



CENTRO DE ESTUDIOS DEMOGRÁFICOS, URBANOS Y AMBIENTALES

**MERCANTILIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y SEGREGACIÓN SOCIAL.  
LA IMPLEMENTACIÓN DE PARQUÍMETROS EN LA CIUDAD DE MÉXICO  
COMO INSTRUMENTO REVANCHISTA CONTRA LOS FRANELEROS**

Tesis presentada por:

**FRANCISCO JOSÉ REYNOSO ARREOLA**

Para optar por el grado de:

**MAESTRO EN ESTUDIOS URBANOS**

Promoción 2011-2013

Dirección de tesis:

**VERÓNICA CROSSA NIELL (El Colegio de México)**

Lector:

**JOSÉ LUIS LEZAMA DE LA TORRE (El Colegio de México)**

México, D.F., julio de 2013.



*A Luciana, que ya llegó.*

*A Melba, que sigue aquí.*

*A Gabriel, que ya se fue.*



## AGRADECIMIENTOS

Esta tesis es producto de varias personas que contribuyeron en muy diversas y variadas formas; mencionar su nombre es una pequeña manera de reconocer su gran contribución en esta investigación.

Antes que a nadie, quiero agradecer a mi familia. A Melba, mi esposa, por haber estado conmigo desde el principio; desde las desveladas del propedéutico hasta las desveladas de la tesis; por haberme impulsado a dar siempre lo mejor de mí porque siempre es el “último jaloncito”. A mis padres, por haberme dado todo lo necesario para sentirme capaz de saltar de la Bioquímica y la Farmacia a los Estudios Urbanos; por hacerme sentir que no importan las decisiones que tome en la vida, ellos siempre estarán allí; que puedo seguir mi corazón. A mi hermana, por haberme compartido sus amistades, que a su vez compartieron sus amistades, para que yo tuviera acceso a información.

A mis amigos y compañeros de clase. A Claudia, por introducirme formalmente al tema de los MUIs que son la causa de mi inquietud intelectual y el motivo por el cual llegué al Colegio. A Chío, Joss, Kelly y Ramón, por estar a mi lado a pesar de la distancia; su ayuda está reflejada en estas páginas. A todos ustedes les debo más que risas y alegría.

A mi Tutora, Verónica, por compartirme una de las literaturas más fascinantes y por haberme llevado de la mano para dar forma y coherencia a las ideas que aquí plasmé; por su amistad más allá de las aulas. Estoy seguro que soy un mejor estudiante gracias a tu tutela. Al Dr. Lezama, por haber sido más que un Lector; por ser algo así como mi profesor favorito del cual nunca quise desprenderme porque siempre me hizo sentir que El Colegio de México también era un lugar para mí. A mis profesores; en especial a la Dra. Clara Salazar y al Dr. Sergio Puente, por haber derrumbado mis ideales para que pudiera construir mi espíritu crítico, que es el rigor de las ciencias sociales. A la Dra. Carolina Martínez Salgado, por haberme introducido en las Metodologías Cualitativas y haberme inspirado a contar esta investigación a través de mis ojos.

A Iñigo Prieto, por haberme iniciado en el trabajo de Manuel Delgado; por su crítica comprometida y por haberme acompañado intelectualmente cuando más tuve dudas. A Javier Garduño, por los invaluable comentarios que enriquecieron este trabajo; por compartirme sus contactos y su mundo; por ser un ejemplo a seguir. Agradezco enormemente que hayan dedicado tanto tiempo en leer mi trabajo para enriquecerlo.

A mis informantes, por su valioso tiempo y apoyo para la Academia, especialmente a todos los franeleros que me regalaron su tiempo a riesgo de perder las propinas que son su sustento; por reglarme sus historias y su urbanidad. A mis amigos y vecinos de las colonias Roma y Condesa, por ser transparentes en sus deseos para la instalación de parquímetros. A los representantes de los Comités Ciudadanos de la Unidades Territoriales Roma-Condesa y Polanco-Anzures. A Paco Ayala. A todos en ITDP, por su profesionalismo y por las ganas de querer hacer las cosas diferentes. Al Delegado de la Cuauhtémoc por su más que excelente disposición y buena gana para concederle su tiempo a la Academia. Al personal de la Autoridad del Espacio Público de la Jefatura de Marcelo Ebrard y de Miguel Ángel Mancera.

Y finalmente, agradecer a la University College Dublin por haberme permitido realizar mi estancia de investigación con la Dra. Niamh Moore, con quien estoy profundamente agradecido por todas sus atenciones, las cuales facilitaron mi estancia e hicieron sentirme como en casa. A mis compañeros de cubículo, Zhao Zhang y Siobhan McPhee, por interesarse en mi investigación y por compartirme bibliografía trascendental para este trabajo.

A todos ustedes, gracias por haber estado en esta parte de mi vida.

**Dublín, Irlanda. 2013**

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>11</b>
<b>1. PROLEGÓMENOS A ESTE TRABAJO</b> .....	<b>17</b>
<b>2. MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>41</b>
2.1    El proyecto neoliberal.....	<b>41</b>
2.2    De estado proveedor a ciudad empresarial .....	<b>50</b>
2.3    El espacio público como mercancía para el capital.....	<b>61</b>
2.4    De ciudad empresarial a ciudad revanchista.....	<b>75</b>
<b>3. CONTEXTUALIZACIÓN</b> .....	<b>81</b>
3.1    Los parquímetros como servicio urbano .....	<b>81</b>
3.2    Los parquímetros en el contexto neoliberal de la Ciudad de México .....	<b>84</b>
3.3    El Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano Mediante el Control de Estacionamiento en la Vía Pública del Distrito Federal .....	<b>85</b>
3.4    Las incongruencias del Programa. La realidad de ecoParq matizada .....	<b>94</b>
3.5    El caso Polanco.....	<b>99</b>
<b>4. CASO DE ESTUDIO</b> .....	<b>109</b>
4.1    El polígono Roma-Condesa .....	<b>109</b>
4.2    La consulta ciudadana.....	<b>116</b>
4.3    El Reporte Giuliani y la Ley de Cultura Cívica. La criminalización de los actores públicos no deseados. ....	<b>123</b>
4.4    Los franeleros.....	<b>128</b>
4.5    El revanchismo chilango .....	<b>133</b>
4.6    ecoParq, una política de movilidad revanchista para un gobierno revanchista .....	<b>136</b>
4.7    La coalición revanchista en la implementación de ecoParq.....	<b>141</b>
<b>5. CONCLUSIONES</b> .....	<b>151</b>
<b>6. FUENTES DE INFORMACIÓN</b> .....	<b>161</b>



## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Polígonos de parquímetros en la Ciudad de México, determinados por la SEDUVI.	94
Figura 2. Zona de parquímetros ecoParq Polanco.	100
Figura 3. Infografía compartida por la agrupación Parquímetros Ya, en la cual se promueve como ventaja la eliminación de franeleros.	119
Figura 4. Mito 6, según ITDP: La llegada de parquímetros a un área de la ciudad genera mayor inseguridad.	145
Figura 5. Logotipo y eslogan del gobierno de Marcelo Ebrard Casubon, 2006 – 2012.	152

## ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS

Fotografía 1. Banqueta obstruida por el tendido eléctrico.	24
Fotografía 2. Diferentes compañías de telefonía se disputan el espacio público.	29
Fotografía 3. Mobiliario urbano con publicidad integrada ocupando la banqueta y obstruyendo el acceso al espacio público.	32
Fotografía 4. El alcalde de París, Bertrand Delanoë, conversa con su homólogo de Ciudad de México y presidente del Consejo Mundial de Alcaldes para el Cambio Climático, Marcelo Ebrard.	37
Fotografía 5. Encierro en los San Fermín, Pamplona, España.	39
Fotografía 6. Infraccionar a quienes respetan las reglas de convivencia, pero no las de cobro, es evidenciar la mercantilización del espacio público.	98
Fotografía 7. Vista aérea del original trazado de la Colonia Hipódromo Condesa.	114
Fotografía 8. Pancartas de las dos agrupaciones más fuertes en torno al tema de parquímetros en las colonias Roma y Condesa: @YoAmoALaCondesa y @ParquímetrosYa.	118
Fotografía 9. Propaganda con la cual se valió el grupo de vecinos de Parquímetros Ya para convencer a la población de que votaran a favor por el sistema de parquímetros.	135

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Búsqueda en Google sobre franeleros, por administración del GDF, con el algoritmo +franelero +México	137
---	-----

## INTRODUCCIÓN

De acuerdo a Harvey (2005), la asignación de derechos de propiedad es considerado dentro de la filosofía neoliberal como la mejor manera para protegerse de la llamada “tragedia de los comunes”, es decir, la tendencia de los individuos a súper explotar los recursos que son de propiedad común como el agua y la tierra o, para efectos de este trabajo, el espacio público cuando es utilizado como estacionamiento.

En México, la falta de empleo ha generado la creación de trabajadores informales como los franeleros, gente que tiene como actividad primaria cuidar o “echar un ojo” a los coches estacionados a cambio de una propina, que muchas veces es establecida por ellos. Según los medios de comunicación mexicanos, los franeleros se han multiplicado y pululado en todas las calles de la Ciudad de México, y sus comentaristas han atacado sin piedad esta actividad “ilegal” describiéndolos como mafias, crimen organizado, pandillas, delincuentes, plagas e incluso, los más religiosos de ellos, como una maldición del infierno. El Reporte Giuliani, el entregable de la visita del exalcalde de Nueva York en la Ciudad de México, establece explícitamente en su recomendación 123 que, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, el gobierno debe evitar la proliferación de franeleros y limpia parabrisas. Irónicamente, el artículo 123 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos es el que establece el derecho al trabajo.

La intolerancia de los medios de comunicación y la importación de políticas como la *Cero tolerancia* de Giuliani han ayudado claramente a que entre los vecinos de los barrios en los que trabajan los franeleros se haya creado conciencia sobre un espacio público inseguro que hay que *rescatar* de sus manos. Como resultado, en términos de Neil Smith (1996, 1998, 2001, 2002), los ciudadanos han empezado a actuar de manera *revanchista* en el nombre de la democracia y el Estado de Derecho con el objetivo de eliminar a este grupo informal del espacio público porque lo tiene privatizado; esto sin importar que sea para su propia reproducción social.

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).

Con la implementación de parquímetros en la Ciudad de México, los ciudadanos han 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. El orden es muy importante dentro del pensamiento neoliberal porque ayuda a hacer más eficiente el sistema completo. En este sentido, de acuerdo al Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), una ONG internacional dedicada a la “movilidad sustentable” basada en la Ciudad de México, los franeleros no pueden ser parte de este nuevo espacio público concebido porque su presencia hace ineficiente tanto el flujo vehicular como la distribución de cajones de estacionamiento (Andoni, entrevistado el 28 de enero de 2013), lo que genera un aumento en el *cruising time* (ITDP, 2012), y con ello la emisión de gases de efecto invernadero.

Con la implementación de parquímetros en la Ciudad de México y la consecuente segregación de franeleros, este trabajo tiene dos ejes conductores. Por un lado pretendo explicar parte de la nueva urbanización neoliberal que se está dando en la Ciudad de México al introducir a un nuevo actor en la disputa del espacio público: la empresa privada. Para ello, me dispongo a matizar, partiendo del supuesto de la crisis del espacio público, la diferencia entre su privatización y lo que aquí llamo su mercantilización, proceso en el cual el espacio público es visto como una mercancía por el capital. Esta mercantilización del espacio público, asumo, es consecuencia de la ciudad empresarial que busca crear imagen para atraer capital (Harvey, 1989). No obstante, como demuestro en este trabajo, la mercantilización del espacio público viene aparejada de una consecuente segregación social, ya que, en términos de Lefebvre (1991), es una

imposición del espacio idealizado sobre el espacio vivido (Delgado, 2013). Así, el segundo eje conductor es el referente a la segregación social como producto de la mercantilización del espacio público.

Los estudios previos del espacio público en torno a su degradación nos hablan de tres procesos distintos: su disolución, su fragmentación y su privatización (Borja y Muxí, 2003). Así, pues, la presencia del capital privado en el espacio público nos hace pensar de manera lógica en su privatización; pero, como veremos en el transcurso de este trabajo, el proceso de privatización explica otros procesos distintos a lo que yo argumento está sucediendo con la urbanización neoliberal de la Ciudad de México: su mercantilización; especialmente cuando ponemos énfasis en cómo juegan sus roles el Estado, como garante de los bienes comunes, como es el espacio público; y la empresa privada que, en un contexto neoliberal busca siempre nuevos nichos de mercado y, por ello ve en el espacio público una mercancía necesaria para la reproducción del capital. Este proceso no es nada más distinto en la manera formal y legal en la que se otorga el permiso para que los privados hagan uso y tengan control del espacio público, sino que también es diferente en cuanto a la forma que adquieren sus consecuencias: la segregación social. Esta fue la primera inquietud de este trabajo, entender si bajo este nuevo urbanismo neoliberal en la Ciudad de México se estaban dando, o no, otras maneras de degradar el espacio público como consecuencia de la participación de la empresa privada y, dado que la mercantilización trae consigo la segregación social, en este trabajo afirmo que así es. Más detalladamente, encuentro que esta mercantilización es producto de una idealización que el gobierno ha hecho del espacio público como un lugar con preponderancia para la movilidad, siendo que el espacio público tiene muchas más funciones. Es por esta razón que en este trabajo profundizo en uno de los tantos proyectos de movilidad que mercantizaron el espacio público durante la última jefatura de gobierno del Distrito Federal: los parquímetros; y dada su incompatibilidad con los franeleros que exigen una tarifa a los automovilistas que buscan estacionamiento, surge la segunda inquietud que va en línea con el segundo eje rector de este trabajo: ¿cuál es el verdadero motivo para implementar estos dispositivos? El gobierno tiene un doble argumento. Primeramente, el ambiental, el cual ha cristalizado el nuevo urbanismo neoliberal en distintas ciudades alrededor del mundo (While, *et.al.*, 2004; Brand, 2007). El otro argumento podríamos decir que es el “social”, con el cual se pretende, según el programa de parquímetros, “recuperar las calles y las banquetas”. Este lenguaje de

“*recuperación*” me devuelve a los trabajos que se han hecho sobre segregación social, especialmente en latinoamérica (Swanson, 2007; Walker, 2008; Crossa, 2011), y es por esto entonces que pareciera hacerse evidente una tercera razón para implementar parquímetros: deshacerse de los franeleros.

Así, quedan vinculados los dos ejes rectores que dirigen la investigación: la mercantilización del espacio público, mediante la implementación de parquímetros, y su consecuente segregación social, con la eliminación de los franeleros del paisaje urbano.

Para contestarme estas inquietudes, he dividido este trabajo en cinco capítulos. El primero de ellos es un preámbulo en el cual doy cuenta, a través de mi historia personal, cómo surgió la idea de este proyecto. Para tal efecto, intento tomar una voz autoetnográfica con un tono crítico en el que relato cómo cambió mi manera de percibir y entender el espacio público. Con este capítulo lo que quiero demostrar es mi ignorancia en la comprensión del espacio público porque había idealizado su uso a raíz de mis propias experiencias de vida, donde la movilidad era su *leit motiv*. Esa idealización que creé del espacio público como un canal para la movilidad me había llevado a querer delimitar sus usos, y con ello, las personas que podían estar en él presentes; de allí la afirmación de que mi comprensión era limitada. No obstante, esta idealización del espacio no es ajena a nadie puesto que todos lo vivimos y todos lo percibimos (Lefebvre, 1996) y, así, los gobiernos tampoco se salvan de ello. Como dueños del espacio público, éstos también han idealizado sus funciones y, al igual que yo, han pretendido – y logrado – dejar fuera del público a otros actores. De esta manera, mientras yo quería deshacerme de los ambulantes establecidos en las banquetas de la Ciudad de México porque impedían mi libre tránsito como peatón, el gobierno de Distrito Federal se está deshaciendo de los franeleros porque son percibidos, entre ciertos sectores de la ciudadanía y la prensa, como una mafia que debe ser exterminada, porque extorsiona a los automovilistas al imponerles un servicio no solicitado. De allí que el gobierno haya querido implementar parquímetros con los cuales ahora ordenar el espacio público y delimitar su uso *como estacionamiento*, ya que hace falta “recuperar las calles y las banquetas” de la Ciudad de México. La implementación de estos dispositivos tuvo la particularidad, para el caso de las colonias Roma y Condesa, de someterse a consulta ciudadana, y aquí es donde aparece otro actor con un espacio idealizado: la ciudadanía, que votó a favor de los parquímetros con tal de deshacerse de

los franeleros que, en su percepción, el espacio estaba tomado por ellos, ya que cobran por hacer uso de algo que es de todos y porque, además, obstruyen y colapsan el tráfico con las prácticas tan características de su actividad: recibir coches y estacionarlos en lugares prohibidos. La manera en la que se organizó la ciudadanía que estaba a favor de los parquímetros para convencer a los vecinos que estaban en contra – por las razones que fueran – se valió de argumentos que recuerdan a la ciudad revanchista de Neil Smith (1996).

El segundo capítulo es el marco teórico con el cual pretendo sustentar el trabajo aquí expuesto. A grandes rasgos, este trabajo está desarrollado 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 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 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; por ejemplo, los parquímetros. Estos proyectos de movilidad, no obstante, requieren del espacio público urbano puesto que la movilidad, a pesar de ser etérea, siempre está fija en el espacio (Sheller y Urry, 2006); pero, ese espacio en el cual se fija la infraestructura para la movilidad muchas veces ya ha sido ocupado por otros actores, por lo que al imponer la idea de la ciudad empresarial competitiva a través de los proyectos de movilidad, se les segrega; por ejemplo, los franeleros. Para poder afirmar tal aseveración, es en este capítulo en el que hago una aportación teórica para hacer una distinción entre la privatización y la mercantilización del espacio público; proceso con el cual, argumento, el gobierno deja en manos del capital privado el control del espacio jurídicamente público.

El tercer capítulo es el contexto que me permitirá aterrizar mi caso empírico. El proyecto de movilidad en el que me he basado para la realización de este trabajo es el *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*, el cual pretende instalar parquímetros en las colonias que tienen un número elevado de viajes en automóvil con el objetivo de “recuperar las calles y banquetas”. La instalación de estos dispositivos, además, supone tener muchas ventajas tanto de movilidad como económicas y ambientales, las cuales ayudan a crear una imagen deseable como ciudad empresarial. Así, pues, con este capítulo pretendo montar la escenografía donde profundizaré en mi caso empírico, el cual desarrollo en el siguiente capítulo.

En la cuarta parte del trabajo presento mi investigación empírica, la cual versa exclusivamente sobre la implementación de parquímetros en las colonias Roma y Condesa. La instalación de estos dispositivos en estas colonias tuvo la particularidad de haberse sometido a una consulta ciudadana que dividió a la población porque no todos estaban a favor, a pesar del supuesto “éxito” que se había logrado previamente en la colonia Polanco. De esta manera, grupos de vecinos activistas se comprometieron a difundir las bondades y las ventajas de los parquímetros, con el objetivo de convencer al electorado. No obstante, entre los motivos con los cuales cabildaron se encontraba el exterminio de los franeleros, un grupo informal que usa la vía pública como material de trabajo y que en su percepción ha negado la calidad del espacio público que merecemos o merecen los habitantes de esas colonias, con lo cual pretendo demostrar que los ciudadanos mexicanos aprovecharon la iniciativa como un instrumento revanchista para eliminar del espacio público a aquellos actores que no consideran dignos.

Finalmente, a manera de ensayo, presento las conclusiones de este trabajo en el último capítulo, en el cual abordo aspectos de mi trabajo empírico a la luz del marco teórico presentado en el capítulo 2. A manera de conclusión discuto cómo este trabajo contribuye al pensamiento crítico sobre cómo construir y hacer ciudad.

## 1. PROLEGÓMENOS A ESTE TRABAJO

En este primer capítulo me dispongo a contar cómo es que llegué a concebir este trabajo. Para ello tomo por cierto el supuesto de que el espacio se construye socialmente y que para ello, según Lefebvre (1991), existen tres tipos de espacio que nos ayudan a ello: el vivido, el percibido y el concebido, siendo el primero la manera en la que vivimos el espacio; el segundo la manera en la que lo interpretamos, y el tercero la forma en la que lo deseamos. Quiero hacer notar que cuando hable siempre de espacio, estaré haciendo alusión al espacio *público* y más detalladamente al espacio público *urbano*, es decir, a las calles, paseos, alamedas, parques, plazas y demás áreas de dominio estatal, en donde todos los individuos llevan a cabo sus actividades del día a día, es decir, al espacio en el que el público se hace visible.

Estos tres espacios, según Delgado (2013), tienen la peculiaridad de entrar en disputa cuando comenzamos a construir *el* espacio. Esto se debe a que cada individuo lo vive y lo percibe de diferentes maneras y, por ello, su idealización es al mismo tiempo distinta entre todos los que conformamos el público. Así, en este apartado relato cómo a raíz de un viaje aprendí a vivir el espacio público de una manera diferente a como había estado acostumbrado a vivirlo anteriormente en mi ciudad natal; hecho que después, a mi vuelta a la Ciudad de México, me obligaría a percibir con otros ojos el espacio público en el cual había desarrollado mi vida, para finalmente idealizarlo a partir de mis experiencias de vida. En resumen, este apartado tiene como primera función relatar cómo construí personalmente el espacio público urbano; bastante ingenuo y simplón, por cierto.

Ahora, el que cada individuo construya el espacio público de distinta manera implica siempre – no hay que olvidarlo –, que en su idealización dejará fuera ciertas actividades y, con ello, ciertos actores de la población; sobre todo en los países en desarrollo, como México, en los que ciertas actividades son llevadas a cabo por grupos sociales específicos. De esta manera, yo mismo en mi idealización del espacio – fruto de mi viaje a Pamplona y mi regreso a México – pretendía dejar fuera del público a ciertos actores porque consideraba que no cumplían con funciones propias de *lo que debe ser un espacio público digno*; funciones que otros tantos, incluido el gobierno, ven de la

misma manera y que, por ello, han empezado a eliminar del espacio público porque no son acordes a lo que dicta su idealización. Tal es el caso, por ejemplo, de la prohibición del ambulante o el comercio informal en el Centro Histórico de la Ciudad de México (Walker, 2008; Crossa, 2011) porque no es una función digna de un espacio de conservación. Así, la segunda función de este apartado es demostrar cómo la idealización del espacio público trae aparejada consigo la segregación social.

En este apartado doy cuenta de esta historia personal porque encuentro una similitud en las actividades que ha llevado a cabo el gobierno en su idealización del espacio público, el cual, según René Coulomb<sup>1</sup> es la mejor vitrina para venderse en la política. De aquí que el último Gobierno del Distrito Federal en concluir, el de Marcelo Ebrard, haya dedicado tanto tiempo, esfuerzo y dinero en “recuperar el espacio público” mediante la creación de un organismo dedicado a ello: la Autoridad del Espacio Público, entidad encargada de “humanizar el espacio público” mediante diversos proyectos inmobiliarios que han, entre otras cosas, segregado a los indeseables del espacio público porque generan una mala imagen que puede ahuyentar al capital, tan necesario para la ciudad empresarial (Harvey, 1989, 1996). No obstante, según la organización inglesa City Mayors, Marcelo Ebrard fue el Mejor Alcalde el Mundo en reconocimiento a las políticas públicas que se aplican en la Ciudad de México y que están inspiradas en las convicciones de izquierda (Excelsior 17/05/2011).

Así, pues, continúo este capítulo con la historia referente a cómo construí mi idea del espacio público; a cómo pretendía eliminar a ciertos actores en su uso, y a cómo el gobierno lo ha llevado efectivamente.

---

<sup>1</sup> Charla impartida en abril de 2013 durante la clase de Plantación Urbana y Regional del Dr. Puente, a los alumnos de la Maestría en Estudios Urbanos de El Colegio de México, generación 2011 - 2013. René Coulomb fue Director General del Fideicomiso del Centro Histórico de la Ciudad de México (enero 1998 / enero de 2001), del Patronato del Centro Histórico A.C.

### *El espacio vivido: Pamplona, España. Banquetas para peatones y patrimonio cultural*

En el 2005 tuve la oportunidad de hacer un intercambio académico en Pamplona, España, como parte de mis estudios universitarios. En ese entonces no era muy común que los estudiantes de la UNAM salieran del país a conocer otras universidades y otros países, como lo habían estado haciendo otras universidades privadas como el Tecnológico de Monterrey. No obstante, la UNAM estaba haciendo este gran esfuerzo por hacer que sus estudiantes salieran a conocer otros ámbitos académicos y tuve la suerte de ser uno de sus pioneros, al menos en la Facultad de Química. Yo originalmente había buscado la oportunidad de irme a la Universidad de Buenos Aires, en Argentina, pero por cuestiones burocráticas me fue imposible y la Universidad de Navarra en Pamplona me abrió las puertas con un cheque de por medio. Así que más por pragmatismo que por buena gana me fui a España. Después de todo, no estaba buscando realmente un intercambio académico sino más bien una experiencia de vida, un intercambio cultural, y Pamplona parecía una buena oportunidad porque no era ni Madrid, ni Salamanca, ni Barcelona, ciudades a las cuales va una buena cantidad de alumnos en calidad de intercambio, sobre todo mexicanos. Yo quería conocer cómo vivía otra cultura, por eso había escogido Buenos Aires, porque no era un destino académico muy concurrido y lo que yo quería era rodearme entre los nativos. Pamplona también me ofrecía esto y, además, el viaje estaba preparado para ir el primer semestre del año, es decir, de enero a julio, por lo que tendría la oportunidad de conocer una de las fiestas más grandes del mundo: los San Fermín.

Pamplona es una ciudad pequeña si la comparamos con el gigantismo urbano de la Ciudad de México. Con apenas 183,964 habitantes (INE, 2001) en 23.55Km<sup>2</sup>, mi nueva ciudad me parecía un pueblo; el DF era una laguna de concreto de 1,485Km<sup>2</sup> en la que navegábamos a la deriva 8,720,916 náufragos sin rumbo (INEGI, 2005). De esta manera, el DF en comparación con Pamplona era una ciudad 63 veces más extendida en la que por cada pamplonica había 50 chilangos; así de grande era el contraste. Llegué a pensar que insertarme en ese lugar me iba a costar trabajo porque, además de parecerme aburrida dada su pequeñez, me parecía en exceso ordenada, limpia y educada. Durante mis primeras semanas extrañé el desorden, la suciedad y el estrés que tanto caracterizan a las metrópolis latinoamericanas. Nunca pensé que los seis meses que llegué a vivir ahí

transformarían mi vida por completo, y cuando digo mi vida lo digo con sus cuatro letras enteras, porque en Pamplona comprendí que las ciudades no tenían que ser forzosamente lo que Jérôme Monnet (1993) llamaba *monstruópolis*; en Pamplona comprendí que se podía *vivir* diferente.

La mayor transformación que sufrí en Pamplona al conocer otro tipo de vida fue haberme convertido en peatón. En la Ciudad de México estaba acostumbrado al coche, en ir y venir de un punto a otro siempre en cuatro ruedas, en especial para ir a la universidad. Aquí, en cambio, me había convertido más a la fuerza que por ganas en un peatón. Pamplona tiene un excelente sistema de transporte colectivo<sup>2</sup>, pero el autobús que pasaba justo enfrente de mi casa y que me dejaba en la puerta de mi facultad daba una vuelta inmensa por subir al casco antiguo. Así que era más fácil y más rápido cruzar la ciudad a pie en línea recta por su diámetro que en autobús por su circunferencia. No obstante, cuando digo que me convertí en peatón no es solamente porque fuera a pie desde mi casa a la universidad y viceversa; digo que me convertí en peatón porque *todo, absolutamente todo*, lo hice a pie: la escuela, la panadería, la carnicería, una parada inadvertida por la farmacia, el banco, los amigos, las copas, el ocio, el turismo, las fiestas hasta las cuatro o cinco de la mañana, el cine, los parques, el ejercicio, tirar la basura. Todo en mi día a día estaba ligado a moverme a pie y todas mis actividades estaban vinculadas a la calle; de manera que no nada más empecé a tener una visión distinta sobre la banqueta tan necesaria para el peatón, sino que más bien éstas se hicieron presentes en mi vida de manera consciente. Estaba comenzando a vivir lo que David Seamon (1980) quería estudiar fenomenológicamente: la construcción del sentido de lugar a través de la movilidad corporal. Mi idea de Pamplona la construí a través de mis largos y diversos viajes a pie por las banquetas, es decir, moviéndome en su espacio público.

La lectura que da Tim Creswell (2004) sobre el trabajo de Seamon es que existen, a manera metafórica de una danza, una secuencia de acciones preconscientes que llevamos a cabo para desarrollar una tarea en particular, por ejemplo, salir a tirar la basura a los contenedores de residuos que están en la calle. Seamon le llama *ballet-corporal*<sup>3</sup> a esta secuencia de movimientos y cuando éstos se llevan a cabo a través de

---

<sup>2</sup> El cual consiste exclusivamente de autobuses con paradas fijas y horarios establecidos

<sup>3</sup> Body-ballet

un considerable período de tiempo, tenemos entonces una *rutina espacio-temporal*<sup>4</sup> (Creswell, 2004:34). Por ejemplo, sacar el contenedor de residuos reciclables cada dos miércoles en Dublín, porque cada dos jueves se recogen los residuos reciclables. Los seis meses que viví en Pamplona no nada más me dieron el tiempo suficiente para crear mi *rutina espacio-temporal* de todos los días, sino que ésta, además, estaba ligada a las rutinas de otras personas, especialmente a las de mis amigos de la facultad: cuando salíamos de clases juntos, cuando íbamos a tomar algo, cuando enfiestábamos por las madrugadas o cuando buscábamos algún parque o alguna banca para tomar el sol y sacudirnos el frío de una mañana engañosa de primavera. Seamon (1980) cree que cuando las *rutinas espacio-temporales* de las personas se congregan en una ubicación en particular se genera entonces un sentido fuerte de pertenencia al lugar<sup>5</sup>, en lo que él denomina *place-ballet*, una metáfora para explicar cómo es nuestra experiencia de un lugar. De esta manera, Seamon sugiere que los lugares, cualesquiera que sean éstos, se construyen socialmente con nuestras actividades de la vida diaria. Harvey (1996: 261) es otro autor que considera que *el lugar*, al igual que el espacio y el tiempo, son construcciones sociales, por lo que la pregunta realmente importante a hacerse es cuáles son los procesos sociales con los cuales los construimos.

Mi vida en Pamplona como peatón se vio magnificada durante la fiesta de los San Fermín, una fiesta patronal que no ve final sino hasta después de nueve días completos de marcha y juerga. Dicen los nativos pamplonicos que la ciudad llega a albergar más de un millón de personas durante los fines de semana que se atraviesan por la Fiesta, por lo que los propios nativos huyen de la horda de *guiris*<sup>6</sup>, *gabachos*<sup>7</sup>, y uno que otro mexicano perdido, que infestan las calles de gritos, sudor y aliento a borracho, sin poder dar cabida a un turista más. No hay mejor ejemplo de un *place-ballet* que una fiesta patronal, donde la gente se junta a comer, beber, bailar, cantar, besar, reír, orinar, vomitar y dormir<sup>8</sup>. La vida está en todas las calles, aunque los encierros, que son el

---

<sup>4</sup> Time-space routine

<sup>5</sup> En la literatura anglosajona se hace una distinción entre *place* (lugar) y *space* (espacio), siendo el primero un lugar más específico y el segundo más bien abstracto; yo aquí uso ambos conceptos de manera indistinta puesto que todos estos lugares que me permitieron generar un sentimiento de pertenencia forman en su conjunto el espacio *público*.

<sup>6</sup> Es el apelativo que los españoles utilizan para referirse a los turistas rubios

<sup>7</sup> Es el apelativo que los españoles utilizan para referirse a los franceses

<sup>8</sup> El *place-ballet* hace referencia a las actividades del día a día. Si bien Los San Fermín no es una actividad del día a día, es una actividad de cada año. Considero que la intención de Seamon más que

corazón de la Fiesta, se llevan a cabo en el lugar más simbólico y representativo de toda Pamplona: su casco antiguo.

Mi estancia en Pamplona no nada más transformó la percepción que tenía en cuanto cómo podemos movernos en las ciudades; el país completo transformó al mismo tiempo mi apreciación por la arquitectura y la conservación del patrimonio artístico cultural. España, producto de su historia romana, morisca, judía y católica, es cuna de una de las culturas más exquisitas y gran parte de ella se ve reflejada en su legado arquitectónico. Al visitar otras ciudades, me daba cuenta que como turista uno era enviado directamente al centro histórico a ver edificios viejos, como el casco antiguo de Pamplona, cuyas calles son el vestigio de su pasado medieval. La herencia cultural de España es tan grande que en el 2012 ocupó el segundo lugar en la lista de Patrimonio Cultural de la Humanidad de la UNESCO<sup>9</sup> y año con año siguen inscribiendo sitios que, de acuerdo al organismo, merecen ser preservados. Pamplona, a pesar de tener un ambiente construido que bien vale la pena conservar y una fiesta que merece perpetuarse, no está inscrita en esta lista como sitio cultural. No obstante, Pamplona se encuentra en la ruta del Norte del Camino de Santiago y éste sí está inscrito en la lista de la UNESCO. El Camino de Santiago es, en realidad, un conjunto de caminos que recorren los peregrinos procedentes de diferentes partes de España y de Europa para llegar a la ciudad de Santiago de Compostela, que es donde se veneran las supuestas reliquias del apóstol Santiago, el Mayor. Parte de mis recuerdos en Pamplona era acompañarme con ellos desde mi casa, que estaba del lado que daba la entrada a la ciudad, hasta la Universidad de Navarra a las afueras, que les conectaba con el siguiente destino. Uno reconoce instantáneamente a los peregrinos porque caminan apoyándose de un bastón del cual cuelga una vieyra, la cual es el símbolo del apóstol. ¿Será ésta una de las posibles razones por las cuales en Pamplona es tan fácil caminar? ¿Porque su espacio público está pensado *incluso* para los que vienen de fuera caminando?

Cuando miro hacia atrás en mi vida, antes de volverme un cochista que iba a la universidad, y a la Condesa o a Coyoacán para tomarse una cerveza con sus nuevos amigos, me doy cuenta que siempre fui un peatón; con pocas necesidades de movilidad,

---

hablar de actividades diarias es hablar de actividades diacrónicas, por ello me atrevo a considerar una fiesta patronal como un gran ejemplo de *place-ballet*.

<sup>9</sup> <http://whc.unesco.org/en/list>

pero peatón. Hasta la preparatoria todo lo había hecho a pie, porque todo lo que necesitaba como niño o como adolescente estaba allí en mi colonia: la escuela, los amigos, la tiendita. Yo no era el responsable de hacer las compras del mercado, porque había que coger el coche; yo no estaba a cargo de ir a tirar la basura, porque el portero se encargaba de ello; no salía a tomarme una copa con los amigos y mucho menos para salir a parrandear de madrugada con ellos, porque era menor de edad. Sin embargo, la falta de edad para que mis padres me responsabilizaran de esas obligaciones o para que me permitieran gozar de esos derechos, no es la única razón que me privó de una vida en la calle; de hecho es lo menos relevante. El gran motivo por el que carecí de una vida fuera de casa, ya como adulto, era porque el barrio en el que yo crecí en la Ciudad de México, era un suburbio. En San Jerónimo no hay cines, no hay bares, no hay restaurantes, no hay mercados, no hay parques, no hay razón para salir a la calle y por ello no se sale a caminar y no se genera un sentido de lugar, al menos como lo interpretaría Seamon (1998), y la gente vive cómoda con eso, o al menos así me pareció con mis padres. No hacía falta exigir un parque, teníamos un jardín; no hacían falta los bares o los restaurantes, teníamos un coche con el cual podíamos ir a los barrios bohemios sin la inconveniencia de tener que lidiar con los borrachos o el ruido por las noches. Ese ir y venir en coche constantemente conforme fui creciendo y conforme fueron aumentando mis necesidades más allá de la escuela, los amigos y la tiendita, acabó por desprenderme de mi poca vida de calle que tenía, acabó por despojarme del poco espacio público al que se podía aspirar en mi colonia porque mi experiencia urbana se había convertido en un conjunto de espacios designados a la circulación del automóvil entre dos puntos (Duhau y Giglia, 2010): de la casa a la universidad o al supermercado donde ahora están la panadería, la carnicería, la miscelánea, la ropa y hasta el centro de revelado. La carencia de un espacio público como eje rector de mi vida urbana no se debe a que viviera, además, en una *privada*<sup>10</sup> que me proveyera de todos los servicios por miedo a salir a la calle como afirman Lacarrieu y Thuillier (2001). Mi falta de espacio público, como mencioné, se debía en gran medida porque no había nada que hacer afuera de mis murallas; pero sobre todo, porque no existían banquetas como las de Pamplona que me permitieran realizar mi vida diaria porque simplemente eran inexistentes; y si las había, muchas de ellas no medían ni 50 centímetros de ancho y ya estaban ocupadas por postes que se utilizaban para cargar el

---

<sup>10</sup> Privada es el nombre que se le puede dar en México a los condominios horizontales que no llegan a tener las proporciones ni los servicios que otorga una *gated community*.

tendido eléctrico. La banqueta, que en España fue mi lugar de socialización, el lugar que me permitió construirme un imaginario urbano deseable, era en algunas colonias de la Ciudad de México más bien una condición general de producción para el sector energético porque no daba cabida a otro uso más que ese, el de poner postes.

Fotografía 1. Banqueta obstruida por el tendido eléctrico.

Colonia San Jerónimo; Avenida Contreras, casi esquina con Luis Cabrera. Los peatones deben esquivar los postes o bajarse de la banqueta para poder caminar, ya que el tendido eléctrico ocupa la totalidad de los centímetros que mide el espacio público destinado a ellos. Al otro lado de la calle se puede observar la falta de banqueta.

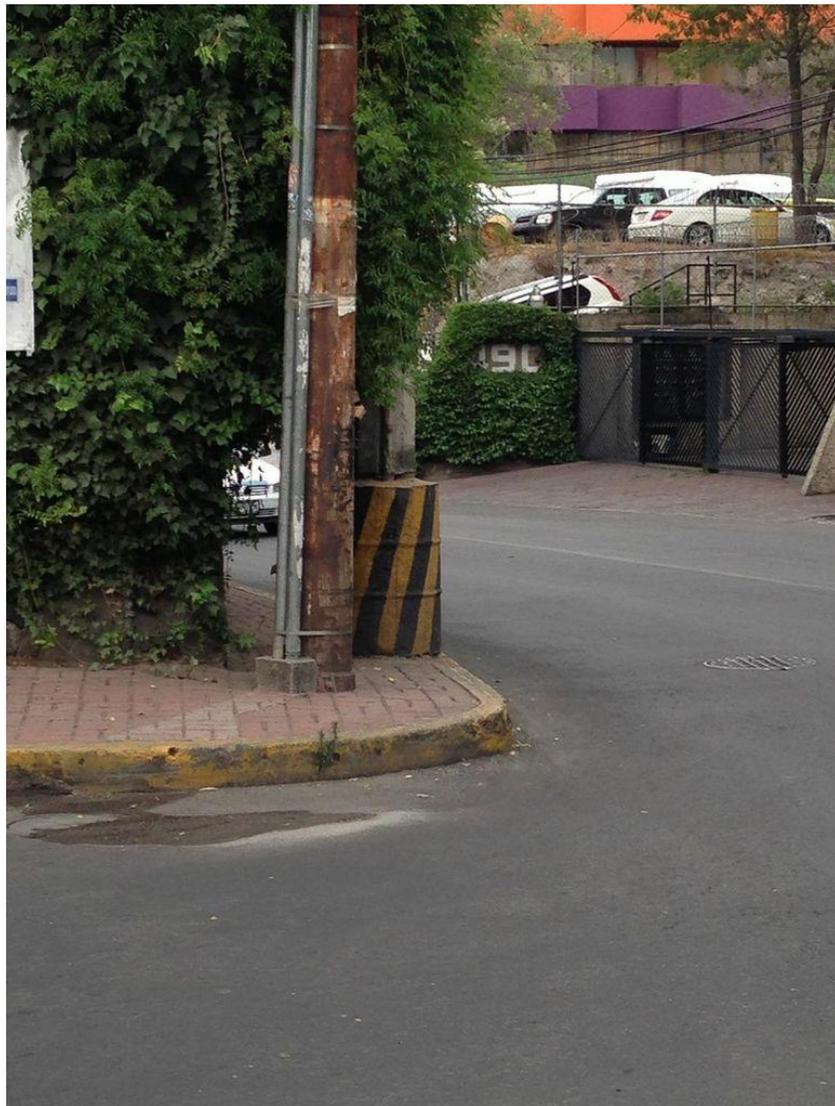


Foto: Ziomara Reynoso, marzo 2013.

