ciudad mediante el parquímetro – cinco centavos por hora – y por las multas de aparcamiento – veinte dólares por cada violación. Y finalmente, se estimuló un enorme crecimiento en el valor tasado de la propiedad comercial en el centro. Carl C. Magee había comenzado una tendencia, y los parquímetros surgieron en las ciudades de todo el país<sup>1</sup> y posteriormente de todo el mundo.

Según ITDP (2012a), una ONG dedicada a la movilidad sustentable, los resultados esperados de la instalación y operación de un sistema de parquímetros se pueden dividir en cinco:

### **Movilidad**

1. Desincentivar la afluencia masiva de automóviles en zonas de alta concentración de actividades, con esto se logra disminuir la congestión vehicular tanto en el área regulada como en el resto de la ciudad.
2. Acortar los tiempos de búsqueda de estacionamiento para los automovilistas.
3. Aumentar el uso de transporte público y medios no motorizados en zonas de alta concentración de actividades.

### **Accesibilidad y espacio público**

4. Mejorar y liberar espacios públicos que habitualmente son utilizados como zonas de estacionamiento informal.

### **Económicos**

5. Generar recursos económicos para la autoridad local, que pueden reinvertirse en programas de movilidad y mejoramiento del espacio público de la zona.
6. Aumentar la oferta de estacionamiento disponible para clientes potenciales del comercio de la zona a través del aumento en los niveles de rotación de los cajones.
7. Erradicar los cobros abusivos por parte de empresas o personas que lucran apartando lugares de estacionamiento.

### **Ambientales**

8. Disminuir las emisiones de gases contaminantes a nivel local, producto de la circulación de vehículos a baja velocidad.
9. Reducir los niveles de ruido.

---

<sup>1</sup> <http://digital.library.okstate.edu/encyclopedia/entries/p/pa015.html>

## Sociales

10. Posibilidad de otorgar un trabajo formal a personas que trabajan informalmente apartando lugares de estacionamiento, al incorporarlas al sistema de parquímetros.
11. Oportunidad para un proyecto de inclusión social y equidad al sistema de parquímetros.

De acuerdo a la organización, el éxito de un proyecto de este tipo se mide por sus impactos en la movilidad urbana, es decir, por la medida en la que se cumplan los resultados mencionados arriba, y no en las arcas fiscales. “No hay que perder de vista que el cobro por el uso de estacionamientos en la vía pública es un medio para atender algunos de los problemas de movilidad urbana, no un fin.”

No obstante, las razones contemporáneas que han motivado el uso de parquímetros, al menos en la Ciudad de México, son diferentes. Si bien éstos siguen siendo una medida para recaudar fondos y han demostrado efectivamente aumentar la rotación de los automóviles para fomentar el comercio, los motivos por los cuales el Gobierno del Distrito Federal afirma instalar parquímetros es porque permite *recuperar el espacio público, aumentar la seguridad y mejorar la calidad de vida*.

La necesidad de recuperar el espacio público de la Ciudad de México se debe a que existe una sobredemanda de estacionamiento en la vía pública, la cual se ve reflejada en el espacio público cuando los automóviles se estacionan de manera ilegal, es decir, en sitios no formalmente habilitados para ello como dobles filas, banquetas, cruceros o rampas para gente con capacidades diferentes (ITDP, 2012a), sitios estipulados en el artículo 12 del Reglamento de Tránsito Metropolitano (GODF, 2007) como lugares prohibidos para estacionarse. Esta sobredemanda es producto de la gratuidad del espacio público para que los automovilistas hagan uso de él, lo cual conllevaría, siguiendo a Hardin (1968), a que las calles, como *bien público*, estén sujetas a la tragedia de los comunes, donde varios individuos – en este caso los automovilistas – motivados sólo por el interés personal y actuando independiente, pero racionalmente, terminan por destruir o degradar un bien escaso – la calle como espacio público –, a pesar de que a ninguno de ellos, ya sea como individuos o en conjunto, les convenga. Por este motivo, el establecimiento de un cobro asociado a reglas de uso se utiliza como herramienta no sólo para administrar un bien escaso en zonas urbanas de alta demanda, sino para hacer más eficientes las condiciones de movilidad de esas zonas y *mejorar la calidad de vida* de residentes y visitantes. Éste es el nuevo discurso: la calidad de vida como producto a consumir (Harvey, 2012). Para ello, las ciudades recurren hoy al uso de parquímetros como sistemas de cobro y gestión del estacionamiento en la vía pública.

