



Detalles sobre la publicación, incluyendo instrucciones para autores e información para los usuarios en: <http://espacialidades.cua.uam.mx>

Adriana Aguayo Ayala (Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa)

Gestión del espacio público y renovación urbana. El caso de la avenida Presidente Masaryk
pp. 57-77

Fecha de publicación en línea: 30 de mayo de 2019.

DOI: <http://www.doi.org/10.24275/uam/cua/dcsh/esp/vol09/num01/Aguayo>

© **Adriana Aguayo Ayala** (2019). Publicado en *Espacialidades*. Todos los derechos reservados. Permisos y comentarios, por favor escribir al correo electrónico: revista.espacialidades@correo.cua.uam.mx

ESPACIALIDADES. Volumen 9, Núm. 01, enero - junio de 2019, es una publicación semestral de la Universidad Autónoma Metropolitana, a través de la Unidad Cuajimalpa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Ciencias Sociales, editada en la Ciudad de México, México. Con dirección en Av. Vasco de Quiroga 4871, Cuajimalpa, Lomas de Santa Fe, CP: 05300, Ciudad de México, México. Página electrónica de la revista: <http://espacialidades.cua.uam.mx/> y dirección electrónica: revista.espacialidades@correo.cua.uam.mx. Editora en jefe: Dra. Fernanda Vázquez Vela. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo del Título número 04-2011-061610480800-203, ISSN: 2007-560X, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número: María Fernanda Flores Torres (Dendrita Publicidad S. A. de C. V.), Temistocles, núm. 79, int. 3, Colonia Polanco IV Sección, Delegación Miguel Hidalgo, C.P. 11550, Ciudad de México; fecha de última modificación: mayo de 2019. Tamaño de archivo 400 kb.

responsable de la última actualización de este número: María Fernanda Flores Torres (Dendrita Publicidad S. A. de C. V.), Temistocles, núm. 79, int. 3, Colonia Polanco IV Sección, Delegación Miguel Hidalgo, C.P. 11550, Ciudad de México; fecha de última modificación: mayo de 2019. Tamaño de archivo 400 kb.

Espacialidades. Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura tiene como propósito constituirse en un foro de discusión académica que aborde la compleja, contradictoria y multicausal relación entre el espacio y la vida social. *Espacialidades* se inscribe en el debate académico internacional sobre el giro espacial en las ciencias sociales e invita al análisis de diversas prácticas sociales y formas de organización y acción política desde una perspectiva multidisciplinaria que ponga énfasis en las diferentes escalas territoriales. Los textos publicados incorporan métodos y problemas tratados desde la sociología, la ciencia política, la economía, los estudios urbanos, la geografía, los estudios culturales, la antropología, la literatura, el psicoanálisis y el feminismo, entre otros.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del comité editorial.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa.

Directorio

RECTOR GENERAL: Dr. Eduardo Abel Peñalosa Castro

SECRETARIO GENERAL: Dr. José Antonio De los Reyes Heredia

Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa

RECTOR: Dr. Rodolfo René Suárez Molnar

SECRETARIO DE UNIDAD: Dr. Álvaro Julio Peláez Cedrés

División de Ciencias Sociales y Humanidades

DIRECTOR: Dr. Roger Mario Barbosa Cruz

JEFE DE DEPARTAMENTO: Dr. Gabriel Pérez Pérez

Revista Espacialidades

DIRECTORA: Dra. Fernanda Vázquez Vela

ASISTENTE EDITORIAL: Mtro. Guillermo Paredes Orozco

ADMINISTRACIÓN DEL SITIO WEB: Rafael Eduardo Méndez Pérez

EDICIÓN TEXTUAL Y CORRECCIÓN DE ESTILO: Mtro. Hugo Espinoza Rubio

FOTOGRAFÍA DE LA PORTADA: © 2019 Jonathan Cosens en Unsplash @jcosens, <https://unsplash.com/@jcosens>

COMITÉ EDITORIAL: Dra. Montserrat Crespi-Valbona (Universitat de Barcelona, España), Dra. Verónica Crossa (El Colegio de México, México), Dra. Marta Domínguez Pérez (Universidad Complutense de Madrid, España), Dr. Marco Aurelio Jaso Sánchez (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa, México), Dra. Graciela Martínez-Zalce (Universidad Nacional Autónoma de México, México), Dr. Alejandro Mercado (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa, México), Dr. Jorge Montejano Escamilla (Centro de Investigación en Geografía y Geomática "Ing. Jorge L. Tamayo", México), Dra. Analiese Marie Richard (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa), Dra. Rocío Rosales Ortega (Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, México), Dr. Vicente Ugalde (El Colegio de México, México).

COMITÉ CIENTÍFICO: Dr. Tito Alegría (El Colegio de la Frontera Norte), Dra. Miriam Alfie (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa), Dr. Mario Casanueva (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa), Dra. Claudia Cavallin (Universidad Simón Bolívar, Venezuela), Dr. Humberto Cavallin (Universidad de Puerto Rico), Dra. Flavia Freidenberg (Universidad Nacional Autónoma de México), Dra. Clara Irazábal (Columbia University, Estados Unidos), Dr. Jorge Lanzaro (Universidad de la República, Uruguay), Dr. Jacques Lévy (École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Francia), Scott Mainwaring (University of Notre Dame, Estados Unidos), Miguel Marinas Herrera (Universidad Complutense, España), Edward Soja † (University of California, Estados Unidos), Michael Storper (London School of Economics, Reino Unido).

Gestión del espacio público y renovación urbana. El caso de la avenida Presidente Masaryk

Management of Public Space and Urban Renewal. The Case of President Masaryk Avenue

ADRIANA AGUAYO AYALA*

Resumen

El objetivo de este trabajo es contribuir a la discusión de las políticas urbanas orientadas a la gestión del espacio público implementadas en las últimas décadas en la Ciudad de México, a partir del análisis del estudio de caso de la renovación de la avenida Masaryk. Describe el proceso de renovación de la avenida a partir de información empírica basada en recorridos de campo, entrevistas, pláticas informales y revisión hemerográfica. Muestra el cuestionamiento que existió entre distintos sectores ciudadanos sobre la pertinencia y alcance de la obra, en especial por tratarse de un proyecto de inversión público-privada. Concluye con una crítica a las políticas urbanas neoliberales que acentúan la segregación socioespacial, al favorecer ciertos espacios como lugares de acumulación del capital, incidiendo en las formas de apropiación del territorio.

Palabras clave: políticas urbanas, espacio público, renovación urbana, bien común, Ciudad de México.

Abstract

The objective of this paper is to contribute to the discussion of urban policies oriented towards the management of public space implemented in the last decades in Mexico City, analyzing the specific case of the Masaryk Avenue renovation project. This paper describes the renewal process of the avenue based on empirical data including field trips, interviews, informal talks and hemerographic sources. The results shows how different citizen groups questioned the relevance and scope of the renewal, especially as public-private-partnership project. The article concludes with a critique of neoliberal urban policies that accentuate socio-spatial segregation by favoring certain spaces as places of capital accumulation, affecting the forms of appropriation of territory.

Keywords: urban policies, public space, urban renewal, common good, Mexico City.

Fecha de recepción: 7 de diciembre de 2017

Fecha de aceptación: 4 de diciembre de 2018

* Profesora-investigadora de tiempo completo, Departamento de Antropología, DCSH, UAM Iztapalapa. C.e.: <adriana.aguayo.ayala@gmail.com>.

Introducción

En septiembre de 2013, el entonces jefe de Gobierno de la Ciudad de México (CDMX), Miguel Ángel Mancera, anunció la renovación de la avenida Masaryk mediante un esquema de financiamiento novedoso, en el que participaba tanto el gobierno como la iniciativa privada. Se trataba de una propuesta de renovación urbana que surgió de la iniciativa privada y el esquema de financiamiento era público-privado, el anuncio de la obra y su posterior ejecución causaron diversos cuestionamientos por parte de la ciudadanía. Al tratarse de una avenida que aloja comercios de lujo y se ubica en una de las colonias más privilegiadas de la ciudad, se ponía en entredicho la pertinencia de destinar recursos para su remodelación, cuando existen problemas más acuciantes en zonas menos favorecidas. Y respecto del esquema de financiamiento, la ciudadanía se preguntaba ¿por qué se debía coparticipar (financieramente) en la remodelación de una vía pública? Y, en dado caso, ¿por qué no se les había consultado o permitido participar también en el diseño del proyecto?

En el centro de la discusión encontramos dos interrogantes: ¿quién debe encargarse del diseño y la gestión del espacio público? y ¿los proyectos de renovación urbana neoliberales benefician a la población en su conjunto? Las preguntas anteriores resultan fundamentales en una época en la que el modelo económico-político imperante sustituyó la política propia de los estados benefactores por una política de economía abierta, que redujo la actividad del Estado arguyendo deficiencia, desorganización o deterioro de la administración pública. Desde entonces, responsabilidades consideradas antaño propias de los gobiernos, como la regulación de la producción de bienes y servicios y la gestión del territorio, quedaron limitadas o restringidas.

Para posicionar a determinadas ciudades en el nuevo mapa global, los gobiernos nacionales y locales impulsaron políticas urbanas centradas en la renovación de territorios estratégicos aptos para la atracción de capitales extranjeros. En este proceso, el espacio público ocupó un lugar privilegiado en las políticas urbanas de las últimas décadas en todo el mundo, en tanto constituye un recurso —en más de un sentido: simbólico, económico, social— “al servicio de la reapropiación capitalista de la ciudad”, que muchas veces opera “como mera guarnición de acompañamiento para grandes operaciones inmobiliarias” (Delgado, 2011: 10-11).

El caso que nos ocupa, la renovación de la avenida Masaryk, no es la excepción, pues se trata de una de las calles comerciales consideradas más costosas a nivel mundial, cuya renovación permitiría el aumento del turismo y una mayor atracción de inversión extranjera. En este sentido, se considera que se trata de una zona estratégica de la ciudad, en tanto detonante de actividad económica vinculada a la oferta de bienes y servicios, especialmente los turísticos, comerciales o financieros. En la gestión del espacio urbano se han sustituido los planes de desarrollo y programas de ordenamiento urbano por proyectos específicos, en los que intervienen actores públicos, privados y locales. Dichos proyectos de gran escala se han centrado en lugares específicos y responden a esquemas de mercado orientados a la alta rentabilidad (Negrete, 2010).

Este trabajo, por tanto, se sitúa en el debate del *place making* que ha cobrado un interés primordial en las políticas urbanas neoliberales, posicionándose como discurso global de intervención del espacio público (Bourdin, 2015; Giglia, 2017). La premisa central de estas renovaciones impulsadas por los gobiernos locales, o bajo el esquema de asociaciones público-privadas, es que una mejora del espacio público —al que se piensa en tanto bien común— repercutirá en una mejora de la sociabilidad urbana. Esta “falacia del determinismo espacial” de la que nos han advertido algunos autores (Jacobs, 2011; Giglia, 2017), no sólo enfatiza que la relación entre la ciudad y la sociedad es más compleja, sino que cuestiona la pertinencia, el alcance y las repercusiones de obras que “hacen lugar” tratando de promover una sociabilidad aséptica y homogénea.