Estas dos realidades pamplónicas: un espacio público compartido y vivido por todos, así como el embellecimiento del ambiente construido mediante la conservación del patrimonio cultural, en especial el arquitectónico, me hicieron pensar en México y en desear estas cosas para mí, para mi ciudad. Mi vida en Pamplona al aire libre había sido

una experiencia urbana tan rica, vasta y multidimensional que no podía imaginarme de vuelta en México sin replicar ese estilo de vida. Me sentí carente, desprovisto, porque me acordé de mi barrio y su falta de espacios para caminar y de lugares que frecuentar; sabía que replicar mi vida pamplonica iba a ser difícil simplemente porque el DF no era Pamplona, ni cultural ni urbanísticamente.

Dicen que uno no sabe lo que tiene hasta que lo ve perdido, pero en mi caso yo no sabía lo que tenía – o me faltaba – hasta que no me vi comparado. Guillermo Bonfil Batalla (1987) en *México profundo*, señala que el indígena sólo se supo desnudo cuando se comparó con los españoles; desnudo me sentí al final de mis días en España. De esta manera, se cumplía el objetivo de mi viaje: un verdadero intercambio cultural, no académico.

***El espacio percibido: México, DF. Banquetas secuestradas por el ambulante y la publicidad exterior***

Si en España había sufrido mi primer choque cultural porque extrañaba el desorden, la suciedad y el estrés defechos, ahora, de vuelta a la Ciudad de México, sufría de un segundo choque en el que añoraba el orden, la limpieza, el respeto por el peatón y *las banquetas* pamplonicas. Dado mi nuevo gusto por el patrimonio cultural y la arquitectura – y a que en mi barrio no había nada que hacer ni aparentemente nada que apreciar – me había dispuesto a conocer a fondo el Centro Histórico de la Ciudad de México, a visitar todos esos lugares que son indispensables haber visitado para poder afirmar que uno conoce la ciudad, porque la cultura ya ha sido mercantilizada a través del turismo (Shepherd, 2002). Sin embargo, en mi percepción, las banquetas del Centro Histórico estaban infestadas de vendedores ambulantes y comercio informal que me obstaculizaba el libre tránsito para poder desplazarme de un punto a otro (Quesada-Avedaño, 2006). Al parecer Seamon tenía razón y el sentido de lugar se construye a partir de nuestros desplazamientos diarios: no podía apropiarme a llenas del Centro Histórico porque no podía caminarlo con mis criterios. Así como las banquetas aparecieron de manera consciente en mi vida en España, a mi vuelta a México habían aparecido los vendedores ambulantes porque las tenían secuestradas. Años después

entendería que yo había idealizado el espacio público con mis experiencias de vida. En términos de Lefebvre (1991), estaba imponiendo mi *espacio idealizado* sobre el *espacio vivido* de otros, porque ahora quería caminar y consumir cultura, y no fayuca en la esquina de Madero con Eje Central.

Sin embargo, yo no era el único en contra del comercio informal en la calle. A pesar de que cada quien se construya su propio espacio, al final son muchos los caminos que pueden llevarnos a la misma idealización. El Gobierno del Distrito Federal, apoyado con capital privado en varias ocasiones, había hecho intentos previos para recuperar el espacio público de manos de los ambulantes. Entre los esfuerzos más notables estaba el Programa de Rescate del Centro Histórico de la Ciudad de México (Walker, 2008). Según la Fundación del Centro Histórico, una agencia inmobiliaria privada que recibe recursos de Grupo Carso, cuyo dueño es Carlos Slim, y otros inversionistas:

*“El 14 de agosto de 2001, en el Palacio Nacional, la vida del Centro Histórico de la capital del país tomó un nuevo rumbo al instalarse el Consejo Consultivo para el Rescate del Centro Histórico de la Ciudad de México. Si bien es cierto que se hizo sobre un convenio entre el Gobierno Federal y el del Distrito Federal, lo decisivo fue la participación de la sociedad civil, representada por más de cien profesores universitarios, arquitectos, empresarios, comerciantes, artistas e intelectuales; un grupo de lo más heterogéneo con un propósito común: participar activa y propositivamente en la recuperación integral de las más sobresalientes de las zonas monumentales de México y América Latina.”*<sup>11</sup>

Aunque el Programa había logrado efectivamente quitar al comercio informal de algunas calles como parte de su estrategia de rescate (Walker, 2008), otras seguían plagadas de ambulantes, en especial las calles que se acercaban a los límites del perímetro A del Centro Histórico, su corazón, que es el polígono con los edificios más antiguos. Esto se debe a que la exclusión socioespacial dentro de las prácticas diarias del poder son mucho más complejas y dinámicas que el simple desalojo de un cierto grupo social de los espacios públicos (Crossa, 2011). La exclusión socioespacial no se explica de manera binaria en un ocupar o desalojar un lugar dado, sino que todos los grupos, incluso los marginados, son capaces de ejercer poder de alguna u otra manera. Fue así como Crossa (2011:15) se encontró con que los ambulantes no se habían ido del

---

<sup>11</sup> Fundación del Centro Histórico de la Ciudad de México:  
[http://www.fundacioncentrohistorico.com.mx/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4&Itemid=6#](http://www.fundacioncentrohistorico.com.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=4&Itemid=6#)

Centro Histórico después de la implementación del Programa de Rescate, sino que habían logrado volver a las calles de una manera más móvil: en lugar de fijar su puesto en la calle, practicaban el *toreo*, una manera móvil de vender y de burlar al mismo tiempo a las autoridades que les prohibían hacer uso del espacio público, de ocupar las banquetas.

En mi idealización del espacio público había deseado una calle con banquetas impolutas como las de Pamplona porque había desarrollado mi sentido de lugar, en este caso del espacio público, a partir de la movilidad; y dado que yo me quería peatón para replicar mi estilo de vida pamplonica, vi con buenos ojos la limpieza social que el gobierno estaba llevando a cabo para recuperar el Centro Histórico. Ingenuamente, mi experiencia de vida en Pamplona me hizo creer por muchos años que el espacio público era para eso, para moverse, siendo que el espacio público tiene muchas otras funciones y muy diferentes.<sup>12</sup>

No obstante, las banquetas de la Ciudad de México estaban siendo ocupadas por algo más que comercio informal; las banquetas de la ciudad también estaban siendo infestadas por mobiliario urbano que servía a la vez de escaparate publicitario. Una noche de mediados del 2010, inmerso en mi *rutina espacio temporal*, pude darme cuenta de regreso a casa, en un trayecto de aproximadamente 5.5 kilómetros, que va de Plaza Loreto hasta Luis Cabrera, cómo Avenida San Jerónimo, la avenida principal que se adentra a la Delegación Magdalena Contreras, se retacaba con un nuevo modelo de teléfono público. Dos cosas llamaron mi atención en ese momento. Primero, ¿por qué poner más teléfonos en una avenida en la que ya había teléfonos? Tal vez no estén lo suficientemente cerca los unos de los otros porque la Magdalena Contreras, al ser parte de la serranía del sur poniente de la Ciudad de México, tiene cuadras y cuadras que pueden ir por kilómetros sin cruzar una sola calle, y los teléfonos, al parecer, los colocan en los cruces viales. Llegué a pensar que efectivamente era más agradable y cómodo tener un teléfono público cerca de casa, pero eso hubiera estado bien en los años noventa cuando el celular no existía. Poner más teléfonos públicos en una época en la que la telefonía móvil va en aumento me pareció extraño.

---

<sup>12</sup> Para conocer un poco más a fondo la vitalidad del espacio público en cuanto a usos, en especial para el caso mexicano, se puede recurrir al trabajo coordinado por Patricia Ramírez Kuri (2003), *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*.

La segunda observación en llamar mi atención fue el hecho de que estos nuevos teléfonos tenían un espacio para poner publicidad que no tenían nada que ver con la compañía telefónica que las puso. Anteriormente, la telefonía de la ciudad y del país dependía enteramente de Teléfonos de México (Telmex), una compañía paraestatal que fue privatizada con la entrada del neoliberalismo salinista y que adquirió Carlos Slim, el dueño de Grupo Carso que ha financiado “el rescate” del Centro Histórico. Durante los años que Telmex tuvo el monopolio, ya fuera como organismo estatal o como empresa privada, en las calles de todo el país no hubo más que teléfonos suyos, con los cuales pudo hacer uso del espacio público para hacerse publicidad de manera gratuita. De esta manera, sus propios teléfonos le funcionaron, y le siguen funcionando, como un escaparate para consolidar su marca en el imaginario de la gente. He aquí, aparentemente, otra función del espacio público. Basta darse una vuelta por cualquier intersección de Avenida Insurgentes y se dará cuenta, al ver hacia las cuatro esquinas, que, efectivamente, *todo México es territorio Telmex*<sup>13</sup>. Entonces, ¿por qué seguir poniendo más teléfonos? ¿Es acaso una competencia abierta contra su monopolio?

Sin embargo, previo a la instalación de estos nuevos teléfonos en el 2010, ya habían llegado a la ciudad otras tantas compañías que, al igual que Telmex, no vendían espacios publicitarios (Fotografía 2). Estas nuevas compañías, no obstante, a diferencia de Telmex, funcionaban - y siguen funcionando - con monedas, lo que supongo puede ser otro recurso para que el gobierno permita la proliferación de este tipo de mobiliario por la ciudad, sobre todo si van emplazados, la mayoría de las veces, a la par de los de Telmex; unos prefieren cargar tarjetas prepagadas y otros prefieren pagar al *cash*. Esta segunda generación de teléfonos otorga tiempo ilimitado (99 minutos) por la cantidad de tres pesos, lo cual sí fue una efectiva competencia contra Telmex puesto que se vio obligado a cobrar lo mismo. De manera que la introducción de esta tercera generación de teléfonos tal vez sea en verdad una manera de generar aún mayor competencia dentro del sector de las telecomunicaciones. ¿O será que el teléfono es el pretexto para entrarle a la competencia de la publicidad? ¿Estrategia del gobierno para generar competencia en telecomunicaciones o estrategia de la empresa publicitaria para conquistar nuevos nichos de mercado?

---

<sup>13</sup> La frase original es *Todo México es territorio Telcel*, que es el eslogan con el que se promociona la compañía de telefonía celular de Telmex.

Fotografía 2. Diferentes compañías de telefonía se disputan el espacio público.

Anterior a la instalación de los teléfonos con publicidad integrada, ya existían, al menos, seis diferentes compañías que proveían el servicio de telefonía. La instalación de una nueva generación de teléfonos que incluyen publicidad parece cuestionable y hace evidente que lo que se busca es conquistar el mercado de la publicidad y no el de la telefonía.



Fuente: Google

En México, la normatividad reconoce esta infraestructura con el nombre de mobiliario urbano con publicidad integrada<sup>14</sup> (GODF, 2003), o MUPI, como se les denomina entre los publicistas, urbanistas y arquitectos. Si en España había adquirido consciencia sobre la importancia de las banquetas; y después en el Centro Histórico de la Ciudad de México me había topado de manera consciente con los vendedores ambulantes, fue en San Jerónimo donde adquirí consciencia sobre los MUIs porque sentí, nuevamente hecho peatón, después de mi experiencia pamplonica, que la Delegación nos estaba despojando, como colonos, del poco espacio público al que se podía acceder en la colonia: un trozo de banqueta de apenas unos cuantos centímetros ocupada por postes eléctricos. La colonia San Jerónimo no es en absoluto lo que podría llamarse una colonia turística como el Centro Histórico, la Condesa o Coyoacán, porque no concentra

---

<sup>14</sup> Según el Reglamento de Anuncios para el Distrito Federal, en su Artículo 2, fracción XXIII, es mobiliario urbano con publicidad integrada todos aquellos elementos urbanos complementarios, que sirven de apoyo a la infraestructura y al equipamiento, reforzando así la imagen de la Ciudad, los cuales pueden ser fijos, permanentes y móviles o temporales.

servicios, es una colonia meramente residencial. Al mismo tiempo, la Delegación a la que pertenece la colonia está apenas poblada: de los 8, 851,080 habitantes que tiene el Distrito Federal (INEGI, 2005), sólo 239,086 habitan en la Magdalena Contreras, lo que la convierte en la tercera delegación menos poblada después de Milpa Alta y Cuajimalpa. En este sentido, la colonia no se les presenta a los ambulantes como un lugar atractivo en el cual comerciar. Sin embargo, existen otros grupos interesados en hacer uso del espacio público para su propia reproducción: las empresas publicitarias.

Mi primera reacción fue que los MUIs eran un efecto estructural como consecuencia del contexto de la colonia: un barrio residencial con alta dependencia del coche que no necesitaba de banquetas, por lo que éstas quedaban libres para hacer algo más con ellas y al gobierno le pareció rentable concesionar su uso a las empresas publicitarias mediante el otorgamiento de Permisos Administrativos Temporal Revocables (PATR)<sup>15</sup>. No obstante, para que los MUIs puedan instalarse en las banquetas deben cumplir con el artículo 42 de la Ley de Publicidad Exterior del Distrito Federal (LPE) (GODF, 2010), el cual estipula que:

*En ningún caso la Secretaría [de Desarrollo Urbano y Vivienda] podrá autorizar mobiliario urbano destinado exclusivamente a exhibir publicidad ni considerar la instalación de anuncios en el mueble urbano como causa determinante para autorizarlo. El motivo para autorizar la instalación de mobiliario urbano será exclusivamente la necesidad social del mueble [...].*

En otras palabras, no puede haber publicidad en el espacio público, a menos que ésta no cubra una *necesidad social* mediante el emplazamiento de un mueble<sup>16</sup>. Esto significa,

---

<sup>15</sup> El Permiso Administrativo Temporal Revocable: El documento público en el que consta el acto administrativo por el cual la Secretaría otorga a una persona física o moral el uso y aprovechamiento de un bien inmueble del dominio del Distrito Federal para la comercialización de propaganda e información, de conformidad con lo dispuesto por esta Ley (LPE. Art. 3, XXIX). En este caso el bien inmueble es la vialidad, que es el espacio público.

<sup>16</sup> Reglamento de Mobiliario Urbano del Distrito Federal. **Artículo 18:** Los elementos de mobiliario urbano se clasifican; según su función de la manera siguiente:

- I. Para el descanso: bancas, parabuses y sillas;
- II. Para la comunicación: cabinas telefónicas y buzones de correo;
- III. Para la información: columnas, carteleras publicitarias con anuncios e información turística, social y cultural, unidades de soporte múltiple con nomenclatura, postes con nomenclatura y placas de nomenclatura;
- IV. Para necesidades fisiológicas: sanitarios públicos y bebedores;
- V. Para comercios: quioscos para venta de periódicos, libros, revistas, dulces, flores y juegos de azar para la asistencia pública;
- VI. Para la seguridad: vallas, bolardos, rejas, casetas de vigilancia, semáforos y cualquier otro elemento que cumpla con esta finalidad;

entonces, que el Estado reconoce en algún nivel que la publicidad como tal no tiene ninguna utilidad social, puesto que lo que importa, según la ley, es el mobiliario. Por otro lado, dado que la misma Ley estipula que “toda persona tiene derecho a percibir una ciudad libre de estímulos publicitarios, y en general, de todo agente contaminante” (LPE, Art. 2, VIII), la *necesidad social* funciona al mismo tiempo como un candado para evitar “la publicidad exterior desordenada y la saturación publicitaria” porque “provocan contaminación visual<sup>17</sup>” (LPE, Art.2, V). Por lo tanto, la publicidad en sí misma, además de no tener utilidad social, es un estímulo negativo que en exceso “distorsiona la percepción visual del entorno e impide la contemplación y disfrute armónico [del paisaje urbano] en detrimento de la calidad de vida de las personas” (LPE, Art.2, VI). Entonces, ¿por qué la proliferación de estos teléfonos?

De esta manera, mientras yo me había construido mi sentido de espacio público a través de la movilidad, el Estado estaba construyendo un espacio público deseable para los defensores a través del sentido de la vista. Sociólogos como Simmel (1986) consideran que la visión –y no la movilidad– es el sentido primordial mediante el cual se genera la experiencia urbana de los ciudadanos y el caso de los MUIs pareciera corroborarlo. Si esto fuera cierto, entonces la pregunta obligada, en cuanto a los MUIs que deben cumplir su doble función de mobiliario y publicidad es ¿para quién debe estar a la vista la publicidad sin que se incurra en una contaminación visual? ¿Para el peatón o para el automovilista? ¿Quién es el que debe gozar de un ambiente libre de estímulos publicitarios?

Al privilegiar la vista sobre los otros sentidos, el Gobierno del Distrito Federal (GDF) ha permitido que los MUIs proliferen en zonas que permiten que la publicidad sea muy vistosa en detrimento de la accesibilidad del mobiliario, de manera que se hace evidente la intención de los MUIs de dirigirse hacia los consumidores, mediante la publicidad, antes que a los ciudadanos, mediante el mobiliario (Fotografía 3). Esta preponderancia de lo visual para construir el espacio público tiene como consecuencia,

---

VII. Para la higiene: recipientes para basura, recipientes para basura clasificada y contenedores;

VIII. De servicio: postes de alumbrado, unidades de soporte múltiple, parquímetros, soportes para bicicletas, muebles para aseo de calzado, para sitios de automóviles de alquiler y mudanza;

IX. De jardinería: protectores para árboles, jardineras y macetas, y

X. Los demás muebles que dictamine técnicamente la Comisión Mixta y apruebe la Secretaría.

<sup>17</sup> Es la alteración del paisaje urbano provocada por factores de impacto negativo que distorsionan la percepción visual del entorno e impiden su contemplación y disfrute armónico en detrimento de la calidad de vida de las personas (LPE, Art.2, VI)

además, la segregación de todas aquellas personas que carecen de una vista “normal” (Serna, 2013) o que no buscan la experiencia urbana a través del goce visual, aun siendo “normo-visuales”. La predilección por la vista a la hora de construir el espacio me hace ver que existe una tercera observación que tomar en cuenta sobre los MUPIs: su propaganda está orientada para que esté visible *siempre* a los automovilistas. Esto tiene implicaciones fortísimas y trataré de explicarme de la manera más sencilla y coherente posible.

Fotografía 3. Mobiliario urbano con publicidad integrada ocupando la banqueta y obstruyendo el acceso al espacio público. Un contenedor de pilas que obliga a los transeúntes hacer un esfuerzo por no bajarse al arroyo vehicular (izq.). Una parada de autobús vacía que requiere de cinco bancas con sus respectivos cinco espacios publicitarios dobles (Derecha superior). Un puesto de periódicos obstruye el paso peatonal. Todos estos MUPIs están emplazados viendo al arroyo vehicular sin importar la accesibilidad a ellos y al espacio público.



Foto: Ricardo Castro

Marc Augé (1995) nos explica que en las sociedades postmodernas – aunque él se refiere a la supermodernidad – se tiene que replantear la idea de nuestra noción de lugar. Los lugares, nos explica, han sido tradicionalmente concebidos como la fantasía de una “sociedad anclada desde tiempos inmemorables a la permanencia de un suelo intacto”. Augé considera que estos lugares cada vez son menos significativos<sup>18</sup> y están siendo sustituidos por *no-lugares*, los cuales son característicos del mundo contemporáneo y

<sup>18</sup> Creswell (2004) lo interpreta como lugares menos *importantes*

están marcados por su *transitoriedad*: la preponderancia de la movilidad. Aunque Augé (1999:110) sólo menciona dentro de los espacios dedicados a la circulación a las carreteras y al espacio aéreo, considero que el arroyo vehicular, es decir, el espacio de la calle dedicado al tránsito de los vehículos, también cabe dentro de los *no-lugares*, pues es un lugar marcado por *su fugacidad, lo temporal y lo efímero*. Ahora, cuando el emplazamiento de los MUIs sobre la banqueta obedece la lógica de la publicidad para que los automovilistas *siempre* vean la propaganda, antes de que los peatones puedan hacer uso del mobiliario, nos encontramos entonces con que la banqueta se convierte en una extensión del arroyo vehicular dada la conexión que se genera de manera visual entre los automovilistas y la publicidad exterior. Es decir, la banqueta que es el espacio público, el espacio que puede ser significado dado que no es necesariamente *ni fugaz, ni temporal, ni efímero*, se convierte en un *no-lugar*, pues la lógica bajo la cual se está construyendo y regulando como espacio es para servir a los automovilistas y no a los peatones.

Los MUIs son objetos interesantísimos porque su doble condición de mobiliario y escaparate publicitario los coloca en una encrucijada; ¿dónde ponerlos? ¿Dónde hay usuarios – los cuales son forzosamente peatones – o donde hay consumidores – los cuales son siempre automovilistas porque la publicidad mira a ellos? Esta pregunta sobre cómo intervenir el espacio público nos acerca a Robert Sack (1992), quien argumentaba que en las sociedades (post)modernas la relación primordial que tenemos con el espacio es la del consumo: “se nos venden productos en lugares de consumo” (Creswell, 2004). De esta manera, con la publicidad en el espacio público que es el lugar donde se puede construir ciudadanía (Ramírez-Kuri 2003; Borja y Muxí, 2003) las personas hemos dejado de ser ciudadanos para convertirnos en consumidores.

Esta idea del *no-lugar* como producto de la transitoriedad hace que me cuestione entonces el papel de las banquetas, es decir, del espacio público, como lugares exclusivos para el tránsito. El que en Pamplona haya podido desarrollar un sentido de lugar a partir de mi movilidad, no significa que el espacio deba dedicarse exclusivamente a eso, como cuando deseaba, al igual que Carlos Slim, un Centro Histórico rescatado, recuperado y renovado sin ambulantes que me permitiera consumir una ciudad disneyficada como parte de mis actividades recreativas (Zukin, 1992; Sorkin, 1991). Lo importante aquí es, más bien, darnos cuenta que existe un nuevo actor

en la disputa del espacio público: el capital privado, ya sea en forma de teléfonos, en forma de MUIPs o en proyectos de movilidad como veremos más adelante.

### ***El espacio idealizado: París, Francia. Recreación y movilidad sustentable***

Otro que vivió en Europa y que probablemente idealizó el espacio público a partir de su experiencia de vida fue Marcelo Ebrard Casaubon, el anterior Jefe de Gobierno del Distrito Federal. Los franceses, siempre orgullosos de la ascendencia gala repartida por el mundo, dan cuenta de los orígenes franceses del exmandatario: “si bien Marcelo Ebrard nació en México, su familia es de origen francés. Su bisabuelo materno, Fabian Casaubon nació en Navarrenx pero emigró a México donde fundó una compañía de lencería francesa que todavía existe y su abuelo paterno, en cambio, es originario de Barcelonnette. Con tal ascendencia”, continúa el *journal français*, “la infancia de Marcelo Ebrard estuvo fuertemente marcada por la lengua y la cultura francesas. En casa, por ejemplo, todos los miembros de la familia Ebrard se comunicaban en *la lengua de Molière* (sic)” (traducción libre de Le Petit Journal 20/09/2011) y su madre solía decirles que, “cuando se cocina en cazuelas francesas, resulta siempre mejor” (*La Lettre de la Diaspora* #01). De pequeño, cuenta su hermano, Marcelo descubrió su pasión por la historia política y la geopolítica de Francia. A la edad de ocho años intentaba ya comprender los pormenores y los detalles de la Batalla de Waterloo, reconstruyéndola con pequeños soldaditos de plomo. El profesor de Historia hizo llamar un día a sus padres porque el pequeño Marcelo se la pasaba corrigiéndolo en clases. El exmandatario no pierde esta pasión en su juventud y decide estudiar Relaciones Internacionales en el Colegio de México. Posteriormente, viajaría a París, Francia, para desarrollar una especialidad en administración pública en la *École Nationale d'Administration* (ÉNA), donde se han formado la mayor parte de los líderes franceses (La Crónica 01/12/2007).

De acuerdo a una nota de La Crónica (11/07/2006), el influyente periódico francés *Le Monde* considera que Marcelo Ebrard, “hijo político” de Andrés Manuel López Obrador, es el nuevo líder de la izquierda mexicana después de haber ganado las elecciones para Jefe de Gobierno del Distrito Federal en 2006. El periódico dice que

“descendiente de emigrantes franceses”, Ebrard tiene un “perfil diferente al luchador instintivo y adorado por las masas” que es Andrés Manuel López Obrador; además de que es “más europeo, más tecnócrata” que su “padre”. *Le Monde* no escatima en halagos para Ebrard, a quien incluso califica como “un hombre grande y elegante, de piel clara” que seduce a los habitantes de las zonas acaudaladas y, ya que es egresado de la ENA, ha logrado cierta respetabilidad automática en Francia. Y con eso, continúa el artículo mexicano, *Le Monde* no ha dudado en caracterizar al ya pasado gobernante de la capital mexicana como el nuevo hombre fuerte de la izquierda. Sin embargo, en ninguna parte es mencionado el verdadero mecenas político de Ebrard, Manuel Camacho Solís, quién lo nombró secretario de Gobierno del DF durante su gestión como regente en los tiempos de Carlos Salinas. De hecho, todo su paso por el PRI es apenas mencionado”.

Pero hay algo más de francés en Marcelo Ebrard que su ascendencia y sus estudios: su forma de gobernar. Ebrard se empeñó en copiar el “estilo Delanoë”, al menos en lo que se refiere a crear espacios de convivencia y entretenimiento popular.<sup>19</sup> Ebrard, con apenas medio año en función, construyó playas urbanas en Semana Santa (EL Universal 09/04/2007) y posteriormente colocó una pista de hielo en el Zócalo para celebrar las Navidades (El Universal 27/11/2007); acciones que llevó a cabo cada año, pero que Delanoë había hecho anteriormente, al lado del Sena y enfrente del *Hôtel de Ville*, para recibir el verano y las fiestas decembrinas, respectivamente<sup>20</sup>. Dado que estas acciones nunca se habían llevado a cabo en el DF, Ebrard intentó mostrar un estilo “creativo” de hacer gobierno copiando a otros países.

“Pero también es importante señalar las diferencias. Delanoë, quien ha aceptado abiertamente su homosexualidad, ha sido socialista toda su vida. Ebrard, en cambio, sólo ‘descubrió’ las bondades de la izquierda cuando López Obrador lo llamó a su gabinete. Delanoë ha sido siempre un luchador. Político activo desde los 23 años [...], es un hombre que conquistó la capital parisina en 2001 después de cientos de años de gobiernos de derecha”; lo cual es dicho de forma literal porque “ningún izquierdista había gobernado esa emblemática ciudad desde 1871, la era de la Comuna de París. De esta manera, la hazaña de Delanoë es más parecida al triunfo de Cárdenas en 1997 que

---

<sup>19</sup> Bertrand Delanoë es el Alcalde París desde marzo de 2001.

<sup>20</sup> Observación personal, aunque también se puede recurrir a La Crónica 01/12/2007.

al de Ebrard en 2006”. No obstante, lo que resulta evidente es que Ebrard imitó los éxitos más sonados que Delanoë hizo previamente, a fin de lograr lo que este último ha hecho: renovar París (La Crónica 01/12/2007). Por ello, en su afán de gobernar *à la Delanoë*, Ebrard no nada más copió la usanza parisina para crear espacios de recreación y entretenimiento, también copió parte de su ideología sobre la movilidad tan necesaria en las metrópolis como París y como el DF. Primero, inspirado en Vélib’, el sistema de bicicletas compartidas de la Ciudad Luz que Delanoë lanzó en 2007, Marcelo Ebrard decidió crear su propio sistema de transporte urbano individual para la Ciudad de México: ecoBici, el cual, según su portal, se utiliza como complemento a la red de transporte público de la capital mexicana desde 2010. El sistema de bicicletas del DF no es solamente una copia del parisino, sino que funciona bajo el mismo modelo: una empresa dedicada a la publicidad exterior es la encargada de operar el sistema –Clear Channel, para el caso de México, y JCDecaux para el parisino–. Como contraprestación, para el caso de la Ciudad de México, el gobierno otorgó espacios publicitarios que son pedestales con relojes que miran a los automovilistas de avenidas como Insurgentes, Altavista y Reforma. Es decir, ecoBici, la movilidad en bicicleta, existe gracias a los MUIPs, aquellos que han sido colocados en las banquetas en detrimento de la movilidad del peatón. En otras palabras, la idealización que Ebrard tiene del espacio se impuso sobre la mía: mientras él quería bicis a la parisina, yo quería banquetas a la pamplonica; visiones aparentemente incompatibles. Los MUIPs, que proliferaron durante el gobierno de Ebrard, son la razón por la cual empecé a desarrollar este trabajo y los que me permitieron conceptualizar la *mercantilización del espacio público*, desarrollado en el próximo capítulo.

Otra iniciativa de movilidad parisina que inspiró a Ebrard fue la de los parquímetros que, aunque no son MUIPs porque no contienen publicidad, sí son objetos que determinan el uso que se le ha de dar al espacio público y, además, son operados por un tercero mediante un PATR. Si bien es cierto que estos dispositivos no se inventaron en la ciudad francesa, y que en el DF ya existían estos aparatos en ciertas colonias centrales, lo cierto es que Ebrard decidió ampliar su uso en las vialidades capitalinas mediante la implementación de un nuevo modelo francés, marca Parkeon, que es el mismo que está instalado en las calles de París. Al parecer no sólo cocinar con cazuelas francesas siempre resulta mejor; también hacen falta parquímetros franceses para estacionarse mejor. Este nuevo proyecto lleva el nombre de *Programa para la*

*rehabilitación de espacios públicos, infraestructura y equipamiento urbano, mediante la programación, establecimiento y operación de los sistemas de control y supervisión de estacionamiento de vehículos en las vías públicas del Distrito Federal, cuyo nombre “comercial” es ecoParq. Dicho Programa, según su página web, tiene la intención de “recuperar las calles y banquetas” –aunque no sabemos de manos de quién ni para quién– mediante el cobro con parquímetro. No obstante, como veremos más adelante, éste es nada más el discurso con el cual, mediante la delimitación y legitimación de los usos que se le ha de dar al espacio público, el gobierno de Marcelo Ebrard segregará ciertos actores de su goce porque tampoco cumplen con su idealización del espacio público, específicamente a los franeleros que son las personas encargadas de “ordenar” el estacionamiento en la vía pública a cambio de una propina que muchas veces es impuesta por ellos. Marcelo Ebrard lo que pretende con su idealización del espacio es crear una imagen atractiva para atraer el capital a la ciudad y hacer una ciudad empresarial (Harvey, 1989); capital que de ser invertido le permitirá estar a la altura de ciudades como París, o al menos así lo querría, según declaró en entrevista para el periódico alemán Handelsblatt: “un modelo con impronta más europea” (El Universal 09/08/2010).*

Fotografía 4. El alcalde de París, Bertrand Delanoë, conversa con su homólogo de Ciudad de México y presidente del Consejo Mundial de Alcaldes para el Cambio Climático, Marcelo Ebrard. Inauguración del Congreso de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU) que tuvo lugar en México, DF, en noviembre de 2010.



Fuente: La Crónica 18/11/2010

### *El espacio socialmente construido. Conclusión a este capítulo*

Cuando los espacios vivido, percibido e idealizado se encuentran, se construye el espacio. Si el espacio se construye, esto es entonces mediante las actividades que en ella se suceden, por lo que para parecernos a Pamplona o a París, tendríamos que tener el mismo estilo de vida, las mismas actividades, las mismas fiestas. Dada mi experiencia en Pamplona, donde las calles están libres de cualquier obstáculo peatonal, yo imaginé de la misma manera un espacio público immaculado para el Distrito Federal. Quería, como hablaba Don Mitchell (1995) sobre el People's Park, un espacio libre de infraestructura porque así no se delimitaba su uso, es decir, imaginaba un espacio público totipotencial, o sea, con el potencial de ser cualquier cosa. Infraestructura implica forzosamente delimitación de usos: una cancha de volleyball, una reja, una banca. Lo que yo no me había dado cuenta es que incluso un espacio libre de obstáculos es un espacio delimitado porque, sin infraestructura, por ejemplo, ya no podría haber entonces comercio informal.

A la distancia me doy cuenta que las banquetas de Pamplona estaban libres no por los peregrinos en su camino a Santiago de Compostela –o no únicamente–; las banquetas estaban libres porque en sus calles se corren los encierros de los San Fermín. ¿Se imaginan correr entre MUPIs, mozos y toros para salvar el pellejo? Por supuesto que su espacio público debe estar libre de obstáculos. Entonces, para el caso de ciudades como el Distrito Federal ¿a qué se debe que sus calles estén repletas de mobiliario urbano con publicidad integrada? ¿A que no hay una fiesta patronal que nos impida emplazar infraestructura? ¿A que no haya peatones que reclamen los cincuenta centímetros que miden las banquetas?

Fotografía 5. Encierro en los San Fermín, Pamplona, España.

Esta actividad se lleva a cabo en una calle libre de obstáculos peatonales, dada su naturaleza: los mozos corren entre los toros con la intención de dirigirlos a la Plaza de Toros.



Fuente: Más por Más 09/07/2012

Mi molestia, como peatón, por los ambulantes del Centro Histórico, se debe a que de “ambulantes” no tenían nada; eran puestos semifijos en la calle, los cuales estaban una buena cantidad de horas sobre el espacio público, delimitando su uso. Es decir, a mis ojos le quitaban ese carácter totipotencial, cosa que no pasaba, por ejemplo, con los tianguis sobre ruedas. El comercio informal –semifijo– es lo que ha llevado a muchos ciudadanos a expresarse de ellos como que tienen tomadas las calles porque están delimitando su uso al comercio. Sin embargo, es esto mismo lo que sucede con los MUPIs: el emplazamiento de infraestructura en forma de mobiliario delimita el uso del espacio público y, no obstante, a diferencia de lo que sucede con los ambulantes en la prensa, son pocas las voces que se alzan para decir que los MUPIs tienen “secuestradas” las banquetas. Esto me obliga a pensar forzosamente en una lucha de clases: la informalidad que toma la calle está mal, pero la formalidad que toma la calle está bien. También escucho pocas voces quejarse porque las banquetas de la Condesa o Polanco están tomadas por los restauranteros, porque tienen mesas en la calle. Si a mí me gusta tomarme una copa en la terraza, que tiene “secuestrada” la banqueta, debo aceptar entonces el que alguien más la secuestre aunque sea para algo que a mí no me guste, porque también debo aceptar el hecho de que a alguien pueda no gustarle la idea de las terrazas, o incluso no tener los medios para pagarse una copa. Pero entonces viene de nuevo nuestra idealización del espacio público: mientras el comercio informal da mala

imagen, las terrazas en Polanquito se ven *nice*; y lo que queremos es buena imagen para atraer el capital.

Es por esta misma razón que argumento en este trabajo que se les desplazó a los franeleros de la Ciudad de México: porque generan una mala imagen. Esta vez el capital, ya no en forma de teléfono, ni en forma de publicidad, sino como parquímetro, secuestró la calle para decirnos cómo es que se debe utilizar el espacio público; restándole su carácter totipotencial; alejándonos de la disputa que es característica de los espacios democráticos (Mitchell, 1995) porque el gobierno ha concesionado su uso a un particular.

## 2. MARCO TEÓRICO

### 2.1 El proyecto neoliberal

El estado neoliberal, en teoría, debe cumplir con la función esencial de hacer valer y garantizar las libertades individuales. Para ello, debe favorecer tres cosas: la propiedad privada individual, el imperio de la ley y el libre mercado (Harvey 2007b: 74). Dado que dentro del proyecto neoliberal las corporaciones y los empresarios están contemplados por el sistema jurídico como personas, su libertad es considerada igualmente un bien fundamental; y es por esta razón que el Estado ha hecho uso del monopolio de la violencia para preservarla. “La empresa privada y la iniciativa empresarial son tratados como las llaves de la innovación y de la creación de riqueza”, la cual según Harvey (2007b), bajo la premisa de la ola fuerte que eleva a todos los barcos, o la del goteo que termina por desbordar el vaso, puede ayudar a eliminar la pobreza si se aseguran los mercados libres y del libre comercio.

Para el proyecto neoliberal, uno de los mayores obstáculos para el desarrollo económico y el bienestar humano es la poca claridad con la que se establecen los derechos de propiedad privada, sobre todo en países en desarrollo. Por esta razón, los defensores del neoliberalismo, como Hernando de Soto (1986; 2000), buscan constantemente la privatización de activos. La delimitación y la asignación de derechos de propiedad privada son, a su modo de ver, el mejor modo de protegerse contra la denominada *tragedia de los bienes comunes*, por lo que bien establecidos los derechos de propiedad se evita que las personas sobreexploten los recursos que son de propiedad común, como el agua, la tierra o, para efectos de esta tesis, el espacio público. De esta manera, se abre la oportunidad para que los sectores que anteriormente regulaba y dirigía el Estado sean privatizados al ser transferidos a la esfera privada; pero más importante aún es el hecho de que estos mismos sectores se desregulen, es decir, que sean liberados de toda interferencia estatal, al menos en la teoría.

Con la desregulación de los bienes y servicios que antes estaban en manos del Estado se abren entonces las puertas a la competencia, tanto entre las empresas privadas para ganar nichos de mercado, como entre las regiones para ganar posicionamiento global.

Para el proyecto neoliberal, la competencia es vista como una virtud esencial puesto que, a sentir de Harvey (2007b) elimina los trámites burocráticos, incrementa la eficiencia y la productividad, mejora la calidad de las mercancías y reduce los costos para el consumidor, ya sea de manera directa debido a la oferta de bienes y servicios más baratos, o de manera indirecta mediante la reducción de cargas fiscales. La libre movilidad del capital entre sectores, regiones y países se considera un factor crucial y es por ello que, cualquier barrera impuesta a esa libertad, como son los aranceles, los ajustes fiscales punitivos o los controles ambientales, deben ser eliminados, a menos que contravenga a los intereses nacionales. Es así como, bajo el contexto de un mundo altamente globalizado, la competencia internacional es vista como algo positivo ya que mejora la eficiencia y la productividad, reduce los precios y, por consiguiente, controla las tendencias inflacionarias. Por esta razón, “el estado neoliberal debería buscar [...] reorganizaciones internas y nuevos pactos institucionales que mejoren su posición competitiva [...] en relación con otros Estados en el mercado global” (Harvey, 2007b).

No obstante, el aseguramiento de la libertad personal e individual, que supone ser la razón de ser del estado neoliberal, tiene su lado perverso puesto que cada individuo es ahora responsable de su bienestar. El éxito o fracaso personal son interpretados en términos de virtudes empresariales o de fallos personales sin tomar en cuenta la estructura del sistema bajo el cual los individuos se encuentran inmersos (Harvey, 2007b: 75). De esta manera, se les puede acusar a los desempleados, por ejemplo, el que no hayan invertido lo suficiente en su propio capital humano a través de la educación sin considerar las exclusiones de clase tan comunes en el sistema capitalista.