**Fotografía 1:** Parquímetro multi-espacio de la empresa Operadora de Estacionamientos Bicentenario, S.A. de C.V. en la Colonia Roma



**Fuente:** Revista Nexos / Fotografía: Ricardo Castro, La Cuchara

La implementación de un sistema de parquímetros está inmersa en el discurso neoliberal porque ayudan a que las ciudades empresariales sean más competitivas. El ITDP (2012a, 2012b, 2013) menciona en contadas ocasiones que un indicador clave en el éxito de la implementación de parquímetros es reducir el tiempo que un automovilista invierte en encontrar un espacio de estacionamiento en la vía pública y el tiempo de caminata desde este punto a su destino final. Esto se logra gracias a que se reduce la demanda de estacionamiento por el cobro para estacionarse en la vía pública, y, por lo tanto, se liberen cajones. Esto, en consecuencia, hace que sea más fácil la búsqueda de un lugar para estacionarse y por ello que se reduzcan los tiempos de búsqueda de estacionamiento o *cruising time*. En este sentido, en términos de competitividad empresarial (IMCO, 2012), los parquímetros ayudan a que se reduzcan las horas hombre perdidas en el tráfico, las cuales pueden equivaler a millones de pesos de productividad o, en otro tipo de cambio, a ahorros en gasolina y por tanto en emisiones de gases de efecto invernadero. En otras palabras, la implementación de parquímetros ayuda de manera indirecta al ahorro de recursos, ya sean económicos o materiales, lo cual habla de una ciudad más eficiente y las ciudades eficientes, como ya mencioné, son atractivas para el capital.

La visión neoliberal de los parquímetros que promueve la ONG dedicada a la movilidad sustentable coincide con la visión que el gobierno tiene del espacio público: un recurso que debe ser distribuido de manera eficiente mediante su consumo. En este sentido, el acceso al espacio público es sólo para aquellos que puedan pagar por utilizarlo. Cuando un gobierno decide implementar parquímetros está legitimando el uso del espacio público exclusivamente como estacionamiento; de manera que el espacio público se vuelve ordenado y accesible para cierto grupo de personas, y deja de ser entonces un espacio en

disputa; el orden, diría Ángela Giglia<sup>2</sup> le quita su complejidad y riqueza. Con parquímetros, el espacio público es regulado, ordenado, normado y cada cosa y cada actor van en su lugar; es un espacio público idealizado, diría Manuel Delgado (2013), en el que se concibe únicamente como estacionamiento.

De acuerdo a un integrante de ITDP, con ecoParq “el gobierno quiere apropiarse de un mercado que no había querido tocar”, pero curiosamente lo hizo a través de una empresa privada que se constituyó unos meses antes de entrar el Programa: Operadora de Estacionamientos Bicentenario, la cual se queda el 50% de los recursos generados. Siguiendo entonces a Appadurai (2005), el espacio público se ha mercantilizado porque su intercambiabilidad es su característica social relevante. El espacio público ordenado con los parquímetros perdió la complejidad que tanto caracteriza a los espacios públicos democráticos donde todas las luchas se hacen presentes (Mitchell, 1999). El espacio público, regulado como un gran estacionamiento urbano, se volvió en una mercancía.

## 2. LOS FRANELEROS: MUCHOS AUTOS Y POCO EMPLEO

En México, la falta de empleo ha generado la creación de trabajadores informales como los franeleros, al menos así me lo expuso Luis (entrevistado el 28/03/2013) cuando me presumió que había estudiado una carrera en el Instituto Politécnico Nacional. Los franeleros tienen como actividad primaria *cuidar a los coches* estacionados a cambio de una propina que, muchas veces, es establecida por ellos. Luis no me dice nada al respecto y yo no se lo pregunto, pero en la hora y media que estuvimos platicando en su lugar de trabajo veo que efectivamente ni cobra a los que se van, ni impone a los que llegan; lo mismo sucedió con cada uno de los franeleros que entrevisté. No obstante, Luis me cuenta que los franeleros no nada más “echan un ojo”, también *lavan coches* y para eso sí pueden imponer un cobro porque, a diferencia de la calle, que no le pertenece a nadie, su mano de obra sí les pertenece a ellos. Es por esta razón que les conocemos como franeleros, por el pedazo de franela con el cual lavan los coches o simplemente agitan en el aire para dar indicaciones para estacionarse; y por ello también los conocemos como “viene vienes”, haciendo alusión a las palabras que utilizan comúnmente para dirigir a los automovilistas mientras maniobran.

Los franeleros también la hacen de *choferes*, pues reciben los coches de aquellas personas que van tarde a dondequiera que se dirijan o cuando ya no hay lugar donde estacionarse. Esto ha orillado a los franeleros a incurrir en actividades penadas por el Reglamento de Tránsito Metropolitano (RTM) como estacionarse en doble fila o en lugares no habilitados para tal efecto en lo que se desocupa un lugar legal, lo cual ha provocado malestar, sobre todo en los vecinos que habitan en las colonias donde los franeleros tienen su lugar de trabajo. Para poder hacer esto, los automovilistas deben dejar las llaves de su coche y confiar en la ética y la honestidad del franelero. Esta situación se da particularmente en zonas donde hay un *place-ballet* (Seamon, 1980), es decir, donde se juntan las *rutinas espacio-temporales* de varias personas, como podrían ser las universidades y los lugares de trabajo. Esto es así, porque sólo de esta manera el automovilista y el franelero se reconocen y se genera un vínculo de confianza a través del tiempo.