Como hipótesis de trabajo proponemos que los planes de remozamiento del espacio público presentan efectos limitados, pues al centrarse en espacios estratégicos si bien aumentan la rentabilidad de un espacio determinado, generan desigualdades con otras zonas de la ciudad que no han sido intervenidas.

El estudio de caso de la renovación de la avenida Masaryk nos permitirá dar cuenta, desde una perspectiva local, de la relación entre la gestión urbana y las políticas de renovación impulsadas por el urbanismo neoliberal, orientadas a la producción de espacios competitivos para la captura de flujos de inversiones inmobiliarias y turísticas. Su originalidad radica en la descripción y análisis de un estudio de caso centrado en una de las calles con rentas más caras de la ciudad y habitantes

de alto poder adquisitivo, cuya remodelación generó movilizaciones de parte de una ciudadanía que cuestionaba el modelo de gestión (público-privado), la pertinencia y el alcance de la obra.

Desde una mirada que relaciona los ámbitos local y global, observamos la movilización y el cuestionamiento ciudadano ante esta obra como un caso que se suma a otros que han examinado proyectos urbanos implementados en la CDMX bajo el modelo del urbanismo neoliberal. Se trata, en suma, de movilizaciones ciudadanas que discuten y polemizan sobre el nuevo modelo de gestión urbana y reclaman a la autoridad transparencia de la información e inclusión en la toma de decisiones de la gestión de la ciudad.

La recolección de datos se realizó entre enero de 2014 y diciembre de 2015. Se trata de una investigación cualitativa, sustentada principalmente en entrevistas semiestructuradas, realizadas a veinte actores clave,¹ tanto del proyecto de la obra de renovación (presidente de la Asociación de Propietarios de Masaryk, arquitecto de la obra, jefe de Proyectos de la Delegación Miguel Hidalgo), como de la zona (representantes de los comités vecinales de Polanco, altos ejecutivos de empresas localizadas en la avenida Masaryk, habitantes y trabajadores). Como apoyo se realizaron recorridos de campo para observar y documentar fotográficamente la transformación de la avenida en sus distintas fases, asimismo se sostuvieron pláticas informales con quienes paseaban en la zona para conocer qué tan seguido asistían, cuál era el motivo de su visita y qué pensaban de la remodelación y si sus actividades en este espacio se habían modificado. A esto se añadió una revisión hemerográfica en tres diarios de circulación nacional (*El Universal*, *Milenio* y *La Jornada*) y una revista (*Real Estate Market and Lifestyle*), de donde se obtuvo una información sistematizada acerca de la cronología del proceso de remodelación, así como de las distintas opiniones (en pro y en contra) que ésta generó. A partir del cruce de información, obtenida mediante distintos instrumentos de recolección, nos acercamos al problema de investigación desde diferentes ángulos, y contrastamos las diferentes posturas entre quienes impulsaron la obra —autoridades locales, el arquitecto responsable de la obra, miembros de la APM— y quienes serían los principales beneficiados o afectados por aquélla —habitantes, trabajadores de la zona, directivos de empresas en la zona, paseantes—, así como vislumbrar las narrativas que construía la prensa a favor y en contra de este proyecto.

La lógica que guía este texto parte de un breve acercamiento histórico a la noción de espacio público, distinguiendo, primero, algunas formas de entender las nociones de lo público y lo privado, hasta el surgimiento de la noción misma de espacio público en tanto instrumento ideológico (Delgado, 2011), a manera de un tipo ideal que lo concibe como un espacio neutro, de libre acceso y uso intensivo en el que se expresa la vida democrática (Duhau y Giglia, 2008).

Esto nos permitirá continuar con una reflexión sobre la manera en que las políticas del urbanismo neoliberal se han centrado en la renovación del espacio público —bajo el discurso del bien común—, como el principal recurso para atraer turismo, inversión extranjera e impulsar zonas estratégicas para un mayor desarrollo inmobiliario, creando espacios de desigualdad en la ciudad que contrastan con las zonas que no han sido intervenidas por no ser consideradas altamente redituables.

Posteriormente describimos y analizamos el caso de renovación de la avenida Masaryk como un ejemplo particular de una renovación que no estuvo libre de cuestionamiento ciudadano por la pertinencia, alcance y gestión de una obra pública impulsada mediante una asociación público-privada (APP).

Finalmente, concluimos que los proyectos de renovación impulsados en las últimas décadas en la CDMX, en el marco de las políticas urbanas neoliberales, han generado procesos de segregación socioespacial al favorecer ciertos espacios como lugares de acumulación del capital, incidiendo en las formas de apropiación del territorio.

¹ Cada uno de los actores que entrevistamos fue intencionalmente seleccionado por sus posibilidades de ofrecer información profunda y detallada sobre el tema a analizar, dado que el interés de la investigación fue la comprensión de un proceso social complejo. Durante el trabajo de campo, recabamos datos hasta alcanzar un punto de saturación.

De la noción de lo público a la idea de espacio público

El espacio público es un término polisémico que debe entenderse históricamente. Previo a la existencia de la noción de espacio público, “lo público” nos dice Sennett (2002), se relacionaba en la Antigüedad con la idea del *bien común*, en primera instancia y, más tarde, se asoció también con lo que es abierto y manifiesto a cualquier persona. En oposición, *lo privado* fue entendido primero como el lugar de lo privilegiado y, desde el siglo XII, se comenzó a entender como el ámbito de lo íntimo y lo familiar. Durante el Renacimiento, el uso de la noción de lo público siguió manteniendo la idea del bien común, pero empezó a pensarse también en relación con la sociabilidad cuando surgió la idea de “el público” en el sentido de audiencia, espectador.

Desde el siglo XVIII, en ciudades como París y Londres, la relación entre grupos de diferentes estratos sociales comenzó a ser espacialmente más próxima, y lo público adquirió una dimensión cercana a la actual, concebido como un escenario socialmente diverso, que incluye a propios y extraños, en el que se puede estar de manera anónima² y se ubica fuera del ámbito familiar (privado). Desde entonces, este tipo de vida pública fue asociado con la vida en las grandes ciudades, de ahí que se acuñara el término cosmopolita para referirse a una persona “que se mueve cómodamente en la diversidad” (Sennett, 2002: 49). A ello se sumará la transformación de las ciudades —principalmente europeas— entre los siglos XVIII y XIX, donde se llevó a cabo un reordenamiento de los espacios y se regularon distintas actividades urbanas. Será la época del nacimiento de nuevos espacios, como los salones de café, o de su apertura a un espectro más amplio de la sociedad, como los parques, el teatro y la ópera, que dejaron de ser de uso exclusivo de una minoría aristocrática. Los hábitos de la sociabilidad comenzaron a ser adoptados incluso por las clases trabajadoras.

En este contexto surge, siguiendo a Jürgen Habermas (1986), la *esfera pública*, entendida como un espacio de mediación entre el Estado y la esfera privada (la familia), que sería propia de la sociedad burguesa. Se trata de la esfera de las personas (privadas) reunidas en público (los salones de café de la época, por ejemplo), para debatir asuntos comunes que antes solían ser vistos como exclusivos del Estado. Esos debates conformaban lo que el autor llama la *opinión pública*. En este periodo, se emprendió una serie de reformas encaminadas a ordenar el espacio urbano para volverlo más confortable, pero también para obtener un mejor control de éste y de la población que lo habitaba. Desde entonces, aquello que solemos llamar espacio público forma parte de un orden urbano que divide y regula socialmente el espacio, al tiempo que significa un adiestramiento de las personas.

Nacieron así las ciudades modernas en las que el control del espacio urbano caminaba de la mano de la regulación de los usos de los espacios públicos y el disciplinamiento de la población, especialmente de las poblaciones consideradas “peligrosas”, lo que dio lugar a un orden urbano que supuso la “domesticación de la calle” (Duhau y Giglia, 2008). En este momento, la línea de separación entre lo público y lo privado asociaba la conducta pública cosmopolita con “la civilidad” y dejaba en el ámbito privado las capacidades naturales: reproducción, crianza, amor y amistad profunda.

En este contexto encontramos, por ejemplo, las reformas de Haussman en París, las cuales supusieron la separación de actividades, la zonificación de acuerdo a la pertenencia de clase y la creación de nuevos espacios urbanos, como los *boulevards*. La creación de estos nuevos espacios urbanos de uso público no formaba parte de un intento por realizar un proyecto inclusivo y democrático, sino que se trataba de un mecanismo de control social que segregaba actividades y excluía cierto tipo de poblaciones que, con la transformación de las ciudades en los siglos XVIII y XIX, parecían estar cada vez más entremezcladas. Y, a la vez, servía como reflejo del esplendor y la prosperidad de aquella época (Duhau y Gliglia, 2008).

De esta distinción entre las esferas de lo público y lo privado nacerá, posteriormente, la idea del espacio público como una manera de localizar espacialmente el tipo de relaciones que se establecían en la vida pública, aunque no tenía aún la fuerza actual. El concepto de espacio público recibió muy poca atención, incluso en las “obras clásicas del pensamiento

² El cuento “El hombre de la multitud” de Edgar Allan Poe, publicado en 1840, ha sido tomado como referencia y testimonio de la vida en las metrópolis del siglo XIX. En el texto, Poe describe vívidamente la experiencia urbana de las modernas ciudades industriales, a partir de la contradicción que se produce al no poder estar solo y a la vez ser un personaje anónimo.

urbano” (Delgado, 2011). Entre las décadas de los sesenta y ochenta del siglo xx, en los casos en que era empleada esta noción, servía para aludir a los espacios abiertos, de libre acceso y uso público, en contraposición a los de uso privado. Pero sería hasta los años noventa cuando su utilización empezó a tener un uso más intensivo y se convirtió en *instrumento ideológico* (Delgado, 2011). Será también en esta década cuando surja una especie de *tipo ideal* que trasladaba los atributos de la llamada esfera pública al espacio público. Dicho tipo concebía al espacio público como un espacio neutro, de libre acceso y uso intensivo, en el que se está en copresencia de extraños gozando de anonimato, donde se es igual en la diferencia y se convive pacíficamente (Duhau y Giglia, 2008: 46).

Este tipo ideal, que concebía a los espacios públicos como medio y expresión de la vida democrática, sirvió para que se generalizara la idea de la muerte o crisis del espacio público moderno durante los años ochenta y noventa, cuando se concebía que la existencia misma de la ciudad estaba amenazada por el nivel de deterioro, abandono o privatización de los espacios públicos (Sennett, 2002). Especialmente el deterioro de las zonas centrales de las grandes ciudades y la transformación de la periferia urbana, contribuyeron a la diseminación del discurso de la crisis urbana. Fue entonces cuando los gobiernos de las ciudades y los agentes inmobiliarios aprovecharon este discurso para emprender proyectos de recuperación, rehabilitación, renovación o reconversión de espacios urbanos devaluados, en aras del bien común, como parte de las políticas del urbanismo neoliberal.