No hay que olvidar que el proyecto neoliberal, como cualquier otra propuesta teórica, supone al mismo tiempo una serie de contradicciones dentro de su cuerpo teórico (Harvey, 2007b), siendo el primero de ellos el del monopolio. La mayoría de los teóricos del neoliberalismo no consideran problemático el poder monopolista siempre y cuando se cumplan dos requisitos. Por un lado, que el monopolio en realidad esté maximizando la eficiencia, y por el otro, que no se impongan barreras a la entrada de competidores, una cuestión un tanto difícil de llevar a la práctica y que, por lo tanto, el Estado debería estar alentando. La competencia que tanto promulga el proyecto neoliberal puede acabar en monopolio, si no es que en oligopolio, debido a que las empresas más fuertes y mejor consolidadas logran expulsar, cuando no integrar, a las

empresas más pequeñas, débiles y poco consolidadas. Esto se relaciona parcialmente con el hecho de que el neoliberalismo supone una simetría perfecta entre los diferentes agentes que forman parte del mercado en cuestión en dos sentidos: que todos aquellos interesados en integrarse al sistema tienen el mismo acceso a la información, y que no existen asimetrías de poder que interfieran con la capacidad de los individuos para tomar decisiones económicas racionales en su propio interés. Sin embargo, tal y como lo demuestran Greenwald y Stiglitz (1986), esto sucede en pocas ocasiones, si es que alguna vez, lo cual ha generado que los individuos mejor informados y más poderosos obtengan una ventaja que les permite obtener cada vez más información y más poder. Harvey (2007b), en su *Breve historia del neoliberalismo*, ilustra este suceso con el establecimiento de derechos de propiedad intelectual: el uso de poder se hace evidente cuando aquellos individuos que poseen derechos sobre alguna patente utilizan el poder monopolista que éstos le transfieren para vender a un costo muy elevado la transferencia de tecnología. Así, se vuelve evidente que no existe tal simetría entre las relaciones de poder y de información, sino que, al contrario, las relaciones asimétricas tienden a incrementarse con el paso del tiempo, no a reducirse. Pero la simetría de información o de poder, no obstante, no siempre es deseable ni necesaria; pensemos en el caso de los monopolios naturales donde una empresa puede generar toda la producción del mercado con un costo menor que si hubiera varias empresas compitiendo. Bajo el contexto neoliberal, esto es deseable puesto que significa que los compradores pueden acceder a productos y servicios más baratos. “No tiene sentido la competencia entre múltiples redes de energía eléctrica, de sistemas de tuberías para la conducción del gas, de sistemas de suministro de agua o de tratamiento de aguas residuales”, por lo que “(e)n estas áreas, la regulación estatal del suministro, el acceso y la fijación de precios resulta ineludible” (Harvey, 2007b: 74).

Una tercera contradicción dentro del marco teórico del neoliberalismo son las fallas de mercado cuando los diferentes agentes, ya sean individuos o empresas, evitan asumir la totalidad del costo de sus actividades. El ejemplo clásico de estas *externalidades* es la contaminación, donde las empresas – y los individuos – vierten sustancias tóxicas o peligrosas al ambiente sin ningún tipo de tratamiento, dado que es una manera gratuita de disponer los residuos. En este ámbito, existen defensores del neoliberalismo que admiten la necesidad para que el Estado intervenga, al menos de una manera limitada. Otros aseguran que el estado debe permanecer totalmente inactivo porque de otra

manera el remedio sale más caro que la enfermedad. Sin embargo, hay un acuerdo entre ambas facciones y es que, de ser necesaria la intervención estatal, ésta debe realizarse mediante mecanismos de mercado. Este tipo de implementaciones es lo que ha permitido que el neoliberalismo haya conquistado nichos de mercado tan extraños como el de la contaminación a través de los bonos de carbono, haciendo legal el derecho a contaminar.

Una última contradicción que encuentra Harvey (2007b: 78) dentro del neoliberalismo “es la que emerge entre un atractivo individualismo posesivo pero alienador, por un lado, y el deseo de una vida colectiva significativa, por otro.”

#### 2.1.1. El neoliberalismo en la práctica

A sentir de Harvey (2007b), la neoliberalización ha evolucionado de tal manera que se ha alejado sustantivamente de aquello que dictaba la teoría, por lo que en la actualidad resulta difícil describir la naturaleza del estado neoliberal, principalmente por dos razones. Primero, porque las divergencias con el modelo teórico no tardan en hacerse evidentes pero no pueden ser atribuidas directamente a las contradicciones ya señaladas; y segundo, porque, dada la flexibilidad del estado neoliberal para adaptarse a diferentes contextos histórico espaciales, éste ha variado enormemente de una región a otra. No obstante, cree Harvey (2007b), existen dos argumentos generales que permiten identificar al estado neoliberal y que están relacionadas con la restauración del poder de clase. Primero, la necesidad de crear un clima óptimo para los negocios y las inversiones de los capitalistas, tanto a nivel político, como puede ser la estabilidad de un país y el respeto pleno por la ley y su imparcialidad para hacerla cumplir; así como a nivel social, en tanto que, vista la fuerza de trabajo como mera mercancía, el estado neoliberal tenderá a privilegiar un clima óptimo para las empresas antes que el cumplimiento de los derechos colectivos de la fuerza de trabajo. Y segundo, que el estado neoliberal, ante la crisis o el conflicto, favorecerá de manera inevitable la integralidad del sistema financiero y la solvencia de sus instituciones financieras sobre el bienestar de la población o la calidad ambiental. Estos sesgos no son siempre fáciles de identificar dentro de la gran diversidad de prácticas estatales que son a menudo contrarios u opuestos.

Es importante hacer notar que las divergencias entre la teoría y la práctica pueden estar razonablemente ligadas a los problemas de transición de Estado. En otras palabras, que el estado neoliberal tome tintes del tipo de estado que le precedió, como es el caso de los países de Europa central y del este que, tras la caída del comunismo, sufrieron una rápida privatización debido a la terapia de choque (Harvey, 2007b). De esta manera podemos afirmar que los estados neoliberales en los países en vías de desarrollo, como México, poseen ciertas características que los distinguen del resto de los otros países con estados neoliberales. Los estados de los países en vías de desarrollo “se apoyan en el sector público y en la planificación estatal en estrecha colaboración con el capital doméstico y corporativo – a menudo extranjero y multinacional – para impulsar la acumulación de capital y el crecimiento económico. [...] Los estados de este tipo de países se han tornado consecuentes con la neoliberalización hasta el punto que facilitan la competencia entre diversas compañías, corporaciones y entidades territoriales, aceptan las reglas del libre comercio y se basan en mercados de exportación abiertos”, además de que practican un intervencionismo activo para crear un clima óptimo para los negocios (Harvey 2007b: 81).

#### 2.1.2. Construyendo el consentimiento

Según Harvey (2007a), apoyándose en Gramsci, es el *sentido común* lo que construye y cimienta el consentimiento para que el proyecto neoliberal pueda consumarse. Para Gramsci, el *sentido común* es el *sentido poseído en común*; por lo que no es lo mismo que el buen juicio. Mientras que este último se construye de manera crítica con las cuestiones de la actualidad, el *sentido común*, como producto de su irracionalidad podríamos decir, puede engañar, ofuscar, o encubrir profundamente problemas reales bajo prejuicios culturales (Gramsci 1971, citado en Harvey 2007a). Dios, la nación y los inmigrantes, por nombrar algunos, son invocados para enmascarar otras realidades que tal vez vayan en contra de las mayorías por favorecer a la élite minoritaria. “La palabra *libertad*”, por ejemplo, “resuena tan ampliamente dentro del *sentido común* de los estadounidenses que se convierte en un botón que las élites pueden pulsar para acceder a las masas con el fin de justificar prácticamente todo” (Harvey, 2007a: 48). La construcción del consentimiento varía de un lugar a otro, y gracias a la actividad de los

múltiples movimientos opositores que existen en ellos, el consentimiento puede llegar a marchitarse o incluso fracasar. Gramsci, en *Selections from the Prison Notebook* (1971) concluía que las cuestiones políticas se convierten en insolubles cuando se disfrazan como culturales; de esta manera, tal y como dijera Harvey (2007a), debemos mirar más allá de los mecanismos culturales e ideológicos y centrar la atención en las cualidades de la experiencia cotidiana con el objetivo de identificar las bases materiales de la construcción del consentimiento.

Los medios a través de los cuales se generó el consentimiento popular para legitimar el giro neoliberal, al menos en Estados Unidos, que es uno de los precursores del modelo neoliberal, fueron diversos. El neoliberalismo logró permear desde diferentes ángulos, encontrando su origen evidentemente en las empresas. Con la ayuda de los medios de comunicación, el proyecto neoliberal logró difundir sus ideas hasta las diversas instituciones que constituyen la sociedad civil – universidades, escuelas, iglesias, por nombrar algunas. Una vez puestas en marcha las ideas neoliberales, y con la ayuda de la creación de *think-tanks* financiados y respaldados por las corporaciones, a la captura de ciertos segmentos de los medios de comunicación y a la conversión de muchos intelectuales a modos de pensar neoliberales, se creó un clima de opinión que apoyaba al neoliberalismo como el exclusivo garante de la libertad. El giro neoliberal, no obstante, se consolidó posteriormente en Estados Unidos mediante la cooptación de los partidos políticos, como fue el caso del Partido Republicano transformado por los empresarios como un instrumento político de clase y una base popular, y ulteriormente del aparato estatal.

### 2.1.3. El otro consentimiento

Si es cierto que las divergencias entre la teoría y la práctica del neoliberalismo entre distintos países están razonablemente ligadas a los problemas inherentes al tipo de transición de Estado, como afirma Harvey (2007b), entonces bien valdría la pena preguntarnos cómo se construye su consentimiento en cada país. Harvey, como ya comenté, considera que el estado neoliberal se consintió en los Estados Unidos bajo la bandera de la protección de las libertades individuales porque ese es el *sentido común* que lo legitima. De este modo, si cada país adopta un tipo de neoliberalismo

dependiendo del tipo de Estado que les precedió, entonces su consentimiento tiene que ser forzosamente diferente. No obstante, el neoliberalismo encuentra su expresión de diferentes maneras, siendo una de ellas la urbanización; es decir, existe una manera particular de hacer ciudad bajo un contexto neoliberal. Brenner y Theodore (2002) identifican cómo se cristaliza el neoliberalismo en el ámbito urbano e identifican siete características principales:

1. La importancia de las ciudades-regiones como la escala clave para la economía global y el surgimiento de la competitividad urbana;
2. Los gobiernos multiescala;
3. La reestructura del gobierno local y la introducción de técnicas de gestión propias del sector privado;
4. Nuevas formas de *gobernanza* y la promoción de la cultura empresarial;
5. La reestructuración de los mercados laborales;
6. La privatización y la mercantilización, y
7. El surgimiento del sector terciario y la economía cultural.

Resulta extraño, dice Brand (2007), que el ambiente tienda a marginalizarse en este tipo de esquemas. Para este autor 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. 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, entonces, 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*<sup>21</sup> (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 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

---

<sup>21</sup> *Governmentality*

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 propincuidad. 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* <sup>22</sup> se pueden explotar las características físicas naturales de una ciudad 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

---

<sup>22</sup> 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.

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 pues, siguiendo la lógica de Harvey (2007), quien se basó en Gramsci (1971) para explicar cómo se construyó el consentimiento del neoliberalismo en Estados Unidos, 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.

## **2.2 De estado proveedor a ciudad empresarial**

La crisis de estado de la década de los años setenta generó una reconfiguración en la manera en la que se gobiernan las ciudades en tres sentidos (Purcell 2002: 100). Primero, ha habido un reajuste en las escalas de gobierno tanto a nivel supranacional como a nivel subnacional. En el primero de los casos, se han creado diferentes instituciones como la Unión Europea o el Tratado de Libre Comercio de Norteamérica, mientras que en el segundo, en los reajustes a nivel subnacional, se han otorgado mayores responsabilidades y autonomía a las instituciones locales conforme los estados-nación han delegado mayor control y competencias a sus gobiernos locales. Esta delegación de competencias implica, como se comentó en el primer apartado de este capítulo, que las instituciones de gobierno locales sean ahora responsables en obligaciones tales como el desarrollo económico, la seguridad social, la provisión de infraestructura y la planeación espacial (Balbo, 2003). Bajo este contexto, las nuevas instituciones locales de gobierno dependen menos de las viejas instituciones nacionales de gobierno para hacer y crear política pública urbana.

Segundo, como resultado de la creciente autonomía de las nuevas instituciones locales de gobierno, muchas de las políticas han dejado de ser redistributivas para convertirse en políticas competitivas. Este giro hacia la competitividad ha provocado que, bajo el

contexto de las reestructuraciones neoliberales, las instituciones locales hayan puesto mayor énfasis en que las ciudades mantengan su competitividad dentro de su región económica (Harvey, 1989; Peck, 1998 y Swyngedouw, 1996, citados en Purcell, 2002). Como producto de estas reestructuraciones económicas, las economías locales ya no figuran entre las funciones de la economía nacional, por lo cual se ha generado un ambiente de competencia en el que los gobiernos locales deben asegurarse que su economía sea competitiva a nivel global. De esta manera, el desarrollo económico y la competitividad se han convertido en los ejes rectores para hacer política pública local o urbana.

La tercera y última reconfiguración en la manera de gobernar las ciudades tiene que ver con el hecho de que varias de las funciones y servicios que deberían ser brindadas por el estado están siendo transferidas a organismos no gubernamentales y *quangos*<sup>23</sup>. Esta última reconfiguración es la de mayor peso, pues es la que ha generado la transición entre un estado de gobierno, en el cual sólo éste tiene poder de decisión, a un estado de gobernanza, en el que otros actores diferentes al gobierno participan en la creación de las políticas públicas y en la prestación de servicios. La gobernanza está ligada a la crisis de legitimidad que sufrió el estado en los años setenta, y para la cual se emprendieron reformas encaminadas a modernizar la administración pública en términos de eficiencia y eficacia. En este nuevo contexto de globalización, crisis y reforma del estado, la nueva problemática, la de la administración pública, encuentra su sentido en la gobernanza como la (re)construcción de la capacidad de gobernar del gobierno y la fundación de los modos apropiados en las condiciones sociales actuales de escasez, adversidad e incertidumbre (Aguilar, 2006: 13).

Dado que los gobiernos locales se preocupan menos por una redistribución orientada a la demanda, y más por una competencia orientada en la oferta, éstos se han visto en la necesidad de reorganizar su estructura en la búsqueda de mayor eficiencia. Así, los gobiernos locales han empezado a contratar servicios otorgados por empresas privadas y ha desarrollado organismos cuasi públicos como los *quangos*, los consejos empresariales, las corporaciones de desarrollo urbano y las asociaciones público privado para llevar a cabo varias de las funciones del gobierno local (Krumholz, 1999; Payne y

---

<sup>23</sup> Acrónimo de la figura administrativa muy común en el mundo anglosajón: *quasi-autonomous non-governmental organisation*, que significa organización no gubernamental cuasi autónoma.

Skelcher, 1997; Walzer y York, 1998, citados en Purcell, 2002). Para poder asegurar que el área local sea más competitiva, el gobierno local ha terciarizado algunas de sus funciones con el objetivo de reconfigurarse y actuar más como una compañía flexible.

Esta nueva manera de dirigir las ciudades es interpretada por Harvey (1989) como un cambio de enfoque gerencial por otro empresarial, el cual tiene su origen en la recesión de 1973. La desindustrialización, el desempleo extendido y la austeridad fiscal que caracterizaron esta época encontraron respuesta en la racionalidad económica y en la privatización, lo cual explicaría el que diferentes gobiernos, sin importar sus convicciones políticas, hayan tomado el camino empresarial. El gran énfasis puesto en los gobiernos locales para atender estos problemas es producto, al mismo tiempo, de un desgaste de los poderes de la nación estado para controlar los flujos de dinero multinacionales; por lo que, las inversiones se tornan en una negociación entre el capital internacional y los poderes locales; una relación entre lo global y lo urbano que Smith (2002) ha denominado como urbanismo neoliberal. Estas nuevas relaciones implican que ahora las instituciones locales deben llevar a cabo una serie de actividades dirigidas a maximizar su atractivo como señuelo para el capital. De esta manera, las ciudades ahora están conectadas directamente con la economía mundial (Friedmann, 1986) y se han convertido en la unidad de análisis esencial para comprender cómo es que se crea la riqueza de las naciones (Jacobs, 1984). Es por esta razón que el cambio de la gerencia urbana a la empresa urbana tiene implicaciones importantes para el desarrollo económico (Harvey, 1989).

Esta transición en la manera de gobernar la ciudad, además de tener impactos en las instituciones de gobierno urbano, tiene impactos en el ambiente construido; por ello es importante entender quién, en el contexto urbano, está siendo empresarial y sobre qué temática, sin olvidar que, bajo el contexto actual de gobernanza, el estado ya no es el único actor involucrado en la toma de decisiones de la ciudad. Aunque el verdadero poder para reorganizar la vida urbana recae a menudo fuera y lejos del estado, existen algunas excepciones en las que el gobierno ha formado coaliciones donde se administración juega un papel de facilitador o coordinador. Dado que “el poder para organizar el espacio es resultado de un conjunto complejo de fuerzas movilizadas por diferentes actores sociales” (Harvey, 1989: 6), resulta importante identificar entonces, sobre todo en zonas metropolitanas como la de la Ciudad de México, las diferentes

coaliciones políticas y las alianzas de clase como la base de cualquier tipo de empresa urbana.

Esta formación de alianzas y coaliciones, no obstante, es difícil y delicada, por lo que muchas veces se requiere de una persona con visión; una persona con habilidades que le permitan, además, imprimir cierto sello a la razón de ser de la ciudad empresarial. Esta persona puede ser un gobernante “carismático”, como en el caso de Rudolph Giuliani quien le imprimió a la ciudad de Nueva York el sello de *zero tolerance* (Smith, 2002); un administrador inteligente, como el exalcalde de Bogotá Enrique Peñalosa Londoño, o un líder empresarial exitoso, como Carlos Slim Helú en la Ciudad de México. La formación de alianzas y coaliciones supone entonces, al mismo tiempo, que se analice con atención y cuidado la manera en la que se están resolviendo los problemas y la forma en la que están participando cada uno de los actores.

Harvey (1989) propone, a partir del caso de estudio de la ciudad de Baltimore, que la iniciativa empresarial tiene tres características principales. La primera de ellas es la implementación de las asociaciones público privadas que, ayudadas del *busterismo*<sup>24</sup> de las ciudades en conjunto con los poderes locales como señuelo para el capital, intentan atraer fuentes externas de financiamiento, nuevas inversiones y fuentes de empleo. La segunda característica es que, dado el carácter empresarial de las asociaciones público privadas, se especula con su diseño y ejecución y esto supone, por lo tanto, la mayoría de las veces, que el sector público asuma el riesgo y que el sector privado obtenga los beneficios. Finalmente, la iniciativa empresarial se enfoca con mucho mayor detalle en la economía política ya no local, sino incluso de un lugar en específico, dejando por completo la economía política territorial. La modernización de las ciudades mediante la construcción de sitios culturales, deportivos o de entretenimiento, por mencionar algunos, puede proyectar una sombra aparentemente benéfica sobre toda la región metropolitana, mientras que otros proyectos como un centro comercial o la renovación de un barrio pueden generar exclusivamente beneficios a nivel más local y ninguno a escala metropolitana. De cualquier manera, la construcción de este tipo de lugares supone ser un instrumento para generar beneficios a la población dentro de una

---

<sup>24</sup> Traducción libre del autor. En inglés, *boosterism* es el acto de reforzar o promover la imagen de un pueblo, ciudad, u organización, con el objetivo de mejorar la percepción pública de la misma. Impulsar puede ser tan simple como hablar bien de la entidad en una fiesta o tan elaborado como el establecimiento de una oficina de visitantes.

demarcación en particular y, efectivamente, es el principal discurso público para apoyar su desarrollo. No obstante, este tipo de proyectos reciben tal atención pública y política, que se vuelven distractores para los problemas que en verdad afectan a la región o territorio, y que deben ser atacados con mucha más premura.

En resumen, la nueva ciudad empresarial se da entonces gracias a las asociaciones público privadas que se enfocan en las inversiones y en el desarrollo económico para la construcción (especulativa) de lugar, y no tanto en mejorar las condiciones dentro de un territorio como su objetivo económico y político más inmediato (Harvey, 1989). Estas asociaciones público privadas han encontrado un nicho en la prestación de los servicios urbanos. Para el caso de la Ciudad de México, esto sucede particularmente en los servicios relacionados a la movilidad, ya que de los servicios urbanos que la ciudad otorga, el del transporte público es de los primeros en haberse desregularizado y que ha dado entrada a nuevos proyectos de movilidad desde la declaratoria de quiebra de la Ruta 100.

#### 2.2.1. Los servicios urbanos empresariales

Entre las funciones que el estado benefactor debe cumplir se encuentra la de producir y gestionar los servicios urbanos. Estos servicios son muy variados e incluye, entre otros, la provisión de agua potable y drenaje, la recolección de residuos, el alumbrado y el transporte. Sin embargo, en los países en desarrollo, la provisión de estos servicios se brinda a medias, cuando no es totalmente inadecuada, por dos razones. Por un lado, los gobiernos de estos países son incapaces de crecer en términos operativos al mismo paso que su población y de dar mantenimiento al deterioro de sus instalaciones. Segundo, porque en términos cualitativos existe una desigualdad en la distribución, siendo principalmente afectada la población que vive en los asentamientos irregulares.

La teoría económica hace una distinción entre bienes públicos y bienes privados, y se diferencian de acuerdo a su exclusividad y rivalidad. Los primeros son *no exclusivos*, esto quiere decir que una vez producidos no se puede excluir a nadie de su uso. Asimismo, los bienes públicos son *no rivales*, es decir, que el consumo de una persona no reduce el consumo de otra. En cambio, los bienes privados son *exclusivos*, puesto

que quien no paga no puede acceder a su consumo, y *rivales*, ya que lo que consume un individuo no puede ser consumido por otro. A sentir de Rakodi (2003) y siguiendo la lógica de la teoría económica, los servicios urbanos que tienen características de bien público deberían producirse colectivamente y financiarse a través de los impuestos; mientras que los servicios que tienen características de bien privado deben producirse a través del mercado y, consecuentemente, ser pagados por quien los usa. De esta manera, algunos de los servicios urbanos pueden ser considerados como bienes privados puesto que quien no paga, como en el caso de un consumidor que requiere de un boleto de autobús o de metro para ocupar un espacio, puede ser excluido fácilmente de su consumo. De acuerdo a la teoría económica, este tipo de servicios bien podrían ser abastecidos por los privados. En cambio, otros servicios como el alumbrado, se consideran bienes públicos ya que, una vez producidos, no excluyen a ningún consumidor ni éstos rivalizan entre sí. Por esta razón, este tipo de servicios es pagado de manera indirecta a través de los impuestos.

Siguiendo la lógica de Rakodi (2003), gran parte de los servicios urbanos se pueden considerar como bienes privados y por ello pueden ser sujetos a la privatización. Sin embargo, algunos de estos servicios también tienen características que lleven a ineficiencias del mercado. En primer lugar, está el caso de los monopolios naturales, los cuales son producto de las enormes economías de escala y están asociadas a la prestación de un servicio a través de una red. Tal es el caso del agua potable, cuya provisión es mucho más rentable mediante una empresa que mediante dos o más. Segundo, porque su oferta provoca externalidades positivas y negativas que si no se consideran en los precios de mercado porque los consumidores no están dispuestos a pagar más por ellos, pueden provocar una distribución subóptima de recursos. Y por último, porque se trata de *bienes meritorios* cuyos beneficios son superiores a los que perciben los consumidores y, por lo tanto, su consumo debe ser alentado por precios y tarifas particulares. Son estos aspectos de *bienes meritorios* y de monopolio natural, junto con las externalidades intrínsecas a su consumo, que todavía hacen que en casi todas las ciudades estos servicios sean hoy públicos (Batley, 2001) o que se justifique la intervención del estado con el objetivo de contrarrestar las posibles divergencias que puedan existir entre los costos y beneficios privados y sociales (Nickson, 1997:168).

No obstante, los argumentos a favor de la privatización son diversos; Rakodi (2003:157) encuentra tres. El primero es que los privados son más eficientes porque aplican tarifas que reflejan los costos verdaderos, ya que no son tarifas subvencionadas. Además, se afirma que los privados pueden ofrecer tarifas más bajas puesto que no están sujetos a presiones de clientela, a diferencia de las empresas públicas que son depositarios de votos, y a que pueden resistir mejor a las exigencias sindicales. El segundo argumento considera que la privatización de los servicios permite que los gobiernos no sólo ya no tengan que intervenir para resanar las finanzas de las empresas públicas – con lo cual se reduce el endeudamiento público – sino que, además, al licitar los servicios a los privados, se obtienen nuevas entradas. Finalmente, se argumenta que la privatización tiene efectos positivos desde el punto de vista distributivo porque, al aplicar las tarifas que cubren realmente los costos de producción y de gestión, se pueden generar los recursos necesarios para extender los servicios a las zonas de la ciudad o grupos de población hoy excluidos (Nickson, 1997, citado en Rakodi, 2003).

Con este preámbulo, y bajo el contexto de la ciudad neoliberal, el capital privado puede conquistar entonces la provisión de aquellos servicios urbanos que el estado debería brindar pero que se encuentran bajo condiciones poco óptimas. Esta situación, de acuerdo a varios autores, se da particularmente en países en desarrollo (Nickson, 1997; Batley, 2001; Rakodi, 2003) y los factores responsables de esta tendencia son tanto internos como externos. Dentro de los primeros tenemos, por ejemplo, la necesidad de reducir el déficit financiero del sector público; el deseo de despolitizar el pago de los servicios y los recursos provistos por éstos; la presión para disminuir el clientelismo, y el deseo por reducir los costos de nómina. La prestación de diversos servicios en la mayoría de los países no ha considerado que se implementen políticas de tarifas que incluyan ni la recuperación de costos ni los precios por costo marginal; por el contrario, se se han implementado tarifas subsidiadas gracias a las aportaciones del gobierno central. Es por esta razón que, después de la crisis financiera de principios de la década de 1980 – que afectó a varios países y entre ellos México – los gobiernos de los países en desarrollo tuvieron que buscar la manera de reducir estos subsidios para subsanar la deuda pública a través de la inversión privada (Lee y Jouralev, 1992:118, citado en Nickson, 1997).

Por el otro lado, dentro de los factores externos que ayudaron a que el capital privado se introdujera en la prestación de servicios, Nickson (1997:170) considera que las agencias internacionales de desarrollo y las compañías transnacionales fueron los actores más relevantes. La capacidad del Banco Mundial para ejercer presión, por ejemplo, tal vez sea el factor más importante para explicar por qué ha sido tan exitosa la participación del sector privado en la prestación de servicios en los países de bajos y medianos ingresos. Esta presión se ejerce a menudo mediante un reajuste estructural en la manera en la que esta organización hace préstamos a los países que necesitan de recursos extranjeros porque los suyos no son suficientes. Asimismo, existe la presión generada por parte de las corporaciones transnacionales para que el sector privado tenga cada vez una mayor participación en la prestación de servicios. El Banco Mundial, nuevamente, ha hecho, por ejemplo, en materia de agua potable, que el modelo francés de las compañías de agua *Compagnie Générale des Eaux* y la *Société Lyonnaise des Eaux* sea el modelo idóneo de participación privada, al menos en cuanto a agua potable se refiere (Nickson 1997:170). Finalmente, existe una tercera presión externa y es la de seguir el ejemplo de aquellos países desarrollados que tomaron la senda de la privatización de manera exitosa (Batley, 2001:199).

Para Rakodi (2003), la falta de eficiencia en los servicios se debe en gran medida a la voluntad política de hacerlos accesibles a la población de bajos ingresos, ya que, al no poder pagar siquiera de manera parcial sus costos, el gobierno tuvo que subvencionarlos. El problema de la eficiencia supone de este modo la introducción de cambios que las empresas públicas no aceptan fácilmente y que por ello acceden más fácilmente a la privatización.

#### 2.2.2. La inversión privada en los sistemas de transporte urbano

La globalización y las políticas liberales que han afectado el funcionamiento de la ciudad 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)<sup>25</sup> – un elemento trascendental para la ciudad empresarial –, dado que se pierden horas-hombre y se generan costos ambientales y a la salud. Es decir, un sistema de transporte ineficiente genera pérdidas monetarias al sistema. 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 el 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 este trabajo hablaremos de movilidad, y no de transporte, en tanto que el primer concepto es más amplio que el segundo, ya que no se limita a una relación de oferta y demanda, sino que ofrece una perspectiva de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial (Montezuma, 2003). Al tratar de movilidad y no de transporte se centra la problemática en la persona y su entorno, y no únicamente en sus desplazamientos; esto permite tomar en cuenta de forma particular a los habitantes de escasos recursos, los cuales a pesar de ser mayoritarios en las ciudades de los países en desarrollo han sido tradicionalmente poco tenidos en cuenta en la acción y en la investigación concernientes a sus necesidades de movilidad. [...] La movilidad urbana se expresa de manera muy variada y diversa, adquiriendo formas disímiles al interior de los continentes, de los países, e incluso de las ciudades. No obstante las grandes diferencias que existen entre los continentes predominantemente rurales, como Asia,

---

<sup>25</sup> [http://imco.org.mx/images/pdf/Costos\\_congestión\\_en\\_ZMVM2\\_final\\_ABRIL.pdf](http://imco.org.mx/images/pdf/Costos_congestión_en_ZMVM2_final_ABRIL.pdf)

África y el subcontinente latinoamericano, Montezuma (2003:177) identifica cuatro factores como los principales condicionantes de la movilidad cotidiana:

- Crecimiento urbano acelerado
- Desarticulación entre forma urbana y sistema de movilidad
- Concentración de actividades en las áreas centrales
- Segregación socioeconómica y espacial

El crecimiento urbano es una importante característica del siglo XX, especialmente en los países en desarrollo como ya mencioné. De las 21 urbanizaciones más grandes del mundo, 16 se encuentran en estos países. El crecimiento acelerado y la consolidación urbana se han realizado en tiempos tan cortos [...] y se han expandido con una deficiente o inexistente planificación urbana (Montezuma, 2003), que los gobiernos no han sido capaces de satisfacer las diferentes demandas de ciudad (Balbo, 2003).

El reajuste estructural de la economía tuvo su primera expresión, a nivel del transporte público urbano, a través de la liberalización de la actividad. En concordancia con las prácticas liberales, el transporte público se sometió a políticas que redujeron las regulaciones del sector, llegando a casos emblemáticos de total desregulación como fue el caso chileno. El servicio de transporte público, abarcado en su gran mayoría por buses, había sobrevivido desde los años veinte un marco regulatorio fuerte y complejo que, por lo mismo, era débilmente aplicado. Esta regulación permitió, no obstante, un control férreo de la tarifa con el objetivo de hacer accesible el servicio a los sectores más desprovistos de la población. Como contrapeso, los prestatarios contaban con total libertad para establecer el nivel y la calidad de servicio que ofrecían con tal de mantener una rentabilidad (Figueroa, 1991).

La liberalización y la abolición de los subsidios tienen como consecuencia lógica la desaparición o privatización de las empresas públicas de transporte colectivo, ya sea mediante su disolución o venta. La liberalización de la actividad junto con la desaparición o privatización de las empresas públicas alentó una mayor participación del sector privado, pero no necesariamente a través de la introducción de modernas y formales empresas de transporte público. Lo anterior se debe principalmente a que con la liberalización del sector transporte, también se liberó el mercado de automotores, con lo cual, si bien se expandió la oferta, ésta se cubría mediante vehículos poco adaptados para el transporte colectivo y de menor tamaño. La liberalización tiene entonces una

primera consecuencia significativa en la atomización o dispersión de los sistemas de transporte público (Figueroa, 2001). Esta última característica genera, al mismo tiempo, una reducción en la capacidad de transporte de los vehículos, por lo que se requieren más unidades que transporten pasajeros para cubrir la demanda de viajes, lo que se convierte en un factor que aporta a la congestión que sufren las ciudades (Figueroa, 2005) junto con la creciente demanda de motorización individual (Cervero, 2001). 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 visciditudes de transportarse al trabajo, el *Commuter Pain Study*. Los últimos dos estudios han sido encuestas globales en las que se han incluido ciudades “internacionales” de los seis continentes y en los cuales ha aparecido la Ciudad de México. Para la encuesta del año 2010, la capital mexicana quedó en un nada despreciable segundo lugar, abajo de Beijing. Para el 2011, la Ciudad de México ya había destronado a la ciudad china para llevarse el primer lugar como la ciudad más dolorosa y conflictiva para moverse de la casa al trabajo y viceversa (IBM, 2010; IBM, 2011).<sup>26</sup> <sup>27</sup> 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) <sup>28</sup>. 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.

En este trabajo parto del supuesto de que, a pesar de que existen diversos argumentos que hacen inconveniente la movilidad en la Ciudad de México, es la problemática ambiental la que funciona como discurso hegemónico para resolver los problemas

---

<sup>26</sup> [http://www.capemetrorail.co.za/Publications/Media/IBM\\_Global-Commuter\\_Pain\\_Study\\_Reveals\\_Traffic\\_Crisis-in\\_%20Key\\_International\\_Cities.pdf](http://www.capemetrorail.co.za/Publications/Media/IBM_Global-Commuter_Pain_Study_Reveals_Traffic_Crisis-in_%20Key_International_Cities.pdf)

<sup>27</sup> <http://www-03.ibm.com/press/us/en/presskit/35314.wss>

<sup>28</sup> [http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/inv\\_emi\\_gas\\_invernadero/08inventario.pdf](http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/inv_emi_gas_invernadero/08inventario.pdf)

urbanos en torno a ésta. Otros autores han empezado a incluir esta arista ambiental en los estudios académicos relacionados al urbanismo neoliberal (While, *et.al.*, 2004; Brand, 2007). Esto sin olvidar que, bajo el contexto de la ciudad empresarial, los problemas urbanos se resuelven de la mano con el sector privado y otros organismos no electos democráticamente en un ambiente de gobernanza urbana. En el contexto de la Ciudad de México, este discurso ambiental ha permitido que se desarrollen diferentes proyectos de movilidad, sobre todo, porque la economía del país, al igual que la de otros, depende de los combustibles fósiles, que contaminan la atmósfera y acarrear posteriormente problemas como la lluvia ácida que tiene efectos en el suelo.

Paralelamente, a pesar de lo efímero de la movilidad al ir de un lugar a otro, ésta siempre está fija en el espacio porque necesita de infraestructura; una gasolinera, un aeropuerto o un área de descanso en las autopistas (Sheller y Urry, 2006). Cuando los proyectos de movilidad ocurren en las ciudades, y éstos además son provistos por un privado porque hablamos de ciudades empresariales, surge algo muy curioso: una suerte de privatización del espacio público, en tanto que el capital privado requiere del espacio público urbano para poder emplazar la infraestructura necesaria. Son ya numerosos los estudios que nos hablan sobre la privatización del espacio público; sin embargo, hay que hacer la diferencia entre lo que es efectivamente una privatización del servicio y lo que se puede malinterpretar como una privatización del espacio. Es con este preámbulo que me dispongo en el siguiente apartado a hacer esta diferenciación entre la privatización del espacio público y lo que yo llamo su *mercantilización*.

## **2.3 El espacio público como mercancía para el capital**

### 2.3.1 El espacio público

Hablar de espacio público supone concebirlo tanto desde su teoría como desde su práctica. Son ya varios los autores que se han preocupado por definir y caracterizar lo que es el espacio público, o en todo caso, sobre lo que es público. Empecemos, pues, por definir teóricamente lo público.

## *Lo público*

Tal como menciona Nora Rabotnikof (2010), el abordaje de la discusión sobre lo público tiene el problema de que no siempre está claro si estamos hablando de lugares, de lógicas o de conjunto de valores; por ello precisa en que cuando se habla de espacio público o de la dimensión pública se está haciendo referencia a la dicotomía que Bobbio (1989) anteriormente había hecho entre lo público y lo privado.

Es por ello que Rabotnikof propone tres sentidos tradicionalmente adheridos a la diferencia público-privado no tanto en el espíritu normativo sino para demostrar que los problemas que entran al debate de lo público son tan vastos como polisémicos:

- a) Lo público como lo que es de interés general o de utilidad común a todos, tal como sería el caso de la “salud pública”. En oposición a esta acepción encontramos que lo privado designa lo que es singular y personal;
- b) Lo público como lo que se asocia a lo que desarrolla a la luz del día, lo manifiesto y ostensible en contraposición a aquello que es secreto, preservado y oculto;
- c) Lo público como lo que es de uso común, accesible para todos, abierto. Para esta acepción, su contraposición es lo cerrado, lo que se sustrae a la disposición de los otros. Público en este caso, dice la autora, es aquello que, al no ser objeto de apropiación particular, se halla abierto, distribuido.

De acuerdo a la definición anterior, algo puede ser público y no público a la vez. Por ejemplo, algo puede ser público si se desarrolla a la luz (inciso b), pero no público si no es accesible o disponible para todos (inciso c). Estos tres sentidos: lo general y común, lo visible y manifiesto, y lo abierto y accesible se articulan en grados variables; es como si se hablara de un continuum donde algunos espacios son más públicos que otros.

En este trabajo, cuando hablo de espacio público me refiero al espacio público urbano, es decir, al espacio material en donde se lleva a cabo la esfera pública en tanto que sirve como lugar de encuentro (Mitchell, 1995).

## ***El espacio público***

Se nos ha dicho que el espacio público es una realidad compleja puesto que éste es a la vez un espacio físico, social y político. “En su dimensión física abarca las calles, pasajes, paseos peatonales, plazas, parques, entre otros; en su dimensión social abriga la capacidad de los grupos para organizarse, soñar juntos e implementar acciones de bien común; y en su dimensión política, representa lugar de encuentro de ideas y de transparencia” (Oviedosur y Abogabir, citado en Formiga, 2007:179). Este primer acercamiento a la complejidad de la concepción del espacio público recuerda a la visión de Hénaff y Strong (2001), quienes identificaban tres características esenciales para que un espacio pudiera ser considerado como público. Que éste fuera:

- 1) Teatral, es decir, que contenga un espacio físico donde todos son vistos y se muestran los unos a los otros (el espacio físico);
- 2) Un espacio abierto, es decir, que sea claramente identificable y de acceso fácil a todos (el espacio social); y
- 3) Un artefacto, es decir, que sea el producto de la intervención de un espacio en el que las personas decidieron actuar (el espacio político).

Asimismo, el espacio público es una realidad compleja no solamente por su multidimensionalidad física, social y política, sino también por su dinamismo: “el espacio público es una realidad compleja pues integra a la diversidad de sus formas materiales los símbolos y los discursos construidos a su alrededor por la sociedad que los utiliza. El espacio público es, sobre todo, el resultado de las prácticas y estructuras sociales que lo moldean y dan forma a su naturaleza: una producción social, por tanto, a medida que la sociedad se transforma, los espacios públicos se transforman con ella” (Fraire, 2009).

El espacio público está en constante evolución. Éste ha servido como un lugar de encuentro para el “público”, es decir, todos aquellos facultados, en la teoría y en la práctica, tanto social como jurídicamente, para tratar y decidir sobre las preocupaciones comunes a todos sus miembros (Mitchell, 1995). No obstante, resulta fundamental hacer ver que esta composición de quiénes deben formar parte del “público” no permanece estática; baste recordar el caso de la polis griega en la cual las mujeres no eran

consideradas ciudadanas, es decir, no estaban facultadas ni social ni jurídicamente para tratar los temas relevantes de la comunidad; mucho menos los esclavos. El cambio en las relaciones y estructuras ha dado pauta al cambio de las sociedades a través de los diferentes periodos históricos de la humanidad, ha transformado de igual manera la forma de construir espacios públicos, pues “los espacios públicos son creados por las sociedades para servir como espejos de sus valores públicos y privados” (Carr, 1992:22), ya que, como mencionó Fraire (2009), conforme se transforma la sociedad, se transforma su espacio público con ella.

### ***El espejo actual***

En las sociedades capitalistas, el mecanismo más importante para el control hegemónico de las ideas es la *mercantilización*: el proceso mediante el cual los lugares, las personas, ideas o imágenes se construyen en mercancías para el consumo, de acuerdo con las directrices del mercado (Reed, 1999). Los objetos, como mercancías, varían a través de las sociedades (Appadurai, 2010) siendo lógicamente más notables y con mayor intensidad en las sociedades modernas capitalistas, lo cual incluye el caso de la Ciudad de México que ha visto en su espacio público un artefacto posible de ser mercantilizado.

#### 2.3.2 La mercantilización

### ***La transformación del objeto en mercancía: la mercantilización***

Ya Marx en *El Capital* había desarrollado el tema de la mercantilización. En su obra, dice Marx, las mercancías son aquellos objetos que teniendo un valor de uso, encuentran un valor de cambio en las sociedades capitalistas. No obstante, Appadurai (2010) concuerda con que los objetos pueden considerarse como mercancías, es decir, como objetos con valor de cambio, en diferentes puntos de su vida social, por lo que hace falta entrañar el potencial de las cosas a ser mercancías y no tanto en hacer la distinción entre objeto y mercancía. Para la economía política, lo anterior también implica una ruptura con la visión marxista centrada en la producción de mercancías para

enfocarnos en su trayectoria que va desde su producción, pasando por su intercambio y distribución, hasta terminar con su *consumo*, porque, tal y como lo expresa Zygmunt Bauman (2007), las sociedades han dejado de ser productoras para convertirse en consumidoras, abrazando el ideal de la cultura consumista en la que sus miembros consumen de manera irreflexiva.