Entre dirigir la estacionada, echarle un ojo a los coches, lavarlos, recibirlos y estacionarlos, lo mínimo que se está llevando un franelero a su casa por un día de trabajo son 150 pesos<sup>3</sup>; cifra que puede triplicarse de acuerdo a la cantidad de actividades que realicen. Sin embargo, existen otras *diligencias* por las cuales los franeleros también reciben alguna

<sup>2</sup> <http://residentemex.com/una-politica-de-la-presencia>

<sup>3</sup> 150 pesos equivalen a 7,23 euros u 8.05 dólares americanos al tipo de cambio del Banco de México del 5 de junio de 2016.

remuneración, pero, dado que éstas no están relacionadas ni a la calle ni al automóvil, y a que tampoco son encargos constantes en sus actividades diarias, rara vez se les imagina llevándolas a cabo. Saúl (entrevistado el 12/04/2013) me cuenta, por ejemplo, cómo un día un vecino le pidió si “*le echaba una mano*” para cargar un refrigerador a su departamento. Dado que el edificio era nuevo estaba prohibido usar el elevador para subir carga; vivía en el octavo piso. “*¿Cuánto crees que me pagó? A ver, ¿tú cuánto me hubieras pagado?*”, me preguntó Saúl. Y yo con miedo de verme tacaño le contesté que “*al menos un billetito, ¿no?*” Dejando la posibilidad abierta entre 20 y 50 pesos<sup>4</sup>. “*¡Quince!*, me dijo de vuelta. *No se vale, mano, abusan de nosotros. ¿Sabes cuánto cuesta una mudanza? Eso yo se lo aborré*”. Pobre Saúl porque otros franeleros, reciben la misma propina por apenas cruzarse a comprar la comida del día o los cigarros de algún vecino perezoso que no quiere salir de casa.

No obstante, hay actividades no remuneradas que los franeleros también realizan y de las cuales se sienten muy orgullosos; para empezar, *barrer*. No hace falta que se los diga ningún vecino, porque a ellos les gusta tener su lugar de trabajo limpio. Luis (entrevistado el 28/03/2013) me enseña, por ejemplo, su escoba y la cubeta en la que también pone el agua, que algún vecino le regaló, para lavar los coches. Luego deja arrumbada la basura en alguna esquina o bajo un árbol, porque “*en esta ciudad no hay un solo boté*”. Luis me cuenta también que a él ya le ha tocado *perseguir ladrones*; que un día vio como un cabrón (*sic*) robaba a los “*del puestito de la esquina*” y que lo persiguió hasta que lo alcanzó y le llamó a la patrulla para que fueran por él. Esto me lo cuenta Luis con evidente vanidad porque sabe que está haciendo un bien a la comunidad en la que se desenvuelve y sabe que eso lo convierte en una persona valiosa para el barrio, porque Luis, además, es vecino de La Roma. Otros, en cambio, no han perseguido ladrones, pero saben que su presencia “*ahuyenta las ratas*”. Cuando me dijo eso “el Bigotes” (entrevistado el 02/04/2013) no pude dejar de imaginarlo como un gato, cuya sola presencia tiene el poder sobrenatural (o bastante natural) de ahuyentar a los ratones. No hace falta que los roedores vengán a mirarle la cara a su depredador para que le huyan despavoridos; su sola presencia, el olor que despiden, provoca que éstos no se atrevan si quiera a acercarse. Tal vez por eso le digan el bigotes a Marcos, porque efectivamente su espeso vello facial, como el de los gatos, tiene la sensibilidad de indicarle de dónde viene el peligro. Pero, cuando los franeleros hablan de ladrones, no nada más se refieren a los de autopartes; otro franelero, Armando (entrevistado el 30/03/2013), sabe muy bien que tampoco hay ladrones que roben a casas porque él conoce muy bien a los vecinos que viven “*en su cacho de calle*” que él trabaja. De esta manera, si no hay patrullas y ve a alguien sospechoso o desconocido que está rondando alguna casa o edificio, él mismo se encarga de notificar al primer oficial que cruce por “su calle” para que proceda a investigar.

Los franeleros se encuentran generalmente en las ciudades grandes y de tamaño medio, especialmente en las áreas con una gran demanda de estacionamiento como barrios turísticos, universidades, áreas de vida nocturna, restaurantes, bancos, mercados, supermercados y zonas comerciales. Ya que muchos de estos lugares tienen 1) una oferta limitada de lugares para estacionarse y/o 2) sus estacionamientos públicos tienen tarifas elevadas, esto ha generado 3) la sobredemanda de cajones para estacionarse, por lo que muchos automovilistas prefieren dejar sus coches en la vía pública ya que, además, 4) su uso es gratuito. Esto es lo que ha atraído a miles de franeleros deseosos de recibir – o imponer – sus propinas.

