

Prevalencia económica y del mercado en las políticas de sostenibilidad de la Ciudad de México

Economic and market prevalence in the sustainability policies of Mexico City

Cristóbal Pérez¹ 

RESUMEN

En años recientes, la Ciudad de México ha atravesado por un proceso de globalización que ha derivado en la renovación de la ciudad y en el encarecimiento de la vida en la misma. En este trabajo se analiza la urbanización de las políticas de sostenibilidad, particularmente las de la administración 2006-2012, con el objetivo de conocer cómo se urbanizaron y los resultados económicos y sociales que arrojaron dentro de un contexto territorial que favorece la actividad económica y del mercado.

Para analizar la manera en la que se proyectaron en el territorio de la ciudad y el desempeño que las políticas de sostenibilidad tuvieron, se examinan y comparan los discursos y la práctica de la globalización y el desarrollo sostenible, así como información cualitativa y cuantitativa sobre renovación económica y la sostenibilidad urbana de la Ciudad de México. Entre los hallazgos obtenidos se aprecia que las políticas de sostenibilidad urbana de la Ciudad de México favorecieron la actividad económica y de los mercados frente a la protección del medio ambiente y el desarrollo social. Así, la sostenibilidad de la ciudad contribuyó al encarecimiento del suelo, al uso de instrumentos que benefician a los privados y el desarrollo de mercados verdes.

Palabras clave: Globalización, Renovación urbana, Sostenibilidad urbana, Revalorización del suelo, Mercados verdes

ABSTRACT

In recent years, Mexico City has undergone a process of globalization that has led to the renewal of the city and the increase in the cost of living in it. This paper analyzes the urbanization of sustainability policies, particularly those of the 2006-2012 administration, with the objective of understanding how they were urbanized and the economic and social results they yielded within a territorial context that favors economic and market activity.

To analyze the way in which they were projected in the city's territory and the performance that sustainability policies had, the discourses and practice of globalization and sustainable development are examined and compared, as well as qualitative and quantitative information on economic renewal and urban sustainability in Mexico City. Among the findings is that Mexico City's urban sustainability policies favored economic and market activity over environmental protection and social development. In this way, the city's sustainability contributed to the increase in land prices, to the use of instruments that benefit the private sector and the development of green markets.

Keywords: Globalization, Urban renewal, Urban sustainability, Land revaluation, Green markets

¹ Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías. Correo electrónico: cristobal.perez@conahcyt.mx

El desarrollo sostenible es un discurso y un instrumento que ha logrado posicionarse dentro de los espacios gubernamentales y académicos en diversos países del mundo (Delgado, 2019). En este aspecto, los análisis que se hacen sobre el tema tienden a enfatizar la necesidad y urgencia de su implementación, los casos exitosos y los diversos efectos positivos, ya sean sociales, económicos o ambientales, que produce. Sin embargo, existe poca literatura crítica sobre los diseños y resultados que su implementación logra (Foladori, 2001; Foladori y Pierri, 2005), especialmente, aquella enfocada en evaluar los mecanismos y resultados de la sostenibilidad urbana. Debido a lo anterior, la contribución de este trabajo se enfoca en abundar a la discusión sobre el diseño, la implementación y los resultados de la sostenibilidad urbana, particularmente en el caso de Ciudad de México durante la administración 2006-2012.

Durante la administración 2006- 2012 de la Ciudad de México se creó el primer Plan Verde de la ciudad. La importancia de este plan radicó en que fue el primer programa gubernamental con características de transversalidad y duración más allá de la administración en cuestión, específicamente 15 años después de su publicación en 2007 (Delgado, 2012). Por lo que si bien el Plan Verde, en teoría, debió funcionar hasta 2022, hoy en día, las agendas y programas ambientales de la Ciudad de México siguen conservando las principales líneas de acción establecidas en el Plan Verde, tal es el caso de política de sostenibilidad de las posteriores administraciones de la ciudad: 2012-2018 y 2018-2024 (SEDEMA, 2013 y 2019). De este modo, el Plan Verde concentró la política de sostenibilidad en siete ejes, los cuales han sido continuados por las posteriores administraciones (Véase GDF, 2001 y 2013; GCDMX, 2019).

Asimismo, el período se seleccionó por la proyección internacional de la ciudad en el ámbito de la sostenibilidad. Primero, con el nombramiento el entonces jefe de gobierno como presidente del Consejo Mundial de los Alcaldes sobre el Cambio Climático (WMCCC, por sus siglas en inglés) en 2009, cuya importancia radicó en que fue el primer alcalde mexicano nombrado presidente de dicho consejo. Posteriormente, un año más tarde, se organizó la cumbre del WMCCC con sede en la Ciudad de México. Ambos eventos fueron inéditos para la ciudad, lo que le dio a la misma una posición de liderazgo sobre temas medioambientales y mayor visibilidad a nivel internacional en cuestión de sostenibilidad (Zapata y Meléndez, 2011).

Parte de las transformaciones que se han llevado a cabo en las últimas décadas y, por tanto, en el período de gobierno 2006-2012 en la Ciudad de México, han sido diseñadas y puestas en marcha tanto por los flujos internacionales de capital financiero, inmobiliario y turístico como por las administraciones locales (Olivera, 2014). Dichas transformaciones han dado como resultado una ciudad integrada a las redes globales de capital y dinero y, también, a las redes de pensamiento y políticas de los grandes organismos internacionales (Zapata y Meléndez, 2011). Lo anterior se verifica en un territorio dominado por la renovación urbana y económica, la cual ha sido proyectada en forma de diversas construcciones e intervenciones urbanísticas, arquitectónicas y discursivas. Las cuales han sido encabezadas por el gobierno local pero de la mano de los inversionistas privados, quienes han ganado terreno en la ciudad y en las ganancias que en ella se producen, al tiempo que han apartado aquellas formas menos rentables del uso del suelo y fragmentado socioterritorialmente la ciudad (Aguayo, 2016).

Contrariamente a los resultados que ha dado la renovación económica de la Ciudad de México, el desarrollo sostenible de la ciudad ha pugnado, discursivamente, por una serie de objetivos pro-

fundamente cualitativos, establecidos en la Declaración del Milenio y, posteriormente, retomados y ampliados en la Agenda 2030 (ONU, 2000 y 2015b). En este contexto de fuerzas aparentemente opuestas: ¿qué papel jugaron las políticas de sostenibilidad en un marco territorial de renovación económica?, ¿cuáles fueron los resultados territoriales y económicos que derivaron de ellas? y ¿qué lecciones se pueden aprender de ello? El objetivo de este trabajo, por tanto, es analizar la manera en la que la política de sostenibilidad de la administración 2006-2012 quedó urbanizada y los resultados que ésta arrojó en un contexto territorial que favorece la actividad económica.

Situación actual de la Ciudad de México

La Ciudad de México, capital política, económica y cultural de los Estados Unidos Mexicanos, se encuentra ubicada en el Valle de México al centro del país. Debido, precisamente, a su importancia territorial, es la zona urbana más poblada del país con más de nueve millones de habitantes (INEGI, 2020). Esta característica poblacional demanda resolver en la ciudad múltiples problemas tanto sociales como ambientales, tales como los extendidos niveles de pobreza, la vivienda precaria y el progresivo deterioro medioambiental generalizado (Ejea, 2014; Gutiérrez de MacGregor, 1995).

Asimismo, en las últimas décadas la Ciudad de México se ha visto envuelta en una dinámica de globalización que ha llevado al crecimiento progresivo de las actividades económicas como las turísticas y financieras, a la par de la construcción de centros comerciales, complejos arquitectónicos, edificios, oficinas, e infraestructura necesarios para albergar a las mismas (Olivera, 2014). De tal modo que la visión de planificación urbana de los últimos gobiernos de la ciudad ha estado centrada en la renovación económica de la misma, a través de revalorizar espacios como antiguas zonas industriales, terrenos baldíos, colonias de clase popular o colonias o zonas con patrimonios culturales o históricos (Olivera y Delgadillo, 2014). La década de los noventa si bien vio extenderse el mercado inmobiliario, financiero y de servicios, la década siguiente con el proyecto del Bando de Gobierno Número 2 vio intensificarse dicha actividad económica. En 2008, con el Proyecto Bicentenario: Ciudad Segura los grandes proyectos urbanos continuaron consolidándose en toda la ciudad, mientras que el periodo de gobierno 2012-2018 profundizó la orientación financiera, inmobiliaria y de servicios de la ciudad.

