

Producción de la ciudad en tiempos de globalización.

IMPACTOS SOCIOTERRITORIALES DE LOS MEGAPROYECTOS

PRODUCTION OF THE CITY IN TIMES OF GLOBALIZATION.

Socio-territorial impacts of megaprojects

PRODUÇÃO DA CIDADE EM TEMPOS DE GLOBALIZAÇÃO.

Impactos sócio-territoriais dos megaprojetos

LA PRODUCTION DE LA VILLE À L'HEURE DE LA MONDIALISATION.

Impacts socioterritoriaux des mégaprojets.

Ruth Pérez-López¹

Doctora en Cambio Social
 CONACYT, UAM Cuajimalpa.
 rperezl@conacyt.mx

<https://orcid.org/0000-0002-3818-6774>

Recibido: 20 de julio de 2017

Aprobado: 14 de junio de 2018

<https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n1.66482>

Cómo citar este artículo: PÉREZ LÓPEZ, R. (2019). "Producción de la ciudad en tiempos de globalización. Impactos socioterritoriales de los megaproyectos". *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (1): 13 - 22 .

¹ Socióloga, Magíster en Antropología Social y Doctora en Cambio Social de la Universidad de Ciencias y Tecnologías de Lille 1. Ha sido profesora invitada de la Universidad Autónoma Metropolitana – Lerma (2016-2017) y profesora de sociología urbana en la Universidad Iberoamericana (2012-2016). Se ha desempeñado como investigadora de tiempo completo en el Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos (2011-2015) y como postdoctorante de la Universidad Nacional Autónoma de México (2007-2008). Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores, Nivel 1.

Resumen

El proceso de globalización económica de las últimas décadas ha incidido en las políticas de planeación urbana, las cuales han desatendido el interés público privilegiando los intereses privados. El ordenamiento territorial al servicio de los intereses económicos y políticos no es nada nuevo, según Foucault (1977) se viene vislumbrando desde finales del siglo XVIII. Sin embargo, hoy en día esta tendencia está cobrando nuevas características bajo los efectos de la globalización con consecuencias importantes en el desarrollo urbano. En el presente artículo abordamos algunos planteamientos teóricos que han contribuido a la conceptualización de la ciudad como un bien común y examinamos en qué medida los megaproyectos implementados en Ciudad de México, como productos de la globalización y del nuevo paradigma de desarrollo urbano, van en contra de la construcción de un proyecto urbano colectivo, lo que nos permite reflexionar sobre las formas actuales de producción del espacio público y de la ciudad.

Palabras clave: globalización, megaproyectos, movimientos sociales, producción del espacio, derecho a la ciudad.

Resumo

O processo de globalização econômica das últimas décadas vem afetando as políticas de planejamento urbano, que não servem ao interesse público, privilegiando os interesses privados. O ordenamento territorial à serviço de interesses econômicos e políticos não é nada novo: segundo Foucault (1977) vem-se vislumbrando desde finais do século XVIII. Entretanto, hoje em dia esta tendência ganha novas características sob os efeitos da globalização. Neste artigo analisamos as consequências da globalização no desenvolvimento urbano, através da análise dos impactos sociais e territoriais de megaprojetos e, em especial, daqueles que foram implementados na Cidade do México. Também utilizamos algumas abordagens teóricas que contribuem à compreensão da cidade como bem comum. Partindo destes antecedentes, analisamos em que medida os megaprojetos, como produto da globalização e do novo paradigma de desenvolvimento urbano, são contrários à construção de um projeto urbano coletivo e, finalmente, realizamos algumas reflexões a respeito das formas atuais de produção do espaço público e da cidade.

Palavras-chave: globalização, megaprojetos, movimentos sociais, produção do espaço, direito à cidade.

Abstract

In the last decades, the process of economic globalization has initiated in urban planning policies which have disregarded the public interest, privileging private interests. This territorial ordering at the service of economic interests and politicians is nothing new: according to Foucault (1977), it came into view in the end of the eighteenth century. However, today this trend is acquiring new characteristics under the effects of globalization. In this article, we analyze the consequences of globalization in urban development through the analysis of social and territorial impacts of these megaprojects, particularly those that have been implemented in Mexico City. We also address some theoretical approaches that contribute to the conceptualization of the city as a common good. From these premises, we analyze the ways that the megaprojects, as products of globalization and of the new urban development paradigm, go against the construction of a collective urban project. Finally, we reflect on the current forms of production of the city and of public space.

Keywords: globalization, megaprojects, social movements, production of space, right to the city.

Résumé

Le processus de mondialisation économique des dernières décennies a influencé les politiques d'urbanisme, qui ont négligé l'intérêt public privilégiant les intérêts privés. La gestion du territoire au service des intérêts économiques et politiques n'a rien de nouveau ; selon Foucault (1977), elle se distingue depuis la fin du XVIIIe siècle. Cependant, cette tendance acquiert aujourd'hui de nouvelles caractéristiques sous les effets de la mondialisation, avec des conséquences importantes pour le développement urbain. Dans le présent article, nous abordons certaines approches théoriques ayant contribué à la conceptualisation de la ville en tant que bien commun et nous examinons dans quelle mesure les mégaprojets développés à Mexico, produits de la mondialisation et du nouveau paradigme du développement urbain, s'opposent à la construction d'un projet urbain collectif. Ceci nous permettra de réfléchir aux formes actuelles de production de l'espace public et de la ville.