El fenómeno de los franeleros no se sabe cuándo empezó; los hay quienes llevan más de treinta años trabajando, y los hay quienes llevan apenas un par. Sin embargo, lo que sí se

---

<sup>4</sup> Entre 1-2.5 euros

sabe es que una vez ocupadas las calles, las “plazas de trabajo” se heredan a familiares o conocidos. De acuerdo a los datos generados por la Dirección General de Trabajo y Previsión Social (DGTPS) de la Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo del entonces Distrito Federal (STyFE), del 2003 al 2011 el número de personas dedicadas a esta actividad se incrementó en un 431%.<sup>5</sup> Anteriormente quienes ejercían esta actividad eran los adultos mayores, quienes en su mayoría gozaban de la simpatía de los vecinos, pero actualmente, como resultado de las desfavorables condiciones generadas por el proyecto económico, dice la STyFE, la actividad es realizada en mayor medida por jóvenes y cada día se integran más amas de casa.

En 2011, se tenían registrados 6,348 Cuidadores y Lavadores de Vehículos en calidad de trabajadores no asalariados en la Ciudad de México; de los cuales 12.7% eran mujeres; el 65% contaban con Licencia; y 72% residían en el Distrito Federal. Tan solo cuatro delegaciones concentraban más de la mitad de los Cuidadores y Lavadores de Vehículos: Cuauhtémoc (21.8%), Coyoacán (15.4%), Azcapotzalco (10.8%) y Miguel Hidalgo (10.6%).<sup>6</sup>

**Fotografía 2:** Los franeleros empiezan su jornada laboral antes de las 6am para poder apartar con sus huacales los cajones de estacionamiento en la vía pública



**Fuente:** Revista Nexos / Fotografía: Ricardo Castro, La Cuchara

<sup>5</sup> <http://www.cgma.df.gob.mx/work/sites/styfe/docs/progreordcuidadlavadauto.pdf>

<sup>6</sup> *idem*



En 2011, el titular de la STyFE, Benito Mirón Lince, anunció la regularización de cinco mil franeleros<sup>7</sup>, principalmente en las colonias Cuauhtémoc, Condesa y Roma, con el fin de impedir el crecimiento de este fenómeno social y evitar la comisión de delitos en la vía pública. De acuerdo a La Jornada (18/07/2011), con la puesta en marcha del *Programa de Reordenamiento de los Cuidadores y Lavadores de Vehículos* en la Ciudad de México, “se busca acabar con la extorsión, el abuso, las cuotas obligatorias y la apropiación de la vía pública, que es una demanda diaria de peatones, conductores y propietarios de inmuebles. [...] Es un proceso de regularización donde no se podrá cobrar cuota o apartar lugar; en caso de hacerlo, podrán reportarlos y la secretaría actuará de inmediato. Con la puesta en marcha del *Programa* se pretende, por un lado, dignificar la actividad de las personas que se ganan a vida de esta manera y, por el otro, acabar con los abusos de las personas que bajo esta noble actividad abusan de los automovilistas.<sup>8</sup> Para tal propósito, el programa pretende diferenciar a los Cuidadores y Lavadores de Vehículos de aquellos que se apropian de las calles, actividad penada por la Ley de Cultura Cívica, así como brindarle a la ciudadanía una herramienta que permita vigilar la conducta de este gremio, identificándolos y poniendo a su disposición un *call center*, para recibir las quejas ciudadanas que permitirá vigilar la correcta aplicación de las Leyes, Reglamentos y disposiciones administrativas relativos a los trabajadores no asalariados. Es decir, transparentar el proceso de remisión a los juzgados cívicos. En este sentido, pareciera como si el Programa de Reordenamiento de los Cuidadores y Lavadores de Vehículos tuviera la intención de poner un equilibrio entre los derechos laborales de los ciudadanos, establecidos en:

- La Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, que en su artículo 123 establece el derecho al trabajo; en
- La Ley Orgánica de la Administración Pública del D.F., que establece como obligación de la STyFE proteger a los trabajadores no asalariados; en
- El Reglamento Interior de la Administración Pública del D.F., que establece como una atribución de la DGTPS proteger, regular y reordenar a los trabajadores no asalariados que operan en el D.F., así como en el
- El Reglamento para los Trabajadores No Asalariados del Distrito Federal, que tiene por objeto proteger las actividades de los trabajadores no asalariados que ejerzan sus labores en el Distrito Federal, entre ellas las que realizan los Cuidadores y Lavadores de Vehículos (Artículo 3°).

Y su ¿criminalización? en

- Ley de Cultura Cívica del D.F. tiene por objeto establecer las reglas mínimas de comportamiento cívico de los habitantes de la Ciudad de México.