La renovación económica de la Ciudad de México, sin embargo, lejos de resolver las demandas de los casi nueve millones de habitantes, ha encarecido la vida en la ciudad, acentuando la expulsión de la población de menores ingresos a las zonas periféricas de la ciudad, generando la carencia de vivienda accesible y acelerando el deterioro ambiental (Monterrubio, 2011; Salinas, 2013; Sobrino et al., 2015). Ante este escenario, los gobiernos de la ciudad, principalmente después de 1997, año en que los partidos de centro-izquierda ocuparon la administración, se avocaron a construir agendas sociales y ambientales que, aparentemente, atienden con más seriedad, las demandas de la población, principalmente las de la población de escasos recursos (Cerón y Raccanello, 2018). Precisamente, la administración 2006-2012 creó el primer Plan Verde, el cual reunió y estableció los siete ejes de la política de sostenibilidad urbana que actualmente siguen siendo vigentes.

Metodología

La metodología que se utilizó fue de carácter cualitativo consistente en dos momentos. En primer lugar, se llevó a cabo un examen detallado de los discursos y la operatividad de la globalización y del desarrollo sostenible a escala global. Para ello, se clasificó y examinó literatura de corte teórico-conceptual que detalla los rasgos característicos, tanto discursivos como operativos, de la globalización y del desarrollo sostenible. La clasificación y selección de la literatura se llevó a cabo de acuerdo a su utilidad y relevancia para el trabajo en cuestión, por lo que aquellos trabajos científicos, especializados y actuales, publicados a partir del año 2000 y hasta la fecha (2021) fueron los seleccionados. De este modo se seleccionó: Brand y Görg (2003), Chomsky (2000), Delgado (2019), Delgado y Romano (2013), Foladori (2001, 2006), Foladori y Pierri (2005), Foladori y Tommasino (2000), Gasca (2005), Harvey (2004 y 2007) así como Méndez (2018), Petras y Veltmeyer (2006) y Sánchez, Jiménez y Velázquez (2019).

A partir de dicha literatura, se procedió a examinar, en primer lugar, las características principales, discursivas y prácticas, de la globalización planteadas en Harvey (2004 y 2007), Petras y Veltmeyer (2006) así como en Chomsky (2000), Méndez (2018) y Sánchez, Jiménez y Velázquez (2019). En segundo lugar, se estudiaron los rasgos principales del desarrollo sostenible de acuerdo con Brand y Görg (2003), Delgado (2019), Delgado y Romano (2013), Foladori (2001, 2006), Foladori y Pierri (2005), Foladori y Tommasino (2000) y Gasca (2005). Posteriormente, se compararon ambos análisis y se establecieron las diferencias y similitudes entre las características principales tanto de la globalización como del desarrollo sostenible. A partir de conocer las características similares o iguales, se observaron aquellas características dominantes en ambos procesos: las económicas y de mercado.

Luego, se hizo un examen breve de literatura científica, especializada e institucional para mostrar como las actividades económicas y de mercado –características dominantes en la globalización y el desarrollo sostenible– son favorecidas en los territorios urbanos a través de la renovación económica y de la sostenibilidad urbana. Por tanto, se analizó: Anguelovski (2015), Anguelovski et al. (2018), Baumgartner (2021), Borregaard et. al. (2002), Hábitat (2016 y 2020), Lámbarry et al. (2011), Olivera (2014), Olivera y Delgadillo (2014), ONU (2002, 2015a, 2015b y 2017), Ornés (2014), Paquette (2014), PNUD (2016), Salinas (2013), Salvador (2013) y Smith (2015)

Posteriormente, se examinan cómo se favorecieron las actividades económicas y de mercado a través de la política de sostenibilidad urbana en la Ciudad de México, durante la administración 2006-2011. Se analizaron, en consecuencia, documentos y publicaciones oficiales tanto del gobierno y como de la secretaria del medio ambiente de la ciudad: DOF (2005), GDF (2001, 2007a, 2007b, 2011, 2013), GCDMX (2019), Mejía (2011), SEDEMA (2007, 2013, 2020) y Zapata y Meléndez (2011). Artículos y literatura científica y especializada: Aguayo (2016), Cuervo y Ramos (2012), López-Vallejo (2014), Monterrubio (2011), Nájera (2009), Rodríguez (2011), Pagiola, Bishop y Landel-Mills (2003), Paquette (2014), Perevochtchikova (2016), Sobrino et al. (2015), Ziccardi, Delgado y Gonzáles (2008). Artículos de revistas especializadas: Morán, Romero y Ruiz (s/d) y Morán (s/d) y tesis de maestría: Pérez (2016). Para seleccionar la información mencionada se realizó una serie de búsquedas tanto en sitios académicos como en sitios no especializados; dichas búsquedas arrojaron un listado considerable de información, de la cual se seleccionó aquella que se aproximara al tema de investigación y que fuera institucional, arbitrada o especializada.

De la globalización al desarrollo sostenible

El desarrollo sostenible aparece en el ámbito político internacional como un proyecto de desarrollo social distinto a la globalización, pues afirma tener en cuenta las diferentes dimensiones de la realidad en su quehacer y no sólo el desarrollo económico y el de los mercados como lo hace la globalización (Foladori, 2001). Sin embargo, la sociedad moderna se despliega en el marco económico capitalista, en el que la industria, el comercio y las finanzas son fuerzas predominantes. La globalización, precisamente, ha mostrado que la mayor integración de las naciones y las ciudades en las últimas décadas ha sido una integración esencialmente económica (Harvey, 2004; Méndez, 2018). La cual ha sido liderada por los financieros y las multinacionales de los países más desarrollados de Occidente y ha generado, entre otras cosas, un vaivén de desvalorización-valorización económica de las zonas urbanas en el mundo. En este contexto, es difícil afirmar que el desarrollo sostenible en los territorios urbanos ha logrado, realmente, implementar proyectos que equilibran los factores ambientales y sociales con los económicos, lo cual ha quedado demostrado en la forma en la que el ambiente se ha convertido en un nicho de mercado y de inversión, como a continuación se analiza.

Contexto internacional

La globalización, en general, se ve como un proceso de continua interconexión multidimensional entre los distintos países del mundo e impulsada por el desarrollo de las tecnologías de la comunicación (Sánchez, Jiménez y Velázquez, 2019). Pero ¿cuáles son las causas de este proceso de integración mundial? Petras y Veltmeyer (2006) sostienen que el libre mercado es “[...] una doctrina económica con prescripciones políticas diseñadas para integrar todas las economías en una economía global” (272). De esta manera, el despliegue del libre mercado ha consistido en integrar a las diversas economías y sus mercados, así como la política y sus gobiernos, de diversos países, a los discursos, agendas y programas económicos internacionales (Harvey, 2007 y 2004; Méndez, 2018).

La economía de libre mercado y sus prescripciones son modelos económicos, culturales y sociales provenientes de los organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial y la Organización de las Naciones Unidas (ONU) (Harvey, 2004). Dichos organismos internacionales y sus agendas tienden a integrar y, por tanto, incidir, acorde a sus intereses, la economía, la política y la geografía de las naciones del mundo, particularmente, de las consideradas en vías de desarrollo o no desarrolladas (Delgado y Romano, 2013). De esta manera, las políticas o agendas de los organismos internacionales posibilitan integrar los diversos mercados y territorios alrededor del mundo.

La globalización, en consecuencia, no sólo es la integración a los flujos internacionales de dinero y capital, sino una integración política e ideológica al proyecto de libre mercado, en el que el mercado se actualizó como valor central. Ello ha llevado, a la privatización-mercantilización-financiarización de muchos de los rubros de la economía, el sector público y el territorio (Chomsky, 2000). En conjunto, procesos de mercantilización-privatización-financiarización así como las políticas e ideología del libre mercado, forjaron una práctica y cultura global centrada en éste último. Esta práctica y cultura, entre otras cosas, ha logrado poner precio a aspectos que no lo tenían, o que originalmente no son objetos o procesos hechos para el intercambio, tal es

el caso del patrimonio público, la cultura o el medio ambiente (Harvey, 2007; Petras y Veltmeyer, 2006; Méndez, 2018).