De ciudades, políticas neoliberales y su efecto en el espacio público

El neoliberalismo se sustenta en la creencia de que los mercados abiertos, competitivos y desregulados, al estar libres de la interferencia estatal, se convierten en la mejor vía de desarrollo socioeconómico:

En este contexto, las doctrinas neoliberales fueron desarrolladas para justificar, entre otras cosas, la desregulación del control estatal sobre la industria, las ofensivas contra la mano de obra organizada, la reducción de impuestos corporativos, la reducción y/o privatización de bienes y servicios públicos, el desmantelamiento de programas de bienestar social, el incremento de la movilidad del capital internacional y la intensificación de la competencia interlocalizada (Brenner *et al.*, 2009: 50).³

En este escenario, las ciudades se han convertido en lugares estratégicos del proceso de reestructuración neoliberal, por ello representan lugares en donde se experimenta una intensa producción y reorganización del espacio, a la vez que una resistencia a los programas neoliberales de renovación urbana (Brenner *et al.*, 2009). El capitalismo, históricamente, ha producido un paisaje favorable a su propia reproducción, paisaje que con cada crisis del sistema se transforma para volver rentables los excedentes que carecen de oportunidades; especialmente lo han hecho mediante la expansión geográfica y la reorganización del espacio.

En la fase neoliberal, por ejemplo, las innovaciones tecnológicas permitieron nuevas y más rentables formas de circulación del capital, dispersando y descentralizando la actividad productiva. Las actividades económicas fueron relocalizadas allí donde el costo de obtención de los medios de producción, la mano de obra y el acceso al mercado fuera menor. Estos procesos dieron lugar a las llamadas economías de aglomeración, las cuales concentran centros de producción, decisión e innovación, produciendo a nivel mundial una división espacial desigual, pues unas regiones se vieron beneficiadas, en tanto que otras se empobrecieron aún más (Harvey, 2014). De ahí el énfasis de las políticas urbanas centradas en la renovación urbana, pues las ciudades, para posicionarse como escenarios competitivos, debían renovarse o morir.

³ Excepto donde se señale, las traducciones son nuestras

Para hacer entrar o mantener a sus regiones en esa red de ciudades competitivas, los gobiernos nacionales y locales promovieron la transformación urbana mediante una “destrucción creativa” (Brenner *et al.*, 2009), implementada bajo el esquema de una política orientada en la renovación de espacios urbanos. De una planeación racional, centrada en la implementación de planes de regulación, ordenamiento territorial y gestión del patrimonio histórico, se transitó a una planeación estratégica que buscaba convertir a las ciudades en espacios aptos para la inversión extranjera.

Las políticas urbanas a nivel mundial se orientaron, desde entonces, en la renovación urbana; especialmente en la rehabilitación de espacios públicos devaluados (centros históricos, plazas y parques), la reconversión de pasivos urbanos (zonas portuarias e industriales en desuso) y el reforzamiento o creación de nodos financieros y de servicios, mediante un novedoso esquema de financiamiento e inversión público-privado (Aguayo, 2016b). Las políticas de revitalización, renovación y recuperación de espacios públicos que se han implementado desde los años noventa a escala mundial han tenido por objetivo convertir las áreas “decadentes” de la ciudad en activos económicos y sociales, con el objetivo de atraer la inversión y el turismo. La rehabilitación de parques, plazas, jardines, la peatonalización de calles, entre otras intervenciones al espacio público, conlleva el incremento en el uso del suelo, y a la postre genera especulación inmobiliaria y desarrollo urbano. Este proceso no se encuentra libre de conflicto, en tanto genera procesos de gentrificación y segregación socioespacial.

En la Ciudad de México, donde se localiza nuestro caso de estudio, las políticas urbanas centradas en la recuperación de espacios públicos y bienes considerados patrimonio histórico se han impulsado desde los años noventa, como parte de una política que pretendía renovar la imagen de la ciudad para convertirla en escenario competitivo dentro de la red de ciudades globales. Estos proyectos de renovación urbana se han implementado especialmente en zonas puntuales de la ciudad consideradas estratégicas —en términos de la atracción de capitales, vía la inversión directa o el turismo— como el Centro Histórico, la zona chinampera de Xochimilco, los centros históricos de Coyoacán y Tlalpan, el Paseo de la Reforma y colonias como Polanco, Las Lomas, Condesa, Roma y San Ángel.

Otras acciones de menor escala se han realizado mediante obras de mejoramiento en plazas, parques y jardines, así como con la creación de nuevos espacios públicos, mediante la instalación de los llamados parques de bolsillo⁴ y la recuperación de bajopuentes.⁵ Sin embargo el Centro Histórico es el que más recursos ha recibido y el que década tras década recibe mayor atención (Aguayo, 2016a; Delgadillo, 2016).

Estas intervenciones espaciales se sustentan en un discurso que invoca el bien común como un medio de legitimación de la renovación urbana, sin embargo, su práctica sigue la lógica de lo que algunos han llamado el urbanismo insular, que interviene espacios muy puntuales dentro de las ciudades, sin conexiones con su entorno, lo que conlleva procesos de expulsión de actividades y poblaciones discordantes con el nuevo paisaje (Giglia, 2013). Diversos autores subrayan que, entre las nuevas modalidades de la implementación de políticas urbanas de rehabilitación de los espacios públicos, se encuentran la hiperreglamentación del espacio tendiente a la exclusión de usos “indebidos” y a la segregación de comportamientos “inapropiados” (comercio ambulante, ocupación del espacio por poblaciones en situación de calle, prostitución) que se pretenden controlar mediante la hipervigilancia de los espacios (incremento de policías, cámaras de seguridad). Todo ello bajo un discurso incluyente que persigue hacer del espacio público “un espacio para todos”, pero ordena y controla el espacio público mediante la política de la “cero tolerancia”, desplazando usos y personas consideradas “inconvenientes” (Delgadillo, 2016; Delgado, 2011; Giglia, 2013).

Lo anterior es resultado de las contradicciones inherentes al sistema que, si bien se sustenta ideológicamente en la competencia individual y aspira a un libre mercado sin ningún tipo de interferencia estatal, provoca la intensificación de formas disciplinarias de coerción e intervención estatales para imponer sus propias reglas de mercado y controlar sus efectos colaterales: intensificación de la desigualdad, inseguridad social, estancamiento económico, entre otros. Al redefinir el orden

⁴ El programa de parques públicos de bolsillo recupera espacios urbanos y viales de pequeñas dimensiones que se encuentran subutilizados, para convertirlos en áreas para el disfrute de la comunidad inmediata. Dependiendo de su tamaño, pueden albergar diversas actividades, de acuerdo a la vocación del espacio, como zonas de juegos para niños y actividades deportivas.

⁵ El programa de recuperación de bajopuentes interviene los espacios residuales que se generan con la construcción de puentes vehiculares, para convertirlos en puntos de interconexión. Su esquema de operación combina espacio público, zonas comerciales y área de estacionamiento.

urbano, el acceso al espacio público y, en suma, el derecho a la presencia en la ciudad se ve limitado para determinados sectores de la población: "Por ello, el espacio público termina siendo el ámbito más significativo del conflicto urbano, sea como asedio por parte del capital o como expresión e integración de la sociedad" (Carrión, 2016: 15). "La ciudad se entendió como un espacio en el que diferentes comunidades —llegadas a través de los procesos migratorios provenientes del campo— se modernizaban a partir de un proceso social y cultural en donde los valores, conductas y formas de vida transitaban a nuevas formas de vida urbana (Cruz y Carmone, 2012: 24)".

Lo que parece haber sido olvidado es que las ciudades son, por excelencia, el espacio de la diversidad. En los estudios sociológicos, la oposición campo-ciudad fue la imagen recurrente para describir las diferencias y contradicciones, tanto espaciales como sociales, de las ciudades en desarrollo:

Esta visión de la urbanización como un proceso homogeneizante ocultó los distintos modos de experimentar la realidad urbana. Años más tarde, gracias al enfoque cultural, según estas autoras, la ciudad dejó de ser definida en oposición al campo, para ser entendida como lugar de expresión de relaciones simbólicas, mediadas por la interacción de habitantes con diferentes modos pensar, vivir y apropiarse de la ciudad.

Como señalan Duhau y Giglia (2008), ni en las prácticas ni en los imaginarios la ciudad puede ser aprendida como un todo que proporcione referentes en común al conjunto de sus habitantes. La experiencia metropolitana⁵ es fragmentaria y desigual, debido a la escala de interacción y a la coexistencia de distintos tipos de asentamientos dentro de la ciudad. De ahí que se configuren territorios en los que rigen microórdenes específicos (Giglia, 2015) que distinguen y separan a quienes pueden/quieren/deben usarlos y quienes no. Están en juego formas determinadas de apropiación del espacio público, mediadas por relaciones de poder que determinan quién puede tener derecho a producir, disfrutar, gestionar, disputar y habitar la ciudad y sus espacios públicos. Pues, como señala Delgado (2011), la diversidad social, cultural y política de la ciudad es también visible en las formas en que el espacio público y los recursos urbanos son disputados. Lo que parece definir el espacio público, entonces, no es ni ha sido nunca su carácter neutro, en donde se puede ser igual en la diferencia y se convive pacíficamente, como proponía el arquetipo, sino su configuración en tanto espacio de disputa y conflicto de lo que individual y colectivamente entendemos por bien común.

La renovación de la avenida Presidente Masaryk

Esta avenida se localiza en la colonia conocida como Polanco, que fuera fraccionada por los desarrolladores inmobiliarios de la Lama y Basurto⁶ alrededor de los años treinta del siglo xx. Sobre terrenos pertenecientes a la Hacienda de San Juan de Dios de los Morales,⁷ la colonia Chapultepec Polanco, como se le llamó originalmente, se diseñó para familias de clase media que por aquella época comenzaban a abandonar terrenos más céntricos, en busca de una vida urbana menos ajetreada. Habitada principalmente por familias de ascendencia española, libanesa, alemana y francesa, y en donde se asentó una parte importante de la comunidad judía en México, la colonia tomó su nombre de un río que cruzaba por lo que hoy es la avenida Campos Elíseos. El área fraccionada en un principio se localizó en el cuadrilátero que conforman las avenidas Presidente Masaryk, Anatole France, Paseo de la Reforma y Arquímedes. Tenía como centro el parque Lincoln, siguiendo la

⁶ De la Lama y Basurto, unos años antes se habían encargado de fraccionar y diseñar las colonias Condesa y Chapultepec Heights (hoy, Las Lomas de Chapultepec).