La pregunta que podemos hacernos ahora es, ¿cómo saber si las cosas se han vuelto mercancías? Appadurai (2010) considera que un objeto (o un artefacto, como puede ser el caso del espacio público urbano) se convierte en mercancía cuando su intercambiabilidad, ya sea en trueque o pecuniariamente, es su característica social relevante. Incluso, dice Appadurai, existe un proceso que nos permite entender si los objetos se han convertido en mercancías para ser intercambiadas:

1. La fase de mercancía: los objetos pueden ser y dejar de ser mercancías. Esto mediante procesos que pueden darse de manera rápida o paulatinamente, de manera reversible o irreversiblemente, normativa o irregularmente.
2. El potencial de mercancía: se refiere a los criterios y los estándares que definen la intercambiabilidad de las cosas en un contexto social e histórico particular. En otras palabras, es el marco cultural el que define el potencial de los objetos a ser mercancías.
3. El contexto de mercancía: son los ámbitos sociales dentro de las unidades culturales que permiten elevar el potencial de un objeto a su estado de mercancía, tal y como sucede en algunas sociedades en las que el matrimonio es el contexto bajo el cual la mujer es concebida como una mercancía de valor. Otro ejemplo claro es la subasta como el contexto bajo el cual las obras de arte son concebidas como mercancías, pero que no funcionaría o estaría mal visto para otro tipo de objetos.

Según Appadurai, es el contexto bajo el cual se encuentra inmerso el objeto lo que hace posible que, de tener potencial, se convierta en una mercancía. En este sentido, el contexto es de gran relevancia puesto que es el ámbito social en donde se dan cita los actores de diferentes sistemas culturales que comparten el mínimo conocimiento sobre los objetos en cuestión, de manera que sólo pueden acordar en términos de intercambio. Es aquí, entonces, donde la ciudad empresarial y el urbanismo neoliberal se convierten en el contexto de las ciudades postindustriales. No obstante, si subimos la escala

podemos darnos cuenta que esta ciudad empresarial está inmersa al mismo tiempo bajo su propio contexto: el de la globalización. Esto, aunado a la descentralización del estado, ha provocado que las ciudades compitan ahora entre ellas para atraer el capital internacional cada vez más irrestricto, en lo que Harvey (1989) ha llamado competitividad intraurbana. La competitividad es importante para la ciudad empresarial, porque es una de los estandartes de la neoliberalización que ayudan a crear una mejor imagen. El Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), un centro de investigación aplicada independiente, a-partidista y sin fines de lucro, que estudia fenómenos económicos y sociales que afectan la competitividad en el contexto de una economía globalizada, considera que las ciudades pueden ser más competitivas, por ejemplo, invirtiendo en infraestructura, en especial para la movilidad.<sup>29</sup> Un sistema de transporte deficiente, como ya comenté, tiene costos que disminuyen la competitividad urbana: horas-hombre perdidas y costos ambientales y de salud. Lo anterior cobra relevancia en el contexto global de las ciudades empresariales si se añade que una empresa como IBM, con operaciones en cada continente, desarrolla un estudio internacional en el que coloca a la Ciudad de México como la peor urbe en la cual desplazarse a nivel mundial. Así, siguiendo la lógica de la ciudad empresarial, la Ciudad de México no tiene lo que el IMCO llama una *movilidad competitiva* que la haga atractiva para el capital global; urge, pues, invertir en proyectos que mejoren la movilidad urbana de la capital para estar a la altura de una ciudad global, que es a lo que aspira el DF (El Universal 07/02/2013).

Así, lo que deseo describir en este trabajo es la mercantilización del espacio público en la Ciudad de México mediante los proyectos de movilidad urbana. Partiendo de la ciudad empresarial, son los agentes privados, es decir, las empresas, quienes están encargadas de proveer los servicios relacionados a la movilidad. Sin embargo, dado que esta movilidad está fija en el espacio (Sheller y Urry, 2006), las empresas, es decir, el capital, requerirá del espacio público urbano para poder implementar la infraestructura que requieran los diversos proyectos de movilidad. De esta manera, el espacio público físico, el espacio público materializado como bien escaso, se vuelve mercancía.

---

<sup>29</sup>[http://imco.org.mx/es/temas/infraestructura\\_transporte/movilidad\\_competitiva\\_en\\_la\\_zona\\_metropolitana\\_de\\_la\\_ciudad\\_de\\_mexico\\_diagn](http://imco.org.mx/es/temas/infraestructura_transporte/movilidad_competitiva_en_la_zona_metropolitana_de_la_ciudad_de_mexico_diagn)

Lo anterior se explica en dos sentidos. Primero, porque un privado hace uso de un bien público pero con la intención de acumular capital, no con la intención de reproducirse socialmente. A diferencia de un obrero que hace uso del espacio público para transportarse al trabajo en coche o en transporte colectivo con la mera intención de satisfacer su reproducción social, el privado lo utiliza con la intención de acumular capital. Segundo, dado que la movilidad requiere de espacio público para fijarse en el espacio (Sheller y Urry, 2006), cuando su prestación esté a cargo de las empresas privadas, éstas buscarán acuerdos con el gobierno para que se les conceda el uso del espacio jurídicamente público para poder emplazar la infraestructura de los proyectos de movilidad. De esta manera, las empresas privadas dedicadas a la movilidad, es decir, el capital, ve en el espacio público un objeto intercambiable, una mercancía que sólo puede ser vendida por el gobierno, en tanto que es de su dominio. Estas dos particularidades hacen ver una mercancía en el espacio público, y su apropiación como mercancía tiene ciertas particularidades que explicaré más adelante.

Este es el punto de inflexión que nos proponemos estudiar en este trabajo: el espacio público urbano visto por el capital como una mercancía que consumir y por el gobierno como una mercancía que intercambiar.

### 2.3.3 Delimitación del espacio público con potencial mercantil

Para poder entender por qué se dio la mercantilización del espacio público en la Ciudad de México parto de la afirmación de que el espacio público está en crisis o en peligro, sin olvidar que cuando hablo de espacio público me refiero al espacio público urbano, al escenario al que todos los actores deberíamos tener un acceso de carne y hueso. Para este propósito me baso en el trabajo de Ángela Giglia (2003), quien nos explica que las características más relevantes del espacio público de la ciudad moderna están desapareciendo o se tornan menos obvias. Se refiere a características como la inclusión y el libre acceso, la coexistencia de funciones diversas, la aceptación de lo extraño y de lo nuevo en un marco de reglas públicas que suponen ser de conocimiento universal. En el contexto de las megaciudades como la Ciudad de México, la crisis del espacio público se debe, según esta autora, a que éstas se han convertido en “conjuntos de espacios desarticulados, de espacios separados, segregados, provistos de dispositivos de cierre

por los que el transeúnte no puede pasar sin antes haber mostrado una identificación o sin antes haber pagado un boleto. Son espacios a menudo monofuncionales, relativamente homogéneos en cuanto a su función y, sobre todo, seguros en la medida en que en ellos quedan eliminados muchos de los riesgos típicos de las plazas y de las calles abiertas.” Es todo esto lo que ha provocado que las megaciudades se conviertan día a día en una vía de tránsito exclusivamente para los automóviles, por lo que la experiencia “de la ciudad” se limita al desplazamiento en automóvil o transporte público entre diferentes lugares *cerrados*. Si, tal y como dijera Giglia (2003), cada vez son más los espacios que se caracterizan por un ir y venir entre lugares cerrados sin importar que la movilidad se haya logrado en automóvil particular o colectivo, ¿quién está usando las banquetas? ¿Quién está reclamando esa tierra de todos y de nadie? ¿Quién reclama el espacio público urbano? Cuando todos se están moviendo, ¿quién se está deteniendo? ¿Los ambulantes? No, porque los gobiernos los ha empezado a exterminar como parte de sus políticas de gentrificación (Smith, 2002) y de higienización social (Swanson, 2007) que sirven de estrategia para hacer más atractivas las ciudades dentro del marco de la competitividad intraurbana de la ciudad empresarial (Harvey, 1989). Si la vida, según Giglia se está sucediendo en el coche, ¿qué está sucediendo entonces en las banquetas ahora que empiezan a despoblarse, ahora que el espacio público está en crisis?

Pero este acceso de carne y hueso al espacio público no nada más ha sido transformado por la forma en la que nos desplazamos y la manera en la que excluimos ciertos grupos de su uso, también se ha visto modificado por la forma en la que nos comunicamos. El espacio público, al mismo tiempo, ha sido transformado en las ciudades globales mediante la digitalización de las sociedades modernas (Mitchell, 1995). Un espacio público netamente electrónico, al cual sólo tienen acceso quienes pueden pagar el servicio de telecomunicación, deja fuera a todos los grupos marginalizados, haciéndolos cada vez más invisibles en la toma de decisiones políticas (Hillis, 1994), porque la esfera pública ha dejado de materializarse en el espacio *urbano*, que es donde realmente todos los individuos sin importar su clase se pueden encontrar. De esta manera, para autores como Mitchell (1995), sólo el espacio público material puede ser el lugar democrático. Según Makowski (2003), Borja (2008) también comparte esta visión ya que para él los espacios públicos cumplen una inminente función política al constituirse en escenarios de manifestaciones de afirmación o de confrontación social y política así

como de procesos comunitarios que requieren de plazas, avenidas y calles para su expresión, es decir, de un espacio material que sirve de escenografía.

En física, la impenetrabilidad dicta que ningún cuerpo puede ocupar al mismo tiempo el lugar de otro, por lo que, de esta manera, habrá que preguntarse entonces quién vendrá a ocupar la banqueta apenas quede desocupada. Dado que 1) cada vez son menos las personas en la calle apropiándose de ella, ya sea porque el mismo gobierno las está eliminando o porque la gente está moviéndose en sus coches; y 2) a que, como bien nos recuerda Giglia (2003), “las megaciudades se convierten en ‘constelaciones discontinuas de fragmentos espaciales, piezas funcionales y segmentos sociales’ (Castells, 1999:438)”, una vez libre la banqueta de individuos para su reproducción social será entonces recurso para la reproducción del capital. Ahora, no quiero negar que no exista gente en la calle, en la baqueta, en el espacio público urbano transportándose a pie y haciendo su vida diaria en ellas, pero cuando hablamos de megaciudades como la Ciudad de México, se genera “una crisis de identificación, entendida como la imposibilidad de abarcar la ciudad y de identificarse con ella como conjunto”, por lo que las personas se ven en “la necesidad de recortar pedazos como dentro de los cuales reconstruir los vínculos de pertenencia y elaborar el sentido de la experiencia urbana” (Giglia, 2003: 344). En este sentido, si la ciudad es el espacio público (Borja, 2003), pero la ciudad es inaprehensible dada sus dimensiones, entonces la capacidad del espacio público como una totalidad organizadora merma y, por lo tanto, no hay necesidad para defenderlo porque no lo podemos apropiar.

Cuando este espacio urbano se vuelve cada vez menos democrático porque ya no se está construyendo aquí la ciudadanía (Ramírez-Kuri 2003; Borja y Muxí, 2003), y empieza por ocuparse cada vez más para actividades de consumo como la calles peatonilazadas de un centro histórico recuperado, en el emplazamiento de mobiliario urbano con publicidad integrada, o en la construcción de infraestructura para la movilidad, el espacio público deja de formar ciudadanos para empezar a engendrar consumidores. Ahora bien, si desde tiempos del *ágora* no todas las personas tenían acceso al espacio público porque no todos eran considerados ciudadanos, habrá que preguntarse entonces ahora, transformados en consumidores, quiénes tienen acceso a él. Por esta razón, considero que es importante analizar la evolución del espacio público urbano, porque habiéndonos transformado en consumidores irreflexivos (Bauman, 2007), en este caso

de espacio *público*, hemos dejado fuera a otros actores que, nuevamente, pertenecen a los grupos marginados. Por lo tanto, consumidores o ciudadanos, no todos tenemos el mismo acceso al espacio público, ni como espacio democrático ni como espacio de consumo.

En el contexto neoliberal, las empresas buscan, idean e innovan nuevos nichos de mercado. En el contexto de la ciudad empresarial, los gobiernos se alían con las empresas para proveer servicios, fomentar el desarrollo o incluso para obtener recursos. Juntos estos dos han creado un metacontexto corpo-gubernamental en el cual el gobierno ha propiciado el uso del espacio público para el aprovechamiento de las empresas privadas. Neil Smith (2002:441), lo pone en otras palabras:

*“La política urbana ya no aspira a guiar o regular la dirección que debe tomar el crecimiento económico, tanto como en encajar en los flujos ya surcados por un mercado para obtener la mayor rentabilidad, ya sea en términos directos o de ingresos fiscales.”*<sup>30</sup>

Con este preámbulo aquí es donde finalmente doy entrada a lo que denomino *mercantilización del espacio público*. No obstante, dado que en este proceso se reconoce la participación de agentes privados y lo más fácil de asumir su privatización, me propongo a hacer antes una distinción entre lo que es la privatización del espacio público, sobre todo en concordancia con los estudios que se han realizado en diferentes ciudades latinoamericanas, y su mercantilización.

### ***La privatización del espacio público como reflejo de su crisis***

Para autores como Duhau y Giglia (2010), la crisis del espacio público se debe a una *disociación* entre el espacio jurídicamente público y las prácticas de la vida cotidiana. Se refieren al hecho de que gran parte de los habitantes, sobretodo de las clases medias y altas de las metrópolis, como es el caso de la Ciudad de México, combinan cada vez con menor frecuencia el ir y venir entre la dimensión privada y la pública, en gran medida a pie entre los locales privados y los espacios públicos, para llevar a cabo as prácticas heterogéneas necesarias para su reproducción. De esta manera, el espacio

---

<sup>30</sup> Traducción libre del autor

público ha dejado de ser el elemento organizador de la ciudad y de la experiencia urbana para convertirse en un conjunto de espacios designados a la circulación del automóvil entre dos puntos (de la casa al trabajo o al centro comercial).

Para entender esta disociación, dicen los autores, hay que recordar que el orden metropolitano -esto es la producción y la organización del espacio urbano- ha evolucionado en las últimas décadas, por un lado, con base en la lógica de la privatización. Duhau y Giglia (2010) caracterizan cuatro maneras distintas de privatizar el espacio público.

1. Proliferación de equipamiento destinado al uso público pero de dominio privado y, por consiguiente, sujetos a fines, usos y reglas de comportamiento definidos por los propietarios. Los mejores ejemplos: el centro comercial y el parque temático. La idea de privatización para estos casos radica en que, en pequeños espacios, concentran actividades que antes se vinculaban al espacio jurídicamente público: las compras y el ocio. Entre estos trabajos podemos encontrar los de Zukin (1992) y Sorkin (1991).
2. Producción y organización del espacio de proximidad o local como hábitat privado, cuyo uso es restringido a residentes; donde las clases medias y altas se autosegregan por medio de enclaves residenciales cerrados que incorporan equipamiento de consumo y recreativos de uso exclusivo para sus residentes (Lacarrieu y Thuillier, 2001).
3. El cierre, la clausura, el control o la vigilancia privados de un espacio jurídicamente público, bajo el supuesto de ganar seguridad. Tal es el caso del cierre de calles en donde domina el uso de suelo habitacional (Giglia, 2002).
4. Apropiación o control ejercido por grupos específicos sobre lugares que, aunque permanezcan físicamente abiertos y continúen formalmente siendo jurídicamente públicos, los grados de apertura, libertad de circulación, congregación de un público heterogéneo y diversidad de usos son limitados al ser apropiados para el aprovechamiento privado. Por ejemplo, la apropiación del espacio público para el desarrollo de la economía informal -aunque en realidad no existe una razón para creer que una apropiación formal sería diferente-: vendedores ambulantes (Fraire, 2009) o cuidadores de automóviles. También se pueden considerar los casos de pandilleros y narcotraficantes que se disputan el espacio, ya sea por identidad o por control de plazas.

Esta caracterización permite darnos cuenta de que existen dos maneras distintas de concebir la génesis del espacio público: privada, como en el caso de la creación de parques temáticos, centros comerciales o enclaves residenciales, o pública, que en este caso estaríamos hablando más bien de una apropiación del espacio jurídicamente público, la cual suele percibirse como ilegal. Estas dos consideraciones, su génesis y su apropiación, sirven de introducción al tipo de espacio público al que estaremos haciendo referencia para poder hablar de mercantilización: el espacio jurídicamente público legalmente apropiado.

#### 2.3.4 Caracterización o conceptualización de la mercantilización del espacio público

Ya comenté que para poder hablar de mercantilización del espacio público hace falta hablar del espacio jurídicamente público. Así, pues, la primera característica que define a la mercantilización es la de ser una *apropiación* del espacio jurídicamente público. No es posible conceptualmente la mercantilización del espacio público de dominio privado, en tanto que la característica principal de la mercantilización que aquí proponemos es el papel formal e institucional que juega el Estado en otorgar los permisos para que particulares hagan uso de un bien común como es el espacio público *urbano*. De esta manera, en la mercantilización, el Estado juega un papel activo legalizando la apropiación del espacio. En contraste, en los casos de privatización, como son los ejemplos 3 y 4 arriba mencionados, el Estado juega un papel pasivo puesto que deja pasar de largo lo que se supone ser actos ilegales de apropiación del espacio.

Este primer acercamiento, no obstante, el de la mercantilización como una apropiación legal del espacio jurídicamente público en donde intervino el Estado, puede ser más detallada. El Estado, como administrador de los bienes públicos, al otorgar una concesión para el aprovechamiento del espacio público demandará a cambio un beneficio social. Aquí otra característica de la mercantilización: mientras la privatización puede suponer un encerramiento para su uso individualizado – sin importar que sean personas o grupos cuyos integrantes compartan ciertos atributos –, la mercantilización requerirá siempre de una apertura que le permita su aprovechamiento socializado. En otras palabras, hablamos de la apropiación legal del espacio

jurídicamente público, en donde interviene el Estado para otorgarle a un particular el control sobre la provisión de un producto o servicio con función social.

Otra característica que define a la mercantilización es la temporalidad con la que el espacio jurídicamente público es apropiado. Mientras que los tianguistas y restauranteros se apropian del espacio jurídicamente público únicamente ciertos días de la semana y a ciertas horas, la mercantilización supone una conquista atemporal. Esto se debe primordialmente al emplazamiento de cierto tipo de infraestructura que hace difícil, si no es que inviable, su remoción. Esta ejemplificación ayuda al mismo tiempo a recordar una última característica que nos lleva de vuelta al inicio de la conceptualización de la mercantilización del espacio público: mientras son los restauranteros y los tianguistas quienes solicitan el permiso para hacer uso y aprovechar el espacio público, en la mercantilización es el Estado quien pone a disposición de los particulares las diferentes fracciones del espacio público que ha de ser apropiado.

Finalmente, a diferencia de otros casos en los que se otorga el mismo permiso para que un solo particular haga uso de una sola fracción del espacio público, la mercantilización del espacio jurídicamente público permite que un particular aproveche varias fracciones del espacio jurídicamente público, a la vez. Esta característica se distingue de otros procesos de apropiación legal como son las mesas de los bares y restaurantes sobre la banqueta y los tianguistas sobre ruedas, donde cada particular tiene permiso de hacer uso de una sola fracción del espacio público, a la vez. En estos ejemplos, son los particulares quienes se encargan de solicitar al gobierno el permiso que les otorgará el derecho a hacer uso del espacio público. En cambio, cuando hablamos de mercantilización es el Estado quien pone a disposición ciertas fracciones del espacio jurídicamente público para que éste sea aprovechado por particulares. Esta es otra cualidad que caracteriza a la mercantilización.

En resumen, la mercantilización es una *apropiación legal* del espacio público urbano, en el que el Estado otorga a una entidad privada el control sobre la provisión de un producto o un servicio con función social. Esta apropiación es *atemporal*, en tanto que involucra el emplazamiento de infraestructura que delimita la potencialidad del espacio público a un solo uso. Más importante aún, el otorgamiento de un permiso autoriza al actor privado a que utilice *varias fracciones* del espacio urbano al mismo tiempo.

Para el caso de la Ciudad de México, si operacionalizamos este concepto nos damos cuenta que existen cinco proyectos que cumplen con estas características:

1. El mobiliario urbano con publicidad integrada;
2. El sistema de autobuses de rápido tránsito, Metrobús;
3. El sistema de transporte urbano individual en bicicleta, ecoBici;
4. El Programa de Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano Mediante el Control de Estacionamiento en la Vía Pública del Distrito Federal, ecoParq, y
5. La Autopista Urbana y la Supervía Poniente.

Todos estos proyectos comparten además la cualidad de servir a la movilidad de la Ciudad de México, incluso el mobiliario urbano con publicidad integrada si consideramos que el primero en emplazarse en México fue la parada de autobús en la Avenida de los Insurgentes. Todos ellos han utilizado el espacio público urbano; todos ellos se han logrado con la participación privada y, aparentemente, todos ellos han segregado personas.

El caso del emplazamiento del mobiliario urbano no es tan evidente porque su proceso ha sido discreto; poco a poco, primero una calle, luego una avenida, el espacio público se ha llenado de muebles con publicidad. En cambio, los otros procesos han sido más evidentes y más abiertos en su segregación porque son proyectos que deben cumplir plazos y, por lo tanto, deben desplazar a destajo. Para el caso de la implementación de la línea 1 del Metrobús en la Avenida Insurgentes, por ejemplo, fue sonado el caso de las manifestaciones de los microbuseros que proveían el servicio de transporte en ese corredor vial antes de la entrada en vigor del Metrobús (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). Luego, llegó ecoParq a 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). Finalmente, el caso de la Autopista Urbana que si bien no desplazó gente que estuviera haciendo uso del espacio público, sí desplazó gente – de colonias marginadas, muchos de ellos irregulares, en la periferia – porque el gobierno expropió sus propiedades con el fin de terminar el último tramo que acabaría por conectar el Periférico con Santa Fe mediante la Supervía Poniente (La Jornada 27/07/2010). Todos ellos grupos relacionados con la informalidad, la pobreza y la irregularidad.

Estos desplazamientos y segregaciones provocados por la mercantilización del espacio público dentro del contexto de la ciudad empresarial y la urbanización neoliberal, nos llevan al último apartado de este capítulo: la ciudad revanchista; en donde los gobiernos atacan a los grupos más vulnerables para crear una imagen más favorable a favor de una población acomodada, con el objetivo de crear una imagen que atraiga capital.

#### **2.4 De ciudad empresarial a ciudad revanchista.**

Los revanchistas, como mencione en un apartado previo, era un grupo de reaccionarios nacionalistas burgueses que se organizaron especialmente contra la Comuna de París. Este grupo estaba decidido a restablecer el orden burgués con una estrategia que combinaba militarismo con moralismo y afirmaciones acerca de restablecer el orden público en las calles. Este grupo, según Slater (2010), se dedicó a cazar a los Comuneros, con una mezcla nociva de odio y maldad, decididos a vengarse porque les habían robado la posibilidad de realizar su visión de lo que debería ser la sociedad francesa.

Fue Neil Smith (1996) quien acuñó este término para referirse a la política urbana neoliberal de la ciudad de Nueva York bajo el mandato de Rudolph Giuliani, durante la segunda mitad de la década de los años 90. De acuerdo a Neil Smith (1998), desde el desmantelamiento de la política urbana liberal en Nueva York, la ciudad ha sido gobernada por un perverso revanchismo sinónimo de *Giuliani Time*. Según este autor, el revanchismo es una mezcla de venganza y *reaccionismo*, en especial contra el supuesto liberal de que el gobierno tiene la responsabilidad de asegurar para todos un decente mínimo nivel de vida. Ese supuesto ha sido remplazado por una *vendetta* en contra de

todos los grupos oprimidos: obreros, campesinos, homosexuales, inmigrantes, indigentes, prostitutas, cualquiera que se muestre en público. “Todos ellos son excoriados (*sic*) por haberle robado a la clase media blanca de Nueva York la ciudad que conciben como su derecho natural por haber nacido en ella. Culpar a la víctima ha dejado de ser una táctica política para establecerse como *la* política de la ciudad revanchista.

Esta inconformidad burguesa orilló a Giuliani a promulgar su *inocua* – al menos de nombre – Estrategia de Policías No. 5, dedicada a *reclamar* el espacio público de Nueva York<sup>31</sup>. Con los nombres del Alcalde y el Comisionado de Policías, William J. Bratton, este documento no era otra cosa más que la declaración de una nueva era de revanchismo, ahora estadounidense, en el paisaje urbano. La Estrategia permitió al gobierno de Nueva York dos cosas: primero, identificar a “los culpables”, a los enemigos que habían robado la ciudad de manos de la clase media blanca; y segundo, una solución que reafirmaba los derechos de esta clase social a la ciudad. De acuerdo al documento, se habían hecho encuestas que indicaban que muchos residentes de la ciudad de Nueva York creían que su calidad de vida estaba disminuyendo debido a la delincuencia y el desorden, sobre todo en este tipo de espacios públicos como parques, patios, calles y plazas. Con los años, continúa el documento, el uso de los espacios públicos se ha reducido debido a la respuesta contra mendigos agresivos, la prostitución callejera, ebriedad en público, ciclistas imprudentes, graffiteros, y otras actividades delictivas. El miedo exacerbado por el desorden ha hecho que la gente se mantenga alejada de los parques y ha dejado de usar el transporte público. En respuesta –y aquí es donde entra el militarismo de los revanchistas contemporáneos–, el Departamento de Policías de Nueva York se había comprometido a llevar a cabo las siguientes acciones para hacer los espacios públicos más seguros: (1) dar a los comandantes de la policía la autoridad para responder a las condiciones desordenadas; (2) aumentar las iniciativas de control civil y más abogados para ayudar a cerrar las empresas ilegales; (3) citar a comparecer a los individuos que afecten la calidad de vida de las personas; (4) crear y mantener una base de datos de todas las personas con trastornos emocionales crónicos con el objetivo de que aquellos que reincurren en colapsos criminales o peligrosos puedan ser enviados ante los jueces, fiscales y psiquiatras; (5) llevar a cabo una

---

<sup>31</sup> <https://www.ncjrs.gov/App/Publications/abstract.aspx?ID=167807>

campaña en toda la ciudad para asegurar que la comunidad ayude en la eliminación de graffitis, y (6) promover una agenda legislativa que promueva *la calidad de vida* así como mejorar la capacidad del departamento de policía para responder con eficacia a las condiciones desordenadas y la actividad criminal de bajo grado que aumenten el miedo entre los habitantes (Giuliani, R. and Bratton, W., 1994)

En pocas palabras, con la Estrategia de Policías No. 5, Giuliani hizo de los grupos marginados los más grandes enemigos del orden público y la decencia, y los convirtió en los culpables del declive urbano que se estaba generando por todas partes. De esta manera, Giuliani había idealizado un espacio público en el que el desorden no tenía cabida porque era reflejo de una ciudad fuera de control, una ciudad que no puede proteger su espacio o a sus hijos. Con su visión, la criminalidad es especializada en tanto que es identificada con la presencia de ciertos actores en el paisaje urbano. El declive o la degradación urbana, el crimen en las calles y los signos de desorden se entremezclan todos ellos en una sola enfermedad. Los miedos y las inseguridades más arraigados salen a la superficie para convocar la seguridad física y psicológica donde los síntomas, según Smith (1998), son la causa. De esta manera, higienizar el paisaje podría revertir el declive urbano para dar la oportunidad a una nueva ciudad. “Con la llegada de *Giuliani Time*, la revancha en contra de las fuentes del desorden se había elevado a una obligación moral. Con los malhechores identificados, la declive urbana que aquejaba la ciudad se transformó en una erradicación de los *signos* del desorden que ensuciaban el paisaje urbano”.

En consecuencia, la ciudad revanchista siempre tiene políticas y campañas anticrimen, que en el caso de la ciudad de Nueva York, bajo los tiempos de Giuliani, fue denominada como *Zero tolerance*. Con esta política, el ex Alcalde de Nueva York pretendía perseguir todos los crímenes que atentaran contra *la calidad de vida* de las personas por más nimios que éstos fueran, porque, de acuerdo al estudio de las ventanas rotas de Wilson y Kelling (1982), una buena estrategia para prevenir el vandalismo es arreglar los problemas cuando aún son pequeños. Los infractores son perseguidos, arrestados y procesados; se lleva un registro de aquellos personajes que indeseables dentro del *público*; y la policía es facultada, o más bien liberalizada de los procesos burocráticos engorrosos, para ser más *proactiva* (sic) (Smith, 1998).

## **Estafeta**

El marco teórico que presenté en este capítulo para sustentar este trabajo está dividido en cuatro grandes temas. En el primero, el del *neoliberalismo*, di cuenta de cómo existe la ideología de que bajo un libre mercado, la provisión de servicios y productos es más eficiente, por lo cual se reducen los costos tanto para quienes los proveen como para quienes los consumen. Esto a su vez, es una manera de reducir el gasto público durante los tiempos de crisis tan recurrentes en el sistema capitalista, por lo cual los gobiernos ven en la desregulación de las actividades que anteriormente estaban en manos del Estado una manera de obtener recursos. La entrada de capital puede cristalizarse en el ambiente construido, particularmente en las ciudades. De esta manera, en el segundo apartado hablé de *la ciudad empresarial*, un término propuesto por Harvey (1989) para explicar cómo el Estado, de la mano del capital privado, busca crear una imagen deseable de la ciudad para atraer más inversiones. Al mismo tiempo, dado que la ideología neoliberal ve en la privatización de activos el remedio para evitar la tragedia de los comunes, se han puesto en manos del capital el control y el suministro de recursos públicos. En este trabajo, dicho recurso es el espacio público, en tanto que se ha convertido, como menciono en el tercer apartado, en una mercancía que los gobiernos locales pueden vender a los privados con el objetivo de hacer más eficiente y competitiva su distribución, a fin de no superexplotarlos para conservar el activo y obtener una renta a partir de éste. No obstante, a pesar de habersele otorgado un valor de cambio al espacio público, éste tiene distintos y variados valores de uso, entre ellos, el de ser material de trabajo y estacionamiento para los automóviles. Sin embargo, bajos ciertos contextos – o más bien dicho, bajo ciertas ideologías –, estos dos usos pueden contraponerse. Tal es el caso del espacio público como estacionamiento *regulado* mediante parquímetros, y el espacio público como material de trabajo *apropiado* por los franeleros, los cuales se encargan, de manera informal, de ordenar el estacionamiento en la vía pública. Dado que algunos de estos actores públicos exigen una tarifa a los automovilistas por hacer uso de un bien público, otros actores – no necesariamente automovilistas – han decidido actuar en el ámbito de sus capacidades para eliminar a los franeleros del espacio público, en tanto que realizan actividades no propias de lo que debe ser, en su imaginario, un espacio público deseable. Es así como di entrada al cuarto apartado, el del *revanchismo*, un término acuñado por Neil Smith (1996, 1998, 2001, 2002) para describir a las sociedades burguesas que buscan establecer el orden en el espacio público.

Este marco teórico me permite aproximarme a los siguientes dos capítulos. En el próximo inmediato abordo el tema de la implementación de parquímetros en la Ciudad de México como una estrategia de movilidad, la cual está inscrita en el discurso ambiental global, en tanto que dicho programa reconoce entre sus virtudes la de disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero, ya que una de sus cualidades es la de lograr que se disminuya el tiempo de búsqueda para encontrar un lugar donde estacionarse. De este modo, el siguiente capítulo tiene la función de insertar a los parquímetros dentro del contexto neoliberal de la Ciudad de México, dadas sus cualidades para hacer más eficiente el flujo vehicular y la distribución de espacio público cuando es utilizado como estacionamiento, pero también dada la participación del sector privado en la regulación de este servicio.



### 3. CONTEXTUALIZACIÓN

#### 3.1 Los parquímetros como servicio urbano

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>32</sup> y posteriormente de todo el mundo.

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, 2012), sitios estipulados en el

---

<sup>32</sup> <http://digital.library.okstate.edu/encyclopedia/entries/p/pa015.html>

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 conlleva, según 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 o el espacio público –, a pesar de que a ninguno de ellos, ya sea como individuos o en conjunto, les convenga. El establecimiento de un cobro asociado a reglas de uso ha demostrado ser la mejor 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.

Es por este motivo que se acude a un sistema de parquímetros para optimizar el uso de cajones de estacionamiento en la vía pública, estableciendo un precio de utilización que desaliente el estacionamiento por largos periodos de tiempo. Con esto se fomenta la rotación constante en la ocupación de los cajones y se facilita la movilidad de personas y mercancías en zonas de alta concentración de actividades.

Los resultados esperados de la instalación y operación de un sistema de parquímetros se pueden dividir en cinco (ITDP, 2012):

### **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.

### **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.

El éxito de un proyecto de este tipo, según ITDP (2012), se mide por sus impactos en la movilidad urbana, es decir, por la medida en la que se cumplan los resultados mencionados anteriormente, 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.”

### 3.2 Los parquímetros en el contexto neoliberal de la Ciudad de México

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 (2012, 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, producto de la implementación de un cobro para estacionarse, se reduce la demanda de estacionamiento y, por lo tanto, quedan lugares libres para usarse. 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, 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.

Cobrar por estacionarse, además, es una herramienta que, según ITDP (2012a), no sólo es eficiente para distribuir este recurso, sino para mejorar las condiciones de movilidad urbana en aquellos sectores de la ciudad en donde se concentran las actividades, es decir, para crear una *movilidad urbana competitiva* como la que busca el IMCO (2010). La implementación de parquímetros supone una mayor rotación de vehículos estacionados, lo que a su vez implica una mayor cantidad de visitantes, es decir, de posibles consumidores que pueden ayudar a generar un mayor desarrollo económico en las zonas donde se implementaron los dispositivos.

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>33</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, en el que se concibe únicamente su uso como estacionamiento. Cuando en nuestra primera reunión le pregunté a Andoni, quien como consultor de ITDP había trabajado de la mano con los órganos de gobierno responsables de la implementación de los parquímetros, por qué había surgido la idea de ecoParq, éste me contestó diciéndome que “el gobierno quiere apropiarse de un mercado que no había querido tocar”, confirmando que el gobierno veía en el espacio público una fuente de recursos. Siguiendo a Appadurai (2010), el espacio público se ha mercantilizado porque su intercambiabilidad, ya sea como trueque o pecuniariamente, 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.

### **3.3 El Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano Mediante el Control de Estacionamiento en la Vía Pública del Distrito Federal**

El 5 de julio de 2010, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubón, publicó en la Gaceta Oficial de la demarcación el *Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano Mediante el Control de Estacionamiento en la Vía Pública del Distrito Federal* (GODF, 2010). De manera concreta la intención de este programa es controlar el estacionamiento en la calle mediante la instalación de parquímetros. Este Programa está fundamentado a su vez en otro programa, el General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012 (GODF, 2007) y en especial en su eje número siete: *Nuevo orden urbano: servicios eficientes y calidad de vida, para todos*. En este eje se prevé como estrategia “emprender el rescate

---

<sup>33</sup> <http://residentemex.com/una-politica-de-la-presencia>

de espacios públicos”, generar “proyectos ordenadores y de equipamiento en grandes áreas que están subutilizadas y que tienen un alto potencial para convertirse en detonadores de inversión y desarrollo”, y detectar “zonas o polígonos de la Ciudad donde exista alto grado de deterioro o subutilización de la infraestructura, para su mejoramiento integral y adecuado”. En otras palabras, este eje tiene la función de crear imagen, o sea, de fomentar una cultura de ciudad empresarial.

De acuerdo al decreto del 5 de julio, el Gobierno de la Ciudad ha asumido como estrategias enfocar el desarrollo urbano “en la revaloración de los espacios públicos, para que el Distrito Federal sea un motivo de orgullo e identidad para sus habitantes”, así como “mejorar la distribución territorial de los servicios, la infraestructura y el equipamiento urbano, para superar las desigualdades entre las diferentes zonas y los grupos sociales que conviven en la Ciudad de México”, y planear el ordenamiento urbano “para que los ciudadanos transiten libremente por su ciudad, en una cultura de convivencia y respeto que reconozca que la prioridad la tienen las personas y no los automóviles”.

Al mismo tiempo, el Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, en línea con el Eje 3, *Seguridad y Justicia Expedita*, especifica que el Gobierno de la Ciudad tiene la responsabilidad absoluta e ineludible de establecer las condiciones necesarias para garantizar la seguridad y protección de sus habitantes en su integridad física y en su patrimonio, quedando relacionando de manera directa la instalación de parquímetros en la vía pública como una medida al mismo tiempo de seguridad. El Eje 3 ha previsto hacer de la Ciudad de México un espacio más seguro que otorga protección y respaldo a los proyectos de las familias con espacios públicos promotores de la convivencia y la participación social y esta última como aliada para revertir el deterioro del entorno social y desplegar una acción integral preventiva con acciones de integración social y el rescate de espacios públicos.

De esta manera, y de acuerdo a lo establecido en el *Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano Mediante el Control de Estacionamiento en la Vía Pública* “es indispensable que el Gobierno del Distrito Federal retome la iniciativa en los procesos estratégicos del desarrollo urbano mediante la aplicación de políticas integrales que permitan crear ambientes adecuados para el mejoramiento de los servicios y la infraestructura, y el impulso a una normativa acorde

al fomento económico y una visión del desarrollo sustentable, con el propósito de impactar al conjunto de la sociedad” y por eso se ha tenido a bien expedir el acuerdo en el cual se mencionan los entes gubernamentales involucrados.

### ***Los actores de acuerdo al Programa***

El Acuerdo en el que se establece el Programa es un documento de dos cuartillas y tiene la función primordial de especificar a los actores involucrados en la implementación de parquímetros y en el rescate de espacio públicos. Se mencionan seis actores, donde tres de ellos tienen una buena participación al contar con más de una actividad dentro del Programa. Entre estos actores están la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI), encargada de determinar las vialidades de la Ciudad de México que estarán sujetas a la instalación de los parquímetros para el control de estacionamiento de vehículos; emitir la normatividad necesaria para la ejecución del Programa; supervisar el funcionamiento del sistema de parquímetros; establecer las características técnicas de los dispositivos e instrumentos para el control de estacionamiento en la vía pública, así como su instalación, operación y mantenimiento, por sí o a través de terceros, lo cual daría entrada a un posible séptimo actor. Todas estas acciones están relacionadas con el sistema *per se* de parquímetros.

La siguiente entidad gubernamental en formar parte de este Programa es la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) cuyas dos principales actividades dentro del Programa son las de aplicar las sanciones que correspondan por violaciones al Reglamento de Tránsito del Distrito Federal y asignar elementos de la Policía del Distrito Federal para tal efecto en las vialidades donde SEDUVI haya decidido instalar parquímetros. Es decir, las acciones de la SSP vinculadas al Programa están relacionadas con hacer valer la normatividad concerniente al uso de estacionamiento controlado en la vía pública.

Finalmente, el tercer actor es la Autoridad del Espacio Público (AEP) cuyas acciones están más bien relacionadas a la recuperación y a la renovación del espacio público. Entre estas acciones podemos encontrar la de proponer políticas en materia de espacios públicos; coadyuvar en el desarrollo de los proyectos urbanos de ingeniería y arquitectura; coadyuvar en el diseño y planeación de obras y servicios en materia de espacios públicos; emitir opinión acerca de la contratación, mantenimiento y operación

de las obras públicas que se ejecuten en los espacios públicos; planear, diseñar y ejecutar las obras públicas que correspondan al desarrollo y equipamiento urbanos de los espacios públicos. Podemos darnos cuenta que las acciones de este actor están vinculadas a la producción de espacio público; es el organismo encargado de idear e imaginar los proyectos que se han de desarrollar para *recuperar* el espacio público.