Mots clés: mondialisation, megaprojets, mouvements sociaux, production de l'espace, droit à la ville.

Introducción

El proceso de globalización económica de las últimas décadas ha incidido en las políticas de planeación urbana, las cuales han desatendido el interés público y han privilegiado los intereses privados. El ordenamiento territorial al servicio de intereses económicos y políticos no es nuevo, según Foucault (1977), se vislumbra desde finales del siglo xviii. Sin embargo, hoy en día esta tendencia cobra nuevas características bajo los efectos de la globalización.

En el presente artículo estudiamos las consecuencias de la globalización en el desarrollo urbano a través del análisis de los impactos sociales y territoriales de los megaproyectos y, en particular, de aquellos que se han implementado o buscado implementar en Ciudad de México. También abordamos algunos planteamientos teóricos que han contribuido a la conceptualización de la ciudad como bien común. Partiendo de estos antecedentes, examinamos en qué medida los megaproyectos, como productos de la globalización y del nuevo paradigma de desarrollo urbano, se desmarcan de los modelos de planificación urbana y gestión territorial tradicionales, y reflexionamos sobre las formas actuales de producción del espacio público y de la ciudad.

Globalización y desarrollo urbano

En la década de 1980, México se vio afectado por reformas de ajuste estructural a raíz del no pago de su deuda pública. Bajo la presión de organismos financieros internacionales como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, el país se integró en la economía de libre mercado, desarrollando políticas de corte neoliberal como la privatización de las empresas de Estado, la concesión de los servicios públicos, la eliminación de los subsidios y otras medidas destinadas a promover el crecimiento económico. Bajo nuevos modelos de alianzas público-privadas se gestionaron e implementaron proyectos y megaproyectos a lo largo y ancho del país, tanto en el ámbito rural como urbano.

En sintonía con el nuevo modelo económico, se llevó a cabo una reestructuración de los gobiernos municipales para responder a las necesidades del sector privado por medio del desarrollo de un entorno amigable para los negocios (*business friendly environments*) (Strauch, Takano y Hordijk, 2015) y se plasmó la apertura del libre mercado del suelo urbano. Esta apertura flexibilizó los usos del suelo y las licencias de construcción gracias a la inversión creciente como respuesta a la reactivación económica propuesta, lo que dio inicio a las políticas de transferencia de potencialidades y de regeneración urbana: se consolidaron las inversiones privadas en zonas estratégicas de la ciudad a través de la construcción de grandes proyectos de infraestructura urbana, por ejemplo, los complejos de entretenimiento y centros comerciales, las infraestructuras viales (autopistas urbanas, segundos pisos y centros de transferencia modal, conocidos como cetram), las Zonas de Desarrollo Económico y Social (zodes) o los vastos desarrollos inmobiliarios como Nuevo Polanco o Santa Fe, en la zona poniente de Ciudad de México.

Estos megaproyectos son un reflejo de la tendencia actual del abandono del papel regulador del Estado en el ordenamiento del territorio (Pradilla Cabos, 2004) y de la incidencia, cada vez más frecuente, del sector privado en la elaboración y revisión de los programas de desarrollo urbano, en las tablas de uso del suelo y en el marco legal del ordenamiento del territorio (Coulomb, 2010). Como dispositivos de la globalización (Valenzuela, 2013), los megaproyectos son parte del modelo actual de desarrollo urbano y revelan nuevas formas de planeación y ordenamiento territorial. “La administración urbana pasó de tener un enfoque gerencial a otro empresarial, asumiendo los valores corporativos de competitividad, mercadeo y eficacia” (Valenzuela, 2013: 103). Para Sassen (2007) es evidente que, a partir de ese momento, el Estado se fue convirtiendo en la piedra angular de la implementación del sistema económico global.

Megaproyectos y ciudades competitivas

Con la finalidad de identificar las características principales de los megaproyectos que se han implementado o buscado implementar en Ciudad de México, así como destacar los impactos socioterritoriales de los mismos, analizamos algunos estudios de caso realizados en la última década sobre estas obras, los cuales están basados en trabajo de campo (Pérez Negrete, 2010, 2013; Moreno Carranco, 2008; Duhau y Giglia, 2008) y/o en fuentes documentales y hemerográficas (Alfie, 2013; Morales Guzmán, 2014; 2017). Estas investigaciones se centran en el análisis de cuatro megaproyectos: el proyecto de renovación urbana de Santa Fe, las Supervías Poniente y Oriente, y el Corredor Cultural Chapultepec. Si bien estos desarrollos se han diseñado o ejecutado a escalas espaciales muy diferentes (desde una avenida sobre una extensión de diez cuadras, a un área urbana de más de 900 hectáreas), comparten una serie de características propias de los megaproyectos que han sido descritas por otros autores en diferentes contextos geográficos (Díaz Orueta, 2015; Barrette, 2014; Theurillat y Crevoisier, 2013; Lehrer y Laidley, 2008; entre otros). Las presentamos a continuación.