⁷ La terrenos de dicha hacienda formaron parte de las tierras que el rey de España donó a Hernán Cortés en el siglo xvi y que por aquel entonces eran dependientes de la jurisdicción de Tacuba..

tendencia de las llamadas ciudades-jardín. Posteriormente, se fraccionaron otras secciones y la colonia se expandió hasta llegar a sus límites actuales.⁸

Originalmente llamada avenida de la Hacienda, la avenida Presidente Masaryk, como se le conoce actualmente, se erigió como una de las principales calles de la colonia por su amplitud y cercanía con el parque Lincoln. Su nombre actual le fue otorgado en 1936, por el presidente Lázaro Cárdenas, en honor al fundador y presidente de la entonces República de Checoslovaquia, Tomáš Garrigue Masaryk,⁹ quien fuera reconocido por su política democrática y por su labor en la defensa de los derechos humanos, en particular de la comunidad judía.

Caracterizada por sus residencias de estilo californiano, la colonia Polanco, hacia finales de los años sesenta, comenzó paulatinamente un proceso de transformación. Especialmente hacia el poniente comenzaron a aparecer edificios de tipo habitacional, algunos de ellos de estilo funcionalista. Pero fue hasta los noventa cuando la colonia sufrió mayores transformaciones en términos del entorno construido, pues un número importante de casas fueron reemplazadas por edificios, lo que dio lugar a un considerable aumento de población. Además de la demanda habitacional, la zona también se constituyó en un polo financiero, turístico y comercial, pues tras el terremoto de 1985, que dañó una parte importante del centro de la Ciudad de México, buena parte de las oficinas, hoteles y comercios que se alojaban en la zona central de la ciudad se trasladaron a Polanco. Fue por aquella época que el comercio de lujo de la Zona Rosa, que venía en decadencia desde años atrás, decide trasladarse a la avenida Masaryk:

todos los comercios de lujo que estaban en Amberes hace unos diez años están aquí ahora, está Cartier, está Mont Blanc, Tane, todas las tiendas de lujo [...], y ahora estamos todos aquí. Antiguamente las joyerías estaban en el Centro, después se pasaron a esa parte de la Zona Rosa y, bueno, la Zona Rosa ya no es tan de lujo, entonces, pues ya todo está en esta área (VG, alto ejecutivo de una casa joyera, entrevistado por Adriana Aguayo, 5 de febrero de 2015).

Comparada con la Fifth Avenue de Manhattan, la avenida Masaryk, desde los años noventa, se caracteriza por albergar algunas de las marcas de ropa, calzado, joyería, muebles y autos más lujosas del mundo, así como algunos de los restaurantes más caros del país. Actualmente se ubican aquí las *flagship store*¹⁰ de marcas como Cartier, Louis Vuitton, Chanel, Prada, Gucci, Hermès, Tiffany, Hugo Boss, Max Mara, Mont Blanc, Salvatore Ferragamo, entre otras. De acuerdo con la firma inmobiliaria Cushman & Wakefield's, la avenida Masaryk se sitúa en el puesto número 3 de las calles más caras de Latinoamérica y en el 43 a nivel mundial, con una renta anual de hasta cien dólares por pie cuadrado:¹¹

aunque han surgido muchas zonas comerciales, yo creo que es como presencia, un poquito como las calles en Estados Unidos como en Bel Air, como en Beverly Hills o como la Quinta Avenida, calles donde están las principales marcas de

⁸ Sus límites son la avenida Ejército Nacional al norte, la avenida Reforma al sur, la avenida Mariano Escobedo al este y el Anillo Periférico al oeste. Oficialmente el territorio reconocido como Polanco se divide en cinco secciones enumeradas con números romanos; sin embargo, entre sus más antiguos residentes se considera que son diez las zonas en que se divide, que de poniente a oriente se llaman: Del Bosque, Los Morales, Los Morales sección Palmas, Los Morales sección Alameda, Palmitas, Polanco Reforma, Polanco Chapultepec (la primer área desarrollada en torno al parque Lincoln), Chapultepec Morales, Residencial del Bosque y Rincón del Bosque. En los mapas de la guía roja aún se emplea esta nomenclatura.

⁹ En el año 2000, el gobierno de Praga donó una estatua de Tomáš Garrigue Masaryk a la Ciudad de México. Fue colocada en la glorieta de Masaryk, localizada en el cruce de las avenidas Masaryk y Arquímedes.

¹⁰ El origen de este término, ampliamente usado en el sector de ventas al menudeo (*retail*), se remonta al ámbito náutico. En dicho contexto, *flagship* se refiere a la nave más grande, rápida, nueva, mejor armada, más conocida. Cuando se traslada al ámbito del retail, se emplea para referirse a una tienda ubicada en un lugar prominente, a la tienda más grande de una cadena o la ubicación más conocida de un minorista. Debido a sus características pueden llegar a ser consideradas como atracciones turísticas, como sucede con la tienda de Tiffany & Co en la Quinta Avenida de Nueva York, que en las guías de la ciudad suele ser recomendada como parte de los puntos turísticos a visitar.

¹¹ A manera de comparativo, la renta anual por pie cuadrado en la Quinta Avenida de Nueva York (entre la calle 49 y la 60) que ocupa el lugar número uno de la clasificación, asciende a los tres mil dólares. La calle Garcia D'Avila, mejor conocida como Ipanema, en Río de Janeiro, Brasil, situada en el puesto número uno de Latinoamérica, tiene un valor de renta anual por pie cuadrado de 113 dólares por año.

lujo [...]. Entonces, yo creo que para tiendas de lujo, sí es importante tener una representación en Masaryk (AB, alto ejecutivo de una casa joyera, entrevistado por Adriana Aguayo, 17 de febrero de 2015).

En 2013, algunos de los directivos de marcas cuyas *flagship* se localizaban en esta avenida, pidieron a los propietarios de los locales comerciales tomar medidas respecto de la avenida, ya que en los últimos meses se había vuelto insegura y cada vez menos frecuentada, lo que repercutía en los ingresos comerciales:

todo mundo me estaba diciendo básicamente lo mismo: la calle está muy fea, la calle está muy peligrosa, las banquetas son nulas [...]. ¿Qué hacemos? [...]; hicimos una reunión y decidimos que lo que teníamos que hacer era una remodelación de Masaryk y que íbamos a hacerlo a través de una asociación civil [...], porque era el mejor camino para poder presentar de manera formal una petición al gobierno y que lo que nosotros queríamos hacer era una remodelación pagada por nosotros con nuestras directrices. Entonces, no queríamos dinero del gobierno, lo único que queríamos del gobierno era su bendición y el besito en la frente [...]. Me pidieron un arquitecto, entonces yo hice mi listado de los cinco arquitectos que más me gustan y que más tenían posibilidades de llevar a cabo un proyecto de estas dimensiones, al final del día por eso contraté a Bernardo (RO, Asociación de Propietarios de Masaryk, entrevistado por Adriana Aguayo, 27 de enero de 2015).

Fue así como un grupo de propietarios de inmuebles de la avenida Masaryk decidió conformar la Asociación de Propietarios de Masaryk (APM) para crear un proyecto de renovación de dicha calle. El proyecto se orientó a la recuperación del espacio público, como una medida para lograr un incremento en el flujo de visitantes y, por ende, de consumidores.

La renovación, por otra parte, permitiría a las marcas localizadas en la avenida seguir compitiendo con los centros comerciales, especialmente tras el anuncio de la remodelación de la tienda *El Palacio de Hierro* —próxima a la avenida Masaryk— cuyo nuevo concepto se centraba en la atracción de marcas de lujo que entrarían en competencia directa con las alojadas en la avenida Masaryk. Los propietarios consideraban que, de no darse la renovación de esa avenida, las marcas comerciales terminarían por alojarse al interior del nuevo El Palacio de Hierro o en algún otro centro comercial, como Antara o Santa Fe, donde se concentran las marcas de lujo. Fue así como el ordenamiento, modernización y accesibilidad de la avenida fueron vislumbrados como parte de un proyecto urgente:

la principal calle comercial que es Masaryk ocupaba el lugar número 52 a nivel internacional, entonces la estrategia de Masaryk [era colocarla] en las primeras veinte calles comerciales del mundo [...]. Entonces no podíamos competir como calle comercial en las primeras veinte si seguíamos teniendo esta percepción. Entonces no había otra estrategia más que hacer un paseo comercial en Masaryk, comparado, sí, con Campos Elíseos u Oscar Freire. Evidentemente, cuando logras eso, Hermès no se te va a ir nunca (CR, Proyectos Especiales, Delegación Miguel Hidalgo, entrevistado por Adriana Aguayo, 21 de abril de 2015).

La asociación de propietarios de Masaryk encargó el proyecto de renovación al arquitecto Bernardo Gómez Pimienta, quien, junto con los propietarios, lo presentaron al jefe delegacional. Convencido del beneficio que el proyecto acarrearía, este último les pidió reformularlo para extender la renovación a toda la avenida y no sólo a las seis calles que originalmente contemplaba la remodelación.¹² Dada la extensión del proyecto, el Gobierno del Distrito Federal (GDF) y la Autoridad del Espacio Público (AEP) intervinieron en la obra, entre algunas otras instancias:¹³

¹² La avenida, que se extiende desde Mariano Escobedo hasta Ferrocarril de Cuernavaca, tiene una longitud de 3 km. El proyecto original se centraba en la remodelación de la avenida Masaryk, entre Molière y Anatole France, que es donde se concentra el comercio de lujo.

¹³ Las instancias gubernamentales que participaron en el proyecto fueron: AEP, Seduvi, SSP, Setravi, Delegación Miguel Hidalgo, CFE, Sacmex y SCT, en conjunto con la iniciativa privada.

empezamos primero con el jefe delegacional a presentarle el proyecto y a partir de eso dijo: oye, está muy bien, pero ¿por qué nada más seis calles? Eso tendría que ser toda la avenida completa. Entonces ahí cambia un poco de delegación a Gobierno del Distrito Federal, porque era un proyecto tan grande que ya no le daba a la delegación para poderlo hacer. Entonces ahí cambia y entra la Autoridad del Espacio Público (BGP, arquitecto de la obra, entrevistado por Adriana Aguayo, 18 de febrero de 2015).

[...]

Entregamos el proyecto, se entregó todo, se donó el proyecto al [GDF] con dos condicionantes [...]: tienen que usar el proyecto de Bernardo y, dos, Bernardo es el director creativo del proyecto y así lo tienen que publicitar (RO, Asociación de Propietarios de Masaryk, entrevistado por Adriana Aguayo, 27 de enero de 2015).