El desarrollo sostenible, precisamente, al integrar a su discurso y operatividad al mercado y sus mecanismos (Cuerdo y Ramos, 2012) –característica dominante de la globalización–, quedó íntimamente ligado al despliegue de la misma, lo que ha resultado en que las políticas de sostenibilidad favorezcan la actividad económica y de los mercados (Brand y Görg, 2003). Por un lado, el desarrollo sostenible piensa que la libre empresa y el libre comercio, su inversión e innovación, son esenciales para las naciones, tal como lo afirman las agendas de financiamiento para la sostenibilidad: Consenso de Monterrey y Addis Abeba (véase ONU, 2002; ONU, 2015a). Dichas agendas llaman a invertir en espacios competitivos para los negocios nacionales e internacionales y a fomentar la integración económica en sus diversos niveles.

Tenemos presentes las cuestiones relativas al comercio internacional que interesan particularmente a los países en desarrollo y a los países con economías en transición, en lo que se refiere a su capacidad de financiar su propio desarrollo. Estas cuestiones son, entre otras, las siguientes: las barreras comerciales, los subsidios y otras medidas que distorsionan el comercio, en particular en sectores de especial interés para las exportaciones de los países en desarrollo (ONU, 2002, p. 8).

En consecuencia, se promueven las alianzas con los sectores y las inversiones privadas, se movilizan grandes sumas monetarias, y se acentúan las inversiones y los créditos provenientes de los organismos económicos internacionales. En este orden de ideas, el desarrollo sostenible ha sido, progresivamente, alineado discursiva y prácticamente al pensamiento del libre mercado, pues se afirma que el primero no es posible sin el desarrollo del segundo (Rodríguez, 2011).

Por otro lado, el desarrollo sostenible quedó ligado a la globalización porque ha utilizado extensamente los postulados e instrumentos de la economía de mercado para diseñar y poner en marcha agendas y programas (Cuerdo y Ramos, 2012). La utilización de la economía ambiental y sus instrumentos es ejemplo de ello: creación de derechos de propiedad, internalización de los costos ambientales, valoración económica del medio ambiente, instrumentación de tributos, exenciones y estímulos fiscales, etc. La creación y el desarrollo de los mercados financieros verdes y de los mercados de tecnologías, energías, productos y servicios ambientales también son ejemplo de la forma en la que se prioriza el mercado en las agendas de sostenibilidad. En consecuencia, si bien el desarrollo sostenible pretende ir mucho más allá del mercado y la globalización ya que busca atender múltiples problemas en el mundo (ONU, 1987), en términos prácticos queda alineado a la globalización debido que los mecanismos que usa para realizarse en el territorio son los mercados y sus instrumentos (Foladori y Pierri, 2005; Foladori, 2006; Foladori y Tomasino, 2011).

La alineación del desarrollo sostenible a la globalización, en este aspecto, es en diversas dimensiones: política, cultural y territorial. La ideología y cultura de mercado ganan terreno en la esfera ambiental, ya que producir y consumir sosteniblemente se convierte en una tendencia. Ello se traduce en nuevos valores en las empresas y las instituciones, en nuevos estilos de vida para las personas, las cuales refuerzan la idea de la responsabilidad individual tan enaltecida por la globalización, así como en formas mercantiles de concebir la ciudad y el territorio. En este sentido, las

mejoras ambientales en las ciudades contribuyen a la gentrificación y a la fractura del territorio (Anguelovski, 2015; Aguayo, 2016). Simultáneamente, el mercado opera para ofrecer inversiones, tecnologías, energías, productos y servicios sostenibles. Por último, el Estado financia a través de asociaciones público-privadas proyectos de sostenibilidad y utiliza instrumentos de la economía de mercado para incentivar a los inversores a llevar a cabo cambios sostenibles en sus procesos productivos, comerciales o financieros (Harvey, 2007).

Las zonas urbanas son centrales para el despliegue del desarrollo sostenible debido a que concentran el mayor número de población y actividades económicas, lo que dio origen al discurso y la práctica del desarrollo urbano sostenible o sostenibilidad urbana, encabezado por ONU-Hábitat (2020). La sostenibilidad urbana, en consecuencia, es un nivel local de concreción del desarrollo sostenible global por lo que la misma se presenta y opera bajo los postulados del segundo, es decir, opera integrando el discurso, los mecanismos e instrumentos del libre mercado (PNUD, 2016; Hábitat 2016).

El desarrollo urbano sostenible, de esta manera, pone el desenvolvimiento de los mercados, de la inversión, tanto extranjera como nacional, como procesos fundamentales para lograr la sostenibilidad de las ciudades, por lo que éstas últimas deben atraer, retener y expandir los negocios (Zapata y Meléndez, 2011; Sobrino et al., 2015). De esta forma, la integración de las zonas urbanas a los circuitos de dinero y capital, así como a los modelos ambientales internacionales es, según Hábitat (2020), el camino hacia la sostenibilidad, al punto de señalar que ésta última da competitividad económica a las ciudades, poniendo, nuevamente, a las mismas en el ojo de los inversionistas y así sucesivamente.

En este aspecto, el desarrollo de mercados verdes en las zonas urbanas se convierte un mecanismo importante para brindar soluciones: arquitectura e infraestructura sostenible (diseños inteligentes; materiales de bajo impacto y dispositivos para optimizar el uso de los recursos naturales); energías, combustibles y tecnologías verdes; productos y servicios *eco-friendly*; estilos de consumo y de vida sostenibles, así como mercados de reciclaje, de movilidad o de turismo sostenible, entre muchos otros (Borregard et al., 2002). Por otro lado, las empresas e instituciones, pueden volverse sostenibles al introducir en sus procesos de producción, administración, transportación o comercialización tecnologías, materias primas, combustibles o procedimientos como la reducción de residuos, los cambios en las materias primas o combustibles, el uso de dispositivos ahorradores, el uso de energías renovables, etc.

Asimismo, el desarrollo sostenible se urbaniza a través de instrumentos de la economía de mercado: valoración económica del medio ambiente, internalización de costos ambientales, estímulos fiscales, subsidios, préstamos, asistencia técnica, reducción de impuestos en productos, etc. Los cuales se cree que estimularán a la industria privada, y a la sociedad en general, a generar tecnología, edificaciones, productos o transformaciones sostenibles (Cuerdo y Ramos, 2012).

Sin embargo, las soluciones de mercado, en general, están diseñadas para favorecer, en mayor medida, a las empresas, inversionistas e instituciones económicas. Los mercados verdes, por ejemplo, a pesar de declarar que brindan bienes y servicios para minimizar el deterioro ambiental o erradicar la pobreza, tienden a favorecer a las industrias ofreciéndoles nuevos nichos de rentabilidad o la reducción de costos (Delgado y Romano, 2013). Asimismo, los productos verdes pue-

den ser más caros y excluir de su consumo a la mayor parte de la población, ya que el mercado verde es aún un segmento de mercado, en el que los consumidores prefieren pagar precios altos por productos que perciben como sostenibles (Cardoña, Riaño y Vaca, 2017). Por otro lado, la responsabilidad ambiental o social de las empresas más allá de beneficiar el medio ambiente o la sociedad terminan beneficiando a los inversionistas porque los consumidores los perciben como mejores lo que les otorga ventaja sobre sus competidores (Sánchez, Jiménez y Velázquez, 2019).

La renovación económica de las ciudades, según la visión de Hábitat, podría ser un ejemplo claro de cómo la dinámica económica genera sostenibilidad y la sostenibilidad, a su vez, posibilita mayor desarrollo de los mercados (ONU, 2017). Sin embargo, en el proceso de renovación urbana la sostenibilidad, de hecho, contribuye al encarecimiento del suelo y, por tanto, a la exclusión de los usos menos rentables del mismo. Ello debido a que las mejoras ambientales de una determinada parte de la ciudad, como la construcción o renovación de parques, bosques urbanos y, en general, de áreas verdes, incrementan el precio del suelo y la vivienda y atraen gente con mayores ingresos, dando lugar a lo que se ha denominado como *gentrificación verde* (Anguelovski, 2015 y 2018; Baumgartner, 2021). En este sentido, Salvador (2003) afirma que “La proximidad del verde urbano es un factor decisivo para incrementar el valor de los inmuebles adyacentes.” (p. 13).