En primer lugar, son proyectos que arrasan con el tejido urbano para dar pie a modelos de desarrollo radicalmente diferentes: no buscan integrarse al entorno ni adherirse a las dinámicas socioterritoriales existentes. El caso de la Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC) Santa Fe es muy revelador. Para la construcción de este gran desarrollo inmobiliario y centro financiero se desalojaron a los habitantes de la zona, se cerraron los basureros y se reubicaron a los pepenadores.² Con la finalidad de atraer a las clases sociales pudientes y a los inversionistas (proceso de gentrificación), se buscó una regeneración de las dinámicas urbanas locales y del diseño urbano existente. En este sentido, podemos calificar dicho tipo de proyectos como invasores, en la medida en que producen división y segregación socioespacial, y se yuxtaponen a los proyectos de desarrollo urbano local enfocados en rehabilitar espacios que permiten mejorar las condiciones de vida de los habitantes.

² En México, el término hace referencia a los trabajadores informales que separan la basura y venden objetos que pueden ser reutilizables.

En segundo lugar, la implementación de tales megaproyectos se acompaña de la expropiación de predios. Esto produce una oposición vecinal fuerte, manifestada de diversas formas, y la intervención por parte de las autoridades locales que recurren, con frecuencia, al uso de la fuerza pública para imponer sus obras. Como ejemplo, podemos mencionar la represión sufrida en julio de 2012 por los habitantes de la colonia La Malinche, en la delegación Magdalena Contreras, por oponerse a la construcción de la Supervía Poniente.

Otro punto característico de los megaproyectos es su difusión en los medios masivos de comunicación con la finalidad de darles un halo de legitimidad, ganándose a la opinión pública (Pérez Negrete, 2013). El discurso que se construye en torno a dichas obras está vinculado con el progreso económico: se habla de ciudades de vanguardia, de proyectos de clase mundial y de primer mundo, y de modernización de la ciudad. Se trata de una estrategia de mercadotecnia destinada no solamente a hacer atractivos estos proyectos para el conjunto de la población, sino para venderlos a sus destinatarios, habitantes e inversionistas. En el caso de Santa Fe, el discurso se basó en vender exclusividad y seguridad a los habitantes, y a las compañías transnacionales para que buscaran asentarse en esta zona de la ciudad (Moreno Carranco, 2008).

Sintetizando, los megaproyectos se caracterizan por ser de carácter extrapolable y de gran escala: transforman sustancialmente el territorio donde se implementan; tienden a excluir a la ciudadanía en la toma de decisiones; se imponen, regularmente, por medio de desalojos, expropiaciones y uso de la fuerza pública; y se promueven como proyectos ultramodernos que impulsan la economía a nivel local y nacional. Basados en alianzas público-privadas, responden a las aspiraciones de los actores políticos locales por construir ciudades competitivas, inscribiéndolas en las dinámicas metropolitanas globales. Con la finalidad de competir dentro del mercado de la economía global, las autoridades orientan el desarrollo de zonas con alto potencial comercial, dirigiendo su atención en los aspectos físicos de la renovación territorial y dejando de lado los aspectos económicos, sociales y culturales (Valenzuela, 2013). En definitiva, son considerados como un símbolo gracias al cual la ciudad se pone en escena (Manzagol y Sénécal, 2002) o, en otras palabras, expresa su identidad de marca. Son una herramienta del marketing urbano que busca encarnar la ciudad dotándola de cualidades específicas y transformándolas en puntos de anclaje de las redes económicas transnacionales (Ghorra Ghobin, 2001).

Impactos sociales y territoriales de los megaproyectos

Las diferentes investigaciones que analizan los impactos de la globalización en las ciudades, así como los estudios de caso que se centran en los efectos de los megaproyectos en las comunidades, revelan procesos urbanos que promueven la desigualdad social y espacial, la gentrificación, la exclusión de varios sectores de la población y la privatización del espacio. Estos impactos son observables a diferentes escalas espaciales.

A escala de la ciudad, los megaproyectos modifican la morfología urbana debido a los cambios de uso del suelo y a la gran necesidad de espacio que estos requieren. Los grandes desarrollos urbanos, como es el caso de Santa Fe y de otros proyectos inmobiliarios, se ven desarticulados de la trama urbana, produciendo espacios insulares desconectados del resto de la ciudad (Duhau y Giglia, 2008). Además, al invertir grandes cantidades de presupuesto público y privado en ciertas zonas de la ciudad, se dejan de lado muchas otras que carecen de servicios básicos, de mantenimiento y de diferentes tipos de infraestructura. Estos procesos son reveladores del “carácter dual” de la ciudad global (García Canclini, 2003: 11).

A modo de ejemplo, en Ciudad de México se pueden observar fuertes desigualdades entre los habitantes que tienen acceso a un transporte masivo y semimasivo de calidad (metro, Metrobus, Mexibus, tren y trolebús principalmente), y aquellos que están obligados a hacer uso del transporte de mala calidad; entre las viviendas situadas en la periferia que sufren de una insuficiencia de equipamientos, y los hogares situados en la ciudad central que tienen acceso a una parte importante de las redes de transporte y de los empleos formales, a actividades comerciales y financieras, así como a servicios de salud, educativos, culturales, deportivos y de esparcimiento (Suárez, Murata y Delgado Campos, 2015). Mientras que las políticas de transporte de los últimos sexenios han conllevado a una mejora de la movilidad en las zonas centrales de la ciudad, una de las únicas opciones en las periferias sigue siendo el transporte concesionado e informal, cuyo costo no regulado representa cada vez más un peso en la economía de los hogares, y cuyas unidades degradadas e inadecuadas ponen en riesgo la seguridad de los habitantes. Si a esto le agregamos que la facilidad para acceder a estos recursos es, en realidad, una posibilidad de acceso a oportunidades sociales y económicas (Litman, 1994), y de participación en la vida política y social de la ciudad (Lizarraga, 2012), los efectos de estas políticas son aún más drásticos, pues contribuyen a reforzar las desigualdades socioeconómicas, la desintegración de los territorios y de las poblaciones.