Con una inversión de 480 millones de pesos y dos años de obras en sus tres kilómetros de extensión, la rehabilitación de la avenida se centró en la recuperación y embellecimiento del espacio, como una obra dirigida especialmente al disfrute del peatón. Para ello se contempló el ensanchamiento de banquetas, la renovación del mobiliario urbano, la sustitución de la paleta vegetal y el reordenamiento de la calle, adecuando las banquetas para hacerlas universales y accesibles:

Pues para eso es la calle, la calle es justamente para que la gente la use. La calle es el lugar, el espacio público es el lugar donde todo mundo puede convivir y encontrarse. Es justamente la idea del espacio público, y aquí no estamos acostumbrados a tener espacio público, cada quien lo privatiza: le pones una jardinera, le pones rejas, si te dan un tanque de gas y no te cabe, pues lo pones ahí en la banqueta y le pones una rejita alrededor, si tienes una casa rosa, le pones unas bancas rosas para que vaya con tu casa. Entonces toda la gente está acostumbrada a privatizar el espacio público, y a mí lo que me interesaba, que creo que es muy importante, es que recuperamos el espacio público (BGP, arquitecto de la obra, entrevistado por Adriana Aguayo, 18 de febrero de 2015).

Pero también se cambió la carpeta asfáltica, se introdujeron bahías de ascenso y descenso, se modernizó el drenaje, el cableado se volvió subterráneo y se renovaron los camellones y glorietas para mejorar su imagen urbana. De acuerdo con la AEP, el objetivo de la renovación era “rescatar el valor de esta avenida como zona patrimonial histórica y como barrio comercial dentro de la Ciudad de México” (AEP, 2015: 5). Hasta ese momento, se trató de la mayor obra de recuperación del espacio público emprendida por dicha autoridad, para quien la calle debe ser el espacio público por excelencia. De ahí que su objetivo principal sea “abrir las calles a la gente” y “equilibrar su uso entre las personas y vehículos”. El alcance de la obra, desde el punto de vista de la AEP, consistía en favorecer el desarrollo económico del entorno, lo que beneficiaría a la población en su conjunto. “Símbolo de progreso y modernidad”, la avenida Masaryk “se renovó para ser una calle de clase mundial”, “una calle de todos y para todos” (AEP, 2015: 6). “El proyecto favorecerá el crecimiento económico del entorno, con beneficios directos para la Ciudad de México y su zona metropolitana; promoverá la creación de empleos y hará más eficiente las redes de movilidad, aprovechando al máximo el potencial del equipamiento urbano” (Seduvi, 2015)."

Tanto para los propietarios como para las autoridades del gobierno local, invertir en la remodelación de esta avenida iba en pro del bien común. Tal como lo anunciaba la autoridad:

Sin embargo, aquella obra que por parte de la autoridad local se anunciaba como una obra de beneficio para la ciudadanía en general, tenía en el origen una intención clara:

Nuestra prioridad como propietarios era mantener el valor de usos inmuebles. Mantener a nuestros inquilinos, pero mantener el valor de usos inmuebles. Pero nosotros, obviamente, si bien tenemos un motivo mezquino en el mundo, para todo el ego es lo que te permite respirar a ti, no dejarle el aire a los demás, tú también tienes que pensar en lo que tienes que hacer para los demás, porque de otra manera no puedes justificar un proyecto. Nuestro proyecto se basó en la generación de empleo, generación de inversión extranjera directa y generación de turismo (RO, Asociación de Propietarios de Masaryk, entrevistado por Adriana Aguayo, 27 de enero de 2015).

Un dato importante que fue retomado por distintos medios de comunicación era que la recaudación fiscal de la avenida Masaryk, por concepto del pago del impuesto predial ascendía a casi mil millones de pesos, el equivalente al 60 por ciento del presupuesto de la delegación Miguel Hidalgo —y de un tercio de la de Iztapalapa— (Campillo, 2014). Con ello, las autoridades pretendían justificar el gasto —también cuestionado por la opinión pública— de la renovación de una calle localizada en una de las colonias más privilegiadas de la ciudad, en tanto se erige como una de las más rentables y redituables.

El proyecto fue realizado bajo un esquema de financiamiento compartido (gobierno-iniciativa privada),¹⁴ cuyo único precedente era la peatonalización y renovación de la calle de Madero en el Centro Histórico de la CDMX. Desde el anuncio del proyecto y hasta la reapertura comercial de la avenida, hubo muchos cuestionamientos al proyecto, tanto por parte de los vecinos de la zona, como de la ciudadanía en general. Tras muchas negociaciones y diversos enfrentamientos entre autoridades, vecinos y propietarios de locales comerciales, se realizaron algunos ajustes al proyecto, al tiempo que se llevaban a cabo las obras.

La falta de consulta ciudadana y una comunicación inadecuada del proyecto entre el gobierno y los habitantes de la zona fueron los detonantes de una movilización vecinal en busca de información sobre el objetivo del proyecto, la duración de las obras, el esquema de financiamiento y su objetivo:

Yo creo que una parte importante fue la comunicación, el gobierno manejó el Proyecto Masaryk de la peor manera concebida [...], el proyecto se le anuncia a los empresarios, no se invita a los vecinos, no se invita a los representantes [vecinales] [...]. Segundo error, tardaron mucho en incluir a los vecinos, en darles la información [...]; tres meses después se empezó a compartir con los vecinos. En tercer lugar, hubo muchos cambios de opinión, hubo cambios en el proyecto y hubo cambios en la información [...], eso fue en especial en lo relativo al pago, a cómo se iba a financiar la obra ¿no? Entonces eso causó, bueno, verdaderamente, un desgaste entre los vecinos [...]; la otra parte es ya la propia realización de la obra, que también ha cambiado [...]. El principal rechazo, el principal que tuvo la gente fue al pago. (GT, Comité Vecinal Residencial del Bosque, entrevistada por Adriana Aguayo, 30 de mayo 2014).

Entre las quejas y algunas adecuaciones al proyecto encontramos:

1. Duración de las obras: inhabilitación por casi dieciocho meses de una de las avenidas más importantes de la zona de Polanco, lo que conllevó a que otras vías se saturaran, acarreando problemas de tránsito vehicular durante todo el tiempo de duración de la obra. El cierre de calles generaba, además, la incomodidad de vecinos, trabajadores y visitantes para salir y entrar a las viviendas y comercios. Algunos pequeños y medianos comercios comenzaron a cerrar por falta de consumidores en un periodo prolongado, lo que contribuyó a la pérdida de empleos.¹⁵
2. Costo-beneficio de la obra: se consideró que la inversión de la obra era excesiva y que había problemas más graves por resolver en zonas menos privilegiadas de la delegación. El esquema de financiamiento incluía que los habitantes de la avenida y propietarios de los locales comerciales de la misma financiaran el 50 por ciento de la obra. El gasto inicial fue cubierto por el gobierno al 100 por ciento, y cuando la obra concluyó se reembolsó el 50 por ciento del costo de la obra mediante una serie de pagos realizados por todos los propietarios de casas habitación y locales comerciales. A decir de los habitantes, el mayor beneficio lo obtendrían los propietarios de

¹⁴ Denominado “contribución por mejoras”. Dicho esquema de financiamiento se había implementado en la renovación de la calle de Madero en el Centro Histórico de la CDMX. Se considera que se trata de una forma de financiamiento equitativa y proporcional, dado que la mejora urbana incide en el aumento de la plusvalía de los bienes patrimoniales localizados en la zona a renovar.

¹⁵ Para evitar cierres definitivos de más comercios, se creó un programa en el que los empleados de la zona a los que se suspendió el contrato por cierre temporal de restaurantes, por ejemplo, pudieran recibir un pago compensatorio por los meses que duraría la obra. Sin embargo, muchos de ellos no pudieron entrar al programa, debido a que sus contratos especificaban una dirección de empleo diferente a la avenida Masaryk, ya que la dirección fiscal de la empresa se ubicaba en otra calle, colonia o delegación.

los locales comerciales y las marcas que los rentan, por lo que el costo-beneficio de la obra les parecía desigual y el gasto con el que ellos debían correr consideraban era injusto. Por ello se creó un sistema de pago que contemplaba un pago único en función de la plusvalía esperada, acorde a la ubicación del predio.¹⁶

3. Diseño de proyecto: si bien la obra pretendía ordenar una serie de usos inadecuados —como los estacionamientos vehiculares sobre la banqueta— y hacer de la calle un espacio más caminable —mediante el ensanchamiento de la banqueta, la reducción de carriles vehiculares y la disposición de bancas—, los vecinos se encontraban en desacuerdo con algunos puntos del diseño del proyecto. La selección del material empleado en las banquetas (granito), fue uno de ellos, pues se consideraba un gasto excesivo, dado que se trataba de un material de “lujo” importado desde España. De acuerdo con el arquitecto de la obra, el costo-beneficio de este material resultaba adecuado en tanto que se trata de un material resistente, que se desgasta poco y que por su color permite el ahorro de luz. Otra de las discusiones giró en torno a los bolardos que separan la banqueta de la calle, pues su altura y material provocaron distintos accidentes viales y peatonales, al ser poco visibles. Dado lo anterior, se acordó removerlos y sustituirlos por otros de mayor altura. Otra de las quejas tenía que ver con la reducción de carriles viales en los cruces peatonales, pues se consideraba que, si bien protegían al peatón (quien de esta manera cruzaba en menor tiempo la calle) provocarían un tránsito más lento. Al respecto, no se hizo ninguna modificación, pues el arquitecto de la obra y las autoridades consideraban que la medida era acorde a la obra que hacía énfasis en el peatón.
4. Impacto ecológico: la remodelación de banquetas y camellones implicó una relocalización de la vegetación existente. La preocupación consistía en que se retirarían árboles longevos. La preocupación venía tras una serie de denuncias en los medios de comunicación respecto de la depredación ecológica ocasionada por distintos proyectos urbanos implementados por el gobierno de la ciudad en los últimos años. Se acordó que si bien algunos árboles serían removidos, en los casos que se pudiera se relocalizarían y que se plantarían 190 árboles más de los que previamente existían (Seduvi, 2015).

Cuando se llevó a cabo la reapertura vehicular, peatonal y comercial de la zona, algunos de los habitantes seguían considerando excesivo el gasto en una obra pública que, desde su punto de vista, no les parecía más funcional y, a decir de algunos, ni siquiera más bonita. En general, la percepción seguía siendo mala:

No sabe las pérdidas que han tenido todos los restaurantes de Masaryk, es inimaginable [...] Llegan con una iniciativa y pasan sobre toda la Ley de Participación Ciudadana y yo sí me quejé con mi mesa directiva [...], porque, además, a largo plazo, nos va a subir el predial porque supuestamente pues va a subir toda la zona porque van a poner las tiendas más caras de todo México [...]. Entonces, yo veo una arbitrariedad por parte del gobierno del DF, una falta de planeación, una falta de tomar en cuenta la opinión de los vecinos y la verdad han hecho barbaridades todos los delegados [...], hay mucha corrupción, mucha impunidad (BF, habitante de Polanco, entrevistada por Adriana Aguayo, 23 de mayo de 2014).