Contexto nacional

Se ha analizado que la globalización es un proceso que intensifica la integración de los mercados nacionales a los mercados internacionales, así como la integración a la cultura y geografía del libre mercado (Petras y Veltmeyer, 2006). En México, el desarrollo sostenible además de suceder el despliegue ideológico, institucional y operativo de la globalización alineó la política ambiental y social del país a la visión y agenda de la ONU (López-Vallejo, 2014). Ello contribuyó a la exportación del mercado a la dimensión ambiental del país a través del desarrollo de mercados verdes, de la *gentrificación verde* o de instrumentos económicos de mercado, como a continuación se analiza.

México transformó sus instituciones ambientales como consecuencia de su entrada al proceso de globalización, particularmente, al integrarse en 1994 al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLC) (López-Vallejo, 2014). Fue, precisamente, en 1995 cuando el desarrollo sostenible fue incorporado, por primera vez, a los Programas Nacionales de Desarrollo (PND), y en el año 2000 se creó la actual Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), de la cual surgirían instituciones importantes como el Instituto Nacional de Ecología (INE), la Comisión Nacional para las Áreas Naturales Protegidas (CONANP), la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) y organismos descentralizados como la Comisión Nacional Forestal (CONAFOR).

En este contexto nacional, la Ciudad de México fue pionera en urbanizar las políticas de sostenibilidad, pues las administraciones que van de 1995 a 2005 comenzaron a incluir, de manera gradual, programas de desarrollo sostenible en sus planes generales de desarrollo (DOF, 1995; GDF, 2001). Sin embargo, fue hasta la administración 2006-2012 que la política de sostenibilidad urbana, a través de la creación del Plan Verde, quedó integrada en siete ejes, los cuales continúan guiando la política de sostenibilidad de la ciudad (SEDEMA, 2013 y 2019; CDMX, 2019).

Asimismo, durante la administración en cuestión se impulsó, con mayor ímpetu, el desarrollo sostenible debido a la consolidación de la Ciudad de México como ciudad global (Zapata y Mélen-

dez, 2011). Una ciudad global, según sus partidarios, es una ciudad líder que trabaja juntamente con otras para resolver los desafíos que las naciones enfrentan globalmente como el calentamiento global, la pobreza y las diferentes desigualdades, y que, al mismo tiempo, es económicamente competitiva y atractiva para los negocios. Así, el proyecto de ciudad de la administración 2006-2012, sintetizado en el Programa General de Desarrollo de 2007, planteó convertir a la Ciudad de México en una ciudad que busca contribuir a resolver o minimizar problemas globales (que sea una ciudad sostenible, incluyente y progresista) a escalas locales y consolidar a la misma como una ciudad alta en inversiones e innovadora (GDF, 2007).

La realización de proyectos de inversión pública coadyuvará a consolidar a la Ciudad de México como un importante centro financiero y económico con atractivo turístico, [mejorando] el marco competitivo en que se desarrollan las actividades económicas y aprovecha[ndo] las vocaciones económicas de las distintas zonas para hacer de la Ciudad de México un ambiente fértil y seguro para la inversión y promoción económica. (Zapata y Meléndez, 2011, p. 46-47).

El reordenamiento urbano de la Ciudad de México, de este modo, estuvo, fundamentalmente, encaminado hacia el desarrollo económico y de los mercados, en los que el desenvolvimiento de las industrias inmobiliarias, financieras, turísticas y de servicios ha tenido amplio protagonismo (Olivera, 2014). En este aspecto, la vocación mercantil de la Ciudad de México se mira, actualmente, en el territorio de esta. Un territorio dominado por los grandes proyectos inmobiliarios y financieros, la industria turística y la construcción de infraestructura vial y transporte público que beneficia el despliegue de la actividad económica (Olivera y Delgadillo, 2014).

La sostenibilidad como componente de una ciudad global

Como se revisó, la entrada de México a la globalización significó la alineación de la nación a las visiones internacionales sobre política, economía y medio ambiente. De esta forma, al tiempo que el gobierno federal incorporada el desarrollo sostenible en el PDN en 1995, la Ciudad de México se volvía pionera en generar su legislación climática, incluso antes que, a nivel federal, creando dos años después la actual Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México (SEDEMA). La administración 2006-2012, además, estableció que una ciudad global es una ciudad sostenible (Zapata y Meléndez, 2011):

para alcanzar un desarrollo sostenible, incluyente y equitativo, que mejore la distribución del ingreso y que promueva la actividad económica. El gobierno impulsa el crecimiento económico como parte fundamental de su compromiso con los derechos, la igualdad y el desarrollo de las capacidades de las personas (GDF, 2007, p. 43).

Las inversiones en sostenibilidad, por lo tanto, se convirtieron en acciones importantes para el proyecto de internacionalizar la ciudad, por lo que las inversiones en turismo, movilidad y renovación urbana fueron las más notables (Paquette, 2014). El Plan Verde, la Agenda Ambiental y el eje 6 del Programa General de Desarrollo, documentos rectores de sostenibilidad urbana de la administración en cuestión, pusieron en marcha siete ejes:

1. Rescate del suelo de conservación (SC).
2. Recuperación y creación de espacios públicos.
3. Manejo integral del agua.
4. Movilidad.
5. Mejoramiento de la calidad del aire.
6. Manejo responsable de los residuos sólidos.
7. Responsabilidad ante el cambio climático.

Dichos ejes, precisamente, hicieron énfasis en el desarrollo de proyectos que priorizaron al mercado y favorecieron a los inversores privados, como en los siguientes apartados se examina.

Eje 1: valoración económica del suelo de conservación

De acuerdo con la administración 2006-2012 (GDF, 2007), el SC es esencial por los denominados servicios ambientales que “ofrece” a la Ciudad de México, particularmente la recarga de los mantos acuíferos. Así, el retroceso del SC se volvió un problema ambiental importante para la administración, derivaron, por tanto, en diversos programas y acciones encaminados a la protección del SC (Perevochtchikova, 2016).

La valoración ambiental en forma de pago por servicios ambientales (PSA), no sólo ha sido un proyecto sobresaliente en el SC sino uno muy peculiar que ha tratado de transformar la conservación en mercancía. El término SA fue un concepto acuñado por Naciones Unidas en 1992, que ha resignificado la manera en la que se entienden determinados procesos físicos o sociales, ya que al introducirlos a la economía ambiental pasaron a tener un significado económico, formando parte de la extensión del mercado al ámbito ambiental (Seoane, 2018). La lógica de la valoración ambiental es hacer sentido común, la idea que afirma que si no se paga por conservar se pierden estos territorios y los usos de los cuales nos beneficiamos (Nájera, 2009). El mercado, por tanto, se vuelve la causa y la solución a la pérdida de los servicios ambientales. La causa, porque el deterioro ambiental que sufren dichos territorios es debido a que los “servicios” que ofrecen se encuentran fuera del intercambio (Pagiola *et al.*, 2003), y la solución porque al valorar monetariamente dichos servicios pasarán automáticamente a ser conservados.

Retribuir y llamar SA a procesos físicos y sociales, en consecuencia, exporta la cultura de mercado al SC, pues éste pasó a ser concebido como una fábrica que produce y vende “servicios ambientales”, naturalizando el mercado y comercializando la naturaleza. Naturaliza el mercado porque en cuanto que el SC se le mira como un productor de servicios ambientales, es natural, que se pague por los mismos; comercializa la naturaleza porque procesos, originalmente físicos y biológicos son tratados como servicios económicos (Pérez, 2016). De este modo, la valoración ambiental ha penetrado en las políticas de conservación de la Ciudad de México al hacer ver al mercado como un instrumento que naturalmente puede estar encaminado a la conservación y la conservación se vea naturalmente como una mercancía.

Eje 2: renovación urbana, gentrificación y mercados verdes

La edificación y el espacio público fueron temas a resolver por las políticas de sostenibilidad de la Ciudad de México en el período 2006-2012. Este ámbito recorrió dos caminos: el primero

consistió en realizar construcciones y rescates de las áreas verdes, tales como bosques urbanos, parques, plazas y jardines con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes y preservar los servicios ambientales que estos lugares “ofrecen” (Mejía, 2011). Sin embargo, estas mejoras ambientales, contribuyeron más a la revaloración del suelo y, por tanto, a la calidad de vida de los sectores económicos con mayores ingresos (Anguelovski, 2015 y 2018; Salvador, 2003).