El Programa de Reordenamiento de los Cuidadores y Lavadores de Vehículos en el Distrito Federal, con un presupuesto de 2 millones de pesos, pretende entregar de manera gratuita a dichas personas chalecos con credencial de trabajadores no asalariados, el cual contiene número económico, número telefónico de quejas, leyenda de cooperación voluntaria y logotipos de la dependencia. Benito Mirón Lince, dijo que “lo anterior se asume bajo un criterio integral y no policial, ya que lo importante es *proteger a los automovilistas* y, a la vez, dar la oportunidad a los también denominados ‘viene viene’ *para que sean útiles a la sociedad*”

---

<sup>7</sup> Esta cifra no coincide con los 6,348 franeleros registrados ante la STyFE. Supongo que estos cinco mil franeleros que se regularizarán son aproximadamente el 72% proveniente del DF. Asumo esto por una declaración posterior del ex Coordinador de la Autoridad del Espacio Público en la que me comentó que desarrolló un proyecto en el que se incluyeron a los franeleros que residían en el DF pero se excluyeron a los que venían de fuera.

<sup>8</sup> <http://www.cgma.df.gob.mx/work/sites/styfe/docs/progreordcuidadlavadauto.pdf>

(La Jornada 18/07/2011).<sup>9</sup>

De acuerdo con las reglas de operación para la entrega de chalecos a los “viene viene”, el ciudadano que desee inconformarse o interponer su queja por alguna falta de estos trabajadores no asalariados, deberá hacerlo mediante un escrito dirigido a la Dirección General de Trabajo y Previsión Social de la STyFE, la que a su vez deberá responder como lo establece la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, o a través de una llamada telefónica. Lo que el gobierno no reconoce, es que con la visita de Rudolph Giuliani en 2003 y la recomendación 123 de su Reporte (SSP, 2003) se criminalizaron a los franeleros y otros actores urbanos por “representar un problema para los habitantes de esta Ciudad”, colocándoles como “ese otro” que no es ciudadano y, por ello, no tiene derecho a exigir el uso de los bienes comunes como la calle para su reproducción social.

### **3. LA CONSULTA CIUDADANA: DEMOCRACIA, PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y EL BIEN COMÚN**

El 20 de enero de 2013, el jefe de la Delegación Cuauhtémoc, Alejandro Fernández, convocó a una consulta ciudadana para que los residentes de las colonias Roma y Condesa decidieran si querían o no parquímetros en sus colonias. La consulta ciudadana fue recibida entre vítores y vituperios, pues, por un lado los vecinos de la Roma-Condesa, hartos de que nunca se les considerara en la toma de decisión y con el antecedente de que el gobierno de Marcelo Ebrard había querido iniciar ecoParq en sus colonias sin consultarles (La Jornada 26/12/2011), recibieron de buena gana la consulta a la que asistió más del 50% del electorado, calificando al ejercicio como democrático (Sopitas 21/01/2013). No obstante, por el otro lado, columnistas, servidores públicos y expertos en el tema de la movilidad consideraron que la decisión de someter a consulta la instalación de parquímetros era una gran equivocación porque sus beneficios ya han sido comprobados alrededor del mundo (entrevista con Andoni, consultor de ITDP, 28/01/2013).

Someter a consulta un programa cuyos beneficios están más que comprobados, pero que la gente no acepta fácilmente porque su bolsillo está involucrado directamente, implica entonces que el Delegado haga un esfuerzo por comunicar a sus vecinos los beneficios que conlleva la instalación de parquímetros, aquellos que mencioné en el apartado 2. Se organizaron 13 Audiencias en conjunto con los responsables de los parquímetros, la Autoridad del Espacio Público, para informar a los vecinos sobre el programa ecoParq, aunque en la prensa sólo se notificaron nueve (El Universal 17/11/2012). Trece Audiencias, para nueve colonias en las que viven aproximadamente 70,000 habitantes<sup>10</sup> parece un mecanismo poco adecuado para informar a toda la población. Por este motivo, surgieron diferentes agrupaciones ciudadanas con la intención de informar a los vecinos sobre las ventajas y las desventajas de ecoParq para convencer al electorado cómo votar.

Desde que comenzó la polémica por la instalación de parquímetros en la Roma-Condesa, organizaciones de vecinos a favor y en contra manifestaron su postura en foros, redes sociales, espacios públicos y reuniones con las autoridades delegacionales y capitalinas. Dos grupos principales, @YoAmoALaCondesa y @ParquímetrosYa, quienes están en contra y a favor de su instalación, respectivamente, difundieron mensajes para participar en la consulta; pero los que se muestran a favor han invertido mucho más en promoción y relaciones públicas que los que están en contra (Aristegui 18/01/2013).

---

<sup>9</sup> Desde aquí podemos darnos cuenta para quién se gobierna esta ciudad: las acciones están encaminadas a asegurar el bienestar de los automovilistas, no el de la gente desempleada.