Si bien podemos apreciar a partir de la observación de la zona que existen nuevos usos (ahora se aprecia a algunas personas realizando deportes, como correr o patinar en las banquetas, y algunos habitantes de la zona paseando a sus perros), no parece que la avenida sea empleada de manera más intensiva. Los habitantes consideran que otras avenidas, como Homero u Horacio, son más propicias para generar paseos en la colonia, porque son más bonitas o se encuentran

¹⁶ La proporción en que contribuyen los inmuebles dependerá de su ubicación en dos zonas: la ZONA A que agrupa a todos los inmuebles que tienen frente directo a la Av. Masaryk, y la ZONA B, que agrupa a los inmuebles ubicados a una distancia máxima de 250 metros de la obra (exceptuando a los ubicados en la zona A). Así, en cifras aproximadas, habrá inmuebles habitacionales, en la zona B, que pagarán el mínimo de \$148 pesos, mientras que el promedio en dicha zona será de \$737 pesos; en tanto que las propiedades habitacionales que se ubiquen frente a la avenida (ZONA A), que son quienes mayor plusvalía tendrán, pagarán un mínimo de 2,428 pesos, con un promedio en la zona de 55 mil 441 pesos” (Seduvi, 2015).

arboladas. Es decir, a pesar de un diseño que ponía el énfasis en el peatón, los usuarios parecen acudir a lugares puntuales de la avenida para comer en un restaurante, comprar en una tienda, o acudir a un bar, sin quedarse a pasear por la avenida, a pesar de que habitantes y visitantes consideran que es una calle más segura. Por el contrario, el uso intensivo del automóvil sigue persistiendo, especialmente entre semana, cuando Masaryk se convierte en una de las principales vías de acceso y salida de la zona de Polanco. La persistencia del uso del automóvil también se explica por el tipo de usuarios al que se dirigen los bienes y servicios ofrecidos en la avenida, quienes prefieren el uso del automóvil por sobre el uso del transporte público.¹⁷

Desde el punto de vista de la rentabilidad de la avenida, sin embargo, podemos señalar que parece haber cubierto las expectativas de los inversionistas. Siguiendo los datos de empresas inmobiliarias como Cushman & Wakefield, la renovación de la avenida Masaryk parece haber provocado que pasara de la posición 51 a la 43 en la clasificación mundial de las calles más costosas en tan sólo cuatro años. Además, de acuerdo con algunos articulistas de la Revista *Market & Lifestyle*, especializada en el sector inmobiliario, el potencial de crecimiento económico de la avenida Masaryk ha sido impulsado sin duda por su remodelación, pues marcas de lujo que aún no han abierto mercado en México comienzan a buscar un espacio en esta avenida. Pero, aún más importante es su opinión sobre la relación existente entre la renovación de espacios urbanos —que se convierten en nuevos puntos de destino turístico—, con el desarrollo inmobiliario del entorno inmediato. Pues, al igual que las autoridades locales, subrayan que este tipo de renovaciones atrae a una mayor cantidad de personas que no sólo compran en las tiendas, sino que consumen en los restaurantes y se hospedan en los hoteles vecinos. Y, por otra parte, que al aumentar la plusvalía de la zona, ésta se convierte en un espacio de inversión de los desarrolladores inmobiliarios:

Yo creo que, principalmente, ayuda a potenciar la zona, a generar negocio, eso el punto número uno. Y, el punto número dos, creo que deviene también en la calidad de vida de la gente, ahora me dirás "sí, pero de unos cuantos" y te diré "unos cuantos sean los que sean, si eso mejora pues qué bueno" y, de hecho, es una zona que en cuanto más se cuida pues también tendrá más visitantes porque se irá enlazando con todo, con Antara, con Carso ¿no? (RJ, alto directivo de una marca de ropa, entrevistado por Adriana Aguayo, 04 de febrero de 2015).

La exposición de este estudio de caso nos permitirá, en los siguientes apartados, reflexionar sobre las políticas urbanas orientadas a la renovación del espacio público implementadas en los últimos años en la CDMX, y las particularidades de aquellos que han sido puestos en vigor a partir de asociaciones público-privadas.

Políticas urbanas y gestión del espacio público

La reestructuración económica que comenzó en los años setenta y se intensificó durante los ochenta, produjo una dispersión geográfica de las actividades económicas que se concentraron en ciudades "competitivas", consideradas desde entonces enclaves globales de acumulación del capital. La gestión de la economía global exigía espacios con requerimientos especiales en infraestructura, tecnología y mano de obra que permitieran la expansión de un rubro particular de servicios, los servicios a la producción (Sassen, 1999). Fue así como, desde los ochenta, como consecuencia de la reestructuración económica, el nuevo modelo económico-político produjo una significativa transformación de las formas de producir, diseñar, gestionar y experimentar la ciudad. Sin embargo, al centrarse en espacios estratégicos y suponer un nuevo orden urbano que reglamentaba (o hiperreglamentaba) actividades y usos, supuso la expulsión de diversos sectores de la población, lo que intensificó la lucha por el derecho a la ciudad, entendida como el derecho al hábitat y al habitar (Lefebvre, 1978).

¹⁷ Información obtenida a partir de recorridos periódicos realizados en la avenida Masaryk durante toda la fase de su renovación. Además de la observación, mantuvimos pláticas informales con los paseantes en la zona para conocer sus impresiones sobre el proyecto de remodelación y sus principales actividades en esta avenida.

Por otra parte, a la par que se difundía una imagen ideal del espacio público, las nociones de lo público y lo privado en las ciudades se resignificaron en parte por la proliferación de espacios de uso intensivo, como los centros comerciales, los cuales han propiciado nuevas prácticas sociales, dando preferencia al consumo dentro de estos espacios privados por sobre el consumo al aire libre.

Por otra parte la percepción de la creciente inseguridad en las ciudades, también provocó otras formas de sociabilidad que transformaron el sentido de lo público y lo privado, por ejemplo, la proliferación de fraccionamientos cerrados en los años noventa, dentro de los cuales se recrean un sinnúmero de espacios públicos o semipúblicos, como calles, plazuelas, cines, parques, etcétera.

Además, el cambio de una economía por sustitución de importaciones a una economía abierta haría aparecer en la escena urbana nuevos espacios y prácticas sociales, en las que las fronteras entre lo público y lo privado se transformaron. Como ha señalado Caldeira (2000) la lógica de organización socioespacial de las ciudades en las últimas décadas ha contribuido a la resignificación de lo público y lo privado, al predominar el interés privado por sobre el público, lo que ha generado que los espacios públicos adquieran distintos sentidos.

Si bien la noción clásica de lo público se contraponía al campo de lo privado, en la actualidad encontramos espacios públicos que han sido privatizados en distintos momentos y de diferentes maneras, ya sea ocasionalmente o por un periodo mayor, como las calles cerradas que proliferaron en los años noventa, como una respuesta a la inseguridad, o el uso de las banquetas por parte de los restaurantes que se extienden hacia la calle para ofrecer sus servicios.

Sin embargo, como bien lo ha explicado Sennett (1997), el ágora de la Grecia clásica al que se suele recurrir como la figura más representativa del espacio público (ideal) y ha servido para hablar de la crisis del espacio público, nunca fue un espacio verdaderamente abierto a todos, en tanto que sólo los ciudadanos (hombres libres) podían tener acceso a este espacio. Ello excluía a buena parte de la población (mujeres, esclavos y extranjeros), pues los ciudadanos no representaban, de acuerdo con este autor, más del 20 por ciento de la población total. En este sentido, el espacio público entendido como lugar de convivencia corresponde más a un tipo ideal, aunque, en contraste con la experiencia de estos espacios en la Antigüedad, aparecen hoy como espacios más incluyentes, en tanto un mayor número de personas pueden acceder a ellos.

Sin embargo, las hibridaciones entre aquello que consideramos público y privado continúan marcando las distancias entre nosotros/los otros, a partir de restricciones o regulaciones de lo que se puede o no hacer ahí. Como señalan Duhau y Giglia:

aunque nos guste pensarlo como un espacio abierto y libre, y aunque aparezca representado así en una copiosa literatura, en efecto está marcado en su esencia no sólo por la cuestión de la convivencia de sujetos heterogéneos, sino también por la cuestión de las normas comunes y de la común aceptación de las normas, sean éstas explícitas o implícitas, formales o informales, rígidas o flexibles (Duhau y Giglia, 2010: 394).

Lo que parece imperar en el espacio público actual es un nuevo orden en el que se prioriza la belleza del espacio—de ahí las numerosas renovaciones, remodelaciones o reconversiones de espacios considerados en desuso o en decadencia—, como la mejor manera de atraer inversiones. Se trata de hacer atractivo un espacio para volverlo rentable. Ese embellecimiento, sin embargo, va de la mano de una más o menos estricta regulación de actividades y formas de sociabilizar en el espacio público, las cuales proponen una sociabilidad homogénea (al concebir sólo un número de actividades permitidas) y aséptica (al prohibir ciertos usos del espacio por considerar que lo deterioran o atraerán población no deseable) (Giglia, 2013).

Un espacio público que, sin embargo, no es neutro, sino que ha sido apropiado por distintos actores sociales, como los pobladores, el Estado y actualmente la iniciativa privada. La apropiación de un espacio (producción, uso, reglamentación, protección) responde a intereses económicos, políticos, sociales o culturales, por lo que debe entenderse siempre como una práctica inserta en relaciones de poder. En tanto recurso material y simbólico, se convierte en un objeto en disputa entre distintos actores sociales (Giménez, 2005). En el caso que nos ocupa, la disputa justamente se encontraba entre la participación económica solicitada a los habitantes, pero con la ausencia de participación en el diseño del proyecto. Se les pedía pagar una cuota en tanto el embellecimiento y ordenamiento de la calle generaría plusvalía de sus viviendas, pero no

se les consultó sobre el proyecto, incluso no se les informó adecuadamente. Debían coparticipar financieramente, mas no tenían derecho a decidir cómo debería ser ese espacio ni cómo debía hacerse.

Siguiendo a Giglia, “la renovación urbana incide en la apropiación del espacio posible por parte de diversos actores urbanos” (2015: 22), al proponer un cierto *orden urbano* que modifica el uso y acceso de esos espacios. Por orden urbano nos referimos a una serie de reglas y normas tanto explícitas como implícitas que permiten/impiden determinados usos y formas de apropiación de los espacios urbanos/metropolitanos (Duhau y Giglia, 2008).

Al dar prioridad a ciertos usos y formas de apropiación de los espacios públicos, los proyectos de renovación urbana repercuten en la habitabilidad del espacio, es decir, llegan a trastocar el derecho a la ciudad, entendido como el derecho al hábitat y al habitar (Lefebvre, 1978), al limitar el acceso a determinadas poblaciones, o bien restringiendo su uso al reglamentar la prohibición de determinadas actividades. Como ha ocurrido desde el siglo XVIII, los espacios públicos se encuentran ligados al adiestramiento de la población, a la que se conmina a hacer un uso “civilizado” del espacio. Regulación que, sin embargo, significa control, como un medio para evitar el conflicto y mantener intacto el orden social y político establecido.