Precisamente, el segundo camino que tomó la jefatura de gobierno fue el de la renovación urbana, avocada al mercado y conocida por los grandes beneficios que reporta a las inmobiliarias y financieros. El ejemplo más emblemático de este proceso ha sido la renovación urbanística y económica del Centro Histórico, cuyos resultados han sido varios pero centrados en la dinamización de la industria turística, de la actividad comercial y financiera y de la actividad inmobiliaria y de construcción (Olivera y Delgadillo, 2014).

La renovación o la rehabilitación de ciertas áreas en las ciudades se considera sostenible porque reactivan la economía y mejoran la calidad de vida, tal como el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016) lo señaló, pues estaba enfocado en impulsar “la conservación y sostenibilidad del sitio” (GDF, 2011), es decir, en crear “un modelo de gestión orientado a darle continuidad a revertir su deterioro, promover su conservación y desarrollo sustentable.” (Ziccardi, Delgado y González, 2018, p. 11).

Sin embargo, después de millones de pesos en inversión pública y privada durante el sexenio y de los beneficios estéticos, urbanísticos y algunos económicos y sociales para la población en general, la revitalización del centro de la ciudad generó, como se tenía previsto, una mayor ocupación del espacio por parte de los privados. Dicha ocupación fue en forma de construcción-compra-venta-renta de inmuebles y edificios, expansión de sus actividades (hoteles, restaurantes, bancos, sucursales, etc.) y revalorización del suelo. Lo cual fue acompañado por la expulsión de los usos de los suelos menos rentables y la fractura territorial del lugar (Monterrubio, 2011).

Otro aspecto de la renovación de la imagen de la Ciudad de México fue la construcción de grandes complejos arquitectónicos, etiquetados de sostenibles porque incluyen aspectos ambientales en su construcción, como en el caso de Plaza Carso, cuya construcción se inició en 2008. Plaza Carso fue diseñada, entre otras cosas, para revalorizar el suelo pues se edificó en lo que fue la zona industrial de Polanco, ahora recuperada, renovada y convertida en el considerado megadesarrollo de usos mixtos más grande de América Latina. Plaza Carso es considerada sostenible porque recicla aguas residuales, aproximadamente el 22% del agua utilizada; capta agua pluvial que se precipita en toda la superficie del complejo y que se inyecta al subsuelo; ahorra energéticos hasta en 40%; posee azoteas jardinadas en los estacionamientos y en el área del centro comercial, roof gardens en las torres de departamentos, áreas verdes alrededor del área corporativa, el centro comercial y el museo Jumex y un ecosistema en la construcción del museo Soumaya (Morán, Romero y Ruíz, s/d).

Por último, en términos de construcción de vivienda, se proyectaron políticas de edificación sostenible. De tal modo que los organismos como el Instituto de Vivienda de la Ciudad de México (INVI) vigiló que los planeadores incluyeran criterios como: “instalación de calentador solar por unidad de vivienda, accesorios ahorradores de agua, sistema dúo de doble descarga en inodoros,

sistema alternativo para el aprovechamiento de agua de lluvias en wc, plantas de tratamiento” (Mejía, 2011, p. 42), entre varios otros.

Tanto la construcción de complejos y desarrollos arquitectónicos e inmobiliarios como la construcción de vivienda con tecnologías verdes, vuelve a priorizar los intereses de los sectores privados. Los desarrollos arquitectónicos reportan amplios beneficios a las inmobiliarias y los financieros (Méndez, 2018), al mismo tiempo que aprecian los espacios en los que se construyen y expulsan a la gente de menores ingresos. Plaza Carso sólo fue uno de los tantos proyectos de *Nuevo Polanco*, una zona que ha experimentado un proceso profundo de gentrificación y gentrificación verde (Aguayo, 2016). Mientras que la vivienda con tecnología verde incentiva la generación y el desarrollo de mercados verdes (Borregaard *et al.*, 2002), los cuales no han comprobado que sus productos realmente impactan positivamente el medio ambiente.

Eje 3: Bus Rapid Transit y movilidad no motorizada

La movilidad sostenible fue muy importante para la administración 2006-2012, ya que fue uno de los destinos de mayor inversión del sexenio (Plan Verde Cd de México, 2011). Derivado de ello, se dio continuidad a la construcción de líneas del Bus Rapid Transit (BTR), conocido como Metrobús y al desarrollo de la movilidad no motorizada a través de la construcción de un Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC) denominado Ecobici. Característica definitiva de estos dos proyectos es que fueron puestos en marcha mediante asociaciones público-privadas, en las que el sector público financia la infraestructura mientras que los privados se encargan de la operación de los vehículos, lo cual resulta ventajoso en términos de rentabilidad para los privados (Harvey, 2007).

El Metrobús se volvió uno de los proyectos emblemáticos de la administración 2006-2012, entre otras cosas, por pertenecer al programa Mecanismos de Desarrollo Limpio (MDL), el cual es un acuerdo del Protocolo de Kioto producto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). El Metrobús, de este modo, operó, parcialmente, con el financiamiento del Fondo Español de Carbono, el cual pagaba por las reducciones en Gases de Efecto Invernadero (GEI) que el primero llevaba a cabo a través del uso de vehículos con tecnologías que minimizan la emisión de dichos gases. Asimismo, el Metrobús fue concesionado para su operación y provecho a compañías privadas como Sky Bus Reforma, Rey Cuauhtémoc, SA de CV, Transportes Sánchez Armas José Juan, SA de CV, Vanguardia y Cambio, SA de CV, Movilidad Integral de Vanguardia, SA de CV, entre otras (Lámbarry, Rivas y Peña, 2011).

Ecobici fue otro proyecto estrella de la movilidad sostenible del período en cuestión. Ecobici fue concebido como proyecto pionero de movilidad no motorizada, establecido tanto en la Agenda Ambiental de 2007 como en el Plan Verde de la Ciudad de México, pretende desincentivar el uso de automóvil y, en consecuencia, reducir la emisión de gases contaminantes. En 2010 el programa inició su operación con 85 cicloestaciones y alrededor de 1,200 bicicletas en 4 colonias de la alcaldía Cuauhtémoc. En 2011 el programa se amplió al Centro Histórico de la ciudad y Polanco con cinco cicloestaciones más y en 2019, Eco-bici se extendió a 43 colonias de tres alcaldías: Hidalgo, Benito Juárez y Cuauhtémoc, con un poco más de 450 cicloestaciones y 6,000 bicicletas (Zapata y Méndez, 2011). Ecobici, según el jefe de gobierno en turno: Marcelo Ebrard, no sólo es el uso sino el forjamiento de una cultura ambiental, pues el mayor uso de la bicicleta para moverse representa más conciencia ambiental y otros patrones de comportamiento.

El uso de la bicicleta para trasladarse en las ciudades, principalmente desde la aparición de los SBC, ha ido incrementándose, lo que ha conllevado el desarrollo de mercados. En primer lugar, se encuentran las empresas que ofertan directamente el servicio, como en el caso de Clear Channel Outdoors respecto a Ecobici en la Ciudad de México y en otros países como Estados Unidos. Los ingresos de Clear Channel Outdoors procedentes de las tarifas a los usuarios suelen complementarse con otras fuentes como patrocinios, derechos de publicidad, impuestos ambientales locales y multas de estacionamiento (Lo Re et al., 2017). En segundo lugar, están las empresas involucradas directa o indirectamente en este crecimiento de los SBC, tales como los productores y comercializadores de bicicletas, por ejemplo, de bicicletas con diseños y materiales ecológicos; los restaurantes o cafeterías *bike-friendly*, que cuentan con lugares para aparcar las bicicletas; las agencias de mensajería o bien las agencias de cicloturismo.

Tanto Ecobici como Metrobus han sido proyectos que, como se mostró, apremian una visión empresarial que prioriza la actividad económica (Delgadillo, 2014). Metrobús, por una parte, concesionando la operación del servicio a empresas privadas y demandando vehículos con tecnologías bajas en GEI. Por otra parte, Ecobici desarrollando el mercado de los SBC así como la producción y comercialización de bicicletas y otros servicios.