A escala barrial, los proyectos dividen las colonias y fragmentan el espacio de proximidad. Las autopistas urbanas son claros ejemplos de los impactos que pueden tener las grandes infraestructuras en la permeabilidad urbana, disminuyendo la accesibilidad y dificultando la movilidad de proximidad. Producen efectos de ruptura en el tejido urbano (Héran, 2011), lo que obliga a las personas que se desplazan a pie a que realicen rodeos importantes para llegar a su destino. Por otra parte, estas nuevas configuraciones del espacio urbano plantean la cuestión de la identidad territorial. Al transformar de manera acelerada y drástica el entorno construido, los megaproyectos alteran los usos del espacio, afectando la identidad de los lugares.

En síntesis, las dinámicas regidas por el peso del mercado y bajo el cobijo de la globalización dejaron de lado la concepción del espacio público como el lugar de la alteridad, de la puesta en escena de la diversidad social y del soporte de una identidad colectiva (Ghorra Ghobin, 2001), por lo que representan, según Carrión (2016), grandes riesgos para las ciudades latinoamericanas de hoy. Para este autor, el nuevo urbanismo de América Latina pone en peligro los espacios públicos, debido a que produce fragmentación del

espacio a través de procesos de segregación y autosegregación; impulsa la segmentación al reducirse el uso del espacio público por los sectores acomodados de la población; promueve la dispersión de la ciudad que dificulta la construcción de un sentido de pertenencia debido al desvanecimiento de la centralidad como factor de integración; produce inseguridad y desconfianza, por lo que disminuye el sentido de la colectividad; y privatiza ciertos espacios (como las vías rápidas) para el uso de quien pueda pagarlos. Al no tener capacidad de integración de los ciudadanos, el urbanismo bajo los efectos de la globalización es “destructor de la ciudad” (Carrión, 2016: 30).

La ciudad global versus la ciudad como bien común

Ahora bien, consideramos interesante partir de este último análisis sobre los impactos negativos del urbanismo neoliberal para definir algunos conceptos clave que aparecen reiteradamente en las reflexiones sobre la producción de la ciudad realizadas por Carrión y por otros autores mencionados a lo largo de este artículo. La aclaración de los conceptos de ciudad, espacio público y territorio nos permitirá plantear algunas interrogantes sobre las dimensiones de la ciudad que, según Carrión (2016), podrían estar en riesgo o ser objeto de destrucción. El urbanismo neoliberal y los megaproyectos anteriormente descritos van en contra de la ciudad como bien común, la cual se define con relación al concepto de espacio público. Para la delimitación de este último recurrimos al trabajo de Claval (2001).

La primera concepción de este término asocia la noción de espacio público al ejercicio de la soberanía. El espacio sobre el cual se ejerce un poder es público en la medida en que es supremo y se aplica a todos por igual. Aquí, el concepto de espacio público se refiere a la idea de totalidad en yuxtaposición con la de algo dividido o fragmentado. La segunda se basa en la concepción jurídico política del espacio público, que opone la esfera de lo público a la de lo privado. Lo público hace referencia a la vida política y al ejercicio de la ciudadanía, y lo privado a lo individual, a lo particular. Aplicado al espacio, el uso público del espacio está asociado al funcionamiento de la colectividad, mientras que su uso privado, al derecho individual y a la propiedad. La tercera se basa en la obra de Habermas (1962), en donde el espacio público es percibido como el de la opinión pública y de circulación de la información, aquel en donde se garantiza la libertad de la prensa y el derecho a expresar públicamente una opinión. En este sentido, es el lugar de expresión por excelencia y de garantía de las libertades democráticas. Ahora bien, en un sentido amplio, es público cualquier espacio de acceso no controlado que permite la circulación libre de las personas, de los bienes y de la información (Claval, 2001). Más allá de la circulación, el espacio público permite el intercambio y la interacción social, elementos indispensables a la actividad comercial y a la vida política.

Para Borja, los espacios públicos son el “lugar de representación y de expresión colectiva de la sociedad” (2003: 21), de “cohesión social” y de “intercambio” (2003: 115). Borja y Muxí (2000) van hasta

afirmar que el espacio público es, en realidad, la ciudad. Esta ciudad es percibida por Carrión (2016) como el espacio de concentración de la heterogeneidad social que requiere de espacios públicos que puedan, justamente, propiciar las relaciones interpersonales y el encuentro, posibilitar la unidad de la diversidad y definir la ciudadanía. En ese sentido, Coulomb (2006) afirma que la ciudad está constituida por el binomio espacio público-dinámicas urbanas, estas últimas vistas como dinámicas de apropiación y uso del espacio urbano, pero también como procesos que permiten organizar dichos espacios, producirlos, y distribuir los bienes y servicios en un territorio. De dichas concepciones se desprende una misma idea: el aspecto más significativo de la ciudad y de sus espacios públicos lo conforman las relaciones que se tejen en ellos. Con base en las definiciones y estudios analizados, podemos identificar cuatro tipos de relaciones: ciudadanía-territorio (apropiación y usufructo del espacio), entre ciudadanos en un territorio (espacio de interacción, de integración y de cohesión social), Estado-territorio (políticas públicas) y ciudadanía-Estado (expresión social y ejercicio de la ciudadanía).