La remodelación de la avenida Masaryk se propuso como una obra “en aras del bien común”, como un proyecto urbano que beneficiaría al conjunto de la población. Narrativa empleada en los últimos años en la Ciudad de México como un mecanismo para evitar el conflicto social, creyendo que si se trata de una obra que conlleva beneficios para todos los habitantes, ellos no se opondrán a su puesta en marcha. Sin embargo, los habitantes consideraron que los más beneficiados serían los comerciantes de la zona y no ellos, en tanto se reforzó la vocación comercial de la avenida y se priorizó el espacio peatonal por sobre el vehicular, imitando a otras avenidas como Champs Elysées en París, o la calle Preciados en Madrid, para atraer a un número mayor de paseantes.

En suma, la remodelación de la avenida ayuda a potencializar a Polanco, una zona comercial, financiera y turística. Sin embargo, la atracción de un mayor flujo de personas que consuman en la zona se contraponen a la idea de bienestar de los habitantes, para quienes la tranquilidad y la seguridad son una prioridad, que se verá modificada por un incremento en la población flotante.

Por otra parte, pagar por la remodelación sin poder participar en el diseño les parecía contradictorio, en especial cuando no veían en la remodelación un beneficio directo. Como se advierte, se contraponen, en suma, visiones de lo que debe ser un espacio público, cómo debe gestionarse, quién tiene derecho a éste y cómo debe utilizarse. Embellecer una calle y hacer la banqueta más amplia no genera de inmediato una mayor afluencia de personas, ni un tipo determinado de sociabilidad, no existe una relación directa entre la forma urbana y un tipo de relaciones sociales, sino que la relación entre personas y el medio urbano es mucho más compleja.

Por otra parte, al tratarse de un proyecto impulsado por la iniciativa privada, generaba ciertas suspicacias. Las asociaciones público-privadas (APP)¹⁸ se han popularizado en las últimas décadas en distintas partes del mundo y la Ciudad de México no ha sido la excepción. El modelo de financiamiento, diseño y construcción de la renovación de la avenida Masaryk constituye un proyecto de participación público-privada de características particulares, en tanto que se formuló desde la iniciativa privada e incluyó financiamiento por parte de los propios vecinos de la zona, pero no involucró un contrato a largo plazo ni la gestión de un bien o servicio, como ocurre en los grandes proyectos de asociaciones público-privadas. Conocidos en el mundo como *Public Private Partnership* (PPP), de acuerdo con la OCDE, constituyen “acuerdos contractuales a largo plazo entre el gobierno y un socio privado, en los que este último entrega y financia servicios públicos que emplean inversiones en activos fijos compartiendo los riesgos asociados”¹⁹ (OCDE, 2012: 18).

El modelo de las PPP se originó en Reino Unido, a principios de los noventa, y pronto se esparció por el mundo, especialmente para impulsar proyectos de construcción/operación de hospitales, centros penitenciarios, autopistas,

¹⁸ Las asociaciones público-privadas (APP), como se les conoce oficialmente en México, son definidas como esquemas de inversión de largo plazo para la prestación de servicios al sector público con base en el desarrollo de infraestructura que construye y opera el sector privado.

¹⁹ Sin embargo, reconoce que no existe una definición homogénea en el mundo ni un marco contable homogéneo para implementarlos, por el contrario, este tipo de asociaciones presentan variantes alrededor del mundo. De acuerdo con el artículo 2º de la Ley de Asociaciones Público Privadas (vigente en México a partir de enero de 2012), los proyectos realizados mediante Asociaciones Público Privadas son “aquellos que se realicen con cualquier esquema para establecer una relación contractual de largo plazo, entre instancias del sector público y del sector privado, para la prestación de servicios al sector público, mayoristas, intermediarios o al usuario final y en los que se utilice infraestructura proporcionada total o parcialmente por el sector privado con objetivos que aumenten el bienestar social y los niveles de inversión en el país” (Cámara de Diputados, 2018: 1).

renovación de vías, entre otros. De acuerdo con la OCDE (2012), desde el año 2000 el porcentaje de PPP se ha incrementado significativamente entre los países miembro y representa alrededor del 12 por ciento del gasto en capital anual de diferentes países, aunque en algunos casos, como México y Chile, asciende hasta el 20 por ciento. En México, por ejemplo, en marzo del 2017, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público anunciaba la existencia de doce nuevos proyectos de infraestructura carretera y hospitalaria de participación público-privada, que detonarían una inversión de 22,000 millones de pesos y tenían previsto otro bloque de dieciocho proyectos para 2018 por una inversión de 36 mil millones de pesos (Patiño, 2017).

En el marco del neoliberalismo, este nuevo modelo de inversión/gestión de bienes y servicios ha sido adoptado como una respuesta de las administraciones públicas ante la falta de recursos para solventar el gasto en la ampliación, renovación o creación de infraestructura pública. Se parte de la idea de la existencia de bienes y servicios de interés general, que en la actualidad son cada vez más difíciles de costear y gestionar, por lo que al introducir al sector privado en todas las fases del ciclo del proyecto (diseño, construcción, administración) se comparte tanto el *know how*, como las responsabilidades y los riesgos entre la administración pública y el sector privado, esperando, además, aumentar la calidad y eficiencia de los bienes y servicios a ofrecer o disminuir su costo. En el caso de la renovación de la avenida Masaryk, sin embargo, se concibió que el proyecto no fue bien comunicado ni estuvo bien gestionado, la obra sufrió numerosos cambios conforme se puso en marcha, la rehabilitación se llevó más del tiempo prometido y causó diversos malestares a causa de su mala planeación.

Uno de los puntos clave de estas asociaciones público-privadas consiste en evaluar si el proyecto representa “value for money”, es decir, evaluar la relación costo-beneficio del acuerdo. El término “value for money” es un concepto o medida empleada para comparar el costo presente neto del proyecto PPP con la forma más eficiente de un proyecto de referencia del sector público adquirido tradicionalmente. Implica juzgar si el acuerdo representa una combinación óptima de cantidad, calidad, costo y características esperadas de acuerdo con la vida del proyecto.

De hecho, lo que impulsa a los gobiernos a usar cada vez más el modelo de participación público-privada, según la OCDE (2012), es la búsqueda del “value for money” al transferir el costo-gestión del bien o servicio hacia el sector privado, compartiendo las responsabilidades y riesgos. En el caso de la avenida Masaryk, se trató de un proyecto privado (impulsado por los propietarios de inmuebles de esa avenida), quienes lo propusieron al gobierno para realizarlo, obtener su visto bueno y compartir con ellos la gestión y parte del costo, pero delineando cómo debía implementarse y quién llevaría a cabo la obra (el arquitecto por ellos seleccionado); mientras que para el gobierno representaba la transferencia del costo-gestión de la remodelación a la iniciativa privada.

Este tipo de acuerdos siguen la línea de una política neoliberal que sustituye el enfoque del urbanismo racionalista por el de la llamada planeación estratégica, la cual implica la reducción de la intervención e inversión pública, mientras que el capital privado cobra protagonismo (De Mattos, 2007).²⁰ Entre las razones de rechazo a algunos de estos proyectos, especialmente los que podrían definirse como grandes proyectos (Díaz, 2009), están los impactos socioterritoriales y medioambientales que han tenido, la violación a derechos ciudadanos, así como por la falta de mecanismos de participación ciudadana en el diseño de proyectos que afectan directamente a los habitantes de la urbe. Este último punto fue uno de los que más disgusto causó a los habitantes de la zona.

Dichos proyectos se han enfocado en áreas estratégicas de la ciudad (las más rentables), incidiendo en las formas de producirla, lo que no sólo nos habla de un debilitamiento del poder público, sino de un nuevo poder de la iniciativa privada en la construcción de la ciudad.

²⁰ Desde este enfoque y mediante asociaciones público-privadas, se han impulsado proyectos en la Ciudad de México, como la construcción y operación de la Autopista Urbana Norte, el Tren Interurbano México-Toluca, los Centros de Transferencia Modal (Cetram), la instalación y operación de parquímetros en distintos puntos de la ciudad, la renta de bicicletas con la tarjeta Ecobici. Dos de ellos se dedicaron a la renovación de corredores comerciales, los ubicados en la calle Madero del Centro Histórico y el que presentamos en este artículo, el ubicado en la avenida Masaryk. Las diferencias entre ambos es que en este último los habitantes también participaron con parte del costo económico. Se encuentran también otros que fueron rechazados por la ciudadanía y no llegaron a realizarse, como el del Corredor Cultural Chapultepec.

Además, en distintos proyectos se han denunciado conflictos de interés, corrupción, opacidad en la rendición de cuentas, violación de las normas de planeación urbana vigente como cambios de uso de suelo o densidad sin estudios de impacto socioterritorial y sobre la movilidad, opacidad en las licitaciones y estudios de impacto ambiental amañados.

Ante este panorama, la ciudadanía se ha organizado para detener o intentar detener algunos proyectos, o bien para exigir se le tome en cuenta su diseño en tanto que estos han sido percibidos como amenazas a su entorno, calidad de vida y sus derechos ciudadanos. Tal como sucedió en el caso de la renovación de la avenida Masaryk, en la que se exigía la participación de los habitantes en el diseño del proyecto, así como mayor información y transparencia en su ejecución, se ponía en duda la pertinencia del proyecto frente a problemas urbanos más acuciantes y zonas menos favorecidas, pero especialmente se cuestionó un proyecto de ciudad del que han sido excluidos sus propios habitantes.

El rechazo ciudadano permitió que algunos de los puntos del diseño del proyecto logran modificarse (como los bolardos, que por su diseño mimetizado con la banqueta habían causado algunos accidentes) y que el pago (contribución por mejoras) fuera definido en relación con la plusvalía que atraería a los inmuebles habitacionales y comerciales.

Conclusiones

La recuperación de la calle para los peatones y el rescate del patrimonio urbano constituyen parte de la narrativa de la gestión de la ciudad, en aras de legitimar las políticas urbanas en busca de un consenso social como método para evitar el conflicto. Así fue como en el proyecto de renovación de Masaryk, la AEP enfatizaba que se trataba de recuperar una calle “de todos y para todos”, considerada “zona patrimonial histórica”, cuando su principal objetivo era el reforzamiento del corredor comercial para detonar nuevas inversiones de capital privado en la zona. Es decir, de acuerdo con este caso y el énfasis que se hace en la renovación e impulso de áreas estratégicas en las últimas décadas en la CDMX, el espacio público se revela como un recurso para atraer inversiones y turismo, lo que parece contraponerse a la imagen que del mismo tienen sus habitantes, para quienes más que un detonante económico representa un lugar de encuentro y esparcimiento.

En el caso de la renovación de la avenida Masaryk, el gobierno local y la iniciativa privada incidieron en la apropiación del espacio mediante la proyección de una “calle para todos”, “de clase mundial”, que denotara más inversión para la ciudad; mientras que los habitantes, como ha ocurrido con muchos otros proyectos urbanos, reclaman su derecho al espacio no sólo para usarlo, sino también para decidir sobre éste, cuestionando el esquema de financiamiento, la pertinencia del proyecto y algunos puntos de su diseño o rediseño.