Ejes 4 y 5: Calidad del aire y cambio climático

El cambio climático y la calidad del aire también fueron parte de la política de desarrollo sustentable de la Ciudad de México en cuanto que la ciudad es una importante emisora de GEI a nivel nacional, siendo los sectores del transporte, de la industrial y el residencial los mayores emisores de dichos gases. Por otro lado, la ciudad es vulnerable ante los efectos del calentamiento global como las mayores temperaturas, las lluvias intensas o sequías. Debido a ello las soluciones estuvieron encaminadas a:

el ahorro y uso eficiente de energía; la sustitución de combustibles y la promoción de fuentes renovables de energía; la utilización de nuevas tecnologías; el desarrollo de acciones en el sector forestal para la captura de carbono y prácticas más eficientes que impactan los sectores con mayor contribución de emisiones. (Mejía, 2011, p. 108).

De entre estas destaca el impulso que la administración dio al mercado de energías renovables y el de tecnologías ahorradoras o eficientes (SEDEMA, 2007). Ejemplo de ello es el ahorro de energía eléctrica a lo largo de la Ciudad de México, enfatizando en determinadas zonas como los centros económicos. En el Centro Histórico, por ejemplo, se sustituyó el alumbrado público con tecnología eficiente, 6,000 luminarias por lámparas de bajo consumo (tecnología T5 y T8) y se modernizó las estelas luminosas en determinadas líneas del metro.

Por otro lado, se reforzó la cultura ambiental a través de extender la regulación ambiental obligatoria y voluntaria, ofreciendo incentivos económicos o bien extendiendo documentos que acrediten la conducta ambiental como la Licencia Única Ambiental, las auditorías o la certificación ambientales. En el caso de las certificaciones se encuentran las de los edificios sostenibles, que son aquellos que cuentan con techos verdes, aprovechamiento del agua de lluvia, ahorro de energía y agua, manejo adecuado de residuos o uso de energía solar. Estas acciones si bien no impacta de manera sustancial el medio ambiente, si resultan favorables a las industrias las cuales

reducen costos o se hacen de una imagen ambientalmente responsable, lo que les da la preferencia de los consumidores (Sánchez, Jiménez y Velásquez, 2019).

Respecto a la mejoría de la calidad del aire de la Ciudad de México, la reducción de emisiones de la industria y los servicios fueron los objetivos a conseguir. Para ello el programa de reducción de emisiones en las industrias más contaminantes de la Ciudad de México, propuso incentivos fiscales y certificados de industria limpia a las empresas que redujeran sus emisiones a través de auditorías ambientales, cambio de materias primas, cambio de combustibles y modernización del proceso. Estas acciones dieron lugar a transferencias de recursos públicos a privados, como en el caso de los incentivos fiscales, así como ventajas competitivas a las industrias certificadas ambientalmente (Delgado y Romano, 2012). Ambas acciones vuelven a priorizar la actividad económica y de los mercados.

Ejes 6 y 7: Gestión del agua y de los residuos sólidos

Respecto a los problemas de agua que enfrenta la Ciudad de México, como la sobreexplotación y la contaminación del recurso, se establecieron soluciones técnicas a cargo del gobierno de la ciudad y programas de conciencia y cultura ambiental a través de campañas de difusión y promoción de uso eficiente del agua (SEDEMA, 2007). Asimismo, se pusieron en marcha programas que promovían la compra y el uso de dispositivos ahorradores en el hogar como regaderas eficientes y accesorios ahorradores de agua para fregaderos y lavamanos (Mejía, 2011). Las soluciones de conciencia ambiental, por un lado, recayeron sobre el uso que hacen los individuos del recurso en la ciudad. Ello puso el acento en la responsabilidad individual, tan característica de la globalización (Harvey, 2007) y dejó de lado causas de mucho mayor peso como el acaparamiento del agua que hacen empresas e instituciones privadas en la ciudad, pues el 60.2% del consumo corresponde a las mismas (Martínez, 2021). Por otro lado, los programas que promueven la compra y el uso de dispositivos ahorradores ponen, nuevamente, el énfasis en el desarrollo de mercados verdes, los cuales tienden a ser nuevos espacios de negocios más que soluciones reales a la problemática ambiental (Seoane, 2018).

Sobre el manejo de los residuos sólidos, la Ley de Residuos Sólidos propuso desarrollar un sistema integral y de manejo especial de los mismos, el cual quedó estructurado en el Programa de Gestión Integral de los Residuos Sólidos (PGIRS) 2009-2014. Dicho programa, de acuerdo con la administración, hace que “una simple recolección, se trabaj[e] con una visión de gestión integral” (Mejía, 2011, p. 91). Ello porque el programa estuvo conformado por: i) los incentivos económicos a través de la reducción de impuestos a las empresas que reciclen o que en su operación reprocesen o disminuyan los residuos que generan, ii) el desarrollo de mercados de reciclaje, iii) las tecnologías para el tratamiento de lodos resultantes del tratamiento de las aguas residuales, iv) el desarrollo de un centro de reciclaje y energía para la ciudad, y v) la promoción de la separación de residuos sólidos y, por tanto, del reciclaje.

En general, los proyectos para el manejo de residuos sólidos son de carácter técnico y focalizado, sin embargo, resaltan dos por usar, además, instrumentos de mercado. El primero, es la generación o desarrollo de mercados de reciclaje, de aquí una parte del énfasis del gobierno en la separación de los residuos. Asociaciones, cámaras industriales, empresas dedicadas al reciclaje,

centros comerciales, etc., lograron obtener los mayores beneficios a través del reciclaje de residuos como los celulares, las pilas, las llantas, los aceites de cocina y los medicamentos fuera de la fecha de caducidad (Zapata y Meléndez, 2011). El segundo fue la reducción de impuestos a las industrias que reciclen, reprocesen, disminuyen sus residuos o bien dejen de utilizar o reduzcan el uso de empaques de plástico. Lo cual representa, nuevamente, una preferencia por el mercado en las políticas de sostenibilidad urbana al transferir recursos públicos a los privados.

Discusión

La sostenibilidad urbana se describe como un modelo de urbanización que se distingue del urbanismo tradicional porque pretende resolver distintos problemas que aquejan a las zonas urbanas, tales como el deterioro ambiental o la pobreza (ONU-Hábitat, 2016 y 2020). Sin embargo, para resolver dichos problemas y generar sostenibilidad utiliza al mercado y sus mecanismos, lo que hace que priorice los beneficios de los privados (Brand y Görg, 2003; Borregard *et al.*, 2002; Foladori, 2001 y 2006), tal como se analizó en el caso de la Ciudad de México durante la administración 2006-2012. Dicha política, establecida en el Plan Verde, la Agenda Ambiental y el Plan de Desarrollo de la Ciudad de México, priorizó la actividad económica y de los mercados (Delgadillo, 2014; Delgado y Romano, 2013; Seone, 2018), lo que dio como resultados el desarrollo de mercados verdes, la revaloración del suelo y la utilización de instrumentos económicos que favorecen la actividad económica. Lo anterior representa un problema para la sostenibilidad urbana de la ciudad porque indica que sus políticas están más enfocadas en los intereses de los privados, dejando de lado otros componentes importantes del desarrollo sostenible como el medio ambiente y el desarrollo social.

Este mismo problema se ha repetido en otras latitudes de América Latina, como en los casos de Ecuador y Argentina (Delgadillo, 2014, Rodríguez, 2011) o en ciudades europeas como Barcelona y Valencia (Anguelovski *et al.*, 2018; Salvador, 2003) en los que las políticas de sostenibilidad también han ignorado los componentes ambientales y sociales de las mismas y han favorecido el mercado y la actividad económica. Lo anterior requiere que las políticas de sostenibilidad urbana diseñen proyectos que, en primer lugar, sean delineados localmente con una visión internacional y no al revés. Es decir, que las propuestas de la ONU y otros organismos transnacionales sean puestos a debate, rescatando aquello que puede funcionar para el territorio en cuestión y los intereses de aquellos que allí habitan. En ese aspecto, se hace necesario que los programas de sostenibilidad urbana limiten la influencia de los actores, tanto nacionales como internacionales, con mayor poder económico y político, como es el caso de los privados. Lo anterior con el objeto de equilibrar las fuerzas económicas y políticas en el territorio, procurando mayor terreno al bienestar social y la protección medioambiental. En este orden de ideas, es importante hacer reconocer que no siempre son necesarias las asociaciones público-privadas para la sostenibilidad urbana, de lo contrario en cuanto que los objetivos de la sostenibilidad son profundamente cualitativos debería ser la inversión pública la encargada de financiarlos, pues ésta no tiene como objetivo rentabilidad económica sino una serie de objetivos cualitativos.