Los otros tres actores tienen participaciones más puntuales en tanto que son actividades que les son propias y no específicas del Programa. La Secretaría de Transportes y Vialidad, por ejemplo, tendrá atribuciones en cuanto a sus facultades sobre señalización y vialidad, es decir, serán los encargados de balizar los polígonos que la SEDUVI haya decidido intervenir con parquímetros. La Oficialía Mayor, por otro lado, llevará a cabo los procedimientos para el otorgamiento de la concesión o del Permiso Administrativo Temporal Revocable a título oneroso, por los que se permita a particulares el aprovechamiento de las vías públicas para la instalación y operación de sistemas de control del estacionamiento de vehículos en la vía pública. Finalmente, la Secretaría de Finanzas deberá adoptar las medidas que procedan para transferir a la AEP del Distrito Federal, los recursos que se generen a favor del Gobierno del Distrito Federal, por el control del estacionamiento en la vía pública y por el retiro del candado inmovilizador a los vehículos y por las contraprestaciones derivadas de concesiones o permisos, así como cobrar la contraprestación que deberán cubrir los permisionarios o concesionarios.

No obstante, en el *Reglamento para el control de estacionamiento en las vías públicas del Distrito Federal* emitido un año después por la SEDUVI, el 11 de octubre de 2011, aparecen más actores.

### ***Los nuevos actores de acuerdo al Reglamento***

Según el *Reglamento para el control de estacionamiento*, son autoridades responsables de su aplicación, en el ámbito de sus respectivas competencias, la SEDUVI, la AEP, la SSP, la SETRAVI, la Secretaría de Finanzas y la Oficialía Mayor, todas ellas de la Administración Pública del Distrito Federal. Sin embargo, en este Reglamento aparecen otros dos actores: las Delegaciones y los vecinos a través de sus Comités Ciudadanos.

Estos dos nuevos actores aparecen porque el Reglamento estipula la creación de un Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas por cada Zona de Parquímetros<sup>34</sup>, el cual tiene el objetivo de hacer transparente la recaudación de los recursos por el cobro de estacionamiento en la vía pública y se compone además por representantes de la SEDUVI, la AEP y la SSP. Es un comité tripartita en la que se da lugar al gobierno local, con la AEP como su Coordinador; la Delegación, como su Secretario Técnico, y los Comités Ciudadanos de cada colonia que formen parte de la Zona de Parquímetros. Todos tienen derecho a voz y voto y deben reunirse al menos una vez al año. Al Comité de Transparencia corresponde proponer el mejoramiento de espacios públicos, infraestructura y equipamiento urbano en la colonia o colonias que comprenda la Zona de Parquímetros y es su obligación recibir y evaluar la propuesta emanada de las reuniones previas entre la Delegación y el Comité Ciudadano respectivo, para la rehabilitación y el mejoramiento del espacio público. No obstante, es la AEP quien elaborará el proyecto y lo someterá a la autorización del Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas y quien ejecutará el proyecto por sí o a través de terceros, informando del inicio de los trabajos.

### ***Los actores no gubernamentales y la ciudad empresarial***

El *Programa para la rehabilitación de espacios públicos* faculta a la SEDUVI para que la instalación, mantenimiento y operación del sistema de parquímetros se lleve a cabo por un tercero; facultad que hizo valer al otorgarle el Permiso Administrativo Temporal Revocable (PATR) a la compañía Operadora de Estacionamientos Bicentenario. De esta manera, vuelve a entrar otro nuevo actor en el sistema de parquímetros: la empresa privada, creándose así un mecanismo de inversión público-privado, como aquellos tan característicos en la ciudad empresarial.

Como estrategia neoliberal para hacer más atractiva la Ciudad para el capital y los ciudadanos, el Gobierno del Distrito Federal a través de la SEDUVI, en conjunto con la Operadora de Estacionamientos Bicentenario, decidió hacer *branding* con el Programa al ponerle nombre y marca al proyecto: ecoParq. No obstante esta idea no vino ni del

---

<sup>34</sup> Artículo 3, XI: Zona de Parquímetros, las vías públicas en las que podrán instalarse y operarse sistemas de control de estacionamiento. Estas zonas son establecidas por la SEDUVI (Artículo 4, I).

gobierno ni de la empresa, vino de ITDP, una “organización internacional con más de 25 años de experiencia en las mejores prácticas para lograr transporte y movilidad eficiente, sustentable y equitativa en zonas urbanas”. De acuerdo a Andoni, consultor de ITDP (entrevistado el 28 de enero de 2013), la idea fue de ellos en una de las tantas reuniones con la SEDUVI: “si ya había una ecoBici, por qué no tener un ecoParq”; muy acorde con el discurso ambiental que ha legitimado los proyectos de movilidad en la capital del país. En México esta organización está conformada como asociación civil y ha “trabajado con diversos grupos ciudadanos y gobiernos para lograr su objetivo: más y mejor movilidad urbana para todos”.<sup>35</sup> En los últimos años, esta organización ha recibido ingresos de las Embajadas Británica y de Holanda para desarrollar diferentes estudios en torno a la movilidad sustentable y ha abogado, como lo ha dejado ver en diferentes documentos, por que se maximice la inversión privada con el objeto de minimizar el costo público (ITDP, 2007).

La visión que ITDP (2012a) ha compartido sobre el espacio público, en este tema en particular, es meramente económica: la de un recurso que debe ser gestionado eficientemente y distribuido para no agotarlo:

*que un bien sea provisto o construido con recursos públicos no significa que no se deba cobrar por su uso, más cuando se trata de un bien escaso, como es el caso de los lugares de estacionamiento. Cobrar por estacionar es una herramienta eficiente no sólo para distribuir este recurso, sino para mejorar las condiciones de movilidad urbana en aquellos sectores de la ciudad en donde se concentran las actividades.*

### ***Los recursos. Su obtención y su repartición.***

El cobro mediante parquímetros está regulado por el *Reglamento para el control de estacionamiento en las vías públicas del Distrito Federal* (GODF, 2011), el cual en su artículo 15 establece que para los efectos del artículo 13 del Reglamento de Tránsito Metropolitano, se entiende que en el momento de la revisión por el Agente, los usuarios no han cubierto el pago de estacionamiento, en los siguientes casos:

---

<sup>35</sup> <http://mexico.itdp.org/>

- I. Cuando el comprobante de pago no sea visible desde el exterior del vehículo;
- II. En caso de que haya concluido el tiempo pagado y exhibido en el comprobante de pago;
- III. Cuando la fecha del comprobante de pago sea distinta al día de en que se realice la revisión;
- IV. Cuando el número de placas que aparezca impreso en el comprobante de pago no coincida con el número de placas del vehículo estacionado;
- V. Cuando el vehículo se encuentre estacionado parcialmente fuera de la Zona de Parquímetros;

La manera en la que opera el sistema de parquímetros para infraccionar a los usuarios es la siguiente. Un empleado contratado directamente por la Operadora de Estacionamientos Bicentenario, acompañado de un Agente de la SSP, da rondines por las calles de las zonas en las que se encuentran instalados los dispositivos. El primero se encarga de revisar que los automóviles estacionados en la vía pública no incurran en ninguno de las cinco sanciones arriba mencionadas; el segundo, de levantar la infracción. Dado que sólo existe un organismo facultado para infraccionar, la presencia de la SSP se vuelve indispensable como actor en el Programa.

De acuerdo al *Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano Mediante el Control de Estacionamiento en la Vía Pública del Distrito Federal*, los recursos que se generen por el control del estacionamiento en la vía pública y por el retiro del candado inmovilizador a los vehículos, serán destinados a la AEP del Distrito Federal, exclusivamente para la rehabilitación de los espacios públicos (Artículo 6).<sup>36</sup> No obstante, dado que la instalación, la operación y el mantenimiento de los parquímetros se otorgó a un tercero, la totalidad de los recursos no va directamente a las arcas de la Ciudad.

Los ingresos brutos generados por cada Zona ecoParq se dividen *grosso modo* mitad para el gobierno y mitad para la operadora privada. Este 50-50 se puede desglosar de la siguiente manera entre los actores del Programa. Respecto a la mitad de los recursos para el gobierno, 30% los recibe la AEP y deben ser reinvertidos en proyectos de

---

<sup>36</sup> Quedan excluidos de esta disposición los recursos generados por multas impuestas conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Tránsito Metropolitano.

recuperación de calles y banquetas en las colonias que pertenecen a la Zona de Parquímetros; ingresos que, deben ser ejercidos conforme a las decisiones del respectivo Comité de Transparencia. Aquí es donde entra el discurso del gobierno que legitima la implementación del programa: la necesidad de recuperar el espacio público y reinvertir en él mediante el cobro por estacionamiento. El 20% restante de la mitad de los recursos que le corresponden al gobierno se destina a la SSP, entidad encargada de hacer valer el RTM; “con este porcentaje se pretende pagar la nómina de los Agentes que la SSP destina exclusivamente para hacer cumplir el Reglamento en las Zonas de Parquímetros, así como recaudar recursos para la entidad” (Entrevista con Andoni, consultor de ITDP, 02/04/2013). Respecto a la mitad de los recursos que le corresponden a la empresa operadora, el 30% es para el mantenimiento del Programa, 9% lo utilizan para pagar el préstamo bancario y el 11% restante es la utilidad de la empresa (Entrevista al Delegado de la Cuauhtémoc 01/04/2013 y Aristegui Noticias 18/01/2013).

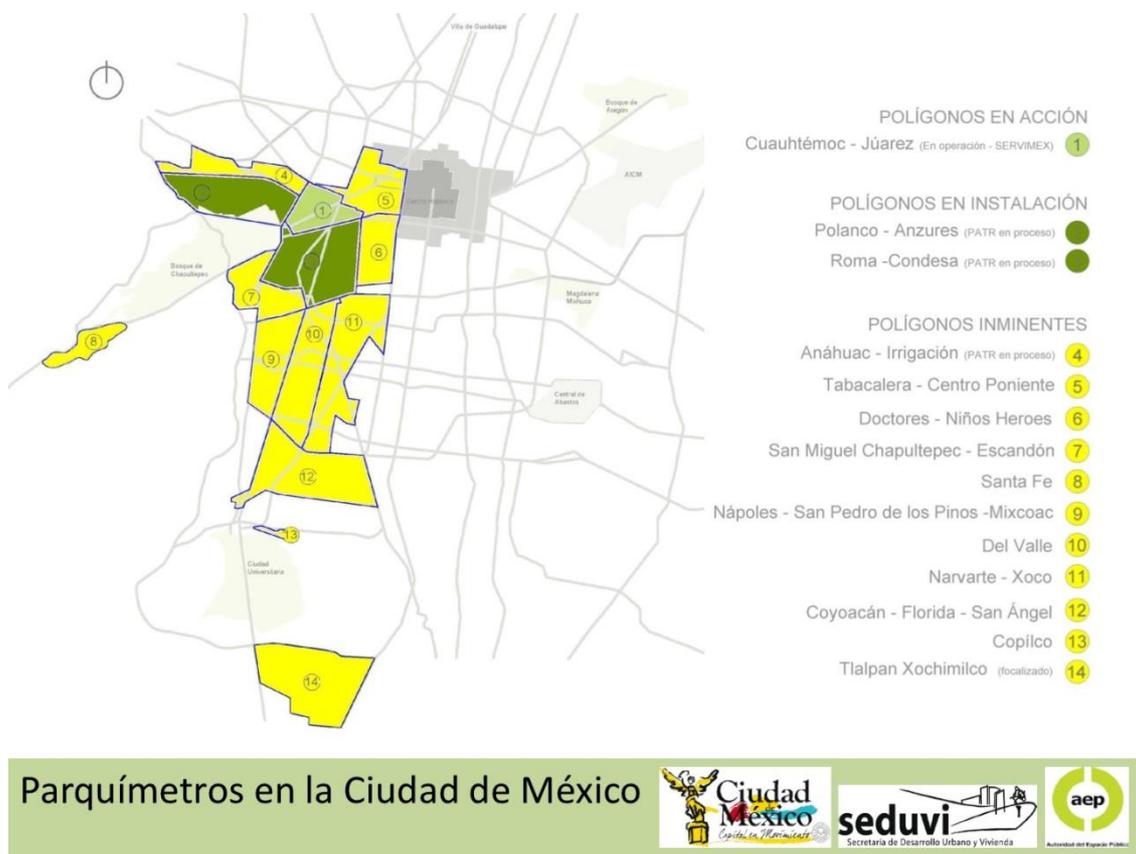
### ***Un modelo ventajoso es un modelo replicable***

En la Figura 1 podemos observar los diferentes polígonos que la SEDUVI determinó en su “Plan Maestro” como las zonas en cuyas vialidades podrán instalarse y operarse sistemas de control de estacionamiento. La información no es precisa en tanto que no está considerado el polígono Lomas-Virreyes y el polígono Polanco-Anzures que ya fueron instalados en su totalidad. Asimismo, podemos observar que el polígono que aparece *como en acción* es el polígono Cuauhtémoc-Juárez que opera bajo el esquema de Opevsa, la concesionaria previa a Operadora de Estacionamientos Bicentenario.

La implementación del programa ecoParq en Polanco fue lo que podríamos decir el proyecto piloto de una nueva generación de parquímetros. Anteriormente, como mencioné, ya existían otros que operaban en las colonias Juárez y Cuauhtémoc. La operación de estos parquímetros está concesionada a la empresa Operadora de Estacionamientos Viales, S.A. (Opevsa), la cual se queda con el 55% del dinero recaudado; así lo informó la Dirección de Administración y Finanzas y la Dirección de Administración y Comercialización Inmobiliaria de Servicios Metropolitanos S.A. de C.V. (Servimet) a través de la solicitud de información 0323000008311 que hizo La

Crónica (11/02/2013). Dentro del desglose, continúa la editorial, se pudo observar que de los ingresos por parquímetros Servimet obtiene un 11%; la administración capitalina el 18%; y, en consecuencia, a los vecinos se les entrega únicamente el 16% a través de dos fideicomisos, que “siempre han sido administrados por un pequeño grupo vecinal”. De esta manera, me dice en entrevista el Delegado de la Delegación Cuauhtémoc (01/04/2013), el esquema ecoParq que maneja Operadora Bicentenario es mucho más ventajoso para la ciudadanía porque otorga a los vecinos el 30% de los ingresos por parquímetros, cifra que asemeja el doble de lo que ofrece Opevsa. De esta manera, con ecoParq se puede hacer el doble de obras para recuperar el espacio público que con la vieja operadora. Ese mismo día, más temprano, el Director de ITDP México (01/04/2013) me había comentado que él también veía como ventajoso en el esquema ecoParq, el tipo de parquímetro utilizado porque, dada su tecnología, permite tener mayor transparencia en la recaudación de recursos. Podemos darnos cuenta también, después de lo relatado por La Crónica (11/02/2013), que mientras el esquema ecoParq parece contar con un sistema de participación ciudadana sólido, el Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas, en el esquema de los parquímetros de la Juárez y la Cuauhtémoc parece inexistente, apenas “un pequeño grupo vecinal”. Estas ventajas fortalecen la imagen de ecoParq. De esta manera, una repartición de recursos más favorable para el gobierno, un sistema de operación más transparente y una participación ciudadana con reglas más claras, es una invitación para que los Delegados, de las unidades administrativas donde están previstos las siguientes zonas ecoParq, apoyen el proyecto y se sumen al ordenamiento del espacio público con el incentivo de unos millones de pesos que mantendrán contentos a los vecinos porque podrán participar en el ejercicio de los recursos generados en su propia colonia, en su barrio, en su calle.

Figura 1. Polígonos de parquímetros en la Ciudad de México, determinados por la SEDUVI. De acuerdo a lo estipulado en el artículo 4, fracción I, del Reglamento para el Control de Estacionamiento en las Vías Públicas del Distrito Federal.



Fuente: La Autoridad del Espacio Público

### 3.4 Las incongruencias del Programa. La realidad de ecoParq matizada

ecoParq, como cualquier iniciativa gubernamental, es presentado como un programa impoluta que promete el cambio en la manera de movilizarnos dentro de la ciudad, ya que acarrea consigo una serie de beneficios económicos, sociales y ambientales. No obstante, como cualquier programa del gobierno, éste tiene sus fallas. En este apartado me dispongo a detallar tres incongruencias que he identificado en torno a la implementación de parquímetros en la Ciudad de México: una incongruencia técnica, otra en el discurso y, finalmente, la ambiental. Esto con la intención de matizar la realidad del Programa para demostrar que existe una agenda oculta dentro de los motivos por los cuales se implementó ecoParq.

La primera incongruencia que podemos hacer notar es la forma en la que se delimitan las zonas ecoParq. El discurso de recuperación de calles y banquetas tiene su fundamento en la encuesta origen destino (EOD); esto significa que, de acuerdo a la información disponible en la EOD, sólo podemos conocer aquellas zonas de las que salen, entran o rondan el mayor número de viajes. Sin embargo, esta cantidad de viajes no explica cómo se comportan los automovilistas: el que una zona tenga la mayor cantidad de viajes en automóvil, no significa que sea la zona que requiere con mayor urgencia recuperar sus calles y sus banquetas porque todos podrían estarse estacionando en cajones formales o en estacionamientos públicos sin invadir espacios ilegales. Esto es, la sobredemanda de estacionamiento en la vía pública no está directamente relacionada con el número de viajes relacionados a la zona, aunque sí es un factor a considerar. Quiero mencionar esta incongruencia porque desde una postura crítica habría que preguntarse, ¿por qué Polanco? La decisión no fue técnica, sino más bien política; recuerdo muy bien la plática con un amigo que vive en la Roma. Él me comentó que hace como tres años, por el 2010, ITDP convocó a una reunión para preguntarles a los vecinos cómo mejorarían su colonia. Las propuestas versaron de todo, desde peatonalizar calles hasta cerrarlas, pero nadie mencionó los parquímetros. En el imaginario de los habitantes de la colonia no existía la idea de este dispositivo como una herramienta con la cual mejorar su entorno. Cuando el responsable de la reunión pregunta *y qué opinan de los parquímetros* me comentó mi amigo que todo mundo saltó de sus asientos. Supongo que cuando uno escucha *parquímetro* en un diálogo sobre cómo mejorar *tu colonia*, la primera relación que puedes hacer es *y eso, ¿cuánto me va a costar?* Al parecer, y esto lo digo desde la percepción de mi amigo, ITDP iba con toda la intención de venderles la idea de parquímetros, lo cual parece viable cuando uno se entera que ITDP ha asesorado al gobierno en otras cuestiones de movilidad como Metrobús y ecoBici. Hoy, a través de sus estudios de línea base de la Colonia Polanco e Hipódromo, sabemos que efectivamente existe esa relación: ITDP, como ONG, ha asesorado al Gobierno del DF en la toma de decisiones relacionadas a la movilidad de la Ciudad de México desde que se estableció en la capital. Menciono lo de esta reunión porque, como ya había comentado, ecoParq estaba previsto para empezar operaciones en la Roma-Condesa (Andoni 28/01/2013), pero como los vecinos se mostraron reacios a los parquímetros y los de Polanco estaban a favor de ellos, el Programa se tuvo que mudar de ubicación. Si existía algún estudio técnico que sustentara el porqué y el dónde del proyecto, la decisión quedó en mera política, ya que era menor el riesgo de

implementarlos en Polanco que en la Roma-Condesa, puesto que los Comités Ciudadanos que componen la primera colonia habían estado buscando la instalación de parquímetros para Polanco porque “las calles estaban tomadas por los franeleros y los valets, y no pagaban un peso. Además, también otra gente había tomado Polanco de su estacionamiento particular y gratis. Así por lo menos quedaba un dinero para la colonia” (Coordinadora Interna del Comité Vecinal Polanco Chapultepec, entrevistada el 09/06/2013). Ningún proyecto de movilidad se escapa de la política ni la de voluntad de sus practicantes, aunque éstos lo quieran esconder. Cuando le pregunté al ex Coordinador de la AEP *por qué se había implementado ecoParq en Polanco* éste me dio una respuesta técnica: *porque aquí hay muchos coches*, cuando también los hay en Coyoacán, en Xochimilco o en Santa Úrsula cuando es día de partido. Él no sabía que yo estaba al tanto de lo que le había pasado a ITDP en la Roma para sondear la posibilidad de implementar parquímetros en esa colonia; el gobierno siempre hizo ver como que la decisión de empezar el Programa por Polanco siempre había sido así, porque así se requería. Esto me hace recordar otra entrevista en la cual sí tuve una respuesta política. Cuando le pregunté al Director General del Metrobús (entrevistado el 13/04/2013) *por qué [empezar por] Insurgentes*, éste me respondió *porque es la avenida más representativa de México*. El Ing. Calderón me comentó que el hecho de poner el Metrobús en una avenida tan vistosa, ayudaba a que la gente aceptara el proyecto y de allí su éxito (sic). Y es por esto, nuevamente, que me pregunto *por qué Polanco*. ¿Es acaso una colonia representativa de la capital, así como Insurgentes es una avenida representativa de la Ciudad? O ¿se escogía Polanco porque sabían que aquí tendría éxito y buena aceptación debido a sus habitantes revanchistas que no querían franeleros en sus calles y, de esta manera, se podría replicar después el modelo en otras colonias igualmente revanchistas y con ganas de proteger el espacio público? El que la decisión sea política en lugar de técnica es válido, pero esto implica entonces, de nuestra parte, comprender más a fondo las relaciones que se están dando en torno a la implementación de este Programa. Considerando el contexto del empleo informal en la Ciudad de México, la decisión técnica es también decisión política; si no, ¿por qué poner máquinas para cobrar el estacionamiento en lugar de regularizar a los *franeleros* que ya hacían este cobro? ¿Por qué, en el video promocional de ecoParq, dice Mayte de las Rivas, Presidenta del Comité Ciudadano de Polanco Chapultepec, que tenían *una lucha* desde hace 10 años pidiendo parquímetros? ¿Contra quién peleaban; contra los franeleros? De acuerdo a ITDP (2012a), un sistema de parquímetros tiene ventajas

sociales como la generación de empleos formales y, sin embargo, el gobierno no lo vio así. Tampoco los vecinos de Polanco.

La segunda incongruencia que encuentro es el discurso oficial de ecoParq como el programa de recuperación de calles y banquetas, promovido por el Gobierno del Distrito Federal a través de la AEP, con el cual se pretende transformar el espacio público mediante el ordenamiento del estacionamiento en la vía pública. En el apartado 3.3 mencioné los motivos por los cuales la SSP puede infraccionar a un automovilista por hacer mal uso del estacionamiento controlado por parquímetros; sin embargo, estas razones no están en absoluto relacionadas con la recuperación de calles y banquetas, lo cual supone ser el objetivo al implementar un sistema con estos dispositivos. Según Artículo 12 del RTM, existen 20 razones por las cuales un automóvil mal estacionado debe ser infraccionado, pero ecoParq sólo pone atención en estas cinco. Es importante hacer notar que estas razones en las que ecoParq pone particular atención tienen que ver con el hecho de no pagar el uso del estacionamiento controlado, o lo que es igual, por no pagar el uso del espacio público que se le concesionó a la empresa privada Operadora de Estacionamientos Bicentenario. De esta manera, si estacionarse en lugares no formales como dobles filas, banquetas, cruces peatonales y rampas para gente con capacidades diferentes dentro de las Zonas de Parquímetros no son motivos para que el Agente de la SSP que trabaja con ecoParq infraccione de acuerdo a lo estipulado en el Artículo 12 del RTM, entonces los automovilistas siguen haciendo uso indiscriminado de las calles y banquetas y no se recuperan como prometió el Programa. Hay que hacer notar que cuando los estudios de ITDP (2013) y sus declaraciones en medios consideraron que la ocupación promedio en Polanco puede disminuir hasta al 55%, lo hace tomando en cuenta exclusivamente los espacios legales porque la gente se sigue estacionando donde más obstruye al peatón (Fotografía 6). En consecuencia, no se cumple la función del Programa.

Fotografía 6. Infracionar a quienes respetan las reglas de convivencia, pero no las de cobro, es evidenciar la mercantilización del espacio público. A la derecha, un coche estacionado en un cajón establecido legalmente por ecoParq fue inmovilizado con una araña por haberse vencido la cuota de estacionamiento. A la izquierda, en cambio, un coche estacionado en un lugar prohibido, y que por lo mismo no pagó ninguna cuota, no recibió multa alguna ya que se estacionó en la entrada de su propiedad, sin importar que estorbara el paso de los peatones y que los obligara a bajarse al arroyo vehicular.



Foto: Ricardo Castro

Cuando le pregunté al oficial Domínguez (entrevistado el 01/04/2013) en uno de sus rondines por qué no multaba al coche que estaba obstruyendo la banqueta, me dijo que esa era “chamba de la grúa”, como si hubieran dos SSP: una que trabaja para hacer valer el RTM y otra que trabaja para hacer cumplir a los clientes de ecoParq; una que se encarga de obtener recursos para ella misma, y otra que le tiene que hacer la chamba a un privado.

Finalmente, está el discurso ambiental. De acuerdo a ecoParq “das menos vueltas buscando lugar de estacionamiento, causas menos tráfico y, por lo tanto, contaminas menos”. Para poder afirmar esto, el Programa considera la diferencia que existe entre el *cruising time* antes y después de la implementación de parquímetros. De acuerdo a ITDP (2013), tan sólo en Polanco se tiene estimado que el tiempo de espera para encontrar un lugar de estacionamiento disminuyó de 13:26 minutos a tan sólo 3:04 minutos. Esta reducción estimada de 10:22 minutos por cada viaje ha reducido un total

de 18 mil toneladas de CO<sub>2</sub> al año. Sin embargo, lo que olvida mencionar ITDP es que otro de los indicadores que demuestran la efectividad y el éxito de un programa de parquímetros es la rotación de los automóviles y éste implica una mayor emisión de gases porque habrá más viajes. Tan sólo para el caso de Polanco, ITDP (2012) estima que se pasó de una rotación de 3.4 hasta 5.5 autos al día por cajón. De manera que el dato que ITDP (2013) arroja sobre la disminución de gases de efecto invernadero es parcialmente cierto porque aunque *un* coche disminuye su contribución de gases, hay más coches contribuyendo ahora. No obstante, dado que el discurso ambiental comienza a ser uno de los discursos actuales para desarrollar los proyectos que mercantilizan el espacio público y que dan respuesta a las necesidades de la ciudad empresarial (While, *et.al.*, 2004; Brand, 2007), es necesario mencionarlo para que la gente apoye la iniciativa. Aunque estos dos indicadores sean opuestos desde la óptica ambiental, desde la óptica neoliberal embonan perfecto: un sistema de estacionamiento más eficiente porque aumenta su oferta para que haya más consumidores.

### **3.5 El caso Polanco**

ecoParq inició en la Ciudad de México el 9 de enero del 2012 en la zona de Polanco con un polígono que tiene como límites la Avenida Ejército Nacional al norte, Mariano Escobedo al este, Paseo de la Reforma al sur y el Boulevard Manuel Ávila Camacho – o Anillo Periférico – al oeste (Figura 2). La zona ecoParq Polanco está integrado por 10 colonias: Bosque de Chapultepec, Chapultepec Morales, Polanco Chapultepec, Polanco Reforma, Palmitas, Del Bosque, Los Morales, Rincón del Bosque, Los Morales-Sección Palmas y Los Morales-Sección Alameda. Todas estas colonias forman en su conjunto la zona ecoParq de Polanco, la cual comprende la instalación de 426 parquímetros para controlar el uso de 6,390 cajones de estacionamiento regulados con un costo mínimo de dos pesos por quince minutos (AEP, 2013).

Figura 2. Zona de parquímetros **ecoParq Polanco**.

Este polígono consiste en 6,390 cajones controlados mediante 426 equipos instalados en las calles de esta Colonia.



Fuente: La Autoridad del Espacio Público

Sin embargo, ecoParq estaba ideado originalmente para iniciar operaciones en la zona Roma-Condesa, no en Polanco; pero no lo permitieron los vecinos, me cuenta el Delegado, porque no los consultaron en la administración anterior (Alejandro Fernández, 01/04/2013). El episodio se mantuvo por debajo del agua en los medios de comunicación, porque el proyecto no se detenía allí: Polanco estaba también previsto como una Zona de Parquímetros y según Mayte de las Rivas, Presidenta del Comité Ciudadano de la colonia Polanco Chapultepec, los vecinos de Polanco “tenemos una lucha pidiendo los parquímetros desde hace más de 10 años”.<sup>37</sup> La Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal, en su artículo 91 estipula que “el Comité Ciudadano es el órgano de representación ciudadana de la colonia”, por lo que tiene entre sus funciones “representar los intereses colectivos de los habitantes de la colonia, así como conocer, integrar, analizar y promover las soluciones a las demandas o propuestas de los vecinos de su colonia” (Artículo 93, Fracción I). De esta manera, la voz de Mayte de las Rivas, como su Presidenta, es la voz de los vecinos que quiere parquímetros.

<sup>37</sup> <http://www.ecoparq.com.mx/transparencia>

### *El éxito de ecoParq en Polanco*

En su portal de transparencia, ecoParq tiene un video con el testimonio de tres de los representantes de los Comités Ciudadanos que componen el Comité de Transparencia de la zona ecoParq de Polanco, con el cual se pretende dar cuenta del éxito del Programa; uno de ellos es Mayte de las Rivas. La Presidenta del Comité Ciudadano Polanco Chapultepec, nos dice que “los beneficios son obvios: hay lugar donde estacionarse”, y sonríe orgullosa de haber ganado su lucha, entronada en una de las terrazas que ocupan el espacio público de Polanquito.<sup>38</sup> Después continúa diciendo que “con los parquímetros tenemos el 40% de los cajones desocupados cuando antes estaba el 100% y nadie pagaba”, estimación que coincide con la de Andrés Sañudo, consultor en parquímetros para ITDP (Reconecta 11/01/2013). Ese “nadie pagaba”, vale la pena hacer notar, es un “nadie apoquinaba al gobierno”, por lo que para Mayte los beneficios más evidentes son los resultados número cinco y seis de la lista que detallé sobre los resultados esperados para un sistema de parquímetros en el apartado 3.1: generar recursos y aumentar la oferta de estacionamiento disponible.

El segundo testimonio es de Jean Bally, un residente mayor con un acento francés casi imperceptible después de haber vivido allí desde los 15 años. El miembro del Comité de Polanco Chapultepec nos explica que los Comités de Transparencia, “son una cosa muy positiva porque [...] sabemos exactamente lo que se gana a través de los parquímetros; sabemos hacia que Comité se va, y después los propios Comités deciden a dónde van a ir los recursos”. “Con ello”, continúa el narrador del mismo video, “se garantiza la representación de *todos* (sic) los actores involucrados y se fomentan a la vez los principios de corresponsabilidad, gobernanza, y fortalecimiento comunitario. De esta manera, tanto autoridades como vecinos son los gestores y los garantes de la integridad del programa.” Lo que nos relata Jean Bally no son resultados esperados de un sistema de parquímetros, sino más bien dos de los principios que deberían regirlo (ITDP, 2012). Por un lado, está la participación ciudadana, la cual es necesaria ya que un proyecto de este tipo afecta a distintos actores e intereses – residentes, comerciantes, trabajadores,

---

<sup>38</sup> Se le conoce como Polanquito a lo que muchos considerarían el corazón de la colonia Polanco, es decir, al conjunto de bares, restaurantes, tiendas y hoteles que se encuentran al norte del Parque Lincoln, entre las calles de Emilio Castelar, Anatole France, Presidente Masaryk y Tennyson. Vale la pena remarcar que esta zona se caracteriza por el gran número de mesas y terrazas sobre las banquetas de sus calles, es decir, en el espacio público que están defendiendo de actores como los franeleros.

estudiantes de la colonia –, por lo que resulta importante crear instancias formales de discusión y decisión en las que todos los actores involucrados puedan expresar sus opiniones. Esto es lo que se pretende hacer con la creación del Comité de Transparencia. El segundo principio que encuentra Bally en ecoParq es el de la transparencia, ya que, los vecinos, mediante los representantes de su Comité Ciudadano, “sabemos exactamente lo que se gana a través de los parquímetro; sabemos hacía que Comité se va”. El principio de transparencia es un valor importante para la rendición de cuentas a pesar de que la recaudación de recursos económicos no es el principal objetivo de un sistema de parquímetro. Esto se debe, en parte, a que si el sistema es bien operado puede generar una cantidad importante de recursos para el municipio y el operador del sistema.

En este sentido, si consideramos que en Polanco existen 6,390 cajones de estacionamiento legales que operan 12 horas al día de lunes a viernes con un costo de ocho pesos la hora, tan solo esta Zona de Parquímetro tiene un potencial de recaudación anual de \$159,494,400.00 de pesos, por lo que se hace inminente su transparencia. Sin embargo, puesto que uno de los objetivos de un sistema de parquímetro es la reducción del tiempo de búsqueda de un lugar para estacionarse, no puede haber una ocupación del 100%, sino que siempre debe haber cajones libres, por lo que la cifra se reduce. De acuerdo a ITDP (2012), se recomienda que el sistema funcione bajo el principio establecido por Donald Shoup: orientar la operación del sistema a que la ocupación promedio de los cajones se sitúe en alrededor del 85% del total. Dicho de otra manera, que existan entre uno y dos cajones disponibles por cada ocho de la capacidad instalada (Shoup, 2005). En este sentido, tomando en cuenta que el 15% de los cajones estarían desocupados, se esperaría que Polanco recaudara un aproximado de \$135,570,240 de pesos. No obstante, según el titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) la capacidad de instalación de parquímetro es de entre nueve y diez al día (La Crónica 05/12/2011), por lo que cuando se dio inicio al programa, es decir, cuando se formalizó mediante el cobro de la tarifa, no estaba instalada la totalidad de la capacidad recaudadora. En este sentido, de acuerdo al portal de transparencia de ecoParq, el desempeño económico de las 10 colonias que componen el zona ecoParq Polanco fue de \$57,698,422.79 de pesos durante el transcurso del 2012.

Finalmente, el último y tercer testimonio es de Eloisa Alvarado, quien pertenece al Comité Bosque de Chapultepec. Con la música *in crescendo*, este miembro nos cuenta como efectivamente se ha reinvertido – no sabemos cuánto – parte de los recursos generados por los parquímetros para mejorar la infraestructura de la colonia. Eloisa me cae bien porque ella, al igual que yo, está más preocupada por las banquetas que por los cajones de estacionamiento libres. Según su relato, “la primer obra que se realizó fue Torcuato Tasso, fue de común acuerdo, porque teníamos una calle que era un desorden donde ya los peatones ya no utilizaban las banquetas sino que tenían que hacerlo por el arroyo vehicular”. Eloisa me entiende, Eloisa sabe lo importante que es el que existan peatones que se sientan libres en esta ciudad.

Eloisa, Jean y Mayte lo lograron; se puede ver en el video un Polanco limpio, ordenado, casi hasta aburrido de tan immaculado, donde los peatones – curiosamente pocos – se mueven gozosos entre las terrazas de los restaurantes finos que tanto caracterizan a Polanco.

### ***La disputa por ecoParq en Polanco. La otra cara de la moneda.***

A pocos días de que empezaran a operar los primeros parquímetros, todavía en enero de 2012 y un año antes de que se conocieran los beneficios de un sistema de parquímetros, diferentes contingentes de vecinos se manifestaron en las calles en contra de ecoParq. Cuando uno revisa las notas periodísticas, es este grupo de personas el que más se menciona entre los inconformes. Unos, porque desconocían el destino de las ganancias (La Crónica 09/01/2012) y otros porque pedían se les otorgara más espacio para estacionar los autos fuera de sus casas, ya que con los nuevos dispositivos las viviendas sin cochera solo tenían – y tienen – derecho a un tarjetón que les permite estacionarse de manera gratuita en la vía pública (Barrio 27/01/2012). Otros tantos, sin ser residentes, pero usuarios de la colonia como trabajadores y estudiantes, consideran que la tarifa de ocho pesos la hora es muy cara y que, además, la imposibilidad de dejar el coche las horas que dura su turno de trabajo o de estudios porque hay un límite de tres horas es absurdo.

Otros que vieron – o creyeron ver – afectados sus intereses por la implementación del programa ecoParq argumentan que, a pesar de la transparencia en la división de los recursos, el proceso por el cual fue otorgado a un privado la instalación, operación y mantenimiento del programa fue opaco. De acuerdo a un artículo de Reporte Índigo DF (26/01/2012)<sup>39</sup>, Duncan Solutions, una empresa especializada en tecnología de parquímetros, con 75 años en el mercado y con operaciones en México, denunció que la AEP no fue transparente en absoluto con la concesión de la operación del sistema de parquímetros. Esta empresa asegura que fue abiertamente ignorada como una industria apta para proveer la maquinaria requerida por la actual administración capitalina y, por lo tanto, elegible para participar en la concesión de la operación del sistema de parquímetros. El gobierno capitalino, por su lado, informó que diversas empresas en el ramo se registraron para presentar su propuesta, entre las que destacaron: Centro Magno Meta Desarrollo; Control Total; Parkare LTD; Iberaseguros S. A de C.V; Sucra: Verrus Technologys; Copemsa y Coemsa, así como Operadora de Estacionamientos Bicentenario, para competir por el control y administración de 1,666 parquímetros, resultando ganadora la más reciente de todas ellas: Operadora de Estacionamientos Bicentenarios. Esta compañía y la AEP en conjunto seleccionaron el modelo Parkeon para la instalación de los nuevos parquímetros en la Ciudad de México porque, al parecer, no nada más “con las cazuelas francesas siempre resulta mejor”; también con los parquímetros franceses. A sentir de Duncan Solutions, sus parquímetros rebasaban la calidad del modelo que habían escogido las autoridades. De esta manera, la empresa interesada en vender su tecnología, buscó en contadas ocasiones al titular de la SEDUVI<sup>40</sup> para demostrarle, mediante la instalación de un cuadrante piloto, que su equipo era mejor. Fue durante una de estas reuniones, el 16 de febrero de 2011, casi un año antes de que iniciara operaciones ecoParq, que la empresa se entera, de voz de Erwin Crowley, Director Ejecutivo de Gestión de la AEP, responsable directo del programa ecoParq, “que el concesionario que se quedó con el permiso, ‘y digo *permiso* porque así hizo énfasis el arquitecto, que era para evitar la parte de licitación, fue la empresa Operadora de Estacionamientos Bicentenario”” (Reporte Índigo DF, 26/01/2012). El relato de este artículo coincide con la primera entrevista que tuve con Andoni (28/01/2013), consultor de ITDP experto en temas de parquímetros:

---

<sup>39</sup> [http://www.reporteindigo.com/sites/default/files/edicion\\_pdf/reporteindigodf98.pdf](http://www.reporteindigo.com/sites/default/files/edicion_pdf/reporteindigodf98.pdf)

<sup>40</sup> Secretaría de la cual depende la AEP que es la entidad responsable de ecoParq

*La AEP dice que se escoge Bicentenario porque no había experiencia en el país. Los que manejaban los parquímetros que ya estaban instalados en la Juárez [y la Cuauhtémoc desde 1995] dicen qué pedo (sic) ¿no hay experiencia? Al decir Erwin que no había experiencia, dejaba en evidencia que [el programa de parquímetros] había sido un arreglo*

El pretexto de que no hubiera experiencia en la Ciudad de México es lo que da entrada a la posibilidad de adjudicar directamente el programa, y los Permisos Administrativos Temporal Revocables (PATR) tienen esta bondad. Los PATR son permisos que sólo existen en el Distrito Federal, y en ellos consta el acto administrativo por el cual la SEDUVI – o cualquier otra entidad – otorga a una persona física o moral el uso y aprovechamiento de un bien inmueble del dominio del Distrito Federal. En este caso el bien inmueble es la vialidad, que es el espacio público, y por ello muchos grupos están en contra de esta iniciativa, porque ven en esta concesión su privatización. Una de estas agrupaciones, @NO\_parquímetros, subió un video a youtube.com en el que se puede observar una copia del PATR otorgado a Operadora de Estacionamientos Bicentenario para operar parquímetros en la vía pública<sup>41</sup>. La fecha de este documento es 10 de febrero de 2011, lo que significaría que el permiso ya estaba otorgado incluso ocho meses antes de que el GDF contara con el *Reglamento para el control de estacionamiento en las vías públicas del Distrito Federal*, el cual no fue publicado en la Gaceta Oficial de la entidad sino hasta el 11 de octubre del mismo año. Visto de otra manera, la empresa privada habría adquirido un PATR sin conocer las reglas del juego; cuestión muy peligrosa en tanto que de no cumplirse las reglas, el permiso puede ser revocado. Según la Operadora Bicentenario, la inversión prevista para la implementación del sistema de parquímetros en la zona de Polanco es de 157 millones de pesos (Reporte Índigo DF, 26/01/2012). La empresa y el banco apostaron muchos ceros sin saber a qué estaban jugando; a menos de que, efectivamente, hubiera un arreglo entre la empresa y las autoridades.