<sup>10</sup> <http://www.ecoparq.com.mx/proyecto-roma-condesa>

**Fotografía 3:** Pancartas de las dos agrupaciones más fuertes en torno al tema de parquímetros en las colonias Roma y Condesa: @YoAmoALaCondesa y @ParquímetrosYa.



**Fuente:** Aristegui Noticias / **Fotografía:** Cuartoscuro

La forma de difusión contrasta. Los vecinos en contra realizaron desde diciembre de 2012 varias manifestaciones “contra la privatización del espacio público” a las cuales llegaron a intervenir los granaderos (Aristegui 23/12/2012) y entregaron folletos en blanco y negro en hojas tipo bond. Por otro lado, quienes apoyan la instalación de parquímetros se identifican como “vecinos” (sic), pero cuentan con una infraestructura de comunicación profesional, con vínculos con agencias profesionales y folletería a color (Aristegui 13/01/2013), además de que se muestran al público de manera más amigable. Mientras los vecinos en contra marchan por las calles desquiciando el tráfico que ecoParq quiere solucionar, los vecinos a favor montan un picnic en el camellón de la Avenida Alvaro Obregón (El Universal 14/01/2013), para demostrar que, de rescatarse las calles y las banquetas, más gente *a pie* podría estar haciendo uso de ellas con actividades más lúdicas y de placer. En este sentido, el grupo de vecinos a favor fue más inteligente, salvo que se valió al mismo tiempo de malinformar a la población, en tanto que uno de los motivos por los que invitaban a los vecinos a votar como ellos estaba el de eliminar a los franeleros (Figura 3).

**Figura 1:** Infografía compartida por la agrupación Parquímetros Ya, en la cual se promueve como ventaja la eliminación de franelero.



**Fuente:** Cuenta de Facebook de Parquímetros YA  
<https://www.facebook.com/parquimetrosya?fref=ts>

Las razones por las que los vecinos estaban en contra era porque no querían pagar más impuestos, y menos si estaban relacionados al coche que ya pagaba tenencia, doble verificación y seguros. Mis entrevistados también mostraron duda al no saber a dónde iba a ir a parar ese dinero, y dado que no tienen confianza alguna en el gobierno, no quieren soltarle un centavo más. Estos dos motivos se hubieran solucionado si los vecinos hubieran asistido a las Audiencias a las que convocó el Delegado porque allí les hubiera explicado que los vecinos de la colonia, cuyas viviendas no cuentan con cochera, tenían derecho a un tarjetón que los eximía del pago de parquímetro, y que el 30% del dinero recaudado se reinvertiría en su propia colonia. Igualmente, muchos de ellos creen que no se debe pagar algo que es público y que la solución al problema del coche no es el parquímetro, por lo que hay que buscar otras soluciones.

Dice Rodrigo Díaz, autor del *Manual de implementación de sistemas de parquímetros para ciudades mexicanas* desarrollado por ITDP, que el rechazo a los parquímetros es por desinformación (Más por Más 11/01/2013), por lo que uno esperaría que la gente a favor de su implementación fuera la más informada; sin embargo esto tampoco fue así. El discurso ambiental, parte de la razón de llamarse *ecoParq* y el fundamento por el cual está considerado como una estrategia dentro del Plan Verde de Marcelo Ebrard, nunca apareció en las entrevistas realizadas a los votantes: nunca se comentó que se disminuirían las emisiones de gases de efecto invernadero; o que ya no habría tanto ruido producto del tráfico; o que desalentar un viaje a la colonia implicaba un viaje pendular menos y aumentaba la seguridad vial. Los entrevistados estaban a favor porque, tomando como ejemplo el caso de Polanco, iba a “haber más lugar para estacionarse y se va a reinvertir el dinero en la colonia”.

No obstante, los vecinos de la Roma-Condesa en realidad no estaban votando a favor de los parquímetros, estaban votando en contra de los franeleros, lo cual, como vimos anteriormente, no es un motivo para implementar parquímetros. El motivo para no querer franeleros es simple: los vecinos de la Roma y la Condesa no quieren pagar por algo que “es de todos” y como muchos de los franeleros han dejado de pedir propina para empezar a exigir su tarifa por adelantado, los justicieros del bien común se han hecho escuchar. La gente votaba por los parquímetros porque estaban hartos de tenerle que pagar a alguien por usar algo que es de todos. Cuando se les recordaba que los parquímetros funcionaban mediante cobro, que también era una privatización dado que era una concesión, contestaban que preferían pagarle a una máquina que a un franelero que no aportaba nada porque no pagaba impuestos; la misma impresión que tenía la Presidenta del Comité Ciudadano Polanco Chapultepec cuando solicitó al gobierno del DF la instalación de estos dispositivos. Al parecer, efectivamente el caso de Polanco había sido exitoso, pues había logrado permear la ideología revanchista en los vecinos de las colonias Roma y Condesa; al menos así me lo expuso Yolanda, habitante de la colonia Hipódromo Condesa (entrevistada el 30/03/2013): quien encontraba como ventajas el que ahora no habrá franeleros porque en Polanco, que es donde trabaja, ya no los hay.