Aquí surge un concepto que toma un lugar significativo en la definición de la ciudad y del espacio público: el de territorio. El territorio como entidad jurídico política, por supuesto, pero sobre todo como soporte para las dinámicas sociales. Proponemos ahondar un poco en este concepto para entender cuál es su vínculo con la ciudad y el espacio público.

La etología fue la primera disciplina que buscó teorizar el concepto de territorio, definiéndolo como la acción de apropiarse físicamente de un espacio más o menos delimitado, y de defenderlo de amenazas potenciales. Aquí, la territorialidad se expresa por medio de acciones desplegadas en un territorio, de actos de apropiación y de dominación. Partiendo de este significado, los antropólogos participaron, posteriormente, en la construcción del concepto de territorialidad, descrito como un sistema de valores que vincula a los actores sociales con un espacio determinado (Alphandéry y Bergues, 2004). Para el geógrafo Monnet (2013), la territorialidad se refiere al sentimiento de pertenencia que desarrollan diferentes actores entorno a un territorio. Por su parte, los psicólogos sociales y medioambientales Vidal y Pol (2005) han definido el concepto como un espacio apropiado (hecho propio), identificando un modelo dual de apropiación: la acción-transformación y la identificación simbólica. La primera implica acciones de individuos o grupos que marcan los espacios otorgándoles cierto significado, mientras que la segunda se refiere a la creación de un vínculo afectivo con el entorno, que conlleva a la definición de la identidad individual y colectiva. En este sentido, el territorio contribuye a consolidar el sentimiento de identidad colectiva de los individuos que lo ocupan (Di Méo, 1999). El territorio como modo de apropiación del espacio público es el espacio público habitado. Este concepto, ampliamente desarrollado en la obra de Duhau y Giglia (2008), se refiere a la experiencia urbana, y a las prácticas y representaciones que hacen posible otorgarle un sentido a la ciudad. Habitar es la capacidad que tienen las personas para significar y resignificar el entorno que les rodea, es la relación de los sujetos con su entorno. En definitiva, el territorio resulta de las relaciones que establecen las personas con el espacio. Al igual que los conceptos de ciudad y espacio público, el territorio no existe sin los individuos y grupos que interactúan con él.

El urbanismo neoliberal ¿un riesgo para la ciudad?

Con base en estas concepciones y definiciones sobre la ciudad, el espacio público y el territorio nos podemos preguntar en qué medida el urbanismo neoliberal y los megaproyectos son destructores de la ciudad, es decir, de qué forma estos proyectos ponen en riesgo el territorio como espacio esencialmente relacional. Y en qué medida comprometen la sociabilidad urbana, la construcción de la ciudadanía y de la identidad colectiva, la integración y la cohesión social, la construcción de la democracia, el sentido de pertenencia, la apropiación física y simbólica del espacio, así como su uso y usufructo

Los procesos neoliberales de producción urbana, además de fracccionar y segregar la ciudad, también han hecho surgir movimientos sociales que expresan su repudio en la escena pública frente a un urbanismo que afecta negativamente los barrios y las formas de vida de los habitantes. Algunos de estos movimientos urbanos surgidos en Europa y Estados Unidos, y analizados en los libros de Borja (2013) y Harvey (2013), reivindican el derecho a la ciudad oponiéndose a la concepción mercantilista de la misma y buscando recuperar los espacios públicos para crear en ellos una vida “menos alienada, más significativa y gozosa” (Harvey, 2013: 6).

En Ciudad de México y otras ciudades latinoamericanas la implementación de megaproyectos urbanos también ha suscitado la inconformidad de diferentes actores, impulsando la multiplicación de movimientos sociales y el surgimiento de nuevas formas de ciudadanía. De igual manera ha generado cuestionamientos sobre los efectos del urbanismo neoliberal y de las alianzas público-privadas en la gobernanza urbana. En este sentido, los megaproyectos representan un punto de partida para analizar la producción del espacio público y de las ciudades actuales. Constituyen una unidad de análisis interesante de la globalización en donde convergen, por una parte, los intereses del sector privado bajo el cobijo de las élites políticas que promueven la ejecución de grandes obras y, por otra, las estrategias de resistencia de comunidades y actores sociales de diversa índole que buscan frenar la ejecución de estas obras.

Los procesos de planeación y ejecución de los megaproyectos, y las características de los mismos, donde la consulta a la población afectada no es una práctica ni común ni concluyente, generan una fuerte oposición ciudadana, especialmente, por parte de los habitantes que viven en la inmediatez de estas infraestructuras, pero también de miembros de organizaciones de la sociedad civil, de académicos, de activistas y de otros ciudadanos que defienden un proyecto de ciudad diferente. Bajo el propósito común de impedir la construcción de una obra, las reivindicaciones son de diversa índole: diferentes voces se alzan en contra de los procesos de privatización del espacio público, a favor del medioambiente y de la preservación de los recursos naturales, del derecho a la vivienda y a la ciudad, o en contra de la hegemonía del automóvil. Los vecinos dialogan e interactúan con diferentes actores, tanto de gobierno,

como de organizaciones civiles y no gubernamentales; exigen consultas populares, buscan amparos, recogen firmas, redactan boletines de prensa, gestionan eventos, convocan a manifestarse, y llevan a cabo otras acciones para captar la atención de la ciudadanía e influir en las decisiones del gobierno. Las diferentes acciones se constituyen en competencias y aprendizajes que contribuyen a sentar las bases de una sociedad civil organizada y activa capaz de formular y defender sus intereses, y un proyecto de ciudad diferente. Además, en un contexto de democratización de los gobiernos municipales, estos movimientos demandan, cada vez más, su participación e incidencia en las políticas urbanas locales (Carrión, 2016). En este contexto de transición política hacia modelos de gobernanza territorial, las autoridades se ven forzadas a escuchar las demandas ciudadanas y a promover procesos formales de participación, como consultas públicas.