Finalmente, otro grupo de manifestantes en contra de los parquímetros fue el de los franeleros que, al son de “Marcelo, carajo, nos dejas sin trabajo”, se pronunciaron el mismo día que entró en operación la Zona ecoParq de Polanco poniendo sellos de *clausurado* en los 77 parquímetros con los que se echó a andar el Programa (Terra 09/01/2012).

---

<sup>41</sup> <http://youtu.be/3sPWrun6J5g>

## **Estafeta**

En este capítulo introduje el tema de los parquímetros como una de las estrategias de movilidad del Gobierno del Distrito Federal, el Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano Mediante el Control de Estacionamiento en la Vía Pública del Distrito Federal. Para ello, detallé los motivos por los cuales éstos son implementados y cómo éstos embonan muy bien dentro de la ideología neoliberal que pretende hacer de las ciudades lugares más competitivos para ser señuelos del capital. Por otro lado, maticé la realidad de este Programa demostrando ciertas incongruencias en su implementación, entre ellas, el discurso ambiental, que, argumento, es el que legitima parte del neoliberalismo urbano en la Ciudad de México. Pero, sobre todo, resalté la incongruencia referente a la recuperación de calles y banquetas que, como diría Brand (2007), es el discurso con el cual se pretende convencer a la ciudadanía de que el Programa permite la reconstrucción de un sentido de unidad social porque se rescata nuestro ambiente más próximo: el espacio público. Sin embargo, las acciones de la SSP vinculadas al Programa que están relacionadas con hacer valer la normatividad concerniente al uso de estacionamiento controlado en la vía pública para rescatar el espacio público ya estaban dadas independientemente de la existencia de parquímetros, por lo tanto, ¿por qué ponerlos? Finalmente hice notar cómo, una vez iniciado el Programa en Polanco, surgieron otros actores involucrados, pero con la diferencia de que éstos no participaron ni en el diseño ni en la implementación del program, sino que se vieron afectados por éste. Entre estos actores están los franeleros ya que la instalación de estos dispositivos cubrirá parte de las actividades que ellos realizan como *modus vivendi*.

En el siguiente capítulo me dispongo a detallar, como caso empírico, la instalación de parquímetros en otras colonias: la Roma y la Condesa, en cuyo caso, a diferencia del de Polanco, la instalación estuvo sometida a consulta ciudadana. Dadas las manifestaciones de los franeleros en Polanco y la cobertura mediática al respecto, se hizo evidente la imposibilidad de ambos actores en el espacio público. De esta manera, muchos de los residentes en estas dos colonias vieron el argumento ideal para apoyar los parquímetros: deshacerse de los franeleros en tanto que éstos tienen “secuestrado” el ideal de lo que debe ser el espacio público de una colonia acomodada. Es por esta razón, que me valgo de los trabajos de Neil Smith (1996, 1998, 2001, 2002) en torno a la ciudad revanchista

para explicar cómo se han eliminado del paisaje urbano grupos marginados a cambio de una ciudad gentrificada.



## **4. CASO DE ESTUDIO**

### **La implementación de parquímetros en la Roma-Condesa mediante consulta ciudadana**

#### **4.1 El polígono Roma-Condesa**

El programa ecoParq antes de su implementación en el polígono Roma-Condesa funcionaba, como ya mencioné en el capítulo anterior, en los polígonos de Polanco-Anzures y Las Lomas-Virreyes. Este nuevo y tercer polígono a implementar, el de la Roma-Condesa, se compone de cinco colonias: Roma Sur, Roma Norte, Hipódromo, Hipódromo Condesa y la Condesa, el cual está delimitado al norte por Avenida Chapultepec, el este por Avenida Cuauhtémoc, al sur por el Viaducto Miguel Alemán, Avenida Nuevo León y el Eje 4 Sur Benjamín Franklin, y al oeste por Avenida Revolución. Sin embargo, en el imaginario, de los capitalinos es común hacer alusión a ellas simplemente como la Roma o la Condesa, las cuales son colindantes y están divididas, principalmente, por la Avenida Insurgentes que corre de norte a sur.

La diferencia de este polígono es que, mientras en la Polanco-Anzures se “impuso” el sistema de parquímetros y en la Loma-Virreyes la exigieron sus vecinos por temor al efecto cucaracha, su implementación se sometió a consulta. En este proceso, la consulta ocupa una parte importante y por esto hablaré de ella más adelante. No obstante, antes quiero dedicar este primer apartado a las colonias Roma y Condesa para entender un poco su contexto: el cómo se crearon, cómo han evolucionado y qué imaginario existe sobre ellas.

#### ***La Roma***

El área que actualmente ocupa la colonia Roma fue lo que se conoció hasta fines del siglo XIX como los Potreros de la Romita, una hacienda que se instaló a las orillas de la Ciudad de México, en un barrio de Tenochtitlan llamado Aztacalco. Aquellos potreros fueron fraccionados por la Compañía de Terrenos de la Calzada de Chapultepec, S.A., cuyo accionista principal era Walter Orrin, que aparte de ser conocido por sus ideas para

mejorar y renovar la Ciudad de México, era dueño de un circo famoso en el cual actuaba el célebre payaso inglés Richard Bell, quien pertenecía al prestigioso Jockey Club y formaba parte de lo más destacado en la alta sociedad porfiriana. Desde aquel entonces y hasta ahora, los nombres que llevan las calles de la colonia son los de las ciudades mexicanas que el Circo Orrin visitó durante sus recorridos por el interior del país, decidiendo nombrar las calles con los nombres de los lugares en donde más aplausos recibió.

La Colonia Roma fue durante la primera década del siglo XX asentamiento para la clase alta de la ciudad, la cual construyó suntuosas mansiones y palacetes característicos del gusto francés porfiriano. Concebida para convertirse en el barrio de la clase alta, la colonia Roma fue diseñada con bulevares de amplios camellones y anchas avenidas, como Álvaro Obregón, un ejemplo de boulevard al más puro estilo parisino; calles con esquinas de 45 grados por las cuales paseaban los carruajes que ya empezaban a caer en desuso, y terrenos amplios, que permitieron importar la idea anglosajona del chalet con mansardas, lucarnas, y chimenea, lo cual rompía el modelo de construcción tradicional español, en especial porque estas nuevas edificaciones se rodeaban de un jardín privado. Todavía hoy, en la esquina de Álvaro Obregón y Avenida Insurgentes, sobreviven tres viviendas que representan el último vestigio de una serie de edificios que conformaban el conjunto Lascuráin, considerado como el primer intento de ciudad jardín en la capital (El Universal 01/02/2012), movimiento urbanístico fundado por Sir Ebenezer Howard, quien plasmó sus conceptos sociológicos y urbanísticos en su libro *Ciudades Jardín del mañana*, cuya versión corregida y completa apareció en 1902. Esta manera de empezar la urbanización de la Roma, es decir, desde el imaginario de un urbanista, recuerda a la idealización del espacio del cual nos hablaba Lefebvre (1991), el que se impone sobre el espacio vivido y percibido.

Arquitectónicamente, buena parte de los edificios que se construyeron en la colonia Roma corresponden al Eclecticismo, el cual tomaba elementos de la arquitectura de cada época. No obstante, también hay ejemplos de la arquitectura de la Belle Époque y del Art Nouveau, así como del Art Decó y de la arquitectura Neocolonial, aunque en menor medida por tratarse de corrientes posteriores. La riqueza arquitectónica de la zona es tal que, según De María y Campos, vocal del Movimiento Pro Dignificación de la Colonia Roma, A. C., existen cerca de 1,700 inmuebles catalogados por el Instituto

Nacional de Bellas Artes y Literatura (INBAL) en la Roma Norte y más de 360 en la Roma Sur, lo cual significa que la colonia, en toda su extensión, “agrupa casi el 10% de los inmuebles del siglo XX catalogados en toda la República” (El Universal 01/02/2012). Por este motivo, asociaciones de vecinos y especialistas en conservación –entre ellos, el diputado y vecino, Alfonso Suárez del Real- promueven ante el INBAL la declaratoria de la colonia Roma como Zona de Monumentos Artísticos, para impulsar su rescate y conservación (Ciudadanos en Red, 04/12/2007), iniciativa que también apoya el colectivo de artistas de la comunicación, promotores culturales, productores y activistas ocupados, amoRoma<sup>42</sup>. De lograrse este reconocimiento, sería la primera vez que se emitiría en el país una declaratoria para proteger un perímetro urbano con valor estético relevante, construido en el siglo XX.

Entre las acciones que han tomado diferentes asociaciones de vecinos, como el ya mencionado Movimiento Pro Dignificación de la Colonia Roma, A. C., está la de promover la elaboración del *Catálogo de Inmuebles y Elementos afectos al Patrimonio Cultural Urbano de las Colonias Roma Norte y Roma Sur en la Delegación Cuauhtémoc del Distrito Federal*, el cual realizaron conjuntamente la Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco y la SEDUVI (El Universal 01/02/2012). Sara Topelson, directora de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico Inmueble del INBAL, menciona que (La Crónica 13/05/2002):

*"Tenemos mucho camino avanzado. La siguiente colonia que trabajaremos serán la Condesa, y la Hipódromo-Condesa. [...] Nos interesa Polanco, que sería importantísimo, en vista de la presión del mercado inmobiliario sobre esa zona. Ayudaríamos al inversionista a saber si lo que compra o no está catalogado y a partir de ello, el comprador tendría que tomar las previsiones que esto implica".*

Es curioso que las intenciones del INBAL para conservar el patrimonio arquitectónico del siglo XX, desde hace diez años, coincidan con ecoParq, es decir, con las zonas del *Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano mediante el Control de Estacionamientos en las Vías Públicas del Distrito Federal* de la SEDUVI. Es como si la Ciudad de México se estuviera pamplonizando porque el INBAL se ha dispuesto a conservar el patrimonio arquitectónico y porque ecoParq está devolviendo las calles y las banquetas a los peatones.

---

<sup>42</sup> <http://amoroma.mx/manifiesto>

El interés por el rescate, conservación, rehabilitación, vitalización y demás discursos relacionados a la conservación del patrimonio arquitectónico de la colonia, tiene su origen, en parte, en el temblor que sufrió la Ciudad de México en 1985. La Delegación Cuauhtémoc, donde se encuentra la colonia Roma, fue la más afectada. Muchas de las antiguas casas del Porfiriato se derrumbaron por completo perdiéndose para siempre o se dañaron considerablemente. Como resultado de este episodio, se provocó un despoblamiento de la zona y en consecuencia su deterioro (Entrevista con Paco Ayala, vecino de la Condesa desde hace más de 40 años, fundador de La Cuadra, A.C. y promotor de la iniciativa #ParquímetrosYa, 08/04/2013). De esta manera, los nuevos edificios se han diseñado para resistir fuertes movimientos telúricos según las normas para la construcción, por lo que se ha revalorado la colonia y su arquitectura vive un proceso de repoblamiento y de actividad tanto cultural como comercial, que la hacen uno de los lugares preferidos por muchos habitantes de la Ciudad de México y sus turistas (Más por Más 14/07/2012).

Otras acciones que ayudaron a renacer a esta colonia de gran tradición caen más en el ámbito de lo privado, que de lo público, como fue el establecimiento de galerías de arte, librerías, museos y escuelas, con los cuales la colonia empezó a adquirir un perfil más cultural. A mediados de los años noventa, por ejemplo, recuerda Ana Elena Mallet, Directora del Corredor Cultural Roma Condesa, cómo un grupo de galerías de arte contemporáneo se unieron y crearon el Corredor Cultural de La Roma, “que consistía en que los últimos jueves de cada mes estas galerías, inauguraban exposiciones simultáneas, había un camioncito que te llevaba de una a otra y pasabas una noche fantástica”.<sup>43</sup> Muchos años y un terremoto después, la Roma se erige como una colonia moderna y a la moda que aún conserva toda esa tradición plasmada en sus esplendorosos edificios, amplios jardines y muy concurridos espacios culturales. Dada su colindancia con las colonias Condesa e Hipódromo y la similitud que ambas zonas comparte entre sí, la consolidación del corredor Roma-Condesa fue inminente.

---

<sup>43</sup> <http://goo.gl/qOWc0>

## *La Condesa*

Hace muchos años la parte de la Ciudad de México donde ahora se ubica la Condesa no pertenecía a la capital del país sino al pueblo de Tacubaya. En los siglos XVIII y XIX las familias nobles de México construían en Tacubaya sus fincas, sin escatimar dinero para la decoración más lujosa de las casas y para parques y jardines elegantes<sup>44</sup>. Allí se encontraba la hacienda Santa Catarina del Arenal, construida en 1610 por Juan Hernández Mellado y vendida a la familia de Teresa Caral de Airoló en 1646. Posteriormente fue subastada en 1704 y la adquirió el conde de Miravalle, uno de los personajes más acomodados de aquella época, para su querida esposa. Gracias a este regalo la finca recibió el sobrenombre de “la Condesa”, el cual se acabaría heredando en su posterior urbanización. Hoy, la ex-hacienda es sede de la Embajada de la Federación Rusa. El 17 de febrero de 1903, el Ayuntamiento y la compañía fraccionadora Colonia de la Condesa, S. A. firmaron un contrato para llevar a cabo la urbanización de los terrenos en los que se trazaría en un futuro inmediato la Colonia Condesa (Tavares López, 1999). Sin embargo, el territorio que conocemos de manera genérica con ese nombre, es la amalgama de otra colonia, la que hoy conocemos como Hipódromo, que en su inicio fue propiedad y administración del Jockey Club, es decir, de la aristocracia porfiriana. De esta manera, podemos darnos cuenta que los orígenes de lo que hoy llamamos la Condesa, así como los de la Roma, están envueltos en la aristocracia y al abolengo de antaño.

En un principio, se había contemplado la construcción de dos hipódromos en el territorio de lo que hoy conocemos como la Colonia Hipódromo. Uno, por parte del Jockey Club y, el otro, por el Club Hípico Alemán. El primero, se inauguró el 10 de octubre de 1910 con la presencia de Porfirio Díaz, a unos días de iniciar la Revolución; mientras que el segundo nunca se realizó. Quince años funcionó exitosamente, al término de los cuales, vencida la concesión y desgastado el negocio, los empresarios José de la Lama y Raúl Basurto iniciaron en el predio la construcción de un fraccionamiento, que habría de ser de los más modernos de la ciudad (La Jornada 06/04/2003). De acuerdo con el Arq. Edgar Tavares López (1999), en su libro *Colonia Hipódromo. Tu Ciudad. Barrios y Pueblos*, en noviembre de 1924 el Jockey Club de México S.C.L. celebró un convenio con De la Lama y Basurto, directivos de la

---

<sup>44</sup> <http://mbernalja.blogspot.ie/2010/11/hace-muchos-anos-la-parte-de-la-ciudad.html>

Compañía Fraccionadora y Constructora del Hipódromo de la Condesa S.A, para fraccionar, urbanizar y vender los terrenos del ya entonces ex-hipódromo de la Condesa, siendo autorizado por el cabildo en 1925. El arquitecto José Luis Cuevas, encargado del proyecto, decidió aprovechar la traza del antiguo hipódromo, diseñando un original espacio que rompía con el tradicional de emparrillado, que había caracterizado todos los desarrollos urbanísticos capitalinos y que, por lo tanto, hacían de la colonia un espacio urbano único y diferente (Fotografía 7).

Fotografía 7. Vista aérea del original trazado de la Colonia Hipódromo Condesa.

Dicho trazado la convierte en una colonia distintiva de la Ciudad de México, en términos urbanístico-arquitectónicos.



Fuente: Sólo Condesa. <http://www.solocondesa.com/post/historia-de-la-colonia-condesa>

El Hipódromo de la Condesa contó con la afluencia de las personalidades más distinguidas de la sociedad mexicana. A pesar de la Revolución, este lugar no dejó de ser visitado por los *sport-man* quienes, atraídos por el status inherente a los deportes europeos, desistían de abandonar tan prestigiado lugar. Es así como se llevaron a cabo el polo, las carreras de autos, el ciclismo e inclusive el patinaje, en un ambiente internacional donde la cocina mexicana era considerada vulgar (Tavares López, 1999).

Actualmente, la Colonia Condesa también vive un proceso de renacimiento que la ha convertido en uno de los lugares más atractivos de la capital de México. Sin embargo, a diferencia de la colonia Roma, este barrio conserva más bien un carácter de lugar de fiesta y de ocio, y no tanto cultural. Ubicada en la zona centro de la ciudad y bien comunicada, es un barrio conocido por la gran cantidad de cafés, librerías, bares,

restaurantes y boutiques que tiene, así como por su vida nocturna. La Condesa comparte su frontera y espíritu bohemio con la colonia Roma, y juntas han logrado consolidar su nombre en una marca: el Corredor Cultural Roma Condesa.

El Corredor Cultural Roma Condesa es un evento que sucede dos veces al año en la zona de la Roma Condesa y que imprime el espíritu de la gente que habita en ella. Según su página de Internet<sup>45</sup>, el Corredor Cultural Roma Condesa busca la recuperación del espacio público y la reparación del tejido social a través de la cultura contemporánea. Desde su reactivación en abril de 2009 el Corredor Cultural Roma Condesa ha sido un detonante para que la sociedad civil retome, disfrute y valore los espacios públicos, fomente el consumo responsable y tome conciencia de la conservación del medio ambiente.

La cultura contemporánea –que implica una diversidad de géneros como el arte, el diseño, la gastronomía y el cine- ha sido un medio efectivo para crear redes sociales, además de que promueve la educación y la formación de individuos bien informados capaces de enfrentar su contexto en mejores condiciones. Por este motivo, el Corredor Cultural Roma Condesa se vuelve durante dos fines de semana al año en una suerte de feria cultural en la cual se desarrollan actividades al aire libre, ya sea en las plazas como la de Río de Janeiro, o en los camellones como el de Álvaro Obregón. Durante los días que dura esta feria, se promueven las políticas de movilidad e invitan a los visitantes a que durante el evento aprovechen el sistema ecoBici o traigan sus propias bicicletas. Además, impulsan a los visitantes a que, ya sea pedaleando o caminando, se reencuentren en las calles y disfruten de un día de arte, diseño y cultura. La Roma-Condesa es conocida por su cultura ciclista; una vez en bici, en Coyoacán, me preguntó un automovilista iracundo con un grito si se me había perdido la Condesa.<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> <http://www.ccromacondesa.mx/corredor-cultural-2/>

<sup>46</sup> *ídem*

## 4.2 La consulta ciudadana

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. *El Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano Mediante el Control de Estacionamiento en la Vía Pública del Distrito Federal*. La iniciativa parece tener cabida en estas colonias, ya que un porcentaje de los ingresos recaudados por los parquímetros será dedicado al mejoramiento de su espacio público y en ellas hay agrupaciones como el Corredor Cultural Roma-Condesa y el Movimiento Pro Dignificación de la Colonia Roma, A. C., que están interesadas en rescatarlo o en protegerlo.

La consulta ciudadana fue recibida entre vítores y vituperios. 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 asistieron más del 50% del electorado, calificando al ejercicio como democrático (Sopitas 21/01/2013). No obstante, 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. Por un lado, dicen unos que “se eligen funcionarios para que, entre otras cosas, tomen decisiones sobre políticas públicas que crean benéficas para las comunidades que gobiernan” (Milenio 17/01/2013), es decir, para que decidan por nosotros porque ellos saben más. Por el otro, entre ellos los expertos en los temas de movilidad, aseguran que no hace falta someter a consulta la implementación de un programa como el sistema de parquímetros porque sus beneficios ya han sido comprobados alrededor del mundo (entrevista con Andoni, consultor de ITDP, 28/01/2013) – sobra decir que hablamos de beneficios para la movilidad y que a los expertos en parquímetros siempre se les olvida considerar la economía de los vecinos; ellos sólo están pensando en calles ágiles, eficientes, sin tráfico –. Por lo que para este grupo de gente, el Delegado no debería estar perdiendo tiempo en votaciones sino en agilizar su implementación.

No obstante, me cuenta el Delegado (entrevistado el 01/04/2013) que cuando él quedó a cargo de su puesto administrativo, en septiembre de 2012, le pasaron la nota de que estaba pendiente el tema de parquímetros. El tema se había congelado porque los vecinos no estaban de acuerdo con su instalación por el simple hecho de que no se les había consultado, por lo que los líderes vecinales habían logrado organizarse para impedir su instalación. Esta es la razón por la cual sometió a consulta la decisión. Sin embargo, 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. Después de todo, como él mismo me comentó, este modelo es mucho más benéfico que el de los parquímetros de Opevsa que operaban antes de ecoParq, porque la distribución de los recursos es más equilibrado. Por ello, le pregunté a mis amigos que viven en estas colonias si, una vez lanzada la convocatoria a consulta, habían recibido información en sus hogares respecto a lo que se iba a ganar y perder con ecoParq. Ninguno recibió nada, aunque algunos se dieron cuenta de que en los postes de la Roma-Condesa se habían colocado pancartas con las fechas de las Audiencias organizadas por la Delegación con el objetivo de informar a la población sobre lo que era el Programa. Cuando le pregunté al Delegado qué mecanismos había utilizado para informar a sus vecinos me dijo, corroborando lo que mis amigos me habían comentado anteriormente: que se habían organizado 13 Audiencias en conjunto con la AEP para informar a los vecinos sobre el programa ecoParq, aunque en la prensa sólo se notificaron nueve (El Universal 17/11/2012). No sé si 13 Audiencias, para nueve colonias en las que viven aproximadamente 70,000 habitantes<sup>47</sup> sea un mecanismo adecuado para informar a toda la población, y tampoco creo que la gente, a favor o en contra, así lo creyera porque, a raíz de esto, surgieron diferentes agrupaciones con la intención de informar a los vecinos sobre las ventajas y las desventajas de ecoParq, con el objetivo de convencer al electorado.

Desde que comenzó la polémica por la instalación de parquímetros en la Roma-Condesa, organizaciones de vecinos a favor y en contra han manifestado su postura en foros, redes sociales, espacios públicos y reuniones con las autoridades delegacionales y capitalinas. Dos grupos principales, @YoAmoALaCondesa y @ParquímetrosYa,

---

<sup>47</sup> <http://www.ecoparq.com.mx/proyecto-roma-condesa>

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 13/01/2013).

Fotografía 8. 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 / Foto: Cuartoscuro/Notimex

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 Álvaro 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 3. Infografía compartida por la agrupación Parquímetro Ya, en la cual se promueve como ventaja la eliminación de franeleros.



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

Dentro de todas estas movilizaciones, el único actor que no estuvo presente fue ITDP; curioso organismo no gubernamental dedicado a la “movilidad sustentable” que ha estado involucrado en la implementación de parquímetros en la Ciudad de México y, sin embargo, no cabildeó con la población. Siempre imaginé a las ONG como actores, es decir, como agentes *activos*; pero ITDP no había pronunciado palabra a pesar de tener toda la información veraz sobre el contexto del DF y sobre las ventajas de los parquímetros. Eran ellos los dueños de la información; cualquier medio de comunicación que quiera hablar del tema le dará los datos obtenidos por esta organización. ¡Googléelo! Dedicar tanto tiempo, tanta tinta, tanto corazón a las ciudades mexicanas para que aprendan a implementar parquímetros porque así van a “recuperar

sus calles y sus banquetas” ¿y dejar que la gente decida mal informada? ITDP (2012, 2013) se había mostrado como un agente activo al elaborar los dos estudios que respaldaban las decisiones del Gobierno del DF – las líneas base de las colonias Polanco e Hipódromo –, el *Manual de implementación de sistemas de parquímetro para ciudades mexicanas*, el bautizo de ecoParq y, según me cuenta Andoni (entrevistado 28/01/2013), el manejo de la cuenta de Twitter, @ecoparq.

A pesar de la ausencia de este actor tan significativo, los vecinos de la Roma-Condesa se fueron a votar el 20 de enero. Entre la gente entrevistada escuché varios y muy diferentes argumentos para defender cada postura, donde la razón de peso de cada uno de ellos siempre fue equivocada por falta de información. Entre las razones que los vecinos tenían para estar en contra escuché, casi siempre como primera respuesta, que 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 parquímetro para ciudades mexicanas* desarrollado por ITDP, que el rechazo a los parquímetro 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. De la gente entrevistada y que apoyó los parquímetro, sólo una pudo decirme más o menos las ventajas por las cuales se supone que hay que – las razones que describí en el apartado 3.3, y que se supone ecoParq otorga –. No obstante, los demás sólo supieron darme las razones que les afectaban directamente: “hay más lugar para estacionarse y se va a reinvertir el dinero en mi colonia”.

El discurso ambiental, parte de la razón de ser de *ecoParq* y el fundamento por el cual está considerado como una estrategia dentro del Plan Verde de Marcelo Ebrard, nunca apareció en las entrevistas: nunca me comentaron 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. No. Sus respuestas siempre estuvieron ligadas a sus intereses y por ello me daban las razones más evidentes. Curiosamente, las respuestas que a mí me parecieron más convincentes para solucionar el problema del coche vinieron de los dos primeros franeleros que entrevisté. Me dijeron que si el gobierno quería de verdad solucionar el problema del tráfico, del estacionamiento, de la contaminación, en fin, de la movilidad en general, habría entonces que irse al problema de fondo: los coches. Si hace falta restringirlo, restrinjamos entonces su compra, antes que su uso. Esto tiene mucho sentido, y el que me lo hayan dicho dos veces el mismo día me dejó marcado. Tomando el discurso ambiental de las 3 R's, lo primero que hay que hacer siempre es *reducir* el consumo, por lo tanto, hay que reducir el consumo de coches si queremos “recuperar nuestras calles y banquetas”. Según Luis y José Antonio (entrevistados el 29 de marzo de 2013), hay que dejar de otorgar todas esas facilidades de compra de automóviles de hasta 48 meses sin intereses. El problema, para ellos, no es la falta de estacionamiento por ser un bien escaso, como asegura ITDP (2012); el problema es que este bien se ha vuelto escaso porque tan solo en el DF hay tres millones y medio de coches<sup>48</sup>: el problema no es la falta de estacionamiento, el problema es que sobran coches.

Existe una última razón por la que la gente votó a favor de los parquímetros, y esta razón siempre fue la primera que escuché en cada uno de mis entrevistados. Unos me daban la respuesta dudando, con temor a mostrarse ignorantes, tal vez sabiendo que esa no era una razón o por saberse irracionales, y otros soltaban la respuesta con orgullo y sin pensarlo dos veces. Esta razón, es el motivo por el cual el trabajo se ha desarrollado hasta estas líneas: 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 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

---

<sup>48</sup> Cifra de Daniel Escotto, ex Coordinador de la AEP, entrevistado 04/04/2013

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, 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. 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... o hay menos, aclara.

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.

A pesar de todo lo aquí expuesto, existe todavía lo que pareciera ser un punto débil a mi argumento. Si yo afirmo que los vecinos de la Condesa estaban hartos de pagar por algo que es de todos, ¿dónde quedan entonces aquellos habitantes que no tienen coche pero que aún así votaron a favor de los parquímetros? ¿Por qué votarían a favor de ellos? Como ya comenté, el discurso ambiental con el cual se quiso promover ecoParq nunca apareció en mis entrevistas como razón para estar a favor de ellos. De acuerdo a mis entrevistados que no tienen coche, votaron de esta manera porque, según ellos, son los franeleros los responsables de que los coches estén 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.

### **4.3 El Reporte Giuliani y la Ley de Cultura Cívica. La criminalización de los actores públicos no deseados.**

*¿Sabes desde cuándo está esto de la chingada?*

*Desde que vino Giuliani, maestro.*

*Luis, franelero de la Roma*

El 14 de enero de 2003, el ex Alcalde de Nueva York, Rudolph Giuliani, visitó la Ciudad de México con la intención de asesorar al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Andrés Manuel López Obrador, en cuestiones relativas a la seguridad pública y la lucha contra la delincuencia. En ese entonces, el Secretario de Seguridad Pública era Marcelo Ebrard Casaubón, quien después sucedería a Andrés Manuel en la Jefatura de Gobierno. Durante su administración como alcalde de Nueva York, Giuliani lanzó un programa llamada *Tolerancia cero* con el cual, a pesar de haber sido criticado por organizaciones de derechos humanos y civiles, logró reducir la tasa global de delincuencia en 56%. Los asesinatos, en particular, bajaron 66%; las violaciones, 40%; los asaltos, 72%, y los delitos contra la propiedad, 73%. Tras esto, la Oficina Federal de Investigaciones (FBI, por sus siglas en inglés) nombró a Nueva York como la ciudad más segura de Estados Unidos (Proceso 08/05/2013).

Cuando el exalcalde asesoró al gobierno de la ciudad el promedio anual de crímenes cometidos era de 24,368, según cifras oficiales. Diez años después, el índice delictivo se ha reducido hasta en 20%, según el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública. Actualmente, el índice de homicidios en la capital es de 8.8 por cada 100,000 habitantes, cuando el promedio nacional se ubica en 19.7, de acuerdo al registro del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Para Rudolph Giuliani, el cambio en diez años ha favorecido que empresarios vean a la Ciudad de México como un buen sitio para hacer negocios, que "se está moviendo en una muy buena dirección" (CNN 08/05/2013). "Antes la gente tenía miedo de venir o venía con seguridad privada. La ciudad ha logrado muchos progresos y aunque seguramente todavía tienen muchos problemas, deben estar muy orgullosos de los cambios que han logrado" (Proceso 08/05/2013). El exalcalde de Nueva York dijo que la capital ha logrado "grandes

avances" en 10 años para tener un clima favorable para negocios (CNN México 08/05/2013); así que, según este atractor de capital (NY Times 21/11/2002), la ciudad empresarial va en buen camino porque ha logrado generar una buena imagen gracias a las recomendaciones que su equipo hizo hace ya diez años.

El entregable de esa visita, que tuvo un costo de cuatro millones de dólares, fue el Reporte Giuliani, el cual fue entregado en manos de Marcelo Ebrard, como Secretario de Seguridad Pública. De acuerdo al documento, la visita no tuvo ningún costo para el erario público gracias al apoyo de “un grupo de empresarios mexicanos comprometidos con su Ciudad”, que se rumora, fue Carlos Slim (Davis, 2007), personaje que se ha encargado de gentrificar la ciudad con proyectos como el de La Alameda (Davis, 2007; Walker, 2008). A partir de los trabajos desarrollados por el equipo de Giuliani, se formularon 146 recomendaciones –todas ellas aceptadas por la SSP- sustentadas en los hallazgos y estudios que realizaron y documentaron. Las acciones propuestas tienen distintos alcances y naturaleza y muchas de ellas recientemente han empezado a implementarse (SSP, 2003).

Si bien las recomendaciones están centradas en la modernización de la policía, incluyen también observaciones a la justicia cívica, el sistema de procuración, impartición y administración de justicia, sistema penitenciario y la participación de la comunidad; por lo que se propone más bien una reorientación de la política criminal en la Ciudad (SSP, 2003) y, por ende, forzosamente, del tipo de criminales. El reporte sólo tiene dos gráficas, y en una de ellas se hace una relación directa entre el desempleo y la delincuencia<sup>49</sup>, por lo que, si el objetivo de esta consultoría es disminuir los niveles de delincuencia habrá entonces que disminuir los del desempleo. Desafortunadamente, el Reporte nunca menciona cómo generar empleos para combatir el desempleo y con ello disminuir la delincuencia. La palabra *empleo* apenas si se menciona; en todo el documento aparece en tres ocasiones: dos en la gráfica mencionada y esto para referirse al *desempleo*. Críticos de estas políticas nos recuerdan, en cambio, que no existe *cero tolerancia* contra los delitos de cuello blanco, casualmente cometidos por individuos pertenecientes a clases pudientes (Wacquant, 2000). Éstos se preguntarían, por ejemplo, ¿cómo es que se otorgó el PATR para la operación de los parquímetros a la empresa con menos experiencia? Esta política sirve más bien para criminalizar y restringir los

---

<sup>49</sup> La otra es sobre la variación porcentual de remisiones 2002-2003 por los principales delitos

derechos legales de los ciudadanos más pobres de la ciudad con prácticas como el *stop and catch* que da el privilegio a la policía de detener y requisar a quien desee, basado muchas veces en estereotipos raciales o de clase; una práctica que, según el Reporte, es deseable en México (SSP, 2003) y que, ya se ha “implementado” con estudiantes de secundarias públicas<sup>50</sup>, por ejemplo.

En este sentido, el Reporte Giuliani también pretende facultar a la SSP con nuevas atribuciones porque, según los consultores, la capacidad de la SSP de resguardar la ciudad de manera eficaz se ve severamente obstaculizada por las limitantes a sus facultades. Mencionan algunas como la imposibilidad de investigar, el no poder obtener información de los detenidos y el impedimento legal para que los policías trabajen en ropa de civil. Se sugiere que estos obstáculos sean removidos y, paralelamente, se lleve a cabo la modernización de las operaciones policiales para incrementar la eficacia de la corporación. Prácticas de administración modernas y estrategias efectivas pueden generar reducciones reales en el índice delictivo reportado en la Ciudad de México. Mayor libertad de acción al cuerpo policial; grupos desfavorecidos criminalizados. El Reporte Giuliani recuerda bastante a la ciudad revanchista de Neil Smith (1998, 2001, 2002).

Ya que el Reporte no especifica cómo generar empleos, habrá que combatir entonces a los desempleados, exterminarlos del paisaje urbano, tal y como sucedió en la ciudad de Nueva York bajo el mandato de Giuliani (Smith, 1998); tal y como se haría después con el Rescate del Centro Histórico bajo el mandato de López Obrador (Walker, 2008), y tal y como acaba de suceder con la Plaza de la República y la Alameda Central con Marcelo Ebrard. Entiéndase que estos desempleados, bajo el enfoque de la *Cero tolerancia* en el contexto mexicano, son subempleados o empleados informales; en Estados Unidos la lucha era prácticamente contra indigentes y mendigos. La tercera vez que el Reporte menciona la palabra empleo es para quitárselo a los franeleros y limpia parabrisas porque “son un *problema* para los habitantes de la Ciudad” porque “alteran la calidad de vida”.<sup>51</sup> La recomendación 123, Medidas efectivas de control para evitar la proliferación de franeleros y limpia parabrisas, dice:

---

<sup>50</sup> Observación personal

<sup>51</sup> Las cursivas son mías

*En los últimos años, se ha multiplicado exponencialmente el número de personas que hacen de la vía pública su espacio de trabajo. Ya sean los “franeleros” que apartan con objetos los lugares de estacionamiento en la calle para luego cobrar por su uso, o los “limpia-parabrisas” que imponen un servicio no solicitado. El hecho es que ambos casos constituyen un problema para los habitantes de la Ciudad. La SSP ha considerado necesario que todos ellos sean identificados y que se instrumenten mecanismos para impedir su proliferación [...]*

¿Que han proliferado los franeleros? Claro que han proliferado, este es un país que no produce empleos. ¿Qué son un problema para los habitantes? Habrá que ver qué habitantes, porque seguramente no lo es para los familiares de los franeleros, ni para los miles de oficinistas y estudiantes que cuando llegan tarde “prefieren dejarle el coche al franelero porque así no pierden tiempo buscando lugar” (Entrevista con estudiantes de La Salle 23/03/2013). ¿Que hacen de la vía pública su espacio de trabajo? Esto sólo es un problema cuando idealizamos el espacio y sus usos. Irónicamente, el artículo 123 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos es el que nos otorga el derecho al trabajo, el cual temen perder los franeleros con la entrada de los parquímetros.

Pero con el Reporte Giuliani no nada más se pretende criminalizar a los informales, ni en otorgarle mayores facultades al cuerpo policial; este documento afirma que los ciudadanos del Distrito Federal deben “denunciar los actos delictivos que se cometan en su contra”, es decir, aquellos que vayan en contra de su calidad de vida. “Los consultores consideran que la SSP está efectuando suficientes cambios como para merecer una mayor confianza por parte de los ciudadanos, por lo que éstos también deberían crear una alianza con la policía y reportar los delitos y la corrupción para que las condiciones puedan ser corregidas. La actuación conjunta de policía, sistema de justicia y comunidad generará una de las oportunidades más grandes para combatir con éxito la delincuencia” (SSP, 2003).

Es de esta manera que, a raíz de la visita de Giuliani para diseñar y ajustar el programa *Cero tolerancia* a la Ciudad de México, vino el cuestionado bando de Cultura Cívica durante la legislatura de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal en tiempos de López Obrador. Con la Ley de Cultura Cívica, promulgada en 2004, se prohibía o criminalizaba a los franeleros, la mendicidad y el ambulante (La Jornada 30/10/2007) porque, propio de sus actividades, realizaban actos que merecían ser infraccionadas por

ir en contra de “la tranquilidad de las personas” (Artículo, 24) o contra “la seguridad ciudadana” (Artículo 25). De esta manera, dice la Ley, 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); todas ellas actividades propias de un franelero.

Así, me doy cuenta que Luis tenía razón: “todo está de la chingada desde que vino Giuliani a México”, porque los franeleros pasaron de ser meros desempleados a ciudadanos criminalizados.

#### 4.4 Los franeleros

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 mis entrevistados. Claro que existía la posibilidad de que ellos pensarán que yo no era un estudiante de maestría como afirmaba ser, y tal vez pensarán que era un reportero malvibroso, o un trabajador de la delegación tratando de poner orden a la colonia, o incluso un vecino revanchista que quisiera denunciarlos por hacer un mal uso de la vía pública. En este sentido, fueron más los franeleros que me negaron la entrevista, que los que me regalaron hasta dos horas de su tiempo perdiendo algunas propinas por no estar al pendiente de los que llegaban y de los que se iban. 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: reciben los coches de aquellas personas que van tarde a dondequiera que se dirijan o cuando ya no hay lugar donde estacionarse. Esto ha provocado que los franeleros incurran en actividades penadas por el 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*, 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; 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 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. Nuevo edificio; prohibido usar el elevador para “la carga”; 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. *¡Quince!*, me dijo de vuelta. *No se vale, mano, abusan de nosotros. ¿Sabes cuánto cuesta una mudanza? Eso yo se lo ahorré.* Pobre Saúl porque otros franeleros, reciben la misma propina por apenas cruzarse a comprar la comida del día o los cigarrillos de algún vecino perezoso.

No obstante, hay actividades no remuneradas que los franeleros también realizan y de las cuales se sienten muy orgullosos; de entrada, 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, pero es que “en esta ciudad no hay un solo bote”. 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 la colonia, 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 vengan 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. Y, encima, 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. Esto significa que los franeleros se encuentran dondequiera que las personas realizan sus actividades del día a día, y ya que muchos de estos lugares tienen 1) una deficiente infraestructura; 2) una oferta limitada de lugares para estacionarse; 3) estacionamientos públicos con tarifas elevadas, o 4) una inusual sobredemanda de cajones para estacionarse, muchos de los automovilistas prefieren dejar sus coches en la vía pública ya que, además, 5) su uso es gratuito; 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 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 (DGTyPS) de la Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo del Distrito Federal (STyFE), del 2003 al 2011 el número de personas dedicadas a esta actividad se incrementó en un 431%.<sup>52</sup> Anteriormente quienes ejercían esta actividad eran los adultos mayores, quienes en su mayoría gozaban de la simpatía de los vecinos,

---

<sup>52</sup> [http://www.styfe.df.gob.mx/wb/styfe/programa\\_de\\_reordenamiento\\_de\\_los\\_cuidadores\\_y\\_lav](http://www.styfe.df.gob.mx/wb/styfe/programa_de_reordenamiento_de_los_cuidadores_y_lav)

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.

De acuerdo al Programa de Reordenamiento de los Cuidadores y Lavadores de Vehículos, lanzado durante el gobierno de Marcelo Ebrard, ese mismo año se tenían registrados 6,348 *Cuidadores y Lavadores de Vehículos* en calidad de trabajadores no asalariados; 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>53</sup>

El titular de la STyFE, Benito Mirón Lince, anunció la regularización de cinco mil franeleros <sup>54</sup>, principalmente en las colonias Cuauhtémoc, Condesa y Roma, con el fin de mantener crecimiento cero de este fenómeno social y evitar la comisión de delitos en la vía pública. [...] 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 (La Jornada 18/07/2011). Con la puesta en marcha del Programa de Reordenamiento de los Cuidadores y Lavadores de Vehículos en el Distrito Federal 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>55</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

---

<sup>53</sup> *ídem*

<sup>54</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 AEP 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>55</sup> [http://www.styfe.df.gob.mx/wb/styfe/programa\\_de\\_reordenamiento\\_de\\_los\\_cuidadores\\_y\\_lav](http://www.styfe.df.gob.mx/wb/styfe/programa_de_reordenamiento_de_los_cuidadores_y_lav)

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 (Artículo3°).