Durante los días previos a la consulta, los medios de comunicación no se cansaron en recalcar que el tema de los parquímetros tenía *polarizada y dividida* a la sociedad, lo cual era cierto, nada más que no era una polarización entre el *sí* y el *no*, como ellos aseguraban; era una polarización entre el *ellos* y el *nosotros*. La consulta ciudadana hizo evidente el revanchismo que existía en los corazones de los ciudadanos de las colonias Roma y Condesa. Esta consulta no nada más fue histórica por el porcentaje de participación, fue histórica porque todos votaron igual, todos votaron en contra: unos contra los parquímetros; otros contra los franeleros.

Incluso las personas que no se mueven en automóvil, principalmente los peatones que viven y trabajan al interior de la misma colonia, estaban a favor de los parquímetros porque así se irían los franeleros que eran los responsables de que los coches estuvieran estacionados en doble fila, en las banquetas y en los pasos de cebra, a pesar de que los coches no sean de ellos. Es decir, no se ven afectados en el sentido de que se les exija una tarifa por hacer uso del espacio público, pero sí ven a los franeleros como los responsables de un espacio público indigno que les permita un libre tránsito.

#### **4. CONCLUSIÓN: EL REVANCHISMO CHILANGO**

Los revanchistas era un grupo de nacionalistas reaccionarios burgueses que se oponían al liberalismo de la Segunda República Francesa, a la decadencia de la monarquía y, especialmente, al levantamiento socialista de la Comuna de París con la que las clases trabajadoras tomaron el control del gobierno derrotado de Napoleón III y controlaron la ciudad por meses. Los revanchistas estaban determinados a reinstaurar el orden burgués con una estrategia que fusionaba militarismo y moralismo con proclamas sobre restaurar el orden público en las calles. Persiguieron a sus enemigos, los Comuneros, con una mezcla nociva de odio y maldad, decididos a vengarse de todos aquellos que les habían robado su visión de la sociedad francesa (Slater, 2010). Es este preámbulo el que le permitió a Neil Smith (1996) hablar de la *ciudad revanchista*, donde, bajo un contexto de crisis, las clases hegemónicas de Nueva York culpabilizaban a las minorías de la decadencia de la ciudad. Para Smith (1996), la mejor estrategia para plasmar el carácter vengativo de la ciudad revanchista es la gentrificación.

Es por esto, diría Smith (1996) que las personas sin vivienda y los activistas okupas de París y Londres, Ámsterdam y Nueva York llevan a cabo una misma lucha. Aunque la reanudación de la gentrificación vaya a conseguir dividir y afirmar aún más la ciudad revanchista, [...] a pesar de ser más las derrotas que las victorias, no hay señales de que los okupas y las personas sin hogar vayan a abandonar repentinamente la lucha por la vivienda. Lo mismo podemos decir de los franeleros si los pensamos como okupas del espacio público que, por la crisis económica actual, no van a dejar de autoemplearse en la calle.

Con la implementación de parquímetros en la Ciudad de México, la burguesía chilanga ha encontrado una herramienta con la cual actuar de manera revanchista contra aquellos que tomaron las calles o que les robaron la posibilidad de un imaginado espacio público decente: los franeleros. Los ciudadanos de los vecindarios en los que se está implementando el sistema de parquímetros han dado un paso al frente para apoyar la iniciativa y se han organizado para actuar como lo hicieron los revanchistas de finales del siglo XIX, con la intención de poner orden a un espacio público indomado.

Con la consulta ciudadana para la implementación de parquímetros en las colonias Roma y Condesa de la Ciudad de México, tenemos que el revanchismo chilango se distingue por tres cosas. Primero, cristalizar en una gentrificación que ya no versa sobre el espacio privado, es decir, la vivienda, sino sobre el espacio público, o sea, la calle. De esta manera, ya no estaríamos hablando de una teoría de gentrificación explicada a través del mercado inmobiliario, sino a través de la privatización de los espacios públicos que llevan consigo aparejada la segregación social, en tanto que algunos sectores informales, como los franeleros, la utilizan como material de trabajo (Reynoso, 2014). En segundo término, el revanchismo chilango es una gentrificación horizontal impuesta por el ejercicio ciudadano de la democracia; es decir, en el juego del revanchismo, el Estado dejó de ser un jugador para convertirse en un árbitro que pareciera la va a uno de los equipos – los vecinos – pero en realidad le va a los inversionistas. Y, finalmente, es la expresión más local del revanchismo. El revanchismo chilango ya no es un revanchismo nacional como el de

Francia a finales del siglo XIX, ni un revanchismo urbano como el de Nuevo York a finales del milenio; el revanchismo chilango es el revanchismo de barrio.