Conclusiones

La integración de la Ciudad de México a las agendas internacionales de libre mercado conformó un contexto territorial que tienden a favorecer al sector privado. El proceso de renovación de la ciudad, particularmente de su Centro Histórico, muestra la manera en la que los inversionistas, nacionales y extranjeros, han ganado mayor territorio en la ciudad y en las ganancias que en ella se generan (Olivera, 2014), al tiempo que expulsan los usos menos rentables del suelo y fracturan socioterritorialmente la ciudad (Monterrubio, 2011; Aguayo, 2016). En este contexto territorial y económico, las políticas de sostenibilidad de la administración 2006-2012 se avocaron, en general, a consolidar el carácter mercantil de la ciudad, contribuyendo a la al encarecimiento del suelo, al desarrollo de mercados verdes, a la utilización de instrumentos económicos que favorecen el mercado y a la exportación de la cultura de mercado a la esfera ambiental. Así, los proyectos rectores de la política sostenible: el Plan Verde, la Agenda Ambiental y el Plan de Desarrollo, se urbanizaron favoreciendo la actividad económica a expensas del desarrollo social y la protección ambiental.

En este orden de ideas, los siete ejes planteados en los documentos rectores propiciaron: 1. Proyectos financiados por el gobierno y el sector privado para después concesionar la operación y el usufructo a este último, tal como en el caso del Metrobús y Ecobici. 2. Programas ejecutados por el gobierno y que impulsaron los mercados de tecnologías, energías, reciclaje o servicios sostenibles, como todos aquellos programas encaminados a la instalación de dispositivos destinados a hacer eficiente el consumo energético o de recursos. Los mercados verdes, como se analizó, más allá de beneficiar a la sociedad tienden a representar nuevos negocios para los inversores. 3. Políticas que otorgan precios a las áreas verdes o de conservación en la ciudad, tal como los proyectos de valoración ambiental. Los cuales le otorgaron un carácter mercantil al SC y a los procesos físicos que allí tienen lugar, volviendo a la conservación una mercancía. 4. Programas que retoman el instrumental de la economía ambiental (disminución de impuestos, incentivos fiscales) para alentar las prácticas de sostenibilidad en las empresas. Estos programas además de ser transferencias económicas del sector público al privado otorgan una imagen a los privados de ser ambientalmente responsables lo que los vuelve más competitivos respecto a otras empresas o industrias. 5. Proyectos de renovación urbana como la construcción parques y bosques urbanos que contribuyeron al incremento del precio del suelo y a la reducción de los usos menos rentables del mismo, dando lugar a lo que se conoce como gentrificación verde.

Las conclusiones a las que aquí se llegó abren nuevas interrogantes sobre la sostenibilidad urbana, su implementación y sus resultados. Se hace necesario que se retomem y amplíen determinados temas expuestos como la gentrificación verde y el desarrollo de mercados verdes en el territorio de las ciudades. Ello con la intención de continuar abonando a la discusión sobre el desarrollo sostenible, la sostenibilidad y su relación con los mercados y la actividad económica.

Referencias bibliográficas

AGUAYO, A. Nuevo Polanco: renovación urbana, segregación y gentrificación en la Ciudad de México. *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 2016, N° 80, Año 37, p. 101-123.

ANGUELOVSKI, I. From toxic sites to parks as (green) LULUs. New challenge of inequity, privilege, gentrification, and exclusion for urban environmental justice. *Journal of Planning Literature*, 2015, Vol. 31, N° 1, p. 23-36.

ANGUELOVSKI, I.; CONNOLLY, J.; MASIP, L. y PEARSALL, H. Assessing green gentrification in historically disenfranchised neighborhoods: a longitudinal and spatial analysis of Barcelona. *Urban Geography*, 2018, Vol. 39, N° 3, p. 458-491.

BAUMGARTNER, W. H. La gentrificación verde y el derecho a la naturaleza en la ciudad. Apropiación de la naturaleza en la producción capitalista del espacio urbano. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 2021, Vol. 8, N° 2, p. 8-32.

BRAND, U. y GÖRG, C. ¿Globalización sustentable? *Revista Chiapas*, 2003, N° 15, p. 67-96.

BORREGAARD, N.; GEISSE, G.; DUFEY, A. y LADRÓN DE GUEVARA, J. *Mercados verdes: una oportunidad que requiere ser atendida*. Santiago de Chile: Centro de Investigación y Planificación del Medio Ambiente, 2002.

CARDONA, J. M.; RIAÑO, D. M. y VACA, Y. C. Marketing y consumidor green. Aplicación de la matriz Mic Mac para el análisis de tendencias. *Revista Luciérnaga*, 2017, Año 9, Edición 17, p. 12-23.

CERÓN, J. A. y RACCANELLO, K. Índice de desarrollo social de la Ciudad de México como herramienta de focalización de la política social. *Revista Retos*, 2018, Vol. 12, N° 2, p. 64-86.

CHOMSKY, N. *El beneficio es lo que cuenta: neoliberalismo y orden global*. Barcelona: Crítica, 2000.

CUERDO, M. y RAMOS, J. *Economía y naturaleza: una historia de las ideas*. España: Síntesis, 2012.

DELGADILLO, V. Urbanismo a la carta: teorías, políticas, programas, y otras recetas urbanas para ciudades latinoamericanas. *Cadernos Metrópole*, 2014, Vol. 16, N° 31, pp. 89-111.

DELGADO, G. C. y ROMANO, S. M. *Medio ambiente, fundaciones privadas y asistencia para el desarrollo en América Latina*. México: Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, 2013.

DELGADO, G. C. Sustentabilidad, un imaginario en disputa. *Encuentros 2050*, 2019, Vol. 3, N° 27, p. 18-20.

DELGADO, M. Plan Verde. En *Martha Delgado. Una política con causa* [en línea], 2012. [consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: <http://martha.org.mx/una-politica-con-causa/plan-verde/>

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. Programa para el desarrollo del Distrito Federal 1995-2000. Ciudad de México: DOF, 1995.

EJEA, G. Pobreza y desigualdad socioterritorial en la Ciudad de México: el problema estructural y los límites de la política social. *Sociológica*, 2014, Vol. 29, N° 83, p. 87-127.

FOLADORI, G. *Controversias sobre sustentabilidad. La coevolución sociedad-naturaleza*. México: Universidad Autónoma de Zacatecas, 2001.

FOLADORI, G. y PIERRI, N. (compiladores). *¿Sustentabilidad? Desacuerdos sobre el desarrollo sustentable*. México: Universidad Autónoma de Zacatecas, 2005.

FOLADORI, G. La insostenibilidad social del desarrollo sostenible. *Portularia*, 2006, Vol. 16, N° 2, p. 7-20.

FOLADORI, G. y TOMMASINO, H. La solución técnica a los problemas ambientales. *Katálysis*, 2011, Vol. 15, N° 1, p. 79-83.

GASCA, J. Teoría, ideología y política del desarrollo sustentable. *Mundo siglo XXI*, 2005, N° 2, p. 21-28.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO. *Programa de gobierno, 2019-2024*. Gobierno de la Ciudad de México, 2019.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. *Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, 2000-2006*. Ciudad de México: Gobierno del Distrito Federal, 2001.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. *Programa General de Desarrollo 2007-2012*. Ciudad de México: Gobierno del Distrito Federal, 2007.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. *Plan Verde, Ciudad de México*. Ciudad de México: Gobierno del Distrito Federal, 2007.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. *Centro Histórico de la Ciudad de México. Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016)*. Ciudad de México: Autoridad del Centro Histórico, 2011.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. *Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018*. Ciudad de México: Gobierno del Distrito Federal, 2013.

GUTIÉRREZ DE MACGREGOR, M. T. La Ciudad de México y la transformación del medio ambiente. *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 1995, N° 15, p. 383-391.