Un ejemplo reciente en Ciudad de México fue la tentativa de implementación en el año 2015 de un megaproyecto que fungiera como corredor peatonal elevado y que, a su vez, contara con diferentes espacios de comercio y servicios. Este sería concesionado al Banco Mexicano Invex por cuarenta años, que destinaría mil cien millones de pesos para su desarrollo (unos cincuenta y tres millones de dólares). Este megaproyecto, nombrado Corredor Cultural Chapultepec y rebautizado por sus contrincantes como *Shopultepec* por sus fines claramente comerciales, buscaba la renovación y reactivación de una de las avenidas principales de la ciudad, y fue promovido como una oportunidad, a mediano plazo, para el desarrollo inmobiliario de la zona. Su promoción, mediante el lenguaje propio del marketing urbano, lo identificaba como una nueva referencia internacional y un nuevo ícono que permitiría dar brillo a la capital mexicana, y mejorar el atractivo de la zona mediante un espacio de recreación inédito en el país y un ejemplo vanguardista de la movilidad urbana.³

Los vecinos de las colonias adyacentes, así como diferentes colectivos, organizaciones de la sociedad civil e, incluso, organizaciones internacionales como Greenpeace se movilizaron inmediatamente en contra del proyecto, con los argumentos principales que conllevaría a la gentrificación de la zona, privatizaría el espacio público y fragmentaría las colonias debido a su diseño peculiar de dos pisos. Rápidamente, organizaron campañas en contra del megaproyecto, conferencias de prensa, foros y otras actividades para informar a la ciudadanía sobre sus efectos negativos. A la par, expertos, urbanistas y arquitectos publicaron artículos que desaprobaban el proyecto y algunos líderes de opinión comunicaron su oposición en diferentes medios de comunicación.

Debido a las inconformidades que estaba generando el proyecto, el gobierno llevó a cabo asambleas informativas dirigidas a la ciudadanía, durante las cuales las personas podían plantear preguntas y dar su opinión sobre el proyecto. A pesar de esto, siguió recibiendo fuertes críticas y los habitantes empezaron a exigir que se sometiera a consulta pública. Finalmente, en un último intento por obtener legitimidad, las autoridades decidieron organizar

³ Lenguaje utilizado en el video promocional del Corredor Cultural Chapultepec. Para mayor información véase <https://vimeo.com/137996918>

Figura 1. Ilustración del Corredor Cultural Chapultepec



Fuente: página web oficial del proyecto (deshabilitada).

una consulta vinculante en la cual las personas se pronunciarían a favor o en contra del corredor peatonal. Con 64.3% votos en contra, el proyecto tuvo que ser cancelado por las autoridades y no fue llevado a cabo.

Ahora bien, lo que nos interesa aquí no es tanto analizar cuáles fueron los eventos y acciones que hicieron posible la cancelación del proyecto, sino entender los efectos de una posible implementación del proyecto en las dinámicas sociales y territoriales. En Ciudad de México, otros megaproyectos no corrieron con la misma suerte y sí lograron llevarse a cabo. Pero lo que resulta particularmente llamativo es que, en uno u otro caso, los efectos en la ciudadanía son similares.

En el caso que describimos, las protestas y actividades que se desarrollaron en contra del megaproyecto favorecieron el fortalecimiento de la ciudadanía y el incremento de la participación ciudadana, contribuyeron a reavivar el interés de los vecinos por su entorno físico y permitieron que los habitantes asumieran una postura frente al proyecto y participaran en la consulta pública. En ese sentido, estas dinámicas no solamente permitieron construir una ciudadanía más crítica y organizada, sino más consciente de su entorno físico y social, y dispuesta a defender un proyecto de ciudad incluyente, democrático y menos mercantilista. Estos procesos también tienen como efecto que las autoridades se vean limitadas

en su accionar en el momento de imponer dicho tipo de obras sin consultar a la ciudadanía o buscar un consenso. En ese contexto, los procesos sociales de defensa del territorio obligan cada vez más a los gobiernos a informar a los ciudadanos sobre los detalles de una obra y a hacerlos partícipes de la toma de decisiones. En este sentido, consideramos que tanto la ciudadanía como la gobernanza urbana se vieron beneficiadas por dicho proceso.