Y su ¿criminalización? en

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

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” (La Jornada 18/07/2011).<sup>56</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.

---

<sup>56</sup> Desde aquí podemos darnos cuenta para quien se gobierna esta ciudad: las acciones están encaminadas a asegurar el bienestar de los automovilistas, no el de la gente desempleada.

## 4.5 El revanchismo chilango

Cuando Neil Smith (1998, 2001, 2002) hablaba de la ciudad revanchista de Nueva York, hablaba de una ciudad con un gobierno deseoso de eliminar a los indeseables del espacio público. La ciudad revanchista para Neil Smith versa sobre el gobierno de una sociedad burguesa que quiere recuperar el espacio público porque está en manos de gente que no comparte sus mismos ideales. Aquí entra el espacio idealizado de Lefebvre (1991) y su imposición sobre el espacio vivido (Delgado, 2013). Sin embargo, a diferencia de la ciudad norteamericana, donde es el mismo gobierno el encargado de eliminar del público a todos los agentes sociales indeseables, sostengo que para el caso de la Ciudad de México, específicamente el de los franeleros, el revanchismo se transfirió a sus habitantes por dos motivos. Primero, esto inició cuando se criminalizaron a los franeleros con la Ley de Cultura Cívica que exigía la queja previa del ciudadano para proceder con la presentación del infractor (Artículo 24, I). En otras palabras, no se persigue a los franeleros a menos que haya una denuncia ciudadana de por medio, porque depende de cada quien el que se haya atentado contra “su tranquilidad y calidad de vida”. Con una denuncia ciudadana de por medio, los habitantes del DF se han empezado a comportar como revanchistas de finales del siglo XIX al tomar las riendas del asunto. Una cuenta de Twitter, @fuerafraneleros, se anuncia de la siguiente manera:

*“Como el gobierno no hace nada, lo haremos nosotros. Reporta a tu #franelerorata, danos dirección y nosotros insistimos hasta el cansancio a la policía”.*

Esto es justo lo que quería Giuliani: una cultura de denuncia en la que ciudadanos y policías estuvieran unidos para combatir el mal, que tiene nombre de franelero, en una política importada que pretende gentrificar la ciudad (Davis, 2007).

Los medios de comunicación también han jugado un papel importante en la criminalización de los franeleros que, según ellos, han brotado y proliferado en las calles de la Ciudad de México; y sus comentaristas han atacado sin piedad esta actividad “ilegal” describiéndolos como mafias, crimen organizado, pandillas, delincuentes, plagas e incluso, los más religiosos de ellos, como una maldición del

infierno. En tan solo un artículo es posible que se les describa como malandrines, transas, hampones, arbitrarios, terminantes, atrabilarios, bravucones, desafiantes, chantajistas, mandones, extorsionadores, vándalos, maleantes, delincuentes, asaltantes, secuestradores y algo así como señores feudales y subastadores (de espacio público). Dieciocho calificativos para describir a la misma persona en una sola nota de Milenio (06/02/2012): <http://www.milenio.com/cdb/doc/impreso/9107879>. Otros medios, en cambio, menos reaccionarios y más comprometidos con ayudar a hacer justicia, han explicado paso por paso a la ciudadanía cómo solicitar el retiro de un franelero (El Universal (06/04/2011) y, además, en cada artículo publicado sobre ellos, aparece un enlace en el que se invita a hacer *Denuncia ciudadana*, enviando “con imágenes, texto y videos problemáticas de tu colonia dentro del Distrito Federal”.

La segunda razón por la cual argumento que el revanchismo se transfirió a los habitantes de la ciudad, aparte de la *denuncia* ciudadana, es la *consulta* ciudadana con la cual los vecinos de la Condesa y la Roma podían decidir si querían o no parquímetros en sus colonias. Cuando Alejandro Fernández, Delegado de la Cuauhtémoc, decidió someter a consulta la decisión, convocó sin haber informado a fondo y concienzudamente a sus habitantes, es decir, asegurándose de que todos los vecinos de la Roma-Condesa conocieran los beneficios que implica la instalación de un sistema de parquímetros, como para votar a favor de ellos; y cuando informó, más bien mal informó. Me cuenta el grupo de vecinos @NO\_parquímetros (Entrevistado el 14/04/2013) que la Delegación les “vendió el parquímetro como un antifranclero”. Durante las 13 Audiencias que organizó la Delegación para informar a los vecinos sobre las ventajas de ecoParq, Iván Pérez Samayoa, Director Territorial de la Roma-Condesa y Natasha Uren, Jefa de la Unidad Departamental de Desarrollo Social y Participación Ciudadana de la Unidad Territorial Roma-Condesa, mencionaron a los vecinos que una de las promesas de ecoParq era retirar franeleros. De hecho, el lema de su campaña era ‘Lo que ‘viene, viene’ es la solución’.<sup>57 58</sup>

Estas dos particularidades ayudaron a crear un revanchismo chilango caracterizado por la participación activa de los ciudadanos para denunciar a los indeseados y reclamar las “calles que son de todos”, pero no de cualquiera.

---

<sup>57</sup> *Viene, viene* es otra manera de llamar a los franeleros, aludiendo a las palabras que utilizan para dar indicaciones a los automovilistas que se están estacionando.

<sup>58</sup> <http://instagram.com/p/UjkjC-MtHK/>

Fotografía 9. Propaganda con la cual se valió el grupo de vecinos de Parquímetros Ya para convencer a la población de que votaran a favor por el sistema de parquímetros.



Fuente: <http://instagram.com/p/UjkJC-MtHK/>

Cuando Alejandro Fernández empezó con la actual administración, ya se sabía que los parquímetros podían ser un instrumento revanchista. Su antecesor, Agustín Torres, para quien trabajó Fernández (Entrevistado 01/01/2013), declaró para El Universal (15/11/2010) que “para terminar con la corrupción y agresiones de franeleros, la delegación Cuauhtémoc colocará parquímetros y estrechará la vigilancia, en conjunto con la Secretaría de Seguridad Pública del DF y otras instancias”. Un mes después (Excelsior 13/12/2010), el funcionario advirtió que

*“si la delegación y los vecinos son excluidos del programa, como ha sucedido hasta ahora, éste tiende a fracasar, lo que sinceramente no me gustaría, ya que yo mismo he planteado esta opción para terminar con el abuso de los franeleros”.*

La fecha de esta declaración coincide con el año en el que ITDP tuvo una reunión con los vecinos de la Roma; la reunión que, según Iñaki, tenía la intención de buscar su visto bueno para la implementación de parquímetros en la colonia. Estas dos declaraciones fueron incluso antes de que ecoParq iniciara operaciones en Polanco, por lo que el parquímetro para la Ciudad de México, y en especial para la Delegación Cuauhtémoc, siempre fue concebido como un exterminador de franeleros.

#### **4.6 ecoParq, una política de movilidad revanchista para un gobierno revanchista**

El que el revanchismo se haya transferido a la población no significa que el gobierno no haya tomado partida; por supuesto que esto no es así. Así como el neoliberalismo se consintió en Estados Unidos, según Gramsci, ondeando la bandera de las libertades individuales, en México el revanchismo se logró con la del bien común.<sup>59</sup> Desde el gobierno de López Obrador, con la promulgación de la Ley de Cultura Cívica, lo franeleros quedaron criminalizados, haciéndolos un grupo indeseable dentro del público. Haga una búsqueda avanzada en Google con el algoritmo +franelero +México, con fechas previas al 31 de mayo de 2004, que fue cuando se promulgó la Ley de Cultura Cívica; este algoritmo le permitirá encontrar todas las entradas que se relacionan con esta actividad en el país. El resultado es 128 entradas; los franeleros apenas y se mencionan. Ahora, use el mismo algoritmo pero con fecha posterior al 31 de mayo de 2004. El resultado es 32,100 entradas. Una vez hechos virulentos los franeleros con la Ley de Cultura Cívica, se esparció “la epidemia”.

---

<sup>59</sup> El revanchismo contra los franeleros no se ha dado solamente en la Ciudad de México. Hay un alto índice de notas relacionadas al tema para el Estado de Veracruz y en particular la zona metropolitana de su capital

Tabla 1. Búsqueda en Google sobre franeleros, por administración del GDF, con el algoritmo *+franelero +México*

Jefe de Gobierno	Periodo de Mandato	Número de entradas	%
Andrés Manuel López Obrador	5 de diciembre de 2000 30 de mayo de 2004	131	0.40%
	31 de mayo de 2004 29 de julio de 2005	212	0.64%
Alejandro Encinas	20 de julio de 2005 4 de diciembre de 2006	278	0.84%
Marcelo Ebrard Casaubon	5 de diciembre de 2006 4 de diciembre de 2012	20,300	61.30%
Miguel Ángel Mancera	5 de diciembre de 2012 1 de junio de 2013	12,200	36.83%
<b>TOTAL</b>		<b>33,121 *</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia con datos de Google

\*: Este total no coincide con las 32,100 notas mencionadas en el párrafo anterior, ya que Google elimina aquellas notas que tienen un porcentaje elevado de coincidencias. Por eso el número es mayor si se busca de manera individual por Jefatura de Gobierno que si se busca durante los 13 años de gobierno estudiados en conjunto.

La Tabla 1 muestra los porcentajes de las entradas relacionadas a los franeleros según la Jefatura de Gobierno. Aquí podemos observar como durante la Jefatura 2000-2006, integrada por López Obrador y Encinas, el porcentaje de estas notas apenas llegó al 1.88% de las notas totales. En cambio, durante el gobierno de Marcelo Ebrard esta proporción saltó a un 61.30%; dejando el 36.83% de las notas para la Jefatura de Miguel Ángel Mancera. El gobierno de este último no tiene ni un año al momento en el que escribo estas líneas y tiene más de la mitad de las entradas que la Jefatura de Marcelo Ebrard generó en seis años. Sin embargo, este alto porcentaje se debe a que es durante este último mandato en el que se sometió a consulta la implementación de parquímetros en la Roma-Condesa, lo cual atrajo mucha atención de los medios. Si bien el gobierno de López Obrador y Encinas no aparece todavía como un gobierno revanchista en contra de los franeleros, su gobierno también se dedicó a eliminar del paisaje a urbano a otro tipo de actores sociales: los ambulantes del Centro Histórico (Walker, 2008; Crossa, 2011) con el objetivo de crear una imagen deseable para la inversión y el capital (Davis, 2007). No obstante, lo que quiero resaltar con esta tabla es el contraste que existe entre la Jefatura de Gobierno de López Obrador-Encinas y de Marcelo Ebrard, en cuanto al tema de los franeleros.

El gobierno de Marcelo Ebrard continuó con esta política de crear imagen para fomentar la ciudad empresarial y lo hizo siguiendo al pie de la letra el Reporte Giuliani que recibió como Secretario de Seguridad Pública, durante el gobierno de López Obrador: había que recuperar el espacio público; esta fue la guerra que se dejó para sí mismo.

Durante su gobierno, Marcelo Ebrard creó la Autoridad del Espacio Público (AEP), con “el objetivo primordial de recuperar espacios públicos de recreación, paseo y deporte mediante un diseño de bajo mantenimiento que proporcione una zona integral receptiva y familiar. Este tipo de obras se realizan con el propósito de brindar instalaciones de calidad para que fomenten la convivencia de las familias y el sano esparcimiento de la juventud para dotar a la población de una mayor calidad de vida”.<sup>60</sup> Para la AEP, podemos ver, el espacio público no es un lugar de trabajo o de mercado; el espacio público es para *la recreación, el paseo y el deporte*; estos son los usos legítimos según su saludable óptica. De acuerdo a su portal de Internet, la AEP se creó con la visión de recuperar los espacios públicos de la Ciudad de México como producto de “una demanda ciudadana por humanizar la vida en la Ciudad y ofrecer a los habitantes de la misma la posibilidad de contar con espacios adecuados para la creciente demanda de la ciudadanía, atendiendo a que es una de las inquietudes del Gobierno del Distrito Federal, ofrecer espacios y áreas verdes adecuados para el desarrollo de actividades recreativas, culturales y de salud al aire libre”.<sup>61</sup> En otras palabras, sólo haciendo espacio público para *la recreación, el paseo y el deporte se humaniza la ciudad*, cualquier otro uso atentaría contra la tranquilidad y calidad de vida de las personas.

En términos de economía política, la función de esta Autoridad es generar proyectos de recuperación de espacios que permitan desarrollar la *economía de lugar* con el objetivo de encaminar la ciudad empresarial (Harvey, 1989), es decir, de dar entrada al capital privado en la creación de infraestructura urbana. Mucha de esta economía de lugar sirve como atracción turística. Entre los proyectos de esta Autoridad tenemos, por ejemplo:

1. La Plaza de la República, la cual incluye la restauración del Monumento a la Revolución, la remodelación de la Plaza de la República y la integración del Museo Nacional de la Revolución.
2. La Plaza Garibaldi, la cual incluye la creación del Museo del Tequila y del Mezcal, la renovación de la misma Plaza Garibaldi y del Mercado San Camilito, así como la creación de la Academia del Mariachi.
3. El corredor peatonal Madero;

---

<sup>60</sup> [www.aep.df.gob.mx](http://www.aep.df.gob.mx)

<sup>61</sup> *ídem*

4. La Basílica de Guadalupe y su entorno, la cual, dada la dimensión de visitantes que recibe al año de entre 18 y 20 millones de personas –según ForbesTraveler.com– y siendo el santuario religioso más visitado del mundo, incluso por arriba del Vaticano, la Meca y Jerusalén, cobra importancia nacional.<sup>62</sup>

Todos estos son proyectos bajo el gobierno de Marcelo Ebrard y todos ellos desplazaron gente: ambulantes, franeleros, indigentes. Tan sólo el proyecto de la nueva Plaza Mariana ha sido caracterizado por la masiva reubicación del comercio informal, la cual se inauguró el año pasado gracias a la donación de Carlos Slim.<sup>63</sup> La rehabilitación por parte de la Autoridad del Espacio Público incluye un mejoramiento de imagen; el ordenamiento del mobiliario urbano, la iluminación y la señalización de la zona, así como la recuperación de los accesos peatonales al atrio de la Basílica, articulando la Calzada de Guadalupe y la Avenida Fray Juan de Zumárraga con la Plaza Mariana mediante infraestructura vial peatonal de manera que los peatones no tengan que cruzar ninguna calle. De igual manera, en cuanto al ambulante, a una semana de haber inaugurado la peatonalización de la calle Francisco I. Madero, la cual vincula el Zócalo con la Alameda Central, y que los vendedores ambulantes “estrenaron”, Felipe Leal, Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda aseguró, según una nota del Reforma (24/09/2013), que en la Calle no habrá cabida para el comercio informal.

En otro tenor, “como parte de la recuperación y modelación de Garibaldi, el gobierno capitalino también realiza una ‘limpia social’ (sic), en la cual los indigentes son retirados de la plaza” (El Universal 16/08/2010b). De acuerdo a Felipe Leal, “es un lugar que se nos vino abajo, no es un espacio digno, es inseguro, hay demasiada indigencia, prostitución, venta de alcohol en la calle” (El Universal 16/08/2010a), coincidentemente actividades perseguidas en el Reporte Giuliani (SSP, 2003). Según el Secretario, lo que se pretende es generar una serie de magnetos y para el caso de Garibaldi esto se logrará con el Museo del Tequila y del Mezcal, el cual se contruyó, según El Universal (16/08/2010), en la zona de los arcos, que es el lugar donde encuentran refugio los visitantes, los mariachis y *los indigentes*. Este episodio recuerda al del People’s Park en Berkeley, California, donde vecinos, estudiantes e indigentes no

---

<sup>62</sup> <http://travel.yahoo.com/p-interests-27122837>

<sup>63</sup> <http://blog.telmex.com/2011/10/12/dona-fundacion-carlos-slim-la-plaza-mariana-a-la-arquidiocesis-de-la-ciudad-de-mexico/>

querían la construcción de una cancha de volleyball en el parque porque sabían que poco a poco se delimitaban los usos legítimos del espacio público (Mitchell, 1995). Si el Tío Sam, para el caso del People's Park, decía *Shut up, and play volleyball!*<sup>64</sup>, aquí Ebrard, para el caso de la Plaza Garibaldi decía *Cállese, y métase al museo*. Con este proyecto, continúa la nota, el gobierno capitalino pretende que la intervención del espacio público detone la inversión privada en este sitio. “El funcionario aseguró que se mantienen pláticas con los empresarios para que se vinculen con el proyecto urbanístico de rescate a través de la inversión. Es por ello que la administración capitalina cuenta con un catálogo de predios en renta y venta que pueden ser adquiridos por los particulares para formar parte de lo que pretende ser el *boom* de Garibaldi”. En resumen, la AEP ha servido como el instrumento que nos ha acercado a la ciudad empresarial mediante las asociaciones público privadas que se enfocan en las inversiones y en el desarrollo económico para la construcción (especulativa) de lugar, y no tanto en mejorar las condiciones dentro de un territorio como su objetivo económico y político más inmediato (Harvey, 1989).

Es esta misma Autoridad la que está a cargo del *Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano mediante el Control de Estacionamientos en las Vías Públicas del Distrito Federal*, es decir, de ecoParq, de la instalación de los parquímetros que aparentemente han comenzado a dejar sin trabajo a cientos de franeleros, y han recuperado el espacio público de colonias acomodadas como Polanco, Las Lomas, Condesa y Roma.

---

<sup>64</sup> Consigna de los pósters que se colocaron alrededor del People's Park

#### **4.7 La coalición revanchista en la implementación de ecoParq.**

Según Harvey (1989, 6), “el poder para organizar el espacio es resultado de un conjunto complejo de fuerzas movilizadas por diferentes actores sociales”, por lo que resulta importante identificar las diferentes coaliciones políticas y las alianzas de clase como la base de cualquier tipo de empresa urbana. Hasta ahora he hablado del revanchismo de los vecinos de las colonias Roma y Condesa, el cual se ha visto doblemente expresado en la denuncia ciudadana y cuando se fueron a votar a la consulta ciudadana sobre la implementación de los parquímetros en sus respectivas colonias. También señalé el revanchismo del Delegado al haber promovido los parquímetros como un “antifranquero” en las asambleas a las que convocó para promoverlos. No obstante, hace falta profundizar en lo que a mi parecer son los tres actores ecoParq principales: la AEP, como la responsable del proyecto; ITDP, como el generador de información técnica y científica que valida las decisiones de la AEP; y la SSP, quien es la encargada de remitir a los juzgados a los franqueros en caso de incurrir en faltas.

#### ***La ONG dedicada a la movilidad sustentable***

La criminalización de los franqueros es producto de nuestra idealización del espacio público, la cual está reflejada en la Ley de Cultura Cívica, particularmente en los artículos 24 y 25, que prohíben la prestación de un servicio sin solicitarlo y la obstrucción de la vía pública, respectivamente. Aquí es donde entra la ONG dedicada a la movilidad sustentable, la cual también tiene una idealización del espacio público derivada de la idealización que tienen de la movilidad. De acuerdo al director de la franquicia en México (entrevistado el 01/04/2013), ITDP entiende por movilidad sustentable “aquella con menores emisiones de gases de efecto invernadero”. En este sentido, la obstrucción a la vía pública es un problema para la idealización de la movilidad sustentable porque puede implicar mayores emisiones de gases de efecto invernadero. Así, para que la movilidad sea menos contaminante, la vía pública debe estar libre, como mis banquetas de Pamplona. De esta manera, lo que busca ITDP va de la mano con lo que dicta la Ley de Cultura Cívica: prohibido obstaculizar la calle. No obstante, cuando la Ley habla de no obstaculizar la vía pública, se está haciendo referencia a los enseres con los cuales los franqueros apartan lugares, e ITDP, en

cambio, a pesar de que su Director me dice que “no tienen una política antifranclero” sin que yo se lo preguntara, ve en el mismo franclero un obstáculo para la movilidad sustentable. Tengo cuatro razones para justificar esto.

Primero, cuando todavía estaba profundizando en el tema de la mercantilización del espacio público y no sabía que me dedicaría de lleno al tema de los parquímetros, tuve mi primera entrevista con Andoni (28/01/2013). Allí me dio información muy valiosa que sólo entendí cuando comprendí lo que era el revanchismo y cuando regresé a mis notas de ese día. Cuando nos vimos en la Roma yo estaba interesado en que me contara cómo participaba el capital privado en ecoParq. En cambio, Andoni no hizo más que recalcar en lo dañino que eran los francleros porque hacían ineficiente el sistema vial al ser ellos los responsables en estacionar los coches en doble fila, lo cual generaba tráfico. En este sentido, son congruentes con ellos mismos puesto que lo que buscan es la eficiencia ambiental del sistema. Cuando le pregunté a Andoni por qué ecoParq no estaba incluyendo a los francleros, me dijo que, a diferencia de la implementación del Metrobús, donde había un contrato previo con los microbuseros y por ello se les tuvo que incluir en el esquema del BRT, los francleros no tenían un contrato. Es por esta razón que el gobierno no los incluía, porque “no generaban ingresos para la ciudad”. A los ojos de este consultor que participó en la elaboración del *Manual de implementación de sistemas de parquímetros para ciudades mexicanas*, los francleros no habían hecho más que apropiarse de algo que era público. Es más, Andoni creía que “un espacio ordenado no está o debe estar a expensas de generación de empleos”, olvidando las ventajas que su misma organización promovía, en el Manual que él mismo había ayudado a elaborar. Esto me lleva a mi segunda razón para creer en el revanchismo de esta ONG.

Otra consultora de ITDP, que también participó en la elaboración del *Manual de implementación de sistemas de parquímetros para ciudades mexicanas* retuiteó en su cuenta personal

*Si tu problema con los parquímetros es que los viene viene se van a quedar sin trabajo, estás cuestionando la política incorrecta.*<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> <http://goo.gl/8vU9q>

Olvidando por completo que las políticas reinciden las unas sobre las otras (Meny y Thoenig, 1992); ninguna política pública es independiente e impermeable en el espacio jurídico. Por supuesto que hay que cuestionarse una política que deja sin trabajo a miles de personas y con ellos sin sustento a miles de familias. Pudo haber sido una excelente oportunidad para proponer como ONG un proyecto integral, verdaderamente sustentable, en el cual se incluyera a los franeleros, como una de las ventajas que incluyen en su Manual; pero no, para ITDP la sustentabilidad radica en la disminución de emisiones; la esfera social no existe en su concepción de la sustentabilidad.

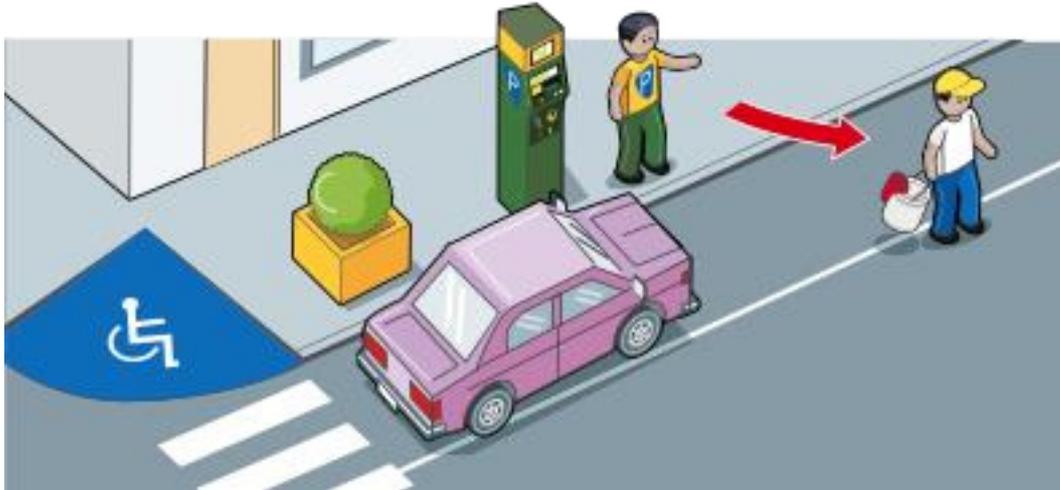
La tercera razón tiene que ver con su blog: [www.mexico.transeunte.org](http://www.mexico.transeunte.org). En noviembre de 2009, varios años antes de que se implementara ecoParq, pero ya criminalizados los franeleros como los responsables del desorden urbano, se publicó un artículo anónimo titulado *Obstruyen franeleros y valets parking el espacio público*. En este artículo se menciona que “los franeleros y valets parking en la Ciudad de México se han encargado de ‘colapsar’ algunas zonas en donde los problemas de estacionamiento originan coches parados sobre las banquetas y hasta terceras filas en las calles, esperando encontrar un lugar”; además de repetir interminablemente que la Ley de Cultura Cívica prohíbe todo lo que ya he mencionado que hace un franelero. La Ley de Cultura Cívica es la espada y el escudo de los justicieros del bien común. Menciono esto como una razón porque, al ser ITDP una ONG fundada en 1985, es decir, con ya casi 30 años de experiencia en movilidad “sustentable”, consideraría que su visión del problema sería más serio, pero lo que hacen al publicar una nota como esta es hacer evidente su visión pueril del problema, estigmatizando a los franeleros como los culpables del “colapso” cuando son en realidad los automovilistas. La culpa la tiene el otro: “yo voy en mi coche, se lo dejo a un franelero, lo estaciona en doble fila o en lugar prohibido, pero como no fui yo... la culpa es de él”. Aunque la nota pueda no venir de uno de sus colaboradores, en tanto que la página está integrada por artículos y notas de personas que no trabajan para ITDP, la organización está validando esta ideología al permitir su publicación.

La última y cuarta razón por la que sostengo que ITDP tomó una actitud revanchista, además de las declaraciones de sus colaboradores, está relacionada con los documentos que ha generado respecto al tema; 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. En este sentido,

ITDP genera la información técnica que respalda la irracionalidad del espacio idealizado. 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, 2012b). Este dato sólo es relevante si no se implementan los parquímetros, porque con ellos siempre se disminuirá el *cruising time*. Este dato significa que, en su visión neoliberal de hacer más eficiente y ágil el espacio público, 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.

El segundo documento que delata el espíritu revanchista de esta ONG es el propio *Manual de implementación de sistemas de parquímetros para ciudades mexicanas* (ITDP, 2012a), el cual incluye un compendio de ocho mitos sobre la instalación de estos dispositivos que suelen ser generalmente las razones equivocadas para estar en contra. Aquí voy a rescatar uno de ellos, el número 6: *La llegada de parquímetros a un área de la ciudad genera mayor inseguridad*. Algunos de los vecinos estaban en contra de los parquímetros porque según ellos iba a ser más insegura la colonia ahora sin franeleros; lo mismo que me aseguraban Luis, el Bigotes y Armando. Pues según esta ONG, “los parquímetros no sólo establecen reglas claras de cobro y administración, sino que incluyen un registro con los datos de sus funcionarios, además de que conllevan la implementación de un sistema de atención a usuarios. Los autos que utilizan parquímetros son monitoreados constantemente por inspectores a cargo de asegurarse que los espacios se estén utilizando correctamente” (ITDP, 2012a), es decir, de que estén pagando. Por lo tanto, podemos deshacernos de los franeleros como muestra la figura 4 tomada de su Manual, para ilustrar el mito 6.

Figura 4. Mito 6, según ITDP: La llegada de parquímetros a un área de la ciudad genera mayor inseguridad. Según ITDP esto es falso, y por ello podemos deshacernos de los franeleros (gorra y cubeta y franela en mano), quienes para mucha gente hacen más seguras las calles. Fuente: ITDP.



Es más, ITDP considera que “es frecuente que los *operadores informales* de estacionamiento en la vía pública estén relacionados con delincuentes de la zona”, de manera que los parquímetros “erradican a estos operadores”.<sup>66</sup>

### ***La Secretaría de Seguridad Pública***

La SSP es otro actor clave en el revanchismo de ecoParq porque ellos son los responsables de remitir a los franeleros que son acusados por los vecinos de hacer un mal uso de la vía pública. La actividad de los franeleros en realidad no es ilegal; sin embargo, algunos de ellos incurrir en faltas administrativas que están estipuladas dentro de la Ley de Cultura Cívica; actividades como apartar lugares y cobrar una tarifa. En el marco del operativo denominado "Recuperación de espacios", elementos de la Unidad de Protección Ciudadana, apoyados con patrullas, hacen recorridos por las calles, especialmente las de Polanco (SDP Noticias 23/01/2013).

La policía capitalina ha llamado a la ciudadanía en contadas ocasiones a apoyar y participar en el trabajo que realizan para denunciar la extorsión de los franeleros, ya que muchos casos no proceden porque los afectados no corroboran su acusación ante el Ministerio Público señaló Luis Rosales Gamboa, jefe del Estado Mayor Policial del DF

<sup>66</sup> <http://andreslajous.blogs.com/files/mitos-parquímetros1.pdf>

(El Universal 26/10/2010). Rosales lo que está pidiendo es que la comunidad adquiera la cultura de denuncia, tal y como lo recomendó Giuliani en su Reporte. No obstante, esta denuncia, al parecer, no nada más trabaja a favor de la tranquilidad de la ciudadanía, porque los mismos oficiales que trabajan en la SSP, al parecer, deben cubrir cuotas, así me lo comentaron varios de los franeleros que entrevisté; incluso

*“no importa que tengas chaleco o no [los chalecos que los regularizan ante el gobierno], ellos vienen un día y de la manera más educada te piden que te subas porque su jefe les pidió dos franeleros”*  
(Ernestina, 06/04/2013)

Y también hay que estar al pendiente del día de la semana porque

*“de jueves a domingo el torito está lleno de borrachos; pero como la fiesta se acaba cuando empieza la semana, de lunes a miércoles estamos adentro nosotros [los franeleros]”* (Juan, 06/04/2013)

Y finalmente:

*“un día vinieron por todos nosotros, nos subieron como a siete. Luego te la pasas rebién porque te dan de comer y nos ponemos a ver la tele.”* (Pedro, 06/04/2013)

Lo que me cuenta Pedro parece más un día de campo que un escarmiento por hacer mal uso de la vía pública; pero, tal vez, la SSP después de todo no quiere ser abusiva cuando sabe que hay otras personas haciendo las mismas cosas que los franeleros y no obstante sólo escogen llevarse a ellos. Existen, por ejemplo, empleados de oficinas en la Roma-Condesa que realizan las mismas actividades que un franelero: cuidan coches, los lavan, reciben llaves, los estacionan, los mueven, apartan lugares. Pero como trabajan para una empresa, los patrulleros no les dicen nada. Héctor, uno de estos empleados (entrevistado el 07/03/2013) me comentó como una vez se lo llevaron; su jefe fue por él, pagó la multa y cuando les explicó que él no era franelero – a pesar de hacer todas las actividades de uno de ellos – ya no lo volvieron a molestar porque trabajaba para él, dejando en evidencia que los oficiales están únicamente en busca de la informalidad y no precisamente de las actividades que suponen alterar la tranquilidad y la calidad de vida de las personas.

De esta manera, para tener bien ubicados a los que sí son franeleros de los que no lo son, pero llevan a cabo las mismas actividades, el titular de la SSP, Manuel Mondragón y Kalb, aseguró que la policía capitalina realizó un censo de franeleros y limpiaparabrisas en la ciudad de México a través de los Jefes de Sector de la ciudad, la cual debió contener a detalle la localización de estas personas, sus características y el tiempo que llevan trabajando en el lugar (La Crónica 27/10/2010). Dicho censo se logró a base de mentiras pues, me cuentan mis entrevistados, oficiales de la SSP se presentaron ante ellos para pedirles que posaran ante la cámara con la excusa de que les iban a regularizar mediante el otorgamiento de un chaleco, siendo que este programa pertenecía a otra dependencia: a la STyFE. Un censo de este tipo es lo que había sugerido Giuliani en una de las recomendaciones de su Reporte para poder monitorear a los indeseables (SSP, 2003) y para calmar a todos aquellos preocupados por las redes de la delincuencia entre franeleros y policías, como presumen muchos habitantes del DF: “Manuel Mondragón aseguró que serán sancionados aquellos policías que se sorprenda que estén coludidos en actos ilícitos con los llamados franeleros” (La Crónica 27/10/2010). Pero lo que Mondragón no se da cuenta es que esta “colusión” se debe a la criminalización de los franeleros. Antes de la Ley de Cultura Cívica, los franeleros no eran llevados al Ministerio Público por su calidad de trabajador informal; si alguna vez un franelero se paró en *el torito* antes de su criminalización fue por razones como estar borracho o haber estado involucrado en una riña. La colusión que ve Mondragón y Kalb no es colusión, es extorsión hacia los franeleros para que no sean llevados al *torito*, porque los policías – mal pagados –, saben que un día perdido para los franeleros es una jornada laboral sin “sueldo”.

### ***La Autoridad del Espacio Público***

Durante el gobierno de Ebrard, la Autoridad del Espacio Público funcionó como una verdadera máquina revanchista con cada uno de sus proyectos, y el caso de ecoParq no fue la excepción. Aquí se aparecen dos personajes: su titular, Daniel Escotto, y su Director Ejecutivo de Gestión, Erwin Crowley, responsable directo del programa ecoParq. Cada uno de estos personajes actuó de manera revanchista en diferentes ámbitos y con escalas diferentes. El primero, por ejemplo, dada su importancia en la jerarquía burocrática, tuvo un alcance más amplio a través de los medios, pero tal vez

con un impacto no tan profundo. El segundo en cambio, como responsable del programa ecoParq y de difundir sus ventajas, tuvo un alcance apenas local, pero con un impacto muy profundo y bien marcado.

Daniel Escotto, como responsable de la dependencia que está a cargo del *Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos, Infraestructura y Equipamiento Urbano Mediante el Control de Estacionamiento en la Vía Pública del Distrito Federal*, fue la figura encargada de dar la cara a los medios. El ex titular de la AEP dio razones para estar a favor de los parquímetro; algunos de ellos más ventajosos que pagarle a un franelero. Por ejemplo, el que el servicio de parquímetro fuera facturable y el del franelero no (Noticieros Televisa 05/10/2012); o el que el dinero que se le paga a un franelero no sea un impuesto a mejoras porque se va directamente a su bolsillo, mientras que el dinero que se pague por parquímetro se reinvertirá en el espacio público donde estén estos dispositivos; o el que ecoParq proporcione además seguridad por la empresa operadora que está bien organizada junto con Seguridad Pública, mientras el franelero sólo le echa un ojo a los coches (Excelsior 19/07/2011). Con estas aseveraciones, el ex funcionario comenzaba a hacer evidente la incompatibilidad de los parquímetro que vendrían con los franeleros que acababa de regularizar la STyFE. “Escotto señaló que la regularización de 5 mil franeleros y lavacoches en la vía pública se contraponen con el proyecto de parquímetro que impulsa el gobierno central para el reordenamiento del espacio público en la ciudad de México. ‘La Secretaría de Trabajo debe aclarar cuál es el objetivo de esa regularización y cuál es la temporalidad de su programa de regularización de franeleros. Por lo pronto, el programa sigue adelante’, indicó” (La Jornada 19/07/2011). Nuevamente dejando claro que los programas se contraponen y que el de ecoParq pesa más. De acuerdo a Neil Smith (2002), esta es otra de las razones de peso para considerar a una ciudad como revanchista: la preferencia del gobierno por implementar programas que benefician al capital privado antes que a la sociedad. La ciudad revanchista no se acopla con un estado benefactor.

Cuatro meses después, y previo al inicio de sus operaciones, el ex Coordinador de la AEP acabaría por aceptar que “con el fin de erradicar a los llamados viene viene [...] se instalarán 600 parquímetro en el polígono Polanco-Anzures. [...] La mayoría de la gente ‘ha recibido muy bien este proyecto, pues entiende que es la mejor forma de reordenar la vía pública, ante la falta de cajones de estacionamiento y ocupación de las

calles por los llamados franeleros, quienes tenderán a desaparecer de estos polígonos porque no se necesitará gente que ayude o cuide los lugares, ya que por sí solas se dan estas condiciones’, argumentó” (La Jornada 21/11/2011).

Daniel Escotto presume que la mayoría de la gente “ha recibido muy bien este proyecto”, porque la AEP estuvo haciendo cabildeo con los vecinos, principalmente con los representantes de los Comités Ciudadanos en donde estaba prevista la implementación de ecoParq. Aquí es donde entra Erwin Crowley, Director Ejecutivo de Gestión y responsable directo del programa ecoParq. Crowley es algo así como la *liason* entre el GDF y la población. Lucinda Cervantes, Coordinadora del Comité Ciudadano Condesa (entrevistada el 21/05/2013) me contó que los vecinos de esta colonia llevaban en pláticas con la AEP desde hacía tres años. Cuando le pregunté con quién, me dijo *con Erwin Crowley desde el 2011*. El representante de la AEP les dijo a los Comités Ciudadanos del polígono Roma-Condesa que con ecoParq “las calles iban a estar limpias; ya no iban a haber oficinistas; se iban a ir las oficinas; y *que iban a quitar a los franeleros*”. Esta es la información que los Comités Ciudadanos pudieron divulgar a sus vecinos, cerrándose el ciclo con el cual el revanchismo se transfirió del gobierno a la población cuando se les convocó a la Consulta Ciudadana.

### **Estafeta**

En este último capítulo introduje finalmente lo que sería el segundo eje conductor de este trabajo: la segregación social, particularmente bajo su forma de revanchismo. En el capítulo anterior ya había descrito los actores involucrados en el sistema de parquímetros, pero en éste detallé en qué sentido y de qué manera estos actores habían actuado de manera revanchista para *recuperar* el espacio público. Hice un particular énfasis en cómo en la Ciudad de México este revanchismo tomó un matiz distinto a lo que se había visto en Nueva York, la ciudad en la cual Smith (1998) se basó para hablar de este fenómeno social: la transferencia del revanchismo del gobierno a sus propios habitantes mediante la consulta ciudadana, así como el cabildeo que hicieron los vecinos para lograr que más gente votara a favor del Programa con el objetivo de eliminar a los franeleros del paisaje urbano. Las razones fueron distintas y diversas según los actores. Por un lado, los ciudadanos buscaron su eliminación dado que estos trabajadores informales estaban cobrando el uso de un recurso que es público y que por

ello está destinado a sufrir la *tragedia de los comunes*: su superexplotación; lo cual generó que otros vecinos estuvieran en contra de ellos porque veían un espacio público desordenado y que generaba mala imagen. Este último argumento coincide con la visión del gobierno, el cual se distinguió por una política impregnada de segregación social en sus otros proyectos de recuperación de espacios. En este sentido, los franeleros se nos presentan como un grupo marginal más que ha sido segregado del espacio público con el objetivo de generar una mejor y más agradable imagen, lo cual, como vimos en los capítulos anteriores, es necesario para la atracción de capital. El tercer argumento es el ambiental, el cual está sustentado en los hallazgos encontrados por ITDP (2012, 2013). Estos tres argumentos y estos diferentes actores dejaron en evidencia el cambio de la política ambiental en *management ambiental* (Brand, 2007), el cual nos sirve para entender cómo es que el proyecto neoliberal ha servido para ejercer el poder político-económico y el control de la sociedad. Si bien cada actor jugó una parte importante en este proceso, el discurso ambiental cobra especial importancia en tanto que es la nueva estrategia de legitimación (Brand 2005b), a la vez de que se sirve como la esfera en la cual los individuos pueden reconstruir un sentido de comunidad (Brand 2007), en especial en casos como el de los parquímetros de las colonias Roma y Condesa, donde se les permitió a los ciudadanos reunirse para cabildear por un objetivo común: la recuperación del espacio público, nuestro ambiente más próximo en las ciudades.