HARVEY, D. *El nuevo imperialismo*. Madrid: Akal, 2004.

HARVEY, D. *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid: Akal, 2007.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA. Censo de Población y Vivienda 2020. [en línea], 2020. [Consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>

LÁMBARRY, F.; RIVAS, L. A. y PEÑA, M. P. Planeación de los sistemas BTR y consensos entre transportistas y autoridades de gobierno durante su implementación: el caso de Metrobús y Mexibús. *Administración & Desarrollo*, 2011, Vol. 39, N° 54, p. 133-150.

LÓPEZ-VALLEJO, M. La agenda ambiental mexicana ante la gobernanza global y regional. *Revista de el Colegio de San Luis*, 2014, Vol. 4, N° 7, p. 102-130.

LO RE, L.; DE LA LANZA, I. y CASTELLANOS, S. *Modelos de negocios para Sistemas de Bicicletas de Uso Compartido*. World Resources Institute, 2017.

MARTÍNEZ, D. Los acaparadores de agua en la Ciudad de México. *Reporte Indigo* [en línea], 2021. [consulta: 11 de junio de 2021]. Disponible en: <https://www.reporteindigo.com/reportes/los-acaparadores-del-agua-en-la-cdmx-empresas-uso-comercial/>

MEJÍA, A. (coordinador). *Cuatro años de avances. Plan Verde de la Ciudad de México*. Ciudad de México: Gobierno del Distrito Federal, 2011.

MÉNDEZ, R. *La telaraña financiera. Una geografía de la financiarización y su crisis*. Santiago de Chile: RIL editores; Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, 2018.

MONTEERRUBIO, A. Políticas habitacionales y residencialidad en el Centro Histórico de la Ciudad de México. *Argumentos*, 2011, Vol. 24, N° 66, p. 37-59.

MORÁN, G. Marcelo Ebrard Casaubón, hacia una ciudad competitiva y sustentable. En *Real Estate. Market & Lifestyle* [en línea] [consulta 28 de octubre de 2020]. Disponible en: <https://realestatemarket.com.mx/articulos/mercado-inmobiliario/urbanismo/11262-marcelo-ebard-casaubon-hacia-una-ciudad-competitiva-y-sustentable>

MORÁN, G.; ROMERO, F. y RUÍZ, D. Plaza Carso. En: *Real Estate. Market & Lifestyle* [en línea] [consulta 28 de octubre de 2020]. Disponible en: <https://realestatemarket.com.mx/articulos/mercado-inmobiliario/urbanismo/11264-plaza-carso>

NÁJERA, M. ¿Privatización o gestión social de los recursos hídricos? *El Cotidiano. Revista de la Universidad Autónoma Metropolitana*, 2009, N° 155, p. 103-114.

OLIVERA, P. Neoliberalismo en la Ciudad de México: polarización y gentrificación. En: HIDALGO, R. y JANOSCHKA, M. (coordinadores). *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014, p. 151-177.

OLIVERA, P. y DELGADILLO, V. Políticas empresariales en los procesos de gentrificación en la Ciudad de México. *Revista de Geografía Norte Grande*, 2014, N° 58, p. 111-133.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. *Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo*. Asamblea General de la ONU, 1987.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. *Declaración del milenio*. Nueva York: ONU, 2000.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. *Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo. Proyecto de documento final de la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo*. Monterrey, México: ONU, 2002.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. *Resolución aprobada por la Asamblea General el 27 de julio de 2015. Agenda de Acción Addis Abeba de la Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo (Agenda de Acción Addis Abeba)*. ONU, 2015a.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. ONU, 2015b.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. *Nueva Agenda Urbana*. Quito, Ecuador: ONU, 2017.

ORNÉS, S. La gestión urbana sostenible: conceptos, rol de gobierno local y vinculación con el marketing urbano. *Provincia*, 2014, N° 31, enero-junio, p. 147-171.

PAGIOLA, S.; BISHOP, J.; LANDEL-MILLS, N. *La venta de servicios ambientales forestales: Mecanismos basados en el mercado para la conservación y el desarrollo*. México: Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales; Instituto Nacional de Ecología, 2003.

PAQUETTE, C. Las políticas de inversión urbana en América Latina. En: JORCIN, E. (coordinador). *Los desafíos del desarrollo en América Latina. Dinámicas socioeconómicas y políticas públicas*. Francia: Institut des Amériques; À Savoir, 2014, p. 185-211.

PERVOCHTCHIKOVA, M. *Estudio de los efectos del programa de pago por servicios ambientales. Experiencia en Ajusco, México*. Ciudad de México: El Colegio de México, 2016.

PÉREZ, C. *Pago por servicios ambientales: el precio de la conservación en el espacio*. Tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México, 2016.

PETRAS, J. y VELTMEYER, H. *Imperio con imperialismo: la dinámica globalizante del capitalismo neoliberal*. México: Siglo XXI Editores, 2006.

PLAN VERDE CD DE MÉXICO. DF estrena Ruta Verde Eco Bus Balderas Santa Fe. En *Plan Verde Cd de México* [en línea]. 2011, [consulta 5 de noviembre de 2020]. Disponible en: <http://www.planverde.cdmx.gob.mx/ecomundo/50-movilidad/499-df-estrena-ruta-verde-eco-bus-balderas-santa-fe.html>

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS. *El Plan Estratégico 2020-2023*. Nairobi, Kenya: ONU-Hábitat, 2020.

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS. *Reporte de ciudades del mundo 2016, Urbanización y desarrollo, Futuros emergentes*. México: Centro Urbano, 2016.

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO. *Estrategia de urbanización sostenible. Apoyo del PNUD a las ciudades sostenibles, inclusivas y resilientes en los países en desarrollo*. Nueva York: PNUD, 2016.

RODRÍGUEZ, D. *Capitalismo verde: una mirada a la estrategia del BID en cambio climático*. Bogotá: Ministerio de Relaciones Exteriores de Holanda; CENSAT Agua Viva; Amigos de la Tierra Internacional, 2011.

SALINAS, L. A. Gentrificación en la ciudad latinoamericana. El caso de Buenos Aires y Ciudad de México. *GeoGraphos*, 2013, Vol. 4, N° 4, p. 283-307.

SALVADOR, P. J. *La planificación verde en las ciudades*. España: Gustavo Gill, 2003.

SÁNCHEZ, R. E.; JIMÉNEZ, E. C. y VELÁZQUEZ, G. G. *Geografía Económica*. México: Pearson Educación de México, 2019.

SECRETARIA DEL MEDIO AMBIENTE DEL DISTRITO FEDERAL. *Agenda Ambiental de la Ciudad de México. Programa de Medio Ambiente, 2007-2012*. Ciudad de México: SEDEMA, 2007.

SECRETARIA DEL MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. *Primer informe de trabajo*. Ciudad de México: SEDEMA, 2013.

SECRETARIA DEL MEDIO AMBIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO. *Segundo informe de gestión*. Ciudad de México: SEDEMA, 2020.

SEOANE, J. La configuración neoliberal de la cuestión ambiental. Una genealogía de las reformulaciones contemporáneas de la escisión/relación economía naturaleza. *Theomai*, 2018, N° 38, 220-231.

SMITH, N. Hacia una teoría del desarrollo desigual II: la escala espacial y el vaivén del capital. En: GARCÍA, L. M. y SABATÉ, F. (editores). *Neil Smith: Gentrificación urbana y desarrollo desigual*. Barcelona: Icaria, 2015, 149-191.

SOBRINO, J.; GARROCHO, C.; GRAIZBORD, B.; BRAMBILA, C. y AGUILAR, A. G. *Ciudades sostenibles en México: una propuesta conceptual y operativa*. México: ALAP, CONAPO, IG, UNFPA, COLMEX, 2015.

ZAPATA, E. y MELÉNDEZ, J. (editores). *Ciudad de México. Ciudad Global. Acciones locales, compromiso internacional*. México: Coordinación General de Relaciones Internacionales de la Jefatura del Gobierno del Distrito Federal; Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, 2011.

ZICCARDI, A.; DELGADO, J.; GONZÁLEZ, J. *Plan Integral de Manejo. Centro Histórico de la Ciudad de México, 2017-2022*. Ciudad de México: Autoridad del Centro Histórico de la Ciudad de México; Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, 2018.