Ahora, si retomamos las concepciones de ciudad como espacio de relaciones y vínculo social, las resistencias ciudadanas tienen como efecto el desarrollo de una identidad común basada en un proyecto colectivo de ciudad, el refuerzo de un sentido de pertenencia no solo a la colonia y a los territorios de proximidad, sino a la ciudad en su conjunto, y a la apropiación y reapropiación del espacio público mediante las marchas y otras acciones desplegadas en el territorio. En este sentido, propician la integración y cohesión social, y refuerzan el sentido de colectividad y la construcción de identidades locales. Las relaciones entre los ciudadanos en un territorio se ven reforzadas, pero también aquellas que vinculan a las personas con su territorio y, por supuesto, las relaciones entre el gobierno y la ciudadanía.

La descripción y el análisis de las dinámicas sociales que surgen de la implementación o intento de implementación de los megaproyectos nos dan elementos para reflexionar sobre la producción

Figura 2. Presencia de la organización Greenpeace en la marcha en contra del Corredor Cultural Chapultepec



Fuente: Greenpeace México.

Figura 3. Cartel de la consulta ciudadana sobre el Corredor Cultural Chapultepec



- Menú
- Inicio
- Convocatoria general
- Lineamientos en materia de comunicación
- Convocatoria observadores
- Ubicación de centros y mesas receptoras (sistema) (excel)
- Información en poder de los grupos de representación
- Lista de representantes del Sí y el No
- Resultados de los sorteos
- Sesiones de la CPC
- Instituto Electoral del Distrito Federal 2015 | [webmaster@iedf.org.mx](#)
- Videos de sesiones de la CPC

Bienvenidas/os.

¿Debe o no debe realizarse el proyecto del "Corredor Cultural Chapultepec-Zona Rosa" en el tramo comprendido entre Lieja y la Glorieta de Insurgentes?

SÍ DEBE

Entra al apartado

NO DEBE

Entra al apartado


#TÚDECIDES

Fuente: Instituto Electoral del Distrito Federal (IEDF).

de la ciudad en el contexto de la globalización. Aquí, podemos ver que no se trata tanto de una producción de la ciudad bajo el dominio exclusivo de las instancias público-privadas sino, más bien, partiendo de las teorías sobre la producción del espacio de Lefebvre (2013), de una producción colectiva de lo urbano a través de diferentes formas de resistencia, de apropiación y resignificación del espacio. En definitiva, la ciudad se produce a través del ejercicio de la ciudadanía, la cual “se conquista en el espacio público” (Borja, 2003: 131). Por lo tanto, si bien no cabe duda de que los procesos de urbanización neoliberal, entre ellos la implementación de megaproyectos urbanos, son portadores de conflicto y pueden poner en riesgo la concepción misma de la ciudad como bien común y participar en su destrucción como adelanta Carrión (2016), algunos ejemplos nos muestran que también se están convirtiendo en una oportunidad para reforzar el vínculo social, construir ciudadanía y hacer ciudad.

Conclusiones

Si partimos de la definición de la planeación urbana como “la expresión *espacial* del proyecto nacional de desarrollo social y económico” (Bazant, 2001: 228), esta debe tener por finalidad la garantía del acceso equitativo a la educación, la salud, el empleo

y los demás derechos ciudadanos, para lograr el bienestar social de la población. Esta definición resuena con las reivindicaciones ciudadanas sobre el derecho a la ciudad, cuyo objeto es el goce efectivo de los derechos humanos en los contextos urbanos, así como la participación de la ciudadanía en los asuntos públicos, especialmente en el ámbito local y la defensa de la ciudad como bien común. En México, a pesar de que el gobierno reconoce explícitamente el derecho a la ciudad, asentado en el Artículo 12 de la Constitución Política de la Ciudad de México (Gobierno de la Ciudad de México, 2017) y en el capítulo segundo de la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (Cámara de Diputados, 2016), sigue priorizando los intereses privados sobre los públicos, y promoviendo prácticas de privatización del espacio público y de los bienes colectivos. Estas dinámicas no permiten garantizar el usufructo equitativo de la ciudad, por el contrario, exacerbando la desigualdad y la exclusión social como lo vimos a lo largo de este artículo. A pesar de que es responsabilidad del gobierno preservar un proyecto de ciudad colectivo e incluyente, y propiciar la integración de los habitantes mediante su participación en el ejercicio político y en la planeación urbana, en la práctica, son los ciudadanos los que, a través de movilizaciones y resistencias, defienden la ciudad como bien común, contribuyendo a la producción y coproducción de la misma. 