Al inicio de este trabajo nos preguntábamos: ¿quién debe encargarse de la gestión del espacio público? y ¿los proyectos de renovación urbana neoliberales benefician a la población en su conjunto? Nuestro caso de estudio indica que la ciudadanía está cada día más interesada en participar en la gestión del espacio, especialmente porque consideran que las políticas urbanas no benefician a la población en su conjunto, a pesar de que ésta sea la narrativa con la que se impulsan los proyectos urbanos de las últimas décadas.

Aún la población habitante de una zona privilegiada de la ciudad, como lo es Polanco, cuestionaba el beneficio que obtendría de un proyecto de renovación urbana y su alcance, pues argumentaba que locatarios y comerciantes serían los principales beneficiados. En este sentido, podemos señalar que el método de investigación empleado permitió acercarnos a distintos puntos de vista en torno al proyecto para la comprensión de la visión de cada uno de los actores involucrados (gobierno, iniciativa privada, ciudadanos) y el trabajo de observación constante en la zona resultó indispensable no sólo para observar los cambios en la avenida Masaryk y las áreas colindantes durante las distintas fases de la remodelación, sino para apreciar los microórdenes urbanos y los usos y funciones de este corredor comercial, así como observar si aquéllos se habían transformado tras la remodelación.

Es interesante acotar que la oposición ciudadana a la implementación de proyectos urbanos ha ido en aumento, y entre algunos de los más polémicos están los de participación público-privada, lo que pone en entredicho que sean percibidos por la ciudadanía como proyectos de mayor calidad y eficiencia o menor costo. Y al igual que sucede con los de

gestión gubernamental, se consideran mal planeados, mal comunicados, mal ejecutados y se pone en duda la transparencia en la información y en la rendición de cuentas.

Un malestar continuamente expresado a la autoridad ha sido la exigencia de una mayor participación ciudadana en las decisiones de la gestión urbana y la existencia de métodos de consulta ciudadana previa al diseño de proyectos. Las políticas urbanas neoliberales centradas en la renovación o regeneración del espacio público e implementadas en las últimas décadas tienden a la recuperación de los espacios más rentables de la ciudad —acorde a una lógica neoliberal—, lo que produce un desarrollo urbano desigual. El énfasis dado a la competitividad urbana en el neoliberalismo promueve que sólo los territorios considerados estratégicos reciban los beneficios de las inversiones público-privadas, aludiendo, sin embargo, al bien común. La gestión público-privada del espacio público presenta una serie de controversias en el sentido de que se legitima bajo la narrativa del *bien común*, pero beneficia prioritariamente al sector privado. Dicha narrativa presupone que la inversión en proyectos de renovación urbana de zonas estratégicas genera empleo, mayor consumo e inversión en la ciudad redundando en beneficio de la población en su conjunto. Sin embargo, estos proyectos han generado igualmente graves procesos de segregación socioespacial, al dejar en el abandono a zonas que no se benefician de proyectos de renovación, aunque los necesiten, o bien, al generar desplazamientos poblacionales como consecuencia del alza en el precio del suelo.

La apropiación del espacio público por parte de actores como el Estado y los inversionistas privados (quienes lo producen, reglamentan, protegen o renuevan), ha delineado un paisaje particular en las ciudades durante las últimas dos décadas, que a la par que tiende a una mayor homogeneización del entorno construido —al menos de aquella parte de la ciudad que se impone como el rostro de la ciudad competitiva—²¹, agudiza la desigualdad respecto de las áreas que no han sido sujetas de esas intervenciones de renovación.

Los habitantes, por su parte, se han opuesto a esta realidad cuestionando y en ocasiones deteniendo²² o incidiendo, aunque sea mínimamente, en los proyectos urbanos,²³ así como reclamando a la autoridad su participación en la toma de decisiones de la ciudad, apelando a su derecho a la ciudad. De esta manera, vemos cómo el espacio público constituye uno de los principales territorios en disputa por parte de distintos sectores de la población.

Fuentes

Aguayo, Adriana (2016a). “El nuevo proyecto de ciudad: del Centro Histórico a Santa Fe. Segregación, espacio público y conflicto urbano”, en Patricia Ramírez Kuri, coord., *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*. México: IIS, UNAM, pp. 303-328.

Aguayo, Adriana (2016b). “Nuevo Polanco: renovación urbana, segregación y gentrificación en la Ciudad de México”, *Revista Iztapalapa*, vol. 80, núm. 37: 101-123.

Brenner, Neil, Jamie Peck y Nick Theodore (2009). “Neoliberal Urbanism: Models, Moments, Mutations”, *SAIS Review*, vol. 29, núm. 1 (invierno-primavera): 49-66.

Caldeira, T. (2000). *City of Walls: Crime, Segregation and Citizenship in São Paulo*. Berkeley: University of California.

²¹ Caracterizada por los rascacielos, los centros comerciales, los barrios cerrados, los parques impecables, los centros históricos remozados, entre otros.

²² Como en el caso del proyecto del Corredor Chapultepec, detenido gracias a la oposición ciudadana.

²³ Como en el caso de la remodelación de la avenida Masaryk.

Carrión, Fernando (2016). "El espacio público es una relación, no un espacio", en Patricia Ramírez Kuri, coord., *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*. México: IIS, UNAM, pp. 13-47.

Creswell, John (2007). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches*. San Francisco: Sage.

Cruz Rodríguez, María Soledad y Silvia Carmone (2012). "Los pueblos urbanos y la ciudad: miradas distintas desde la planeación", en Soledad Cruz, coord., *Periferias metropolitanas. Políticas públicas y medio ambiente*. México: UAM-A/RNIU, pp. 15-44.

Delgadillo, Víctor (2016). "Ciudad de México, disputas por el patrimonio urbano y el espacio público", en Patricia Ramírez Kuri, coord., *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*. México: IIS, UNAM, pp. 135-170.

Delgado, Manuel (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Catarata.

Díaz, Fernando (2009). "El impacto de los megaproyectos en ciudades españolas: hacia una agenda de investigación", *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 24, núm. 1: 193-218.

Duhau, Emilio y Ángela Giglia (2010). "El espacio público en la ciudad de México. De las teorías a las prácticas", en Gustavo Garza y Martha Schteingart, coords., *Los grandes problemas de México, t. 2, Desarrollo urbano y regional*. México: El Colegio de México, pp. 389-447.

Duhau, Emilio y Ángela Giglia (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI/UAM.

Giglia, Ángela (2017). "Espacios públicos, sociabilidad y orden urbano. Algunas reflexiones desde la Ciudad de México sobre el auge de las políticas de revitalización urbana", *Cuestión Urbana*, año 2, núm. 2: 15-28.

Giglia, Ángela (2015). "Apropiación del espacio, renovación urbana y derecho a la presencia: el caso de la Alameda central en la ciudad de México", en Mario Camarena y María Ana Portal, coords., *Controversias sobre el espacio público en la ciudad de México*, México: UAM-I/Juan Pablos, pp. 21-44.

Giglia, Ángela (2013). "Entre el bien común y la ciudad insular: la renovación urbana en la Ciudad de México", *Alteridades*, vol. 23, núm. 46: 27-38.

Giménez, Gilberto (2005). "Territorio e identidad. Breve introducción a la geografía cultural", *Trayectorias*, año 7, núm. 17 (enero-abril): 8-24.

Habermas, Jürgen (1986). *Historia y crítica de la opinión pública*. Barcelona: Gustavo Gili.

Harvey, David. (2014). *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. Quito: IAEEN/Profile Books.

Jacobs, Jane (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.

Lefebvre, Henry (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.

Mattos, Carlos de (2007). "Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana", *Revista Nueva Sociedad*, núm. 212 (noviembre-diciembre): 82-96.

Negrete Salas, María Eugenia (2010). "Las metrópolis mexicanas: conceptualización, gestión y agendas políticas", en Gustavo Garza y Martha Schteingart, coords., *Los grandes problemas de México*, t. 2, *Desarrollo urbano y regional*. México: El Colegio de México, pp. 173-212.

OCDE (2012). *Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships*. París: OECD.

Sassen, Saskia (1999). *La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio*. Buenos Aires: Eudeba.

Sennett, Richard (2002). *El declive del hombre público. Un sugestivo ensayo sobre la crisis actual en la vida urbana y cómo la "sociedad íntima" ha privado al hombre de su espacio público*. Barcelona: Península.

Sennett, Richard (1997). *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza.

Whyte, William (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, D.C.: Conservation Foundation.

Recursos electrónicos

Autoridad del Espacio Público (AEP) (2015). "Avenida Presidente Masaryk", *Toma Uno* (julio), pp. 1-12, en <<http://www.aep.cdmx.gob.mx/programas/programa/masaryk>>, consultada el 10 de febrero de 2017.

Bourdin, Alain (2015). "Place Making. Faire la ville avec les lieux!" México: conferencia magistral de la Jornada de discusión sobre "Los grandes proyectos de usos mixtos: modos de habitar, sustentabilidad y desarrollo urbano", IFAL, 12 de mayo, en <<https://www.youtube.com/watch?v=YbETTv9U6aA>>, consultada el 01 de mayo de 2018.

Cámara de Diputados (2018). "Ley de Asociaciones Público Privadas. Última reforma publicada", *Diario Oficial de la Federación*, 21 de abril. México: Cámara de Diputados, en <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LAPP_210416.pdf>, consultada el 20 de febrero de 2018.

Cushman & Wakefield (2016). "The World's Mains Streets Analyzed", *Cushman & Wakefields*, en <<http://www.cushmanwakefield.com/en/research-and-insight/2016/main-streets-across-the-world-2016-2017/>>, consultada el 3 de abril de 2017.

Campillo, Marco (2014). "Masaryk, el corredor fiscal más redituable de México", *Milenio*, 29 de junio, sec. "Negocios", en <http://www.milenio.com/negocios/Masaryk-corredor-fiscal-redituable-Mexico_0_326367382.html>, consultada el 8 de abril de 2017.

Patiño, Dainzú (2017). "Hacienda lanza primer bloque de APP por 22 mil mdp", *El Financiero*, 10 de marzo, sec. "Economía", en <<http://www.elfinanciero.com.mx/economia/hacienda-anuncia-12-proyectos-con-inversiones-publico-privadas-por-22-mil-mdp.html>>, consultada el 17 de febrero de 2018.

Real Estate Market & Lifestyle (2015). "Masaryk", *Revista Real Estate Market & Lifestyle*, núm. 101, Retail en Evolución en <<http://www.realestatemarket.com.mx/articulos/capital-markets/16534-masaryk>>, consultada el 8 de abril de 2017.

Seduvi (2015). "Proyecto Integral de la Rehabilitación del Corredor Urbano Av. Presidente Masaryk". México: Seduvi, en <<http://data.seduvi.cdmx.gob.mx/masaryk/index.php/proyecto-tecnico>>, consultada el 3 de abril de 2017.