## BILIOGRAFÍA

Animal Político 21/07/2014. Si los estados de México fueran países. Visitado el 5 de junio de 2016 en: <http://www.animalpolitico.com/blogueros-salir-de-dudas/2014/07/21/si-los-estados-de-mexico-fueran-paises/>

Appadurai, Arjun (2005), “Commodities and the Politics of Value” en Martha Ertman y Joan C, Williams (editores), *Rethinking Commodification: Cases and Readings in Law and Culture*, New York University Press, pp. 34-40.

Aristegui Noticias 18/01/2013. #Parquímetros: los contrastes de la propaganda vecinal. Visitado el 5 de junio de 2016: <http://aristeguinoticias.com/1801/mexico/parquímetros-los-contrastes-de-la-propaganda-vecinal/>

Aristegui Noticias 18/01/2013. #Parquímetros en Roma y Condesa: el proyecto y la polémica. Visitado el 7 de mayo del 2013: <http://aristeguinoticias.com/1801/mexico/parquímetros-en-roma-y-condesa-el-proyecto-y-la-polemica/>

Aristegui 23/12/2012. Vecinos de Roma y Condesa protestan contra parquímetros. Visitado el 30 de mayo de 2013: <http://aristeguinoticias.com/2312/mexico/vecinos-de-roma-y-condesa-protestan-contraparquímetros/>

Delgado, M., (2013), *Congreso Arquine No. 14*, en YouTube: <http://youtu.be/Zk1XfdIRLTQ>.

GODF (2004), Ley de participación ciudadana del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 17 de mayo de 2004.

GODF (2007), Reglamento de Tránsito Metropolitano, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 20 de junio de 2007

Hardin, G., (1968). “The Tragedy of the Commons”, *Science*, Vol. 162, No. 3859 (December 13, 1968), pp. 1243-1248.

Harvey, D., (2012). *Rebel Cities. From the Right to the City to the Urban Revolution*, Verso Publishers, EEUU.

IMCO (2012), *Movilidad competitiva en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: diagnóstico y soluciones factibles*, consultado en línea el 5 de junio de 2016 en: [http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos\\_congestion\\_en\\_zmvm2\\_final\\_abril.pdf](http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos_congestion_en_zmvm2_final_abril.pdf)

ITDP (2012a), *Políticas públicas destinadas a reducir el uso del automóvil. Manual de implementación de sistemas de parquímetros para ciudades mexicanas*, apoyado con recursos de la Embajada Británica.

ITDP (2012b), *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), *Implementación de parquímetros en Polanco. Estudio de línea base*, apoyado con recursos de la Embajada Británica.

La Jornada 18/07/2011. Formaliza la STFE la actividad de franeleros y lavadores de autos. Visitado el 5 de junio de 2016: <http://www.jornada.unam.mx/2011/07/18/capital/035n1cap>

La Jornada 26/12/2011. Suspenden parquímetros en la Roma y la Condesa. Visitado el 5 de junio de 2016: <http://www.jornada.unam.mx/2011/12/26/capital/035n2cap>

Milenio 17/01/2013. La absurda consulta sobre los parquímetros. Visitado el 29 de mayo de 2013: <http://www.milenio.com/cdb/doc/impreso/9169890>

Mitchell, D., (1995), “The End of Public Space? People’s Park, Definitions of Public and Democracy”, *Annals of the Association of American geographers*, 85(1), 1995, pp. 108-133.

New York Times 20/12/2006. New York Retires Last Mechanical Parking Meter. Visitado el 7 de mayo de 2016: [http://www.nytimes.com/2006/12/20/nyregion/20cnd-meter.html?ex=1324270800&en=1b3d441d5381e8c5&ei=5088&partner=rssnyt&emc=rss&\\_r=0](http://www.nytimes.com/2006/12/20/nyregion/20cnd-meter.html?ex=1324270800&en=1b3d441d5381e8c5&ei=5088&partner=rssnyt&emc=rss&_r=0)

Reynoso, F. (2014). “Espacio público y gentrificación. La movilidad sustentable como discurso gentrificador”, *Working Paper Series, Contested Cities*, Serie (II). Perspectivas del estudio de gentrificación en México y Latinoamérica WPCC-14027

- Seamon, D., (1980) Body-Subject, Time-Space Routines, and Place-Ballets en Buttimer, A. y Seamon, D., editores, *The Human Experience of Space and Place*, Croom Helm, London, 148-65
- Smith, N. (1996). *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*. New York: Routledge
- SSP, (2003), *Reporte Giuliani – SSP*, Secretaría de Seguridad Pública, México, D.F.
- Sopitas 21/01/2013. Resultados preliminares de la consulta sobre los parquímetros en la Roma-Condesa. Visitado el 5 de junio de 2016: <http://www.sopitas.com/site/198198-resultados-preliminares-de-la-consulta-sobre-los-parquímetros-en-la-roma-condesa/>