Bibliografía

- ALFIE, M. (2013). "Supervía Poniente: conflicto social y visión urbano-ambiental". *Estudios Demográficos y Urbanos*, 8 (3): 735-768.
- ALPHANDÉRY, P. y BERGUES, M. (2004). "Territoires en question: pratiques des lieux, usages d'un mot". *Ethnologie française*, 2: 5-12.
- BARRETTE, Y. (2014). "Le quartier des spectacles à Montréal: la consolidation du spectaculaire". *Téoros*, 33 (3, 2). Consultado en: <https://journals.openedition.org/teoros/2691>
- BAZANT, J. (2001). "Lineamientos para el ordenamiento territorial de las periferias urbanas de la ciudad de México". *Papeles de población*, 27: 223-239.
- BORJA, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza.
- BORJA, J. (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Madrid: Alianza.
- BORJA, J. y MUXÍ, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Taurus.
- CÁMARA DE DIPUTADOS. (2016). *Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano*. Consultado: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_281116.pdf
- CARRIÓN, F. (2016). "El espacio público es una relación, no un espacio". En: P. Ramírez Kuri (coord.), *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*. México: UNAM, pp. 13-47.
- CLAVAL, P. (2001). "Clisthène, Habermas, Rawls et la privatisation de la ville". En: C. Ghorra Ghobin (coord.), *Réinventer le sens de la ville: les espaces publics à l'heure globale*. París: L'Harmattan, pp. 22-31.
- COULOMB, R. (2006). "La democracia ciudadana, entre el barrio y la ciudad". En: L. Álvarez, C. San Juan y C. Sánchez Mejorada (coords.), *Democracia y exclusión. Caminos encontrados en la Ciudad de México*. México: UNAM, UAM, UACM, INAH, Plaza y Valdés, pp. 131-152.
- COULOMB, R. (2010). "La planeación y la gestión urbana frente a la utopía de la ciudad incluyente". En: L. Álvarez Enríquez, C. Sánchez Mejorada y C. San Juan Victoria (coords.), *La gestión incluyente en las grandes ciudades*. México: UNAM, UAM, INAH, Juan Pablos, pp. 134-154.
- DI MÉO, G. (1999). "Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales". *Cahiers de Géographie du Québec*, 43 (118): 75-93.
- DÍAZ ORUETA, F. (2015). "Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad: el ejemplo de Madrid Río". *Cuadernos Urbano*, 19 (19): 179-200.
- DUHAU, E. y GIGLIA, Á. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI.
- FOUCAULT, M. (1977). "L'oeil du pouvoir". En: J. Bentham, *Le panoptique*. París: Belfond, pp. 9-31.
- GARCÍA CANCLINI, N. (2003). "México 2010: una ciudad que improvisa su globalización". *Alteridades*, 13 (26): 7-14.
- GHORRA GHOBIN, C. (2001). *Réinventer le sens de la ville: les espaces publics à l'heure globale*. París: L'Harmattan.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO. (2017). *Constitución Política de la Ciudad de México*. Consultado en: <https://www.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/59a/588/5d9/59a5885d9b2c7133832865.pdf>
- HABERMAS, J. (1962). *Historia y crítica de la opinión pública. La transformación estructural de la vida pública*. Barcelona: Gustavo Gili.
- HARVEY, D. (2013). *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- HÉLAN, F. (2011). *La ville morcelée*. París: Economica.
- LEFEBVRE, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- LEHRER, U. y LAIDLEY, J. (2008). "Old mega-projects newly packaged? Waterfront redevelopment in Toronto". *International Journal of Urban and Regional Research*, 32 (4): 786-803.
- LITMAN, T. (1994). "Bicycling and transportation demand management". *Transportation Research Record*, 1441: 134-140.
- LIZARRAGA, C. (2012). "Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas". *Eure*, 38 (113): 99-125.
- MANZAGOL, C. y SÉNÉCAL, G. (2002). "Introduction". En: G. Sénécal, J. Malezieux y C. Manzacol (coords.), *Grands projets urbains et requalification*. Sainte-Foy: Presses de l'Université du Québec, pp. 1-6.
- MONNET, J. (2013). "El territorio reticular". En: B. Nates Cruz (coord.), *Enfoques y métodos en estudios territoriales*. Manizales: RETEC, pp.137-167.
- MORALES GUZMÁN, J. C. (2014). "Movilización ciudadana frente al proyecto de la "Autopista Urbana Oriente" en la Ciudad de México". *CUHSO · Cultura-Hombre-Sociedad*, 24 (2): 117-134.
- MORALES GUZMÁN, J. C. (2017). "Derecho a la ciudad y megaproyectos urbanos en la Ciudad de México: el escrutinio ciudadano en la orientación privada del proyecto Corredor Cultural Chapultepec-Zona Rosa". *Revista Mexicana de Análisis Político y Administración Pública*, 6 (1): 9-34.
- MORENO CARRANCO, M. (2008). "La producción espacial de lo global: lo público y lo privado en Santa Fe". *Alteridades*, 18 (36): 75-86.
- PÉREZ NEGRETE, M. (2010). *Santa Fe: ciudad, espacio y globalización*. Puebla: Universidad Iberoamericana.
- PÉREZ NEGRETE, M. (2013). "Entre la resistencia ciudadana y los megaproyectos: el caso de la Supervía Poniente". *Espacialidades*, 3 (2): 67-103.
- PRADILLA CABOS, E. (2004). "Ciudad de México: los caminos de privatización de lo urbano". *Ciudades*, 64: 57-62.
- SASSEN, S. (2007). *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires: Katz.
- STRAUCH, L., TAKANO G. y HORDIJK, M. (2015). "Mixed-use spaces and mixed social responses: popular resistance to a Megaproject in Central Lima". *Habitat International*, 45: 177-84.
- SUÁREZ, M., MURATA, M. y DELGADO CAMPOS, J. (2015). "Why do the poor travel less? Urban structure, commuting and economic informality in Mexico City". *Urban Studies*, 53 (12): 1-19.
- THEURILLAT, T. y CREVOISIER, O. (2013). "The sustainability of a financialized urban megaproject: the case of Sihlcity in Zurich". *International Journal of Urban and Regional Research*, 37 (6): 2052-2073.
- VALENZUELA, A. (2013). "Dispositivos de la globalización: la construcción de grandes proyectos urbanos en la Ciudad de México". *Eure*, 39 (116): 101-18.
- VIDAL, T. y POL, E. (2005). "La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares". *Anuario de Psicología*, 36 (3): 281-298.