## 5. CONCLUSIONES

La gran transformación que sufrí en Pamplona no fue la de haberme convertido en peatón puesto que, tal y como mencioné en los prolegómenos a este trabajo, yo siempre fui uno de ellos en la colonia donde crecí. Mi verdadera transformación fue, en términos de Lefebvre (1991), el cambio en la percepción que tuve del espacio urbano, como producto de mi movilidad corporal (Seamon, 1980) porque en Pamplona, a diferencia de la Ciudad de México<sup>67</sup>, el peatón siempre tiene la preferencia frente a cualquier otra forma de movilidad; tanto en la teoría como en la práctica. Diario crucé las calles sin siquiera tener que mirar a los coches porque sabía que, apenas me vieran a lo lejos, ellos se iban a detener. Ese respeto total por el peatón generó en mí un sentimiento peligroso de poder que me hizo sentir dueño de Pamplona. Dice Borja (2003) que la ciudad es el espacio público porque allí se puede construir la ciudadanía (Borja y Muxí, 2003) pero, visto desde la fenomenología como lo hubiera hecho Seamon, la ciudad es el espacio público porque allí es donde se generan los sentimientos hacia ella. Si no, ¿por qué es tan recurrente que los defechos acudamos al tráfico como primera queja sobre lo insoportable que es vivir en la Ciudad de México?

En el 2010, según el *Commuter Pain Study* de IBM, la Ciudad de México fue la segunda metrópolis más dolorosa en la cual movilizarse; un año después sería la peor. Bajo la lupa de la economía política, más específicamente del neoliberalismo y la ciudad empresarial de Harvey (1989), lo anterior es una mala imagen, por lo que el Distrito Federal no se presenta como una urbe competitiva en la cual invertir capital. Tal vez sea ésta la razón por la cual el gobierno de Marcelo Ebrard Casaubon le apostó a la movilidad, al punto de nombrar a la Ciudad de México como la *Capital en movimiento* (Figura 5). Continuó el Metrobús y el Segundo Piso de López Obrador; construyó la línea 12 del Metro; trajo ecoBici, el mismo concepto de bicicletas compartidas como el que está en París y, además, copió el modelo parisino de los parquímetros, el objeto de estudio de este trabajo. Durante el gobierno de Ebrard, hubo una preponderancia por los proyectos de movilidad, inquietud que estuvo fuera del alcance de los objetivos de esta tesis pero que, sin embargo, nos deja con la duda de por qué hubieron tantos de estos proyectos durante su gobierno.

---

<sup>67</sup> En realidad, en México sí se le reconoce al peatón como la persona que tiene la preferencia en hacer uso del espacio público, específicamente para transitar, en el Reglamento de Tránsito Metropolitano. No obstante, en la práctica esto no sucede cabalmente.

Figura 5. Logotipo y eslogan del gobierno de Marcelo Ebrard Casubon, 2006 – 2012.



Los proyectos de movilidad en las ciudades tienen la particularidad de llevarse a cabo en el espacio público urbano o, en términos de Sheller y Urry (2006), de fijarse en éste. Es decir, a pesar de su transitoriedad, la movilidad siempre tiene una expresión física; por ejemplo, los parquímetros que ayudan a hacer más fluido el tráfico y más eficiente la distribución de estacionamiento. No obstante, este espacio en el cual se cristaliza la movilidad está muchas veces ocupado por otros actores. Para el caso de los parquímetros, estos actores serían los franeleros, quienes hacen de manera informal lo que los parquímetros hacen de manera formal. La formalidad de estos proyectos radica, por una parte, en la participación del Estado para proveer este servicio; pero si el Estado además es neoliberal, entonces muy probablemente habrá desregulado los servicios para que sea un privado el que lo provea. De esta manera, la otra parte de la formalidad en la provisión de servicios empresariales, es la de otorgársele un permiso a los privados con la intención de homogenizar el servicio para generar una mejor imagen.

No obstante, los parquímetros en la Ciudad de México no son un caso de desregulación de servicios urbanos puesto que el gobierno del DF nunca proveyó este servicio. Más bien, el caso de los parquímetros se trata de una conquista del capital por buscar nuevos nichos de mercado. Tan sólo en 2010, los hogares mexicanos destinaron seis mil 200 millones de pesos al pago de franeleros (Este País 01/03/2013) y según Andoni, consultor de ITDP (entrevistado el 28 de enero de 2013) “no se regularon a los franeleros [y se prefirió poner parquímetros] porque el gobierno [de Ebrard] quería ese mercado que nadie se había atrevido a tocar”: el cobro por hacer uso del espacio

público. Aquí es entonces donde entra el discurso ambiental de reducción de gases de efecto invernadero que, siguiendo a Brand (2005b), habría funcionado como la estrategia de legitimación: “*ecoParq* ayuda a contaminar menos porque das menos vueltas buscando estacionamiento”. El mismo discurso ambiental que ha legitimado los otros proyectos de movilidad del gobierno de Ebrard insertos dentro de su Plan Verde: el Metrobús, reconocido por la ONU como un mecanismo de desarrollo limpio; y *ecoBici*, la movilidad no contaminante.

Según Brand (2007), el discurso ambiental como legitimación de proyectos debe leerse desde la política y no desde el ambiente, ya que este discurso sirve para regular la actividad social y el comportamiento individual. El caso de los parquímetros pareciera corroborar el argumento de este autor. Recordemos los hallazgos de ITDP (2012), la ONG responsable de generar la información técnica en la cual se basa el gobierno del DF en temas de movilidad, particularmente el de los parquímetros. Según esta organización, la presencia de franeleros en la colonia Hipódromo genera un aumento en el tiempo de búsqueda de un cajón de estacionamiento, lo cual significaría una mayor cantidad de emisiones de efecto invernadero que, de acuerdo a la visión de su Director (entrevistado el 1 de abril de 2013), le restaría sustentabilidad al sistema; y, dado que el discurso ambiental es el legitimador, más vale antes un ambiente bajo en emisiones de carbono, que un ambiente desordenado por franeleros que no tienen otra fuente de trabajo.

Brand (2007) mencionaba también cómo, en un contexto neoliberal que implica individualización, fragmentación y relaciones sociales competitivas, el discurso ambiental permite la reconstrucción de nuestro sentido de unidad social bajo un propósito colectivo. El caso de los parquímetros pareciera confirmar nuevamente la hipótesis de Brand, en particular si ponemos atención al caso empírico que aquí presenté, el de la Roma-Condesa que estuvo sometida a consulta ciudadana. Este episodio permitió a los vecinos de estas colonias que estaban a favor de la medida, organizarse para cabildear con el resto de la población y convencerlos de que *lo que venía, venía era la solución*. Los residentes de la Roma-Condesa habían reconstruido su sentido de unidad social bajo un propósito común: rescatar su ambiente más inmediato, el espacio público, mediante la implementación de parquímetros que prometían “rescatar las calles y banquetas”. Se crearon agrupaciones como @ParquímetrosYa, la

cual resonó en los medios bajo el *hashtag* de #ParquímetrosYa. Esta agrupación se valió de los argumentos de ITDP (2012a), los mismos que describí en el apartado 3.1, para difundir las ventajas de un sistema de parquímetros. No obstante, esta organización – y otras más – tomó también como ventajas argumentos que las organizaciones dedicadas a la movilidad, como ITDP, no consideran como tales – o al menos no entre las razones principales –. Por ejemplo, el que la implementación de dichos dispositivos ayudaría a eliminar a los franeleros del espacio público.

Lo curioso de todo esto es que, sabiendo o no las verdaderas ventajas de lo que significa un sistema de parquímetros, cuando le preguntaba a mis entrevistados porque votaban a favor de ellos, la primera razón siempre fue *para deshacerse de los franeleros*. De esta manera, si los ciudadanos reconstruyeron un sentido de unidad social, como afirmé previamente, fue para deshacerse antes de los franeleros que por salvar al ambiente y, en este sentido, los vecinos de la Roma-Condesa se asemejan bastante a los revanchistas de Neil Smith (1996). De hecho, el revanchismo chilango contra los franeleros se asemeja mucho más al revanchismo del París decimonónico que la misma ciudad de Nueva York: el caso de estudio que toma Smith para proponer este término. Esto debido a que, en cuanto al tema de los franeleros, el revanchismo fue transferido del gobierno a los propios ciudadanos, incluso previo a la consulta ciudadana. El revanchismo contra los franeleros ya se había transferido desde antes; cuando vino Giuliani a México a visitar a Marcelo Ebrard como Secretario de Seguridad Pública (SSP). Como resultado de esa visita se emitió el Reporte Giuliani, el cual es el precursor de la criminalización de los franeleros y otros actores sociales. Esta criminalización está establecida indirectamente en la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal como resultado de las actividades que estos actores realizan: obstruir la vía pública apartando lugares de estacionamiento y ofrecerlos como un servicio no solicitado. Afirmo, pues, que el revanchismo chilango ya estaba caracterizado por su transferencia a los ciudadanos porque, para poder procesar a estos “criminales”, hacía falta que los ciudadanos levantaran una queja ante la SSP. Así, los revanchistas chilangos daban un paso al frente como lo hicieron los revanchistas parisinos contra los Comuneros, para rescatar el espacio público que se les había arrebatado.

Pero, con este preámbulo de los parquímetros y los franeleros, volvamos al espacio público y a la inquietud original de este trabajo. ¿Cómo afecta la presencia del capital privado en la degradación del espacio público? Para poderme contestar esa pregunta tuve que desarrollar primero el concepto de *mercantilización del espacio público* porque el de privatización – dada la presencia del capital privado – no me ayudaba a explicar el fenómeno que yo estaba observando con el emplazamiento de MUIPs. Este concepto lo desarrollé y describí en el apartado 2.3.4 como:

*una apropiación legal del espacio público urbano, en el que el Estado otorga a una entidad privada el control sobre la provisión de un producto o un servicio con función social. Esta apropiación es atemporal, en tanto que involucra el emplazamiento de infraestructura que delimita la potencialidad del espacio público a un solo uso. Más importante aún, el otorgamiento de un permiso autoriza al actor privado a que utilice varias fracciones del espacio urbano al mismo tiempo.*

Una vez operacionalizado este concepto encontramos que otros proyectos, además del mobiliario urbano con publicidad integrada, estaban mercantilizando el espacio público de la Ciudad de México: los proyectos de movilidad urbana: Metrobús, ecoBici, ecoParq y la Autopista Urbana junto con la Supervía. Pero más importante aún fue haber encontrado que todos estos proyectos habían segregado gente sin estar necesariamente relacionados con la movilidad: microbuseros, tianguistas, franeleros y paracaidistas, respectivamente. Así que, de entrada, pareciera que sí hay una degradación del espacio público porque aparentemente hay una segregación social inherente a su mercantilización; y dado que este proceso es legal y en aras del bien común – cuidar el medio ambiente; rescatar el espacio público – la segregación social se vuelve legítima.

Mitchell (1995) describe cómo la infraestructura en el espacio público – en este caso podríamos hablar de la infraestructura que requieren los proyectos de movilidad – delimita sus usos legítimos y, delimitando sus usos, los espacios se vuelven entonces menos democráticos porque ya no todos tienen cabida. Me refiero al hecho de que, con un parquímetro de por medio, el espacio público es una mercancía – un cajón de estacionamiento – y ya no un material de trabajo para los franeleros, porque ese uso del

espacio ya no es legítimo. En consecuencia, los franeleros ya no son vistos como parte del paisaje urbano. Es de esta manera que la segregación social se puede leer como una causante de la degradación del espacio público, porque es únicamente en el espacio público urbano, en tanto que contiene una dimensión física, el espacio en el cual todos los actores se pueden hacer visibles (Mitchell, 1995). De manera que si el espacio permite cada vez menos la presencia de diferentes actores, podemos afirmar entonces que éste pierde o disminuye su carácter democrático – al menos en su goce y uso –, que es a lo que aspiraría una sociedad moderna del siglo XXI. Pero, como la segregación es legítima porque el fin es un bien común – salvar el ambiente; rescatar el espacio público – la pérdida del carácter democrático del espacio urbano pareciera no importarle a los habitantes de las colonias donde se instalaron los parquímetros; sobretodo porque el mismo gobierno reforzó la idea de que el espacio es “suyo”, al haber convocado únicamente a los vecinos a la consulta ciudadana, siendo que estas colonias cuentan con poblaciones flotantes mayores que las residenciales. Tan solo para el caso de la Colonia Hipódromo, la gente que trabaja de manera formal es más del doble que la gente que reside: 27,425 y 12,457 personas, respectivamente (ITDP, 2012b). A esa primera cifra hay que agregarle visitantes, estudiantes y trabajadores informales. ¿Por qué escuchar sólo a sus residentes cuando hay otros tipos de usuarios del espacio y son más? ¿Estamos efectivamente ante una herramienta revanchista que pretende gentrificar la ciudad? Algunos de mis entrevistados, en especial los que nacieron en estas colonias, no sólo creían que con los parquímetros se desharian de los franeleros, pensaban incluso que con ellos podían deshacerse de los “oficinistas”, los “coapos” y “satelucos” que abarrotan los cafés, bares y restaurantes de sus colonias, dando la impresión de que lo que buscaban era borrar de “su espacio” a los otros.

Nos encontramos ante una herramienta que, en el imaginario de la gente, tiene el poder de desvanecer la interacción con los diferentes. Que baste como botón de muestra, la solicitud del mercado de La Merced para deshacerse esta vez de los ambulantes. De acuerdo a una nota de El Universal (27/05/2013), “comerciantes establecidos del perímetro del mercado de La Merced difunden una propuesta para colocar parquímetros en la zona y recuperar ocho mil 500 lugares de estacionamiento, actualmente invadidos por los ambulantes”, porque su invasión ha provocado extorsiones como las que los franeleros han provocado contra los automovilistas. Jesús Calderón Linares, líder de la Unión de Comerciantes establecidos de la Poligonal de La Merced “denunció que los

líderes del comercio informal cobran derecho de piso a los vendedores formales para que los puestos semifijos liberen las fachadas de los locales comerciales y los clientes puedan ubicarlos. De acuerdo con la denuncia, la extorsión puede ir desde los 300 pesos a los tres mil pesos mensuales. La obstaculización e invasión de las entradas a los locales han generado caídas de hasta el 80% de sus ventas, en los últimos siete años”. De lograrse la propuesta en La Merced contra los ambulantes, la implementación de parquímetro como instrumento revanchista dejaría de ser exclusivamente contra los franeleros para convertirse en un instrumento revanchista contra la informalidad en general, logrando así que la mercantilización del espacio público adquiriera mayor fuerza para desplazar grupos sociales del espacio urbano.

Por otro lado, la degradación del espacio público de la Ciudad de México como producto de su mercantilización se puede leer, asimismo, desde la óptica de Duhau y Giglia (2010). Ya que la infraestructura que se está construyendo en el espacio público está cada vez más ligada a la movilidad, el uso que le estamos dando entonces a éste, se relaciona cada vez más con las transferencias de un lugar privado a otro; por lo que la gente se mueva cada vez menos a pie para hacer su vida diaria y para encontrarse con los demás, con los diferentes (Duhau y Giglia, 2010). Sin embargo, anteriormente los automovilistas debían lidiar con el franelero, un actor urbano del entramado social que enriquecía la complejidad de la vida callejera. Con la mercantilización del espacio público y su consecuente segregación social, se norma el uso de la vía pública con un parquímetro y desaparecen los franeleros. En términos de Ángela Giglia, un lugar que tenía una gran complejidad, ahora tiende a asemejarse a un escenario más de consumo.<sup>68</sup>

---

<sup>68</sup> <http://residentemex.com/una-politica-de-la-presencia>

## **Epilegómenos a este trabajo**

Andoni y yo pertenecemos a un colectivo que se dedica a hacer intervenciones en el espacio público; la mayoría de las veces enfocadas a cambiar el paradigma sobre la movilidad urbana del DF: el automóvil. Pero, como la movilidad ocupa un lugar en el espacio (Sheller y Urry, 2006), a veces se confunden los propósitos de nuestras intervenciones. Nuestra próxima actividad es la edición 2013 de *Parqueando*, una iniciativa que tiene la intención de demostrar que el espacio – como recurso finito – puede ser utilizado para algo más que estacionarse: una minicancha de volleyball, un solarío, un área de picnic, una biblioteca itinerante. Para tal fin, es indispensable ocupar los cajones de estacionamiento; por lo tanto, hay que preguntarse ¿cuáles? Después de haber desarrollado este trabajo, yo propongo que se haga en alguna zona ecoParq para demostrarle al gobierno que – tal y como ellos proponen – vamos a “recuperar nuestras calles y banquetas” y por tal motivo no vamos a pagar por hacer uso de ese espacio. Andoni dice que *no* porque el debate en esas colonias ya está sobre la mesa: qué hacer con los espacios liberados gracias al cobro por estacionamiento; y como los parquímetros han permitido la liberación de cajones en las zonas ecoParq, la gente ya puede cuestionarse qué hacer con ese espacio que ya no ocupa un coche, cosa que no sucede en las colonias que carecen de estos dispositivos, y que están envueltos con otros problemas; por ejemplo, la Doctores. Lo que Andoni olvida es que esos espacios en las zonas ecoParq están concesionados para un uso en particular: *estacionarse*; así que cuestionárselo no valdrá de mucho hasta que no caduque el PATR. Es por esto que reiteraré mi propuesta y agregué, además, que el parquímetro es el objeto que legitima el uso del espacio público como estacionamiento y, por ende, había que atacarlo. “¿Atacarlo?”, preguntó Andoni – ahora sonaba yo como el revanchista –, “el 95% del grupo se dedica a impulsarlos en ciudades que requieren de una gestión de estacionamiento.” Andoni ve en el DF un gran estacionamiento que ordenar, “lo cual es un elemento necesario”, según dice, “para las ciudades compactas, densas, caminables, verdes, ecológicas, *con vida pública*, sustentables y cuanto adjetivo prostituido se nos ocurra”, reproduciendo el discurso ambiental que Brand (2007) argumenta sirve para aludir al bienestar común que da entrada al capital privado; a la mercantilización del espacio público. Yo, en cambio, preferiría espacios democráticos, antes que normados para la movilidad; pero tal vez esto, diría Lefebvre (1991), no deja de ser tampoco una idealización. Además, el espacio público evoluciona dialécticamente con su sociedad, es

decir, funciona como el espejo de los diferentes aspectos que la componen; por ejemplo, sus necesidades, entre ellas, moverse. Lo que habría que preguntarse entonces es por qué hemos llegado al punto en el que se pone atención primero al orden y a la norma antes que a la calidad democrática del espacio público. ¿Por qué las marchas y plantones en la vía pública son una amenaza al “derecho a la movilidad”, y no un ejercicio de nuestro derecho de protesta? Me pregunto lo mismo que Don Mitchell (1995), ¿el espacio público ha muerto?

Lo que sí tiene razón Andoni es que “el parquímetro no legitima el uso del espacio como un estacionamiento, sino los reglamentos que ponen las condiciones. El pago puede hacerse por otros medios”, por ejemplo, regulando a los franeleros para que entregaran boletos seriados emitidos por alguna dependencia del gobierno. Así, los franeleros no perderían su trabajo, se cumplirían los objetivos sociales de un sistema de parquímetros, se ordenaría el espacio, se generarían recursos para el gobierno y se crearía la imagen que el gobierno estaba buscando para hacer del DF una ciudad empresarial. Sin embargo, el gobierno se fue por el parquímetro. Octavio Paz (1996), en *Ideas y costumbres II*, nos recuerda lo que son los símbolos: “ideas convertidas en objetos sensibles, ideas que se han transformado en una cruz o una media luna y que le dan fisonomía e identidad a una cultura o a una colectividad”. ¿Cómo nos define como cultura ahora el parquímetro y cómo nos definía antes como cultura una franela? ¿Formalidad contra informalidad? ¿Eficiencia contra ineficiencia? ¿Seguridad contra delincuencia?

Mientras Andoni pone hincapié en la movilidad y yo quiero hacerlo en el espacio público, lo único cierto de todo esto es que el neoliberalismo triunfó. Hizo falta lo que promulga la ideología neoliberal: que viniera el mercado a solucionar lo que el estado no puede: poner orden a un espacio indomado por la ilegalidad en donde franeleros exigen tarifas por hacer uso de algo que es público, y automovilistas no respetan las áreas destinadas a los peatones. De esta manera, en una sociedad revanchista cuyo estado parece estar claudicado porque no puede hacer valer la ley, la mercantilización del espacio público se presenta como la mejor opción para solucionar nuestros problemas urbanos.



## 6. FUENTES DE INFORMACIÓN

### ENTREVISTAS

@NO\_parquímetros, agrupación de vecinos en contra de la instalación de parquímetros. Entrevistados el 14/04/2013.

Alejandro Fernández, Jefe de la Delegación Cuauhtémoc. Entrevistado el 01/04/2013 en las instalaciones de la misma Delegación.

Andoni, consultor de ITDP. Entrevistado el 28/01/2013 en un bar de la Colonia Roma.

Coordinadora del Comité Polanco Chapultepec. Entrevistada el 09/06/2013 a través de diversos correos electrónicos

Daniel Escotto, ex Coordinador de la Autoridad del espacio Público, entrevistado el 08/04/2013 en su despacho de arquitectos en la Colonia Escandón

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

Erwin Crowley, Director Ejecutivo de Gestión y responsable directo del programa ecoParq. Entrevistado el 05/04/2013 en la oficina de la Autoridad del Espacio Público

Lucinda Cervantes, Coordinador del Comité Condesa. Entrevistada el 21/05/2013 vía telefónica

Paco Ayala, vecino de la Condesa desde hace más de 40 años, fundador de La Cuadra, A.C., y promotor de la iniciativa #ParquímetrosYa. Entrevistado el 08/04/2013.

### BIBLIOGRAFÍA

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

Augé, M. (1995), *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, Verso, Londres, Nueva York.

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.

Bauman, Z., (2007), *Vida de consumo*, Fondo de Cultura Económica, México, D.F.

Bobbio, N. (1998) *Estado, gobierno y Sociedad*, México, D.F., Fondo de Cultura Económica

Bonfil Batalla, G. (1987) *México profundo: una civilización negada*, Editorial Grijalbo, México.

Borja, J., (2003), *La ciudad es el espacio público* en Ramírez Kuri, P. (Coordinadora) *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía* (2003), Flacso, México, DF.

Borja, Jordi y Muxí, Zaida (2003) *El espacio público: Ciudad y ciudadanía*, Barcelona, Electa.

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.

Brenner, N. Y Theodore, N., (2002), *Spaces of neoliberalism: urban restructuring in North America and Western Europe*, Blackwell, Oxford.

Caprón, G. y Monnet, J., (2003), *Una retórica progresista para un urbanismo conservador: la protección de los Centros Históricos en América latina* en Ramírez Kuri, P. (Coordinadora) *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía* (2003), Flacso, México, DF.

Carr, Stephen (1992), *Public Space*, Cambridge; Nueva York, NY, EUA: Cambridge University Press

Casar, M.A. (2010), "Poderes fácticos: una amenaza al espacio público" en Merino, Mauricio (coordinador), *¿Qué tan público es el espacio público en México?*, Fondo de Cultura Económica, pp. 209-225.

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.

Creswell, T. (2004) *Place, a Short Introduction*, Blackwell Publishing,

Crossa, V. (2011) *Relational positionality: Conceptualizing research, power, and the everyday politics of neoliberalization in Mexico City* en *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*

Davis, D., (2007), *El factor Giuliani: delincuencia, la "cero tolerancia" en el trabajo policíaco y la transformación de la esfera pública en el centro de la ciudad de México*,

Estudios Sociológicos, vol. XXV, núm. 3, septiembre-diciembre, 2007, pp. 639-681, El Colegio de México, México

De Soto, H., (1986), *El otro sendero*, con la colaboración de Enrique Ghersi, Mario Ghibellini, Editorial Instituto Libertad y Democracia.

De Soto, H., (2000), *El misterio del capital. ¿Por qué el capitalismo triunfa en occidente y fracasa en el resto del mundo?*, Editorial Diana.

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

Duhau, E., (2003), *Las megaciudades en el siglo XXI. De la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público* en Ramírez Kuri, P. (Coordinadora) *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía* (2003), Flacso, México, DF.

Duhau, E. Y Giglia, A. (2010), *El espacio público en la Ciudad de México. De las teorías a las prácticas* en Los grandes problemas de México. El Colegio de México, pp. 389- 447

Formiga, Nidia (2007), “El derecho a la ciudad y la cuestión del espacio público. Experiencias en la ciudad de Bahía Blanca”, *Journal of Latin American Geography*. 6 (1), pp. 173-196

Fraire Cervantes, José Alonso (2009), *Conflicto por el espacio público : el caso del Centro Histórico en la Delegación Coyoacán en la Ciudad de México*, Tesis de Maestría en Estudios Urbanos, México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, El Colegio de México

Giglia, A. (2002), *Privatización del espacio, auto segregación y participación ciudadana en la ciudad de México: el caso de las calles cerradas en la zona de Coapa (Tlalpan, Distrito Federal)*. Trace, Revista del Centro de Estudios Mexicanos y Centro Americanos.

Greenwald , B. y Stiglitz, J. (1986), *Externalities in Economies with Imperfect Information and Incomplete Markets*, *The Quarterly Journal of Economics* (1986) 101 (2): 229-264.

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

Harvey, D., (1996) *Justice, Nature and the Geography of Difference*, Blackwell Publishers, Cambridge, MA.

Harvey, D., (2007a) *Breve historia del neoliberalismo*, Capítulo 2, Editorial Akal, páginas 47-72,

Harvey, D., (2007b) *Breve historia del neoliberalismo*, Capítulo 3, Editorial Akal, páginas 73-96

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

Hénaff, Marcel y Strong, Tracy (2001) “The Conditions of Public Space: Vision, Speech and Theatrically”, en Hénaf y Strong (editores) *Public Space and Democracy*, University of Minnesota Press, pp. 1-32

ITDP (2007), *BRT Planning Guide*, se puede visitar en [http://www.itdp.org/documents/Bus%20Rapid%20Transit%20Guide%20-%20Part\(Intro\)%202007%2009.pdf](http://www.itdp.org/documents/Bus%20Rapid%20Transit%20Guide%20-%20Part(Intro)%202007%2009.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.

LacARRIERU, M.B. y Thuillier, G (2001), Las urbanizaciones privadas en Buenos Aires y su significación en Perfiles Latinoamericanos Año 10, núm. 19. Diciembre 2001.

Lomnitz, C., (1988), Las causas probables de la catástrofe sísmica del 19 de septiembre de 1985, Ciencia y desarrollo, septiembre/octubre 1988 Vol. XIV Núm 82, CONACYT

Makowski, S., (2003), *Alteridad, exclusión y ciudadanía. Notas para una reescritura del espacio público* en Ramírez Kuri, P. (Coordinadora) *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía* (2003), Flacso, México, DF.

Mehta, V., (2008) *Walkable streets: pedestrian behavior, perceptions and attitudes*, Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability, Vol. 1, No. 3, Noviembre 2008, 217–245.

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

Quesada-Avendaño, F. (2006) *Imaginario urbano, espacio público y ciudad en América Latina* en Pensar Iberoamérica. Revista de Cultura. Organización de estados Iberoamericanos, Número 8, abril-junio, 2006. Consultado en línea el 3 de mayo de 2013: <http://www.oei.es/pensariberoamerica/ric08a03.htm>.

Rabotnikof, Nora (2010), “Discutiendo lo público en México”, en Mauricio Merino (coordinador), *¿Qué tan público es el espacio público?*, México, Fondo de Cultura Económica, pp. 25-56

Ramírez Kuri, P. (2009), Espacio público y ciudadanía en la Ciudad de México. Percepciones, apropiaciones y prácticas sociales en Coyoacán y su Centro Histórico. Miguel Ángel Porrúa, México, DF.

Reed, M.A. (1999), *Waves of Commodification: A Critical investigation Into Surfing Subculture*, Tesis de Maestría en Geografía, Universidad Estatal de San Diego.

Sack, R. (1992) *Place, Consumption and Modernity*, Johns Hopkins University Press, Baltimore

Salcedo Halsen, R., (2002), “*El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno*”, EURE (Santiago). [En línea] [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008400001](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008400001).  
Visitado en marzo de 2012

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

Serna, E. (2013), *Los que laboran en la oscuridad. La informalidad regulada del discapacitado visual bajo la ciudad*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Estudios Urbanos, México, El Colegio de México.

Shepherd, R. (2002) *Commodification, culture and tourism* en *Tourist Studies* de Sage Journals, Vol. 2 no. 2 183-201.

Shoup, Donald. (2005). *The High Cost of Free Parking*. Chicago: American Planning Association.

Smith, N. (1996), *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*. New York: Routledge

Smith, N. (1998); *Giuliani Time. The Revanchist 1990s* en *Social Text* 57, Vol. 16, No. 4, páginas 1-20.

Smith, N. (2001), *Global Social Cleansing: Postliberal Revanchism and the Export of Zero Tolerance* en *Social Justice*, Vol. 28, No. 3, páginas 68-74.

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

Sorkin, M. (1992), *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*, Nueva York, Hill and Wang.

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

Tabe Echartea, Mauricio (2011), *Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, derogan y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Publicidad Exterior del Distrito Federal*, V Legislatura de la Asamblea Legislativa.

Tavares López, E., (1999), *Colonia Hipódromo. Tu Ciudad. Barrios y Pueblos*, Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, Gobierno de la Ciudad de México.

Zukin, S. (1991) *Landscape of Power: From Detroit to Disney World*, Berkeley, University of California Press.

## **HEMEROGRAFÍA**

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/parquimetros-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-contr-parquimetros/>

Barrio 27/01/2012. Inconformes con parquímetros cerraron calles de Polanco. Visitado el 7 de mayo de 2013: <http://www.barrio.com.mx/nota17191.html>

Ciudadanos en red 04/12/2007. Colonia Roma, joya arquitectónica de la ciudad. Visitado el 12 de mayo de 2013: <http://ciudadanosenred.com.mx/node/3012>

CNN México 08/05/2013. La Ciudad de México es "más linda, más limpia", afirma Rudolph Giuliani. Visitado el 30 de mayo de 2013: <http://mexico.cnn.com/nacional/2013/05/08/la-ciudad-de-mexico-es-mas-linda-mas-limpia-afirma-rudolph-giuliani>

El Universal 01/02/2012. Las joyas que hacen única a la colonia Roma. Visitado el 12 de mayo de 2013: <http://www.eluniversal.com.mx/cultura/67693.html>

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 06/04/2011. Cómo solicitar el retiro de un franelero. Visitado el 29 de mayo de 2013: <http://www.eluniversaldf.mx/home/nota23260.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 09/01/2013. Mancera defiende dictamen sobre ataque de perros. Visitado el 29 de mayo de 2013: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/894768.html>

El Universal 09/08/2010. Prefiere Ebrard modelos europeos. Visitado el 5 de julio de 2013: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/700550.html>

El Universal 14/01/2013. Promueven parquímetros con pic nic. Visitado el 31 de mayo de 2013: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/115044.html>

El Universal 16/08/2009. Garibaldi, en cirugía estética. Visitado el 2 de junio de 2013: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/96985.html>

El Universal 16/08/2009. Indigentes denuncian limpieza social. Visitado el 2 de junio de 2013: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/96982.html>

El Universal 17/11/2012. Posponen consulta por parquímetros en Roma y Condesa. Visitado el 30 de mayo de 2013: <http://www.eluniversaldf.mx/cuauhtemoc/nota53017.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>

Este País 01/03/2013. Parquímetros y franeleros: de cómo diez pesitos se convierten en tres mil millones de pesos. Visitado el 29 de julio de 2013: <http://estepais.com/site/?p=43300>

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>

Excelsior 17/05/2011. Marcelo Ebrard, el mejor alcalde del mundo. Visitado el 5 de julio de 2013: <http://www.excelsior.com.mx/node/737279>

Excelsior 19/07/2011. Polanco tendrá mil 600 parquímetros en agosto. Visitado el 30 de marzo de 2013: <http://www.excelsior.com.mx/2011/07/19/comunidad/754127>

Excelsior 24/02/2012. Parquímetros de Polanco con efecto cucaracha. Visitado el 10 de mayo de 2013: <http://www.excelsior.com.mx/2012/02/24/comunidad/813446?imagen=3#link-content>

El Universal 26/10/2010. Piden polis apoyo ciudadano contra franeleros. Visitado el 31 de mayo: <http://www.eluniversaldf.mx/miguelhidalgo/nota13743.html>

El Universal 27/05/2013. Pide La Merced parquímetros. Visitado el 27 de mayo de 2013: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/117054.html>

La Crónica 01/12/2007. Ebrard: gobernar a la francesa. Visitado el 5 de julio de 2013: <http://www.cronica.com.mx/notas/2007/335847.html>

La Crónica 05/05/2011. Bajan impuesto predial a vecinos de San Jerónimo. Visitado el 5 de mayo de 2013: <http://www.cronica.com.mx/notas/2011/576292.html>

La Crónica 05/12/2011. Inicia colocación de 900 parquímetros en las zonas de Polanco-Anzures. Visitado el 7 de mayo de 2013: <http://www.cronica.com.mx/notas/2012/620572.html>

La Crónica 09/01/2012. Operan a partir de hoy parquímetros en Polanco; \$8 x 60 minutos; “araña”, si se estacionan más de tres horas. Visitado el 5 de mayo de 2013: <http://www.cronica.com.mx/notas/2012/626704.html>

La Crónica 11/02/2013. La empresa Opevsa, la ganona por operar cuatro mil parquímetros. Visitado el 10 de mayo de 2013: <http://www.cronica.com.mx/notas/2011/563277.html>

La Crónica 11/07/2006. Le Monde saluda a Marcelo Ebrard, el “nuevo líder de la izquierda mexicana”. Visitado el 5 de julio de 2013: <http://www.cronica.com.mx/notas/2006/250564.html>

La Crónica 13/05/2002. El 70 % de las solicitudes al INBA son para demoliciones. Visitado el 12 de mayo de 2013: <http://www.cronica.com.mx/notas/2002/13617.html>

La Crónica 18/11/2010. Las ciudades piden voz en la cumbre mundial del clima en Cancún. Visitado el 5 de julio de 2013: <http://www.cronica.com.mx/notas/2010/544891.html>

La Crónica 27/10/2010. Alistan censo de franeleros y limpiaparabrisas en el DF. Visitado el 30 de mayo de 2013: <http://www.cronica.com.mx/notas/2010/540549.html>

La Jornada 06/04/2003. De la mano por el parque. Visitado el 13 de mayo de 2013: <http://www.jornada.unam.mx/2003/04/06/042a1cap.php?origen=opinion.html>

La Jornada 18/07/2011. Formaliza la STFE la actividad de franeleros y lavadores de autos. Visitado el 26 de mayo de 2013: <http://www.jornada.unam.mx/2011/07/18/capital/035n1cap>

La Jornada 19/07/2011. La regularización de *franeleros* se contraponen a plan de parquímetros. Visitado el 15 de marzo de 2013: <http://www.jornada.unam.mx/2011/07/19/capital/033n1cap>

La Jornada 20/01/2013. Crecen movilizaciones la víspera de consulta sobre parquímetros. Visitado el 29 de mayo de 2013: <http://www.jornada.unam.mx/2013/01/20/capital/030n1cap>

La Jornada 21/11/2011. Concesionan por 10 años parquímetros en Polanco-Anzures. Visitado el 15 de marzo de 2013: <http://www.jornada.unam.mx/2011/11/21/capital/035n3cap>

La Jornada 26/12/2011. Suspenden parquímetros en la Roma y la Condesa. Visitado el 29 de mayo de 2013: <http://www.jornada.unam.mx/2011/12/26/capital/035n2cap>

La Jornada 27/07/2010. Con barricadas, impiden vecinos de La Malinche inicio de *supervía*. Visitado el 19 de mayo de 2013: <http://www.jornada.unam.mx/2010/07/27/capital/031n1cap>

La Jornada 30/10/2007. Giuliani en México. Visitado el 29 de mayo de 2013: <http://www.jornada.unam.mx/2007/10/30/index.php?section=opinion&article=023a2pol>

Le Petit Journal 20/09/2011. Marcelo EBRARD - Le prochain président mexicain aura-t-il des origines françaises ? Visitado el 5 de julio de 2013:

<http://www.lepetitjournal.com/mexico/a-la-une-mexico/84834-marcelo-ebnard-le-prochain-president-mexicain-aura-t-il-des-origines-francaises-.html>

Más por Más 09/07/2012. Crisis española cornea a la Pamplonada. Visitado el 5 de julio de 2013: <http://www.maspormas.com/noticias/global/crisis-espanola-cornea-la-pamplonada>

Más por Más 11/01/2013. Parquímetros son rechazados por desinformación. Visitado el 31 de mayo de 2013: <http://www.maspormas.com/noticias/df/parquimetros-son-rechazados-por-desinformacion>

Más por Más 14/07/2012. Top 5: los lugares preferidos por los turistas en el DF. Visitado el 12 de mayo de 2013: <http://www.maspormas.com/noticias/df/top-5-los-lugares-preferidos-por-los-turistas-en-el-df>

México Desconocido, sin fecha-A. Colonia Roma. Visitado el 13 de mayo de 2013: <http://www.mexicodesconocido.com.mx/colonia-roma.html>

México Desconocido, sin fecha-B. Hipódromo-Condesa. Visitado el 13 de mayo de 2013: <http://www.mexicodesconocido.com.mx/hipodromo-condesa.html>

Milenio 06/02/2012. Oficio de “franelero”. Visitado el 30 de mayo de 2013: <http://www.milenio.com/cdb/doc/impreso/9107879>

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>

Milenio 20/01/2013. Votan más de 10 mil en la consulta de parquímetros. Visitado el 29 de mayo de 2013:

<http://www.milenio.com/cdb/doc/noticias2011/f1773e33b92b693ffaa0b83bb117e8c0>

New York Times 20/12/2006. New York Retires Last Mechanical Parking Meter. Visitado el 7 de mayo de 2013: <http://www.nytimes.com/2006/12/20/nyregion/20cnd-meter.html?ex=1324270800&en=1b3d441d5381e8c5&ei=5088&partner=rssnyt&emc=rss&r=0>

New York Times 21/11/2002. Giuliani to the Rescue? Wall St. Certainly Hopes So. Visitado el 31 de mayo de 2013:

<http://www.nytimes.com/2002/11/21/nyregion/giuliani-to-the-rescue-wall-st-certainly-hopes-so.html>

Noticieros Televisa 05/10/2012. Parquímetros vs franeleros: una diferencia de pe\$. Visitado el 23 de marzo de 2013:

<http://noticierostelevisa.esmas.com/economia/509309/parquimetros-vs-franeleros-diferencia-peo/>

Proceso 08/05/2013. Diez años después de su asesoría, ve Giuliani un DF más seguro. Visitado el 29 de mayo de 2013: <http://www.proceso.com.mx/?p=341406>

Reconecta 11/01/2013. Parquímetros de Polanco demuestran beneficios con hechos. Visitado el 7 de mayo de 2013: <http://www.reconecta.com/parquimetros-de-polanco-demuestran-beneficios-con-hechos/>

Reporte Índigo DF, 26/01/2012. Parquímetros. Jugoso botón. Visitado el 9 de mayo del 2013: [http://www.reporteindigo.com/sites/default/files/edicion\\_pdf/reporteindigodf98.pdf](http://www.reporteindigo.com/sites/default/files/edicion_pdf/reporteindigodf98.pdf)

SDP Noticias 23/01/2013. Remiten a 16 "franeleros" de Polanco y Chapultepec al Juez Cívico. Visitado el 27 de mayo de 2013: <http://www.sdpnoticias.com/local/ciudad-de-mexico/2013/01/26/remiten-a-16-franeleros-de-polanco-y-chapultepec-al-juez-civico>

Sopitas 21/01/2013. Resultados preliminares de la consulta sobre los parquímetros en la Roma-Condesa. Visitado el 29 de mayo: <http://www.sopitas.com/site/198198-resultados-preliminares-de-la-consulta-sobre-los-parquimetros-en-la-roma-condesa/>

Terra 09/01/2012. Evitan en Polanco los parquímetros. Visitado el 27 de mayo de 2013: <http://noticias.terra.com.mx/mexico/estados/evitan-en-polanco-los-parquimetros,f127cc97745c4310VgnVCM20000099f154d0RCRD.html>

## **GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL**

GODF (2004) Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 31 de mayo de 2004.

GODF (2004) Reglamento de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 20 de diciembre de 2004.

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

GODF (2010), Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 27 de mayo del 2010.

GODF (2010), Ley de Publicidad Exterior del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 20 de agosto del 2010.

GODF, (2011), Reglamento para el Control de Estacionamiento en las Vías Públicas del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 11 de octubre del 